

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

20. WAHLPERIODE

Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien NR. 20/22

Ausschuss Öffentliche Unternehmen NR. 20/13

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

zusammen mit

dem Ausschuss Öffentliche Unternehmen (TOP 1)

und dem

Gesundheitsausschuss (TOP 2) (siehe dessen Protokoll 20/15)

Sitzungsdatum:	1. November 2012
Sitzungsort:	Rathaus Hamburg, Raum 151
Sitzungsdauer:	17:04 Uhr bis 20:18 Uhr
Vorsitz:	Abg. Hansjörg Schmidt (SPD) Abg. Thilo Kleibauer (CDU) (TOP 1) Abg. Anja Domres (SPD) (TOP 2)
Schriftführung:	Abg. Hjalmar Stemmann (CDU) (i.V. auch für TOP 2) Abg. Andrea Rugbarth (SPD) (TOP 1)
Sachbearbeitung:	Marie-Christine Mirwald

Tagesordnung:

1. Hamburg Port Authority (HPA)

(Selbstbefassungsangelegenheit gemäß § 53 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

Die Beratung erfolgte gemeinsam mit dem Ausschuss Öffentliche Unternehmen

2. Drs. 20/3228 Spielerschutz und Suchtprävention stärken – Spielhallengesetz für Hamburg
(Gesetzentwurf, SPD)

– der Gesundheitsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien ist mitberatend –

zusammen mit

Drs. 20/3394 Spielhallengesetz für Hamburg - Jugend- und Spielerschutz stärken (Antrag, GAL)

– der Gesundheitsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien ist mitberatend –

Die Beratung erfolgte gemeinsam mit dem Gesundheitsausschuss
3. Drs. 20/1723 Deregulierung, Bürokratieabbau und Verwaltungsvereinfachung in der Freien und Hansestadt Hamburg
(Große Anfrage, Katja Suding u.a. FDP)

– der Haushaltsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien ist mitberatend –
4. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder (Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien)

Abg. Kersten Artus (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Jan Balcke (SPD)
Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Thomas-Sönke Kluth (FDP)
Abg. Dorothee Martin (SPD)
Abg. Olaf Ohlsen (CDU)
Abg. Karin Prien (CDU)
Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Abg. Hansjörg Schmidt (SPD)
Abg. Hjalmar Stemann (CDU)
Abg. Dr. Anjes Tjarks (GAL)

Ausschussmitglieder (Ausschuss Öffentliche Unternehmen)

Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Dr. Thomas-Sönke Kluth (FDP)
Abg. Thomas Kreuzmann i.V. (CDU)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Olaf Steinbiß (SPD)
Abg. Dr. Sven Tode (SPD)

Ausschussmitglieder (Gesundheitsausschuss)

Abg. Anja Domres (SPD)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Doris Müller (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal i. V. (SPD)
Abg. Dr. Martin Schäfer (SPD)
Abg. Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)
Abg. Heidrun Schmitt (GRÜNE)
Abg. Karin Timmermann (SPD)
Abg. Andreas C. Wankum (i.V.) (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Norbert Hackbusch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Arno Münster (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr	Senator	Frank Horch
Herr	Staatsrat	Dr. Bernd Egert
Herr	ORR	Thomas Augstein
Herr	LRD	Dr. Hans Aschermann
Herr	GF/HPA	Wolfgang Hurtienne
Herr	GF/HPA	Jens Meier
Herr		Tino Klemm, Leiter Finanzen & Immobilien/HPA
Herr	SD	Bernhard Proksch

Herr	RD	Dr. Oliver Prang
Herr	SD	Christopher Braun
Herr	LRD	Stephan Möller-Horns

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz

Frau	Senatorin	Cornelia Prüfer-Storcks
Frau	Staatsrätin	Elke Badde
Frau	LRDin	Dr. Sigrun Bever
Herr	Wiss. Ang.	Dietrich Hellge-Antoni

Behörde für Inneres und Sport

Frau	LRDin	Marianne Gschwendtner
------	-------	-----------------------

Finanzbehörde

Herr	Hans Randl
------	------------

IV. Teilnehmerin der Bürgerschaftskanzlei

Marie-Christine Mirwald

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

20 Personen

Zu TOP 1

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die grundsätzliche Situation des Hamburger Hafens sowie seine Bedeutung für die Stadt und die Metropolregion. Der bundesweit größte Hafen und zweitgrößte Hafen Europas bewege sich weiterhin auf einem erfolgreichen Kurs. Seine Aufgabenstellung sei anspruchsvoll. Zur gegenwärtigen Situation sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, der Export steige wieder leicht an. Die Entwicklung des qualitativ hervorragenden Hafens sei längerfristig zu betrachten. Der Hamburger Hafen habe sich stets durch großzügige, weitsichtige und flexible Maßnahmen ausgezeichnet. Innerhalb der sogenannten Nord Range sei die Wettbewerbsfähigkeit gegeben. Das Container Terminal Altenwerder (CTA) sei vielleicht der modernste Containerhafen der Welt. Hansaport sei eine der größten und modernsten Massengutumschlaganlagen in Europa. Mit dem neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) sei eine Entwicklung auf den Weg gebracht worden, die eine sehr flexible Hafengestaltung zulasse. Anders als in anderen Städten würden nicht nur Containerterminals geplant, Hamburg sei auch für andere Optionen offen. Das Central Terminal Steinwerder (CTS) werde planerisch, baulich und im Hinblick auf die Finanzierung in Etappen auf den Weg gebracht. Die Anforderungen an den Hafen seien vielfältig. Dazu zählten die Infrastruktur, die Hafenanlagen, die Flächen, die effizienter genutzt werden müssten sowie die Weiterentwicklung von IT-Systemen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf die finanzielle Situation ein. Im Jahr 2008 habe die Bürgerschaft beschlossen, die allgemeine Hafeninfrastruktur vorübergehend aus dem Teilbörsengang der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), der sogenannten HHLA-Milliarde, zu finanzieren. Ebenso sei beschlossen worden, die Finanzierung der Hafeninvestitionen in dem erforderlichen Umfang durch den Haushalt der Stadt sicherzustellen, nachdem die HHLA-Milliarde aufgezehrt sein werde. Schon zu diesem Zeitpunkt sei klar gewesen, dass die Finanzierung aus der HHLA-Milliarde eine vorübergehende Lösung sein werde. In den nächsten Jahren werde die HHLA-Milliarde

verbraucht sein. Daher habe der Senat mit seinen Haushaltsbeschlüssen eine Anschlusslösung vorgelegt, die voraussichtlich ab 2014 greifen werde. Damit werde die Hamburg Port Authority - AöR - (HPA) in die Lage versetzt, in den einzelnen Bereichen die erforderlichen Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen durchzuführen. Ebenso könne das Ausbauprogramm, dessen Beginn bereits aus der HHLA-Milliarde finanziert worden sei, fortgesetzt werden. Sofern die Mittel aus der HHLA-Milliarde im Jahr 2014 erschöpft seien, stünden im Einzelplan der Finanzbehörde Mittel in Höhe von 91 Mio. Euro für die unmittelbare Anschlussfinanzierung bereit. Für das Haushaltsjahr 2014 sei eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 200 Mio. Euro vorgesehen. Ab 2015 könnten jährlich Mittel in Höhe von rund 100 Mio. Euro für Hafeninvestitionen bereitgehalten werden. Weitere 24 Mio. Euro an investiven Mitteln stünden für bestimmte Maßnahmen im gesamten Hafenbereich bereit, die überwiegend vom Bund getragen würden. Ein Grundpfeiler der Hafenpolitik sei, die Hafenstruktur mit öffentlichen Investitionsmitteln zu unterhalten. Es bestünden wenig Zweifel, dass die Maßnahmen notwendig seien, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu erhalten. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass einerseits aus dem städtischen Haushalt nennenswerte Mittel für Investitionen im Hafen bereitgestellt würden und andererseits die Stadt Einnahmen in erheblicher Höhe aus direkten und indirekten Steuern aus der Gesamtheit des Hamburger Hafens rekrutiere. Im Ergebnis mache die Stadt ein gutes Geschäft mit dem Hafen. Der Senat habe den richtigen finanziellen Rahmen gewählt, der die Notwendigkeiten des zukünftigen Universalhafens Hamburg definiere.

Die Vertreter der HPA erörterten die aktuelle Lage des Hamburger Hafens anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Zur Folie 4 ergänzten sie, im Wesentlichen fehle es an der Transshipment-Menge. Transshipment umfasse den Containerverkehr vom Großschiff an Land, von dort auf ein Feederschiff, das Häfen im Ostseeraum anfähre, sowie den entsprechenden Rücktransport. Im Hinblick auf die Bahnstatistik im Hinterlandverkehr seien 2010 und 2011 Rekordjahre gewesen. Im Export sei deutschlandweit zum Halbjahr ein Wachstum von 9,6 Prozent zu verzeichnen, während es bei Leercontainern einen Rückgang von bis zu 30 Prozent gebe. Insgesamt sei statistisch ein Plus von zwei Prozent festzustellen.

Zu den Folien 7 und 8 führten die Vertreter der HPA aus, hier seien die Ergebnisse der Jahre 2010 und 2011 dem des Jahres 2008 gegenübergestellt worden, um die Unterschiede der Finanzierung aus der HHLA-Milliarde und der Finanzierung aus dem Haushalt zu verdeutlichen. Der große Unterschied bei den Jahresergebnissen sei nicht wirtschaftlich begründet sondern dadurch, dass die Einnahmen, die 2008 noch unter den Gesamterträgen gebucht worden seien, nunmehr außerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung, nämlich als Entnahmen aus der Kapitalrücklage, dargestellt würden. Die Darstellung sei auf der Folie 8 verändert worden, um die Ergebnisse der Jahre 2010, 2011 und 2008 leichter vergleichen zu können. Im Jahr 2008 sei bei der Position Gesamterträge eine Zuführung aus dem Haushalt in Höhe von 103 Tsd. Euro enthalten. In der veränderten Darstellung seien ein positives Ergebnis im Jahr 2011 und eine maßgebliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr zu erkennen. Im Jahr 2011 habe die HPA eine Deponierückstellung in Höhe von rund 34 Mio. Euro bilden müssen. Der positive Betrag bei der Position Zinsen und sonstige Steuern im Jahr 2011 stehe in Zusammenhang mit der Auflösung einer Rückstellung im Umfang von rund 12 Mio. Euro. Somit wirkten sich die Sondereffekte in diesem Jahr mit rund 21 Mio. Euro aus. Den Betriebszuschuss für öffentliche Aufgaben habe die HPA im Jahr 2008 zum letzten Mal erhalten. Die Vertreter der HPA teilten mit, die auf der Folie 15 dargestellten Projekte seien aus der HHLA-Milliarde und aus Hafenlasten finanziert.

Anhand der Folie 22 referierten die Vertreter der HPA das Projekt Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Auf Hamburger Seite seien Maßnahmen vergaberechtlich und planerisch vorbereitet. Derzeit stehe fest, dass mit den Hauptmaßnahmen erst 2014 begonnen werden könne. Innerhalb der HPA werde diskutiert, wie sich dies auf den Wirtschaftsplan auswirke. Außerdem würden die geplanten vorgezogenen Maßnahmen bewertet. Dazu gehöre auch eine Uferwand am Köhlbrand. Diese sei aber nicht in der Liste

der vorgezogenen Maßnahmen enthalten, die das Gericht akzeptiere. Die HPA diskutiere derzeit, wie sie damit umgehe. Der Planfeststellungsbeschluss sei auf Hamburger Seite nicht beklagt worden, so dass er formal gültig sei. Er stehe aber in Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss auf Seiten des Bundes, der bekanntermaßen beklagt sei. Die HPA bereite sich darauf vor, im weiteren rechtlichen Verfahren zeitgerecht intervenieren zu können. Eine zuverlässige Abschätzung sei derzeit nicht möglich.

Die Vertreter der HPA gingen auf Folie 24 ein. Auf der Baustelle der neuen Rethelbrücke würden aktuell große Maßnahmen im Bereich des Wasserbaus realisiert. Die Baugruben für die Auflagerungen beider Seiten der Klappbrücken würden hergestellt. Weite Teile der Stahlkonstruktion seien schon angeliefert und würden vor Ort vorbereitet. Die Arbeiten verliefen plangemäß, große Teile seien bereits fertiggestellt. Ziel sei es, Betriebssicherheit herzustellen und die Verkehre von Bahn und Straße zu entflechten. Mit einem maßgeblichen Baufortschritt werde im Jahr 2013 gerechnet.

Die Vertreter der HPA erklärten, der Neubau der Bahnbrücke Kattwyk (Folie 17) diene der Entflechtung des Straßen- und Bahnverkehrs. Die Maßnahme werde dazu beitragen, die Bahnanbindung Hamburgs zu verbessern. Aktuell laufe das Planfeststellungsverfahren. Die HPA rechne damit, im Jahr 2013 in die Entwurfs- und Ausführungsplanung einzusteigen. Die auf der Folie 20 dargestellte Anpassung der Einfahrt von der Norderelbe zum Vorhafen werde Schiffen die Anfahrt erleichtern und zu einer größeren Unabhängigkeit von der Tide führen.

Die Vertreter der HPA erläuterten die Finanzierung aus der HHLA-Milliarde anhand der Folie 28. In der Zeile 1 sei dargestellt, welche Beträge bis 2011 tatsächlich verbraucht worden seien und mit welchem Verbrauch ab 2012 gerechnet werde. Voraussichtlich werde das Geld im Jahr 2014 verbraucht sein. In den Summen sei eine Instandhaltungspauschale (Zeile 2) für Wassertiefenerhaltung und übrige öffentliche Infrastruktur von jährlich 50 Mio. Euro enthalten. Die Einzelprojekte seien in Zeile 3 aufgeführt. Diese Summen gliederten sich in Aufwand und Aktivierungen (Zeilen 4 und 5). Die Zahlen der Zeile 6 ergäben sich aus der Addition der Beträge in den Zeilen 2 und 4. Sie würden in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführt. In der Zeile 7 seien die Beträge dargestellt, die aus dem Haushalt gezahlt worden seien, während in der Zeile 1 wiedergegeben sei, welche Beträge die HPA tatsächlich verbraucht habe. Die in der Zeile 7 dargestellten Zahlungen würden über die aktualisierte Wirtschaftsplanung unter Berücksichtigung der jeweiligen Über- oder Unterzahlungen des Vorjahres generiert. Der Saldo sei in den Zeilen 8 und 9 nachzulesen. Der Planung für das Jahr 2012 sei eine vollständige Verrechnung zugrunde gelegt worden, so dass die Zeile 9 eine Null aufweise. Mit großer Wahrscheinlichkeit werde am Ende des Jahres, wenn der tatsächliche Verbrauch ermittelt sei, die Planung nicht exakt erreicht werden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE kritisierten, dass für die Beratung nur eine Stunde vorgesehen sei. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass dieses wichtige und weit reichende Thema nicht im Haushaltsausschuss sondern ausschließlich im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien und im Ausschuss Öffentliche Unternehmen besprochen werden solle, erscheine die zur Verfügung stehende Zeit nicht angemessen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten, sie legten Wert auf eine Darstellung der Entwicklungen bei der HPA, die es ermögliche zu kontrollieren, ob das Unternehmen die ihm zur Verfügung gestellten Mittel ordentlich ausgegeben habe. Die Vertreter der HPA hätten die Erwartung an die Darstellung nicht erfüllt.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE berichteten, der Haushaltsausschuss sei darüber informiert worden, dass sich der Neubau der Rethelbrücke nicht ordentlich entwickelt habe. Dies entspreche nicht der Darstellung in dieser Sitzung. Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten, welche Planungen es im Zusammenhang mit der Rethelbrücke gegeben habe, ob die Planungen ordentlich abgearbeitet worden seien, ob es tatsächlich eine

Verzögerung von einem Jahr gebe, ob zu erwarten sei, dass die Kosten die Planung erheblich überschreiten würden, und gegebenenfalls aus welchem Grund.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE legten dar, ihren Informationen zufolge habe das Baggergut stark zugenommen. Sie erkundigten sich, wie sich die Kosten entwickelten, und wiesen auf die Auseinandersetzungen mit den benachbarten Bundesländern hin. Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten, auf welche Weise sich die HPA bemühe, die Frage zu klären.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten, über den Stand der Planung zur Deponie in Moorburg unterrichtet zu werden. Sie fragten, ob die Deponie in Francop noch bis zur Erstellung der Deponie in Moorburg ausreiche und wie die Metaplanung aussehe.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten um Informationen zur Entwicklung des CTS im Jahr 2012. Sie baten, den Begriff Central Terminal zu erläutern.

Die SPD-Abgeordneten riefen in Erinnerung, dass den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern seinerzeit versprochen worden sei, die HHLA-Milliarde solle ausschließlich für Infrastrukturmaßnahmen im Hafen verwendet werden. Dies scheine nicht der Fall zu sein. Die SPD-Abgeordneten fragten, ob ein Teil der Mittel für andere Zwecke ausgegeben worden sei und gegebenenfalls für welche Zwecke. Sie erkundigten sich, wer die entsprechenden parlamentarischen Beschlüsse gefasst habe.

Der FDP-Abgeordnete äußerte die Vermutung, die Fahrrinnenanpassung sei für die Jahre 2012 und 2013 budgetiert worden. Die Mittel könnten aus bekannten Gründen nicht ausgeschöpft werden. Der FDP-Abgeordnete fragte, ob die Mittel für andere Zwecke verwendet würden und ob die HPA einen Verzögerungsschaden berechne.

Der FDP-Abgeordnete legte dar, der Geschäftsbericht der HPA verweise auf zukünftige Zuwendungen aus dem städtischen Haushalt, die auf der Basis einer Ziel- und Leistungsvereinbarung zur Verfügung gestellt werden sollten. Der FDP-Abgeordnete erkundigte sich nach dem Verfahrensstand zur Ziel- und Leistungsvereinbarung und nach deren Inhalt.

Der FDP-Abgeordnete nahm Bezug auf die Ausführungen der Vertreter der HPA zu den Folien 7 und 8 und fragte, wann und aus welchem Anlass die erwähnte Deponierückstellung gebildet worden sei.

Auf die Folie 15 eingehend erkundigte sich der FDP-Abgeordnete nach der Bedeutung der Position Managementanpassung.

Die CDU-Abgeordneten fragten, welchen Anteil des Haushalts der HPA Maßnahmen zur Instandsetzung und Erneuerung von Straßen ausmachten.

Die CDU-Abgeordneten baten um Auskunft, ob in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) oder bei der HPA Überlegungen angestellt würden, die Durchführung der Aufgaben bei der HPA zu belassen und den Haushalt in der BWVI zu führen.

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass nach der Aufhebung des Freihafens im Jahr 2013 mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Hafen zu rechnen sei. Sie fragten, wie weit die Bemühungen der HPA gediehen seien, das erhöhte Verkehrsaufkommen, insbesondere in den Bereichen Waltershof und Veddel, zu bewältigen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN schloss sich der Kritik der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE an. Die vorgesehene Zeit werde für die Beratung nicht ausreichen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, aus welchem Grund sich der Transshipment-Anteil im Hamburger Hafen nicht erhole. Er wollte wissen, ob die Preisgestaltung der Terminalbetreiber die Ursache sein könne.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bat um Stellungnahme zur Aussage des Präsidenten des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), dass sich das Wachstum auch im Jahr 2013 nahe der Nulllinie bewegen werde.

Der Abgeordnete der GRÜNEN nahm die Frage der SPD-Abgeordneten auf und erkundigte sich, welche Stelle den Anteil der HHLA-Milliarde verwaltet habe, der nicht an die HPA ausgezahlt worden sei.

Auf die Folie 15 eingehend äußerte der Abgeordnete der GRÜNEN die Annahme, dass die veranschlagten Maßnahmen nicht deckungsgleich seien mit den 100 Mio. Euro, die der Senat aus dem Haushalt finanzieren wolle. Das Investitionsvolumen betrage bis 2020 1,9 Mrd. Euro. Unter der Voraussetzung, dass die HHLA-Milliarde im Jahr 2014 ausgelaufen sei, betrügen die Einnahmen ab 2014 1,7 Mrd. Euro. Er bat um Erläuterung.

Unter Bezugnahme auf die Folie 28 fragte der Abgeordnete der GRÜNEN, ob die in der Zeile 2 für Instandhaltung ausgewiesenen Beträge für die Wassertiefenerhaltung verwendet würden. Diese Position sei der Folie 15 zufolge ab dem Jahr 2014 nicht mehr etatisiert. Er fragte, wie die Wassertiefenerhaltung ab 2014 finanziert werden solle.

Der Abgeordnete der GRÜNEN erkundigte sich nach dem aktuellen Stand zum Projekt Köhlbrandbrücke.

Die Vertreter der HPA bezogen sich auf die Fragen zur Rethelbrücke. Ihre Aussage, die Arbeiten verliefen plangemäß, beziehe sich auf die aktuelle, nicht aber auf die ursprüngliche, mehrere Jahre alte Planung. Die Planung sei aufgrund von technischen Problemen angepasst worden. Der Bauablauf sei überplant worden, um zu vermeiden, dass bestimmte Arbeiten im Winter durchgeführt würden, die dafür nicht geeignet seien. Daraus resultiere ein Zeitverzug von sechs Monaten, der keine weiteren Folgewirkungen habe. Die Kosten seien nicht aufgrund von Preissteigerungen gestiegen sondern, weil Sachverhalte eingetreten seien, die in der Planung nicht enthalten seien. Die Kosten seien innerhalb der Planungsbandbreite geblieben. Die HPA schreibe die Planung strukturiert und zeitnah in den jeweils möglichen Planungsqualitäten fort. Bei großen Bauwerken gebe es zu einem frühen Zeitpunkt naturgemäß eine relativ hohe Unsicherheit in einzelnen Bereichen. Die Vertreter der HPA kündigten eine Protokollerklärung an.

Protokollerklärung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom
6. November 2012:

„Die Bauarbeiten an der Rethelbrücke schreiten zügig voran, allerdings langsamer als ursprünglich geplant. Eine gemeinsam mit der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft durchgeführte Risikobewertung für eine benachbarte Dükerleitung unter dem Gewässer Rethel führte zu einer deutlich vorsichtigeren Bauweise und in der Summe aller Effekte zu Verzögerungen von mindestens 6 Monaten. Wenn dadurch das Zeitfenster für den Einbau der Brückenklappen außerhalb der Sturmflutseason nicht mehr erreicht wird, verschiebt sich die Inbetriebnahme der Straßenverbindung voraussichtlich um ein ganzes Jahr. Derzeit werden mögliche Beschleunigungsmaßnahmen mit der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft diskutiert. Die voraussichtlichen Mehrkosten durch die zeitliche Verzögerung sind im vorhandenen Projekt-Budget abgedeckt. Es wurde ausschließlich eine Inflationsanpassung vorgenommen (jetzt 135,6 anstelle von 129,3 Mio. €).“

Die Vertreter der HPA gingen auf die Fragen zum Baggergut ein. Die Strömungsverhältnisse und das Sedimentmanagement, das die HPA eingeführt habe, hätten im Jahr 2011 ein historisches Tief zur Folge gehabt. Es sei weniger als 3 Mio. Kubikmeter Baggergut bewegt worden. Im Jahr 2012 sei die Oberwassersituation extrem schlecht, so dass die Sedimente tendenziell in den Hafen liefen beziehungsweise dort blieben. Dies habe in einigen Teilen des Hafens zu einer erhöhten Sedimentation geführt. Die HPA bemühe sich, durch ihr Sedimentmanagementkonzept die Schifffahrt optimal zu versorgen. In Zeiten, in denen es

Sauerstofflöcher in der Elbe gebe, könne das Baggergut aus Gründen des Naturschutzes nicht auf Hamburger Gebiet verklappt werden. In den nächsten Wochen werde sich die Situation entspannen, weil die eigenen Verklappungsstellen wieder benutzt werden könnten. Gemeinsam mit der BWVI arbeite die HPA daran, eine Verklappung in der Nordsee wieder zu ermöglichen. Die Kostensituation sei in der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage aus der Drucksache 20/5637 dargestellt. Die jährlichen Umladungsmengen seien den Umladungsberichten, die über das Internet zugänglich seien, zu entnehmen. Die Vertreter der HPA nannten Beispiele für die Kosten der Entsorgung: Für die Verklappung an einem Verbringungsort in der Nordsee im Jahr 2010 seien Kosten von etwa 8,40 Euro pro Kubikmeter entstanden. Für die Verklappung in der Nähe von Neßsand sei etwa 1,70 Euro pro Kubikmeter zu zahlen. Für die fachgerechte Deponierung an Land entstünden Kosten von etwa 26,00 Euro pro Kubikmeter.

Die Vertreter der HPA nahmen Bezug auf die Fragen zu den Deponien. Die Kapazitäten der bestehenden Deponien Francop und Feldhofe gingen zur Neige. Darum sei die Planung für eine Deponie in Moorburg aufgenommen worden. Diese werde vorangetrieben mit dem Ziel, im Jahr 2013 einen Planfeststellungsantrag stellen zu können und nach etwa zwei Jahren eine Genehmigung zu erhalten und die Deponie in Betrieb zu nehmen. Mit der vorhandenen Deponiekapazität werde wirtschaftlich umgegangen, um den Zeitplan einzuhalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, das Sedimentmanagement spiele auch bei der Anpassung der Fahrrinne eine wichtige Rolle. Sie hätten sich an die Regierungen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein gewandt mit dem Ziel, das Sedimentmanagement in grundsätzlicher Art anzupacken, zu nachhaltigen Lösungen zu kommen und die Mengen erheblich zu reduzieren. Dieses Ziel werde wissenschaftlich begleitet. Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein seien bereit, zusammen mit Hamburg und dem Bund intensiv an dem Problem zu arbeiten. Das Projekt sei zielweisend. Es werde langfristig geplant, die Deponierung zu reduzieren und zu einem verbesserten Sedimentmanagement der beteiligten Länder zu kommen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter griffen die Fragen zu CTS auf. Die Planungen seien in letzter Zeit sehr klug angegangen worden. Vor Jahren sei eine umfassende Markterkundung durchgeführt worden. Eine grundsätzliche Positionierung sei im Hafenenwicklungsplan vorgenommen worden. In Anbetracht der aktuellen Situation habe die BWVI alle Optionen, die Erschließung stufenweise und unter Berücksichtigung der noch zu betreibenden Anlagen in dem Bereich vorzunehmen. Es werde ein Multi Purpose-Terminal auf rund 150 Hektar in zentraler Lage geplant. Nicht nur die Projektplanung erfolge stufenweise sondern auch die Planung der Finanzierung, die die Stadt nach Möglichkeit nicht belasten solle. Die Finanzierung könne erst beschrieben werden, wenn feststehe, in welchen Teilschritten die Realisierung erfolgen solle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten auf die Frage, ob die HHLA-Milliarde vollständig für den Hafen ausgegeben werde. Bisher seien die Mittel ausschließlich für den Hafen verwendet worden. Der noch verbleibende Rest von rund 500 Mio. Euro werde ebenfalls für den Hafen ausgegeben. Auf die Frage des Abgeordneten der GRÜNEN hin sagten sie eine Protokollerklärung zu.

Protokollerklärung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom
6. November 2012:

„Neben der Kapitalerhöhung bei der HHLA in Höhe von ca. 100 Mio. Euro (vgl. Drucksache 18/6210) sind der HGV nach Abzug der Bankprovisionen und weiterer Transaktionskosten 1.016,6 Mio. Euro zugeflossen. Das Abtretungsvolumen zugunsten der HPA beträgt nach der Berücksichtigung von DCLRH-Erlösen sowie FHH-Zuschüssen aus dem Haushalt 1.061,0 Mio. Euro (sog. HHLA-Milliarde, vgl. Drucksachen 18/7608 und 19/1518). Die daraus abgeflossenen Mittel wurden

ausschließlich für die Hafeninfrastuktur verwendet. Die verbleibenden Mittel sind ausschließlich für die Finanzierung der Hafeninfrastuktur vorgesehen.“

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten zum Thema der Fahrrinnenanpassung, die Situation sei allgemein bekannt. Nicht nur die Fahrrinnenanpassung der Elbe sondern auch die der Weser und andere große Maßnahmen würden im Hauptsachenverfahren durch das Bundesverwaltungsgericht abgehandelt. Seitdem gebe es kein Verfahren, das im Eilverfahren auf den Weg gebracht worden sei. Das Verfahren sei sehr komplex. Die BWVI sei konzentriert dabei, alle erforderlichen Unterlagen zu liefern. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, sie seien überzeugt, dass sie aufgrund der Gründlichkeit des Planfeststellungsverfahrens zum Ziel kämen. Es würden weitere Gespräche geführt. An der Grundsätzlichkeit des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich der Maßnahmen, der Begegnungszonen und der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens bestehe kein Zweifel. Die Anzahl der Schiffe habe in kurzer Zeit um 300 Prozent zugenommen. Die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung sei schon jetzt gegeben. In Kürze werde sich der Aufsichtsrat der HPA mit dem Thema befassen.

Zur Frage nach der Ziel- und Leistungsvereinbarung sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, eine solche Vereinbarung werde getroffen, wenn die Finanzierung aus der HHLA-Milliarde ausgelaufen sei, also voraussichtlich ab 2014. In enger Absprache zwischen der HPA, der BWVI und der Finanzbehörde werde die Ziel- und Leistungsvereinbarung vorbereitet. Erste Entwürfe lägen bereits vor. Es seien haushaltsrechtliche Belange zu beachten und technische Fragen zu klären. Das inhaltliche Ziel sei es, eine Output-Steuerung und Standards zu definieren. Vorab werde die Vereinbarung mit dem Rechnungshof abgeklärt. Zu gegebener Zeit könne sie auch dem Ausschuss Öffentliche Unternehmen vorgestellt werden.

Die Vertreter der HPA erläuterten, anhand der auf den Folien vorgestellten Projekte werde deutlich, dass Verzögerungen und Anpassungen auftreten könnten, wenn es beispielsweise zu Klagen in Planfeststellungsverfahren komme. Zu Beginn der Planungen sei nicht absehbar, ob beziehungsweise welche Anpassungen notwendig würden. Die Managementanpassung entspreche den Erfahrungswerten, die die HPA sich im Laufe der Jahre angeeignet habe. Die Projekte würden zunächst vollständig geplant, Korrekturen würden anschließend vorgenommen. Die Vertreter der HPA bedauerten, dass auch im Jahr 2012 Managementanpassungen erforderlich gewesen seien.

Die Vertreter der HPA gingen auf Zeile 2 der Folie 28 ein. Die Mittel in Höhe von 50 Mio. Euro jährlich stünden nur für die Zeit zur Verfügung, in der die HHLA-Milliarde noch nicht verbraucht sei. Bisher sei noch nicht bekannt, wie viele Mittel anschließend aus dem Haushalt bereitgestellt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten an, der Senat habe in der Mittelfristigen Finanzplanung ab 2015 Investitionsmittel in Höhe von 100 Mio. Euro fortgeschrieben. Im Finanzbericht 2013/2014 seien im Jahr 2015 Gesamtausgaben für die HPA in Höhe von 164 Mio. Euro vorgesehen. Diese Summe müsse im Rahmen Haushaltsaufstellung 2015/2016 konkretisiert werden.

Zur Folie 15 führten die Vertreter der HPA aus, die HPA nehme kontinuierlich Überprüfungen der Finanzierungssituation der Projekte vor. Der Aufsichtsrat werde die nächste Überarbeitung in seiner Sitzung am 14. Dezember 2012 anhand der aktuellen Entwicklungen bei der Anpassung der Fahrrinne und anderen Projekten vornehmen.

Auf die entsprechende Frage der CDU-Abgeordneten eingehend erklärten die Vertreter der HPA, für Maßnahmen zur Instandsetzung und Erneuerung von Straßen würden jährlich 15 bis 20 Mio. Euro bereitgestellt. Im Übrigen verwiesen sie auf ihre Ausführungen zur Ziel- und Leistungsvereinbarung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter griffen die Frage zum erhöhten Verkehrsaufkommen im Hafen auf. Derzeit führe die BWVI Gespräche mit der Behörde für Inneres und Sport sowie den Bezirken über die neuralgischen Punkte.

Die Vertreter der HPA ergänzten, in der Nähe des Zolldurchgangs Veddel befinde sich ein Wohngebiet. Außerdem solle eine Fläche, die derzeit als Zollhof genutzt werde, anders strukturiert werden. Einen Teil der Gebäude werde der Zoll noch bis 2015 nutzen. Die HPA strebe eine verkehrliche Entflechtung an. Insbesondere solle der Schwerlastverkehr möglichst weit entfernt vom Wohngebiet fließen. Das notwendige Investment solle bis 2015 in die Planungen eingestellt werden. In Waltershof sei keine großräumige Umstrukturierung vorgesehen. Wie an allen Zolldurchlässen würden entbehrliche Baulichkeiten Zug um Zug zurückgebaut. Die Arbeiten würden insgesamt etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Dabei solle der Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Zur Köhlbrandbrücke führten die Vertreter der HPA aus, die Brücke sei in den 1970er Jahren gebaut worden und weise typische Schwächen für Bauwerke aus dieser Zeit auf. Die HPA beobachte den Zustand sorgfältig und unterhalte die Brücke so, dass sie möglichst lange erhalten bleibe. Trotzdem werde sie irgendwann ihre wirtschaftliche Lebensdauer erreichen. Die HPA stelle sich darauf ein, in etwa 20 Jahren ein Ersatzbauwerk zu erstellen. Derzeit würden Überlegungen zur Linienführung angestellt. Von der Köhlbrandbrücke gehe aktuell keine Gefahr aus. Bis zu einem Neubau werde die Brücke im erforderlichen Maß unterhalten. Dabei werde eine Beeinträchtigung des Verkehrs nach Möglichkeit vermieden. Im Jahr 2013 werde es keine Beeinträchtigung geben, allerdings würden in der Ferienzeit 2014 Arbeiten ausgeführt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten auf die Frage zum Transshipment. Es sei aus strategischer Sicht insgesamt wichtig für den Hamburger Hafen. Wie Transshipment-Container transportiert würden, werde durch die Speditionen und Importeure entschieden. Die Stadt habe ein hohes Interesse am Transshipment. Aktuell seien 150 Feeder-Abgänge zu verzeichnen. Zusammen mit den beteiligten Terminalbetreibern sei geplant, dass der Transshipment-Anteil hoch gehalten werde, um Gesamtlinien, auch aus der G 6, nach Hamburg zu destinieren. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, sie seien mit der Situation derzeit zufrieden. Es werde sehr darauf geachtet, das Transshipment in Hamburg auch unter dem Aspekt der Kosten attraktiv zu gestalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Stellung zur Aussage des Präsidenten des UVHH. Die Entwicklung im Umschlagverkehr werde sich zwischen Null und Eins bewegen. Das geringe Wachstum von sieben bis acht Prozent in China, das für Hamburg ein wichtiger Handelspartner sei, wirke sich ungünstig auf den Import aus. Aussagen von Linienreedereien zufolge sei aufgrund der Eurokrise in der gesamten Weltwirtschaft eine hohe Lagerhaltung festzustellen. Üblicherweise sei das dritte ein starkes Quartal. Aufgrund der hohen Lagehaltung stelle sich das dritte Quartal 2012 nicht stark dar. Dies dämpfe die Erwartungshaltung. Im Gegensatz zum Import sei die die Situation beim Export optimistisch zu bewerten. Aussagen des Verbandes Deutscher Maschinenbauer zufolge steige der Export an. Ebenso könnten bestimmte Projektladungen die Entwicklung des Hafens positiv beeinflussen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sprach sich für eine Vertagung aus, um eine Vertiefung der Beratung auch unter Berücksichtigung der Themen Anpassung der Fahrinne, Hafenschlick und CTS zu ermöglichen.

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien erklärte, es handle sich um Projekte, die schon seit Längerem in der Diskussion seien. Seit der letzten Beratung sei keine vollkommen neue Situation entstanden.

Die CDU-Abgeordneten schlossen sich dem Antrag auf Vertagung an. In vielen Fragen gebe es neue Entwicklungen.

Der FDP-Abgeordnete befürwortete den Antrag auf Vertagung ebenfalls. Durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Anpassung der Fahrhinne sei eine vollkommen neue Situation entstanden, die sich auf die Budgets auswirken werde.

Die SPD-Abgeordneten schlugen vor, die Beratung auf einen Termin im ersten Quartal 2013 zu vertagen, wenn die Zahlen des vierten Quartals 2012 vorlägen.

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien bat die Obleute des Haushaltsausschusses, des Ausschusses Öffentliche Unternehmen und des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien, Einigkeit darüber herzustellen, welcher Ausschuss sich grundsätzlich mit der HPA befassen solle.

Der Vorsitzende des Ausschusses Öffentliche Unternehmen erklärte, die Zuständigkeit werde grundsätzlich beim Fachausschuss gesehen. Der Ausschuss Öffentliche Unternehmen sei frei in der Wahl, mit welchem Unternehmen er sich befassen wolle. Grundsätzlich halte er es für sinnvoll, wenn der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien die inhaltlichen Fragen in Zusammenhang mit dem Hafen berate und der Ausschuss Öffentliche Unternehmen zusätzlich zur Beratung über die HPA eingeladen werde.

Die Beratung wurde vertagt.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe gemeinsamer Bericht des Gesundheitsausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien an die Bürgerschaft.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift; siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

Zu TOP 4

Befassung zum Thema Vergaberecht

Die CDU-Abgeordneten regten an, in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien das Thema Vergaberecht zu behandeln und wiesen darauf hin, dass das Gesetz mit den erhöhten Wertgrenzen zum 31.12.2012 auslaufe und eine Evaluation zwischenzeitlich vorliegen müsste. Daher sei eine unverzügliche Befassung mit dem Thema erforderlich.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, dass der genannte Evaluationsbericht nahezu fertig gestellt sei und der Bürgerschaft noch vor Jahresende zugehen werde. Sie stellten klar, dass die in Rede stehenden Wertgrenzen in einer Verwaltungsvorschrift geregelt seien. Diese Verwaltungsvorschrift werde von der Finanzbehörde erlassen, was bedeute, dass aus Verfahrensgründen keine Befassung der Bürgerschaft erforderlich sei. Auf der Verwaltungsebene bestehe weiterhin Handlungsfähigkeit. Zu dem Themenkomplex fänden im Übrigen Gespräche mit den Kammern statt, was darauf schließen lasse, dass die vorgelegten Vorschläge auf einem breiten fachlichen institutionellen Konsens fußten. Auf die Bürgerschaft werde also nichts zukommen, was in der Fachszene in irgendeiner Weise als Überraschung empfunden oder auf großes Konfliktpotenzial stoßen werde.

Die CDU-Abgeordneten fragten, welche Position der Senat zu den Verwaltungsvorschriften einnehme.

Der Ausschussvorsitzende wies darauf hin, dass mit dieser Frage in eine inhaltliche Erörterung eingestiegen werde, die unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes zu vermeiden sei, da hier ausschließlich formale Aspekte erörtert werden sollten.

Die CDU-Abgeordneten fassten zusammen, dass die SPD-Fraktion kein Interesse daran habe, das Thema in diesem Jahr noch im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien zu behandeln. Auch der Senat wolle sich derzeit zur Frage der Verlängerung offensichtlich nicht äußern.

Der Ausschussvorsitzende bezeichnete dies als Interpretation und schlug einen Austausch auf Obleute-Ebene über die weitere Vorgehensweise vor.

Hansjörg Schmidt (SPD)
Thilo Kleibauer (CDU) (TOP 1)
(Vorsitz)

Hjalmar Stemmann (CDU)
Andrea Rugbarth (SPD) (TOP 1)
(Schriftführung)

Marie-Christine Mirwald
(Sachbearbeitung)