

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

**20/10595: Hafenfinanzierung (III)
(Große Anfrage, Dr. Anjes Tjarks u.a. GRÜNE)**

Vorsitz: **Hansjörg Schmidt**

Schriefführung: **Hjalmar Stemmann (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 20/10595 war in der Plenarsitzung der Hamburgischen Bürgerschaft am 26. März 2014 auf Antrag der GRÜNEN Fraktion an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen worden. Der Ausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 22. April 2014 abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, für den Hafen seien Investitionen in großem Umfang geplant. Darum sei es angemessen, die Frage zu stellen, was der Hafen die Stadt koste. Der Finanzierungsumfang erwecke große Aufmerksamkeit. Er werde politisch kontrovers diskutiert. Angesichts der Gesamtsituation sei die Höhe der Investitionen jedoch durchaus zu vertreten. Der Wirtschaftsraum Hafen sei in seiner Gesamtheit für die Stadt von großem wirtschaftlichen Nutzen. Der Nutzen für die Stadt überwiege die Kosten. Trotz der schwierigen Situation sei der Gesamtumschlag des Hafens um 6,2 Prozent gestiegen. Das Volumen betrage insgesamt 139 Millionen Tonnen. Allein im Bereich der Container sei ein Zuwachs von 4,4 Prozent zu verzeichnen. Es sei ein Umschlag von über 9 Millionen Containern erreicht worden. Die Marktposition des Hamburger Hafens habe sich stabilisiert. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen auf die zahlreichen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hin, die direkt und indirekt im Hafen beschäftigt seien. Die Bruttowertschöpfung des Hamburger Hafens mache fast 12 Milliarden Euro aus. Der Hafen sei nicht nur für die Stadt sondern auch für die Wirtschaft in der Metropolregion von Bedeutung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Mittel aus dem Teilbörsengang der Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), die sogenannte HHLA-Milliarde, hätten über viele Jahre eine komfortable Vorgehensweise erlaubt, Investitionen im Hafen vorzunehmen. Für die Zeit ab 2015 müsse eine Anschlussfinanzierung für den Hafen in die Wege geleitet und in die Mittelfristige Finanzplanung eingebracht werden. Ab 2015 sei vorgesehen, 124 Millionen Euro für Investitionen in Projekte bereitzuhalten. Darin seien die sogenannten Hafenlasten in Höhe von 24 Millionen Euro enthalten, die auch in den nächsten Jahren vom Bund finanziert würden. Für den laufenden Betrieb des gesamten Hafens seien im Jahr 2015 40 Millionen Euro und im Jahr 2016 35 Millionen Euro vorgesehen. Darüber hinaus würden sogenannte hafenfremde Abgaben bereitgestellt. Derzeit werde der Haushaltsplan-Entwurf für die Jahre 2015 und

2016 nach den Regeln der strategischen Neuausrichtung des Haushaltswesens aufgestellt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Projektplanung der Hamburg Port Authority AöR (HPA). Die Planung sei über viele Jahre angelegt. Ein Teil der Projekte habe bereits in den 1990er Jahren ihren Anfang genommen. Sie seien langfristig und über Planfeststellungsverfahren zu realisieren. Darum sei ein langer Planungshorizont vonnöten. Die HPA führe in ihrer Projektliste für die Jahre 2014 bis 2018 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 326 Millionen Euro. Dabei sei zu bedenken, dass Unwägbarkeiten zu Veränderungen der Planung führen könnten. Sowohl aus rechtlichen und planerischen Gründen als auch aufgrund der technischen Komplexität der Infrastrukturprojekte könne es zu Verzögerungen und Veränderungsprozessen kommen. Darum werde ein Teil der Projekte später als ursprünglich vorgesehen realisiert. Als Beispiel nannten die Senatsvertreterinnen und -vertreter das Central Terminal Steinwerder. Nach der Erstellung des Hafentwicklungsplans, der anschließenden Diskussion und einer Debatte in der Bürgerschaft sehe sich die HPA aufgefordert, auf die zu erwartende Entwicklung der Umschlagsmenge zu reagieren, die durch die weltwirtschaftliche Situation beeinflusst sei. In der Auseinandersetzung mit den Themen sei zu bemerken, dass gewisse Dinge dramatisiert würden. Die HPA sei auf dem Wege, Projekte umzusetzen, wenn die Verfügbarkeit gewährleistet sei. Seitens des Senats, der Bürgerschaft und des Aufsichtsrats sei sichergestellt, dass keine Finanzierung aufgenommen werde, die nicht abgesichert sei. Die in der Vergangenheit entwickelte Idee „Hafen finanziert Hafen“ habe sich aufgrund der Komplexität des Gesamthafens als Irrweg herausgestellt. Eine hundertprozentige Finanzierung aller Notwendigkeiten der Daseinsvorsorge durch den Hafen könne nicht gewährleistet werden. Die Stadt habe eine Gesamtverantwortung für den Hafen. Die ausreichende finanzielle Ausstattung des Hafens müsse auch unter dem Aspekt der Haushaltskonsolidierung und mit Blick auf andere notwendige investive Maßnahmen betrachtet werden. Da der Hafen für die Stadt von großer Bedeutung sei, werde ihm seitens der Bürgerschaft und des Senats Priorität eingeräumt. Bei der Finanzierung des Hafens sei flexibel zu handeln. So sei es möglich, dass ein Teil der Projekte später realisiert oder sogar gestrichen werde. Es sei erforderlich, sich auf die notwendigen Dinge zu konzentrieren. Der Senat habe die Große Anfrage umfassend beantwortet und viele Informationen gegeben.

Der Abgeordnete der GRÜNEN rief in Erinnerung, er habe angeregt, in Selbstbefassung die Leitlinien der EU, die möglicherweise demnächst zur Hafenfinanzierung vorgelegt würden, zu diskutieren. Diese Beratung könne auch im Rahmen der Befassung mit der Großen Anfrage aus der Drs. 20/10595 durchgeführt werden.

Der Vorsitzende bewertete den Vorschlag als sinnvoll. Das Thema könne zudem fortgeführt werden, wenn die Leitlinien vorlägen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN vertrat die Auffassung, die zu erwartenden Leitlinien könnten weitreichende Konsequenzen für die Finanzierung der HPA haben. Er sprach das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle sowie zwei Anfragen der Europäischen Kommission an die Bundesrepublik Deutschland an. Außerdem habe die Europäische Kommission an die Bundesrepublik Deutschland die Frage gestellt, ob die Prinzipien, die für Flughäfen angewandt werden könnten, auch für Häfen angewandt werden sollen. In der Konsequenz könne vom Hamburger Hafen gefordert werden, seine Vollkosten selbst zu verdienen. Der Abgeordnete der GRÜNEN interessierte sich dafür, welche Informationen der Senat über das Thema habe, wie er die möglichen Folgen des Urteils für das Geschäftsmodell der HPA bewerte und ob der Senat Ideen zur Vorbereitung auf den Erlass von Leitlinien entwickelt habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, der Senat nehme das Urteil und seine möglichen Konsequenzen sehr ernst. Ebenso setze er sich mit den Gesetzgebungsinitiativen Port Package II und III der EU auseinander. Mit dem Urteil zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle habe der Europäische Gerichtshof entschieden, dass Infrastrukturfinanzierung zumindest in bestimmten Bereichen künftig dem europäischen Beihilferecht unterliegen werde. Dies betreffe in erster Linie Flughäfen, auf die sich die Entscheidung beziehe. Die Europäische Kommission habe die Tendenz, die Entscheidung sehr weit auszulegen. Derzeit sei jedoch nicht abzusehen, in

welcher Weise sich das Urteil auch auf andere Infrastrukturen, insbesondere auf Häfen, auswirken werde. Im Bereich der Häfen gebe es bislang nur Einzelfallentscheidungen. Die Häfen seien von extremer Heterogenität geprägt. Darum sei es schwierig, aus den Einzelfallentscheidungen allgemeine Aussagen abzuleiten. Darüber hinaus sei in den Antworten auf die Anfragen der Europäischen Kommission argumentiert worden, dass es große Unterschiede zwischen Häfen und Flughäfen gebe und es aus diesem Grund nicht angezeigt sei, sie gleich zu behandeln und Obergrenzen einzuziehen. Es sei nicht angemessen, die Tonnagemengen verschiedener Häfen gleich zu bewerten. Denn wenn Häfen in unterschiedlichen Segmenten tätig seien, stünden sie nicht in Konkurrenz zueinander. Zur Zeitschiene seien keine präzisen Angaben möglich. Die Europäische Kommission beabsichtige nicht, Leitlinien für die einzelnen Sektoren zu erlassen. Vielmehr sei zu erwarten, dass die sogenannte allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung dahingehend überarbeitet werde, dass sie Ausnahmen bei Beihilfen von Infrastrukturfinanzierungen umfasse. Jedoch stehe die letzte Überarbeitung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung kurz vor der Verabschiedung. Es sei nicht mit einer baldigen erneuten Überarbeitung zu rechnen. Bisher stehe noch nicht fest, was im Einzelnen geregelt werden solle. Viele Fragen seien ungeklärt, beispielsweise die Abgrenzung von allgemeiner und nutzerspezifischer Infrastruktur.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob eine Leitlinie ausschließlich durch die Europäische Kommission erlassen werde oder ob das Europäische Parlament und der Ministerrat ebenfalls beteiligt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Leitlinien würden durch die Europäische Kommission ohne Beteiligung weiterer Gremien erlassen. Sie dienten den Rechtsanwendern und der Kommission dazu, die Positionierung der Kommission zu bestimmten Sachverhalten bereits im Vorfeld festzulegen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bat, die Argumentation für die grundsätzliche Unterscheidung von Häfen und Flughäfen hinsichtlich ihrer Finanzierung zu Protokoll zu geben. Er fragte, mit welcher Intention die Europäische Kommission in großem Umfang Daten im Hafensektor generiere, wenn sie beabsichtige, die allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung zu überarbeiten. Es sei zu vermuten, dass sie den Aufwand mit einem bestimmten Ziel betreibe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, sie beschäftigten sich intensiv mit der Thematik und seien bestrebt, sich eingehend und aktuell über die Planungen der Europäischen Kommission zu informieren. Sie sagten eine Protokollerklärung zu. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, an der Verabschiedung der überarbeiteten allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung seien verschiedene Gremien beteiligt. Es sei unwahrscheinlich, dass die derzeitige Überarbeitung noch verändert werde. Denn diese Fassung solle bereits im Juni 2014 in Kraft treten. Den Senatsvertreterinnen und -vertretern sei nicht bekannt, wann die allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung erneut überarbeitet werde. Ihnen sei ebenso wenig bekannt, aus welchem Grund die Europäische Kommission Daten im Hafensektor erhebe. Sie erhebe in vielen Bereichen Daten. Es sei nicht absehbar, was mit den Informationen geschehe.

Protokollerklärung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

„Häfen sind von herausragender Bedeutung für die meisten Volkswirtschaften. Der Großteil des deutschen Im- und Exports läuft über die Häfen. In 2011 haben die 1.200 Häfen europaweit insgesamt 3.7 Milliarden Tonnen umgeschlagen.

Wenn von Häfen gesprochen wird, sind damit im Wesentlichen Frachthäfen gemeint. Frachthäfen haben eine intermodale Hub-Funktion in komplexen logistischen Ketten. Ihre Verbindung zu und Verknüpfung mit anderen Transportträgern wie Bahn, LKW oder Binnenschiff ist von enormer Bedeutung für ihren wirtschaftlichen Erfolg und muss durch Bereitstellung und Unterhaltung der entsprechenden Infrastruktur sichergestellt werden. Hierzu sind erhebliche Investitionen in die Häfen notwendig. Die Investitionsvolumina bei Häfen liegen in ihrer Größenordnung über den bei Flughäfen üblichen Investitionsvolumina.

Häfen sind mit sehr vielen unterschiedlichen Güterarten befasst (Container, Flüssiggut, Sauggut, Stückgut, Spezialgüter, RoRo etc.) und in weitaus geringerem Umfang mit Passagieren.

Die unterschiedlichen Güterarten setzen sehr unterschiedliche Infrastrukturen voraus, die von den Häfen bereitgestellt werden müssen. Zum Entladen von Öltankern sind Containerbrücken nicht von Nutzen. Häfen sind daher in weitaus größerem Ausmaß diversifiziert als Flughäfen und können nicht allein anhand ihres Gesamtumschlags in Tonnen verglichen werden. Zwei Häfen in derselben Region mit einem vergleichbaren Gesamtumschlag stehen dann nicht zueinander im Wettbewerb, wenn der eine Container umschlägt und der andere Flüssiggut. Demgegenüber ist es nicht ausgeschlossen, dass zwei Häfen auf gegenüberliegenden Seiten der Ostsee miteinander im Wettbewerb stehen, wenn beide für die Verladung von Offshore-Windkraftträdern in Betracht kommen.

Flughäfen konkurrieren hingegen überwiegend um die gleiche Dienstleistung, nämlich den Transport von Passagieren. Aus beihilferechtlicher Sicht beziehen sich daher auch die neuen Flughafenleitlinien (ABI C 99/14, S. 3) im Wesentlichen auf Passagierflughäfen und nur vereinzelt auf den Transport von Fracht.

Hafenverwaltungen sind meist nicht nur Manager des eigenständigen Wirtschaftsraums Hafen, sondern fungieren als elementarer Bestandteil regionaler Wirtschafts- und nicht zuletzt regionaler Verkehrspolitik. Sie müssen in diesem Kontext eine Vielzahl öffentlicher Aufgaben mit übernehmen, die mit dem Hafengeschäft selbst nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen und für die der Hafen auch keine eigenen Refinanzierungsquellen heranziehen kann. Das reicht von Bau und Instandhaltung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen durch den Hafen, die Instandhaltung von Spundwänden und Dalben, über öffentlichen Hochwasserschutz, weitreichende Umweltschutzaufgaben, Kriegsfolgenbeseitigung, Tourismusförderung bis hin zu stadt- und wirtschaftspolitischen Aufgaben. Diese Aufgaben können nicht primär unter dem Gesichtspunkt einzelbetriebswirtschaftlicher Rentabilität betrachtet werden.

Lage und geographische Gegebenheiten haben für Häfen weitaus größere Auswirkungen als für Flughäfen. Gezeiten, Schleusen, Küsten- oder Inlandslage, Stadtnähe, Sedimente, Umweltverschmutzung, notwendige Kriegsfolgenbeseitigung usw. beeinflussen die Kosten von Hafeninfrastruktur. Allein die Größe eines Hafens bestimmt folglich nicht dessen Bedarf an staatlicher Finanzierung. Für Flughäfen spielen geographische Besonderheiten eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Die maßgeblichen Faktoren beschränken sich u.a. auf eine gute Verkehrsanbindung, eine strategisch günstige Lage in dem jeweils erfassten Einzugsgebiet sowie die Vereinbarkeit mit den Anwohnerbelangen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Häfen und Flughäfen in wesentlichen Punkten unterschiedlich sind, so dass eine beihilferechtliche Regulierung beider Bereiche mit identischen Maßnahmen nicht möglich ist.“

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich, wie ein Worst-Case-Szenario in dem Falle aussehen würde, dass die Europäische Kommission bestimmte Schritte einleite. Er fragte, wie diese Schritte aussehen könnten.

Der Vorsitzende äußerte, es sei stets schwierig, hypothetische Fragen zu beantworten.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erklärte, in derartigen Fällen sei es normal, ein Worst-Case-, ein Normal-Case- und ein Best-Case-Szenario zu entwickeln. Dies sei auch für den Hamburger Hafen wichtig, um zu einer Einschätzung zu kommen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, sie könnten keine Aussage zu einem Worst-Case-Szenario treffen. Bislang gebe es im Hafensektor nur Einzelfallentscheidungen.

Der FDP-Abgeordnete meinte, die Frage des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE sei berechtigt. Die Reaktion des Vorsitzenden sei nicht angemessen. Die HPA sei verpflichtet, in jedem Jahr die voraussichtlichen Entwicklungen einschließlich der wesentlichen Risiken und Chancen im Lagebericht abzubilden. Wenn sich ein Beihilfeverfahren der EU sich mit der Frage auseinandersetze, ob die Finanzierung des Hafens aus dem Haushalt zulässig sei, dann stelle dies ein erhebliches Risiko dar.

Der Vorsitzende entgegnete, das Risiko bestehe nicht für das kommende Jahr, das Gegenstand der Beratung sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, sie nähmen das Risiko durchaus ernst. Eine Mitarbeiterin der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation setze sich speziell mit dem EU-Recht und den damit zusammenhängenden Angelegenheiten auseinander. Es stehe außer Frage, dass auf den Hafen Schwierigkeiten zukommen könnten.

Die CDU-Abgeordneten riefen in Erinnerung, dass die Bürgerschaft vor einiger Zeit vor dem Hintergrund der finanziellen Situation den Beschluss gefasst habe, das Besteller-Prinzip für hafenfremde Aufgaben einzuführen. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, über die Umsetzung zu berichten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, das Besteller-Prinzip für hafenfremde Aufgaben sei in die Praxis umgesetzt worden. Die HPA stehe im Hinblick auf das Leistungs-Portfolio, zu dem unter anderem der Betrieb des alten Elbtunnels und Neuwerk gehörten, in regem Austausch mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die hafenfremden Aufgaben würden gesondert finanziert. Die neue Regelung funktioniere.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach den bisherigen Erfahrungen. Sie fragten, ob Überlegungen angestellt würden, die HPA auf das Kerngeschäft zu konzentrieren. Zum Beispiel sei denkbar, den Straßenbau im Hafengebiet auf das Amt für Verkehr und Straßenwesen zu verlagern.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, sie befassten sich bereits seit geraumer Zeit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Effizienzsteigerung, mit dieser Frage. Bisher gebe es keine Entscheidung. Bei einer Verlagerung seien viele Aspekte, unter anderem die Finanzierung und die Bezuschussung aus Bundesmitteln, zu beachten.

Die CDU-Abgeordneten legten dar, der Rechnungshof habe die Erstattung für hafenfremde Leistungen, die die HPA im Zusammenhang mit dem Hafengeburtstag erbringe, moniert. Die Leistungen sollten nunmehr in einem Titel zusammengefasst und erstattet werden. Die CDU-Abgeordneten fragten, ob die übrigen hafenfremden Leistungen ebenfalls zusammengefasst werden sollten und auf welche Weise überprüft werde, ob der Titel für die Erstattungen auskömmlich sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Erstattung für hafenfremde Aufgaben, die die HPA im Rahmen des Hafengeburtstags wahrnehme, werde aus einem Haushaltstitel gezahlt. Es erfolge eine dezidierte Abrechnung der einzelnen Aufträge, aufgrund derer die Abrechnung gegenüber der Stadt erfolge. In den vergangenen Jahren seien die Kosten vollständig erstattet worden. Der Rechnungshof habe moniert, dass die Erstattungen aus zwei Titeln geleistet worden seien und dass aus diesem Grund kein Überblick über die Höhe der gesamten Erstattungen gegeben sei. Mit dem Haushaltsplan 2015/2016 werde eine entsprechende Änderung vorgenommen. Somit würden künftig alle Erstattungen, die in Zusammenhang mit dem Hafengeburtstag stünden, aus einem Titel geleistet.

Der FDP-Abgeordnete nahm Bezug auf die Anlage 2 zu Drs. 20/10595. Danach sei für das Jahr 2014 in der Tabelle „HPA Projektvolumen allgemeine Hafenstrukturalter ab 2014“ ein Volumen von 211 Millionen Euro vorgesehen. Er erkundigte sich nach dem aktuellen Stand der Umsetzung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, es sei bereits abzusehen, dass die Investitionen in die Anpassung der Fahrwinde im Jahr 2014 nicht in dem Umfang zum Tragen kommen werde, wie die Planung es vorsehe. Darüber hinaus könnten zu diesem Zeitpunkt keine detaillierten Angaben gemacht werden.

Der FDP-Abgeordnete bezog sich auf die Anlage 4 zu Drs. 20/10595, der zufolge im Jahr 2014 die Deckungslücke durch die Auflösung einer Kapitalrücklage in Höhe von 155,1 Millionen Euro gespeist werden solle. Er interessierte sich für den gegenwärtigen Stand.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, seitdem die HHLA-Milliarde zur Finanzierung des Hafens eingesetzt werde, sei die Auflösung der Kapitalrücklage stets Teil der Rechnungslegung der HPA. Die HPA erhalte die Zuführung dieser Mittel über die Erhöhung der Kapitalrücklage. Sie löse diese anteilig wieder auf. Tendenziell steige

das Eigenkapital der HPA, weil die Kapitalrücklage in Abhängigkeit von der Größenordnung der Projekte, die nicht aktiviert werden könnten, nur zum Teil aufgelöst werde. Dies sei der besonderen Finanzierung der HPA geschuldet. Die Darstellung erfolge in dieser Weise, um das bereinigte Ergebnis abzubilden. Im Jahr 2012 habe das Eigenkapital 684 Millionen Euro betragen. Im Jahr 2013 seien erneute Zuführungen erfolgt und das Eigenkapital sei gestiegen. Bei der Betrachtung des Eigenkapitals sei zu berücksichtigen, dass das Stammkapital der HPA eine Höhe von etwa 150 Millionen Euro habe.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, wiederholt sei die Frage diskutiert worden, ob die Beiträge, die die Hafенbetriebe leisteten, ausreichend seien. Der Antwort auf die Große Anfrage zufolge seien in den Jahren 2006 bis 2012 bemerkenswerte Steigerungen der Einnahmen der HPA eingetreten.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ging auf die Anlage 2 zu Drs. 20/10595 ein. Ihm sei nicht klar, warum das „Saldo aus Finanzierungs- und Projektvolumen“ und das „Saldo kumuliert“ von Jahr zu Jahr anwachsen könne. Er erkundigte sich nach der Planung. Ein stetiges Anwachsen des Saldos könne dahingehend gedeutet werden, dass der HPA nach den gegenwärtigen Planungen in jedem Jahr für ihre eigenen Investitionen zu wenig Geld zur Verfügung stehe. Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sagte, er habe den Eindruck, bestimmte große Projekte wie die Erneuerung der Köhlbrandbrücke oder die Erneuerung der Kattwykbrücke seien noch nicht in der Planung aufgeführt, obwohl die Aufstellung „HPA Projektvolumen allgemeine Hafенinfrastruktur ab 2014“ auch die Zeit ab 2021 abbilde und diese Projekte eigentlich berücksichtigen müsse. Er erkundigte sich nach den Aussichten für die Zukunft des „Saldo kumuliert“. Außerdem fragte er, wie die Entwicklung zur sogenannten Schuldenbremse passe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, der Saldo wachse an. Die Aufstellung „HPA Projektvolumen allgemeine Hafенinfrastruktur ab 2014“ enthalte die Erneuerung der Kattwykbrücke in der Zeile „Südliche Hafенerschließung“. Die HPA müsse eine statische Planung erstellen, die letztlich eine hohe Dynamik erfahren werde. Auf die zu erwartenden Verzögerungen bei einzelnen Projekten sei bereits hingewiesen worden. So werde sich die Realisierung der Anpassung der Fahrinne gegenüber der Planung deutlich verzögern. Die Planung müsse immer wieder an die sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Derzeit sei nicht abzusehen, wie sich die Finanzierung und die Realisierung der Projekte in der Zukunft entwickelten. Durch ihre eigenen Einnahmen, die eine steigende Tendenz aufwiesen, habe die HPA eine eigene Finanzierungskraft. So seien in den letzten Jahren die Maßnahmen an den Kaimauern durch die HPA selbst finanziert worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, das Projektvolumen der Erneuerung der Kattwykbrücke betrage etwa 208 Millionen Euro. Das Projekt gliedere sich in drei in sich abgeschlossene Abschnitte, nämlich die jeweilige landseitige Anbindung der Brücke sowie den Bau der Brücke selbst. Der Aufsichtsrat der HPA habe sich im März 2014 mit der Maßnahme befasst. Durch eine Umstellung der Mittelfristigen Finanzplanung seien die Mittel für die Gesamtmaßnahme vollständig entsperret worden. Aus den „Ersatzinvestitionen HPA“ (Anlage 2 zu Drs. 20/10595) seien Mittel in einem Umfang von etwa 141 Millionen Euro herausgelöst werden. Diese stünden für die Erneuerung der Kattwykbrücke zur Verfügung. Das notwendige Finanzvolumen könne die HPA dann kreditär finanzieren. Der Zins, der ab 2017 entstehe und aus dem Haushalt zu finanzieren sei, werde in der Finanzplanung des Haushaltsplan-Entwurfs 2015/2016 berücksichtigt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, die Erneuerung der Köhlbrandbrücke sei nicht in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten. Der Zustand der Brücke sei bekannt. Es werde daran gearbeitet, ihre Funktionstüchtigkeit bis zum Jahr 2030 aufrechtzuerhalten. Konkrete Angaben, wann eine Erneuerung erfolge, könnten derzeit nicht gemacht werden.

Die CDU-Abgeordneten stellten fest, in der Diskussion zum Drehkreis gebe es unterschiedliche Auffassung zur zeitlichen Planung seitens der HPA und dem Abgeordneten der GRÜNEN. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Stellungnahme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben Erläuterungen zum Planfeststellungsverfahren. Für die Westerweiterung des Hafens und den Ausbau des Drehkreises sei ein integriertes Ausbauvorhaben zur Zulassung beantragt worden. Zwar sei es durchaus möglich, die beiden Maßnahmen voneinander zu trennen und den Drehkreis separat zuzulassen, wenn sich der Bedarf später anders darstelle, als er sich ursprünglich abgezeichnet habe. Dabei dürfe aber nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich dann um ein neues Vorhaben handle und die Wechselabhängigkeit zwischen dem Ausbau des Terminals und dem Bau des Drehkreises neu zu ordnen seien. Aus diesem Grund müsse die Frage gestellt werden, ob es schneller zum Erfolg führe, das bereits begonnene Verfahren fortzuführen oder ein neues Verfahren separat für den Drehkreis zu beginnen.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE hin, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass nicht der Träger des Ausbaus das Tempo des Verfahrens bestimme. Außerdem komme es darauf an, ob die Planfeststellungsverfahren anschließend gerichtlich überprüft würden. Diese Frage habe entscheidenden Einfluss darauf, wann mit der Maßnahme begonnen werden könne. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen sich nicht in der Lage, diesbezüglich eine Vorhersage zu machen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bemerkte, die Frage sei, welche Höhe der „Saldo kumuliert“ (Anlage 2 zu Drs. 20/10595) im Jahr 2018 tatsächlich haben werde. Aktuell werde eine Höhe von -326 Millionen Euro angegeben, während im Jahr 2013 in der Drs. 20/7395 „Hafenfinanzierung II“ noch eine Höhe von -444 Millionen Euro genannt worden sei. Der Grund für den Rückgang sei, dass die Westerweiterung zeitlich verschoben worden sei. Der Beginn sei im Jahr 2018 vorgesehen. Bei einer Bauzeit von sechs Jahren werde der Drehkreis im Jahr 2023 fertig sein. Diese Planung sei nicht kongruent mit der Aussage der HHLA, dass der Drehkreis dringend gebraucht werde. Der Ausgangsdrucksache zufolge sei der Senat davon ausgegangen, dass das Projekt in einem Jahr und drei Monaten zu realisieren sei. Inzwischen werde seit sechseinhalb Jahren geplant. Der Drehkreis vor dem Vorhafen habe innerhalb eines Jahres einen Planfeststellungsbeschluss bekommen. Es sei die Frage zu stellen, ob das aktuelle Planfeststellungsverfahren wirklich mit Nachdruck betrieben werde. Der Abgeordnete der GRÜNEN habe den Eindruck, dass dies nicht der Fall sei, weil die zusätzlichen Flächen, die durch die Westerweiterung geschaffen werden könnten, nicht gebraucht würden. Der Drehkreis werde aber benötigt. Es sei durchaus möglich, den Drehkreis unabhängig von der Westerweiterung zu realisieren. Der Senat habe auf eine Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Tjarks geantwortet, es lägen keine Erkenntnisse vor, dass der Planfeststellungsbeschluss beklagt werden würde. Auch wenn diese Erwartung nicht zutrefe, sei festzustellen, dass eine Klage erst eingereicht werden könne, wenn ein Beschluss vorliege. Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, seinem Eindruck nach werde der Bau des Drehkreises eher verzögert als beschleunigt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, sie hätten im Anschluss an die Debatte in der Bürgerschaft zum Thema Drehkreis und Westerweiterung mit Vertretern der Firma Eurogate gesprochen. Danach gebe es keinerlei Hinweise darauf, dass aufgrund von Kapazitätsveränderungen die Westerweiterung für Eurogate nicht mehr relevant sei. Auch in ihrem Geschäftsbericht 2013 betone die Firma, dass für die Entwicklung im Hamburger Hafen auch in Zusammenhang mit der zunehmenden Größe der Schiffe und den Liegeplatzkapazitäten die Westerweiterung keinesfalls in Zweifel gezogen werde. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen keinen Anlass für die Feststellung, dass Eurogate an der Westerweiterung nicht mehr interessiert sei. Auch aus ihrer Sicht seien die Westerweiterung und der Drehkreis wichtige Schritte, den Hafen auf die zunehmende Größe der Schiffe auszurichten. Es gebe keinen Grund, die Projekte zu trennen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sprach die südliche Hafenerschließung an und fragte, ob die HPA zum ersten Mal ein Projekt der Ausbauvorhaben in diesem Umfang kreditär finanziere. Er bat, die Finanzierung zu erläutern. In der Aufstellung „HPA Projektvolumen allgemeine Hafeninfrastruktur ab 2014“ (Anlage 2 zu Drs. 20/10595) seien die Gesamtkosten für die südliche Hafenerschließung mit 238 Millionen Euro angegeben. Die Kosten seien im Jahr 2013 weniger hoch angegeben worden. Der Anlage 3 zur Drs. 20/10595 zufolge seien in dieser Summe Mittel in Höhe von 45 Millionen Euro für das Teilprojekt „südliche Bahnverbindung Altenwerder“ enthalten. Somit verblieben für die

südliche Hafenerschließung ohne die Bahnverbindung 193 Millionen Euro. Dieser Betrag sei geringer als die Mittel, die im Vorjahr eingeplant worden seien, obwohl in der Zwischenzeit Steigerungen von Baupreisen und die Anpassung des Risikobudgets eingetreten seien. Das Budget für die südliche Hafenerweiterung müsse eigentlich über 245 Millionen Euro liegen und nicht darunter. Der Abgeordnete der GRÜNEN bat um Erläuterung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Erneuerung der Kattwykbrücke werde durch die HPA nicht kreditär sondern zuschussseitig über den Investitionszuschuss finanziert. Die laufenden Ersatzinvestitionen, die über einen längeren Zeitraum dieses Volumen abbildeten, seien aus dem Investitionsplan herausgenommen worden. Die HPA stelle hier eine Eigenfinanzierung der Ersatzinvestitionen kreditär oder durch eigenen Cashflow dar, die über einen erhöhten Zuschuss ab 2017 refinanziert werde. Das Modell sei in sich geschlossen. Die Finanzierung betreffe nicht die Erneuerung der Kattwykbrücke sondern die laufenden Ersatzinvestitionen, zu denen unter anderem Maßnahmen an der Hafenbahn und an Böschungen zählten. Die laufenden Ersatzinvestitionen dienten dem gleichen Zweck wie Instandhaltungen. Sie seien bislang unmittelbar aus dem Haushalt finanziert worden. Die Zahlen seien zu verschiedenen Zeitpunkten und zu verschiedenen Planungsständen abgefragt worden. Tatsächlich werde in der Drs. 20/10595 für die südliche Hafenerschließung die Summe von 238 Millionen Euro genannt, weil sie die Bedarfe für die Jahre ab 2014 abbilde, nicht aber Bedarfe aus früheren Jahren, die nicht mehr bestünden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN vermutete, der Investitionszuschuss, der derzeit in Höhe von 100 Millionen Euro etatisiert sei, werde ab dem Jahr 2017 erhöht.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, dies sei nicht der Fall. Der Investitionszuschuss werde fortgeschrieben. Es sei vorgesehen, dass die HPA die ergänzenden Mittel ab 2017 über den Zuschuss für den laufenden Betrieb erhalte, weil die Abschreibungen aus den Ersatzinvestitionen und die Zinsen letztlich das betriebliche Ergebnis belasteten. Einnahmen stünden der Belastung nicht gegenüber.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bat um Mitteilung, welche Projekte unter den Bezeichnungen „Ausbau Hafenbahn“ und „Ausbau Wasserinfrastruktur“ zusammengefasst seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die bisherige Zeile „Sonstige Investitionen“ der Tabelle sei konkretisiert worden. Die einzelnen Projekte seien in der Anlage 1 zu Drs. 20/10595 aufgeführt.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob die HPA weiterhin die Absicht habe, den St. Pauli Elbtunnel für Radfahrer und Fußgänger gebührenpflichtig zu machen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter riefen frühere Beratungen zur Ersatzinvestition St. Pauli Elbtunnel in Erinnerung. Die HPA habe sich intensiv mit der Planung auseinandergesetzt. Es würden verschiedene Nutzungskonzepte diskutiert. Die Steigerung der Touristen, die den Tunnel besuchten, ziehe einen gesteigerten Personalbedarf nach sich. Es könne noch keine abschließende Aussage zur Erhebung von Gebühren gemacht werden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten an, der Ausschuss werde bei der Festlegung des Nutzungskonzepts beteiligt werden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN nahm Bezug auf Seite 3 der Drucksache und fragte, ob die Höhe der Einnahmen der HPA im Jahr 2013 inzwischen bekannt sei. Er stellte fest, seit 2005 seien im Jahr 2012 die Einnahmen erstmalig zurückgegangen, und bat die weitere Entwicklung zu erläutern.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, die Umsatzerlöse entwickelten sich in die richtige Richtung. Im Jahr 2013 seien erstmalig die Umsatzerlöse aus den Mietverträgen für die Kaimauern dargestellt worden. Der Geschäftsbericht 2013 sei noch nicht testiert. Die Umsatzerlöse hätten eine Höhe von etwa 169 Millionen Euro.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft, von der Drs. 20/10595 Kenntnis zu nehmen.

Hjalmar Stemmann (i.V.), Berichterstattung