

3. Drs. 21/1282 Halbjahresbericht 2015 Bericht zur Entwicklung der Hamburger Steuererträge und Schulden zum 2. Quartal 2015 sowie Stellungnahme des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft vom 16. Mai 2013 - Jährliches Berichtswesen für Schulbaumaßnahmen (Drucksache 20/7981) (Bericht Senat)
- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Ausschuss Öffentliche Unternehmen und weitere Fachausschüsse sind mitberatend. -

4. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Norbert Hackbusch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Michael Kruse (FDP)
Abg. Andrea Oelschlaeger (AfD)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Markus Schreiber (SPD)
Abg. Karl Schwinke (SPD)
Abg. Dr. Joachim Seeler (SPD)
Abg. Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Deniz Celik (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Finanzbehörde

Herr	Staatsrat Jens Lattmann
Frau	SD` in Dr. Sibylle Roggencamp
Herr	LRD Rüdiger Hintze
Herr	ORR Dr. Christoph Hünecken

hsh finanzfonds AöR

Herr	Geschäftsführer Ralf Sommer
Frau	Mitarbeiterin Dorothee Heider

HSH Nordbank

Herr	Vorstandsvorsitzender Constantin v. Oesterreich
Herr	Leiter Finanzen Oliver Gatzke
Herr	Leiter Kommunikation Mirko Wollrab
Herr	Leiter Strategie Dr. David Mbonimana
Herr	Pressesprecher Max Löbig

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr	Senator Frank Horch
Herr	Staatsrat Dr. Rolf Bösing
Herr	SD Bernhard Proksch
Herr	LRD Stephan Möller-Horns

HPA

aktuell wichtigen Thema des Sedimentmanagements verwiesen sie auf das Abkommen mit Schleswig-Holstein, Baggergutsedimentationsmaterial - allerdings nur aus dem Elbestrom und nicht aus den Hafenbecken - in die Nordsee verbringen zu dürfen (Folie 23). Aufgrund der diesjährigen extremen Oberwassersituation seien die Spüleffekte aus dem Elbstrom hinaus zu gering gewesen, so dass mit der Zustimmung Schleswig-Holsteins 2 Mio. Kubikmeter Elbsedimente in die Nordsee verbracht werden dürften. Diese notwendige Aktion führe zu Mehrkosten über 8 Mio. Euro, müsse aber zur Aufrechterhaltung des Schiffverkehrs auf der Delegationsfläche durchgeführt werden. Aktuell gebe es in einigen Hafenbecken und Liegewannen erhebliche Probleme, die auch zu gerichtlichen Auseinandersetzungen geführt hätten. Ab Anfang Oktober gingen sie aber davon aus, vor der Klapp- und Verbringstelle Neßsand die Arbeiten wieder aufnehmen zu dürfen, sofern der Sauerstoffgehalt wieder entsprechend hoch genug sei. Dann könnten die aktuellen Probleme beseitigt werden. Im Rahmen der Hamburger Olympiabewerbung befänden sie sich in konstruktiven Gesprächen mit den betroffenen Betrieben, wollten den Fortgang der Gespräche aber erst dann kommentieren, wenn sie eine Abstimmung mit den Beteiligten gefunden hätten (Folien 24 und 25). Sukzessive überprüften sie, welche weiteren Betriebe bei einer Realisierung der Olympischen Spiele direkt oder indirekt betroffen sein könnten und führten mit diesen ebenfalls entsprechende Gespräche. Die Nachnutzung des Gebietes und der Gebäude nach den Olympischen Spielen hätten sie auf der Folie 25 dargestellt: das zentrale Olympiastadion solle in diesem Konzept als Kreuzfahrterminal mit weiteren Liegeplätzen am Oswaldkai genutzt werden. Im Bereich der Kattwykhalbinsel würden darüber hinaus zusätzliche Kreuzfahrtschiffliègeplätze geschaffen. Damit solle der kontinuierliche Betrieb im Hamburger Hafen langfristig sicher gestellt werden, da quer über die Norderelbe eine neue festinstallierte Brücke geschaffen würde und somit die hinteren Liegeplätze wegfielen.

Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, wie bei einem Zuschlag zu den Olympischen Spielen mit der Zuschüttung des Travehafens verfahren werden solle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, die Olympiabewerbung sei nur ein Aspekt des Hamburger Hafenentwicklungsplans unter vielen weiteren. Der vor Jahren aufgelegte Hafenentwicklungsplan beinhalte insbesondere die Aspekte Wertschöpfung, Arbeitsplätze und die optimale Nutzung der Flächen. Der Zentralhafen Steinwerder sei bei den Überlegungen zum Hafenentwicklungsplan das wichtigste zu verwirklichende Projekt gewesen, damit der Hamburger Hafen sich zu einem Universalhafen entwickeln können. Parallel zu den Planungen zu Steinwerder sei schon damals der Travehafen als eine mögliche Fläche für den zukünftigen Hafen betrachtet worden.

Die Vertreter der HPA bestätigten, die Planungen zum Travehafen stünden in keinem ursprünglichen Zusammenhang zur Hamburger Olympiabewerbung. Die Weiterentwicklung des Hamburger Hafens werde aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen im Hafen stufenweise betrieben, um anfallende Kosten jeweils gegenfinanzieren zu können. Zu allen anstehenden Planungen führten sie mit den betroffenen Unternehmen entsprechende Gespräche, die nicht zwangsläufig im Kontext zu einer Olympiabewerbung, sondern beispielsweise zur Entwicklung des mittleren Freihafens stünden. Die Überlegungen zur Verlagerung betroffener Betriebe wollten sie einvernehmlich treffen, wichtigstes Ziel sei die Erhaltung der Betriebs- und Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Aus einem Zuschlag zu den Olympischen Spielen und deren nachfolgender Ausrichtung sollte der Hamburger Hafen gestärkt herausgehen.

Die Abgeordneten der Fraktion Die Linke nahmen Bezug auf die Folie 17 der Präsentation und wollten wissen, warum die durch die HPA zu entrichtenden Zinszahlungen so deutlich angestiegen seien, normalerweise müsste damit eine erhöhte Kreditaufnahme einhergehen. Weiterhin nahmen sie Bezug zum Beschluss der Bürgerschaft, der eine Absenkung der Hafeninvestitionen um 30 Mio. Euro für die Jahre 2015 und 2016 bedeute. Es fehle ihnen dazu an Informationen, welche Investitionen an welchen Stellen abgesenkt würden, auch die

Präsentation der HPA habe dazu keine Neuigkeiten geboten. Sie wollten dazu präzise Ausführungen hören, welche Investitionsbereiche betroffen sein würden.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter antworteten, die Frage zu den Absenkungen der Hafeninvestitionen sei bereits im Wirtschaftsausschuss gestellt worden, sie hätten dazu eine Protokollerklärung zugesagt. Es handele sich um die Investitionen zur allgemeinen Hafeninfrastuktur, allerdings seien zu den laufenden und bereits geplanten Investitionen Verpflichtungsermächtigungen in entsprechender Höhe erteilt worden. Die Zinsentwicklungen mit einer wesentlichen Steigerung von 2013 auf 2014 seien insbesondere einer Neubewertung der Pensionslasten geschuldet, die diverse Bereiche der Gewinn- und Verlustrechnung und verschiedene Kostenarten beeinflusse. Die Effekte seien allerdings nicht nur absolut zu betrachten, sondern verlagerten sich in den Zeilen der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Frage der SPD-Abgeordneten nach dem angewandten Diskontierungsfaktor bei den Pensionsrückstellungen konnten die Senatsvertreterinnen und –vertreter nicht konkret beantworten. Sie gingen aber davon aus, dass es sich um den Faktor handele, den alle öffentlichen Unternehmen benutzen.

Der FDP-Abgeordnete erbat Auskunft darüber, wie ein Prozess zur Feststellung der Kosten, die die HPA bei einer erfolgreichen Olympiabewerbung zu tragen habe, verlaufe und welchen Stand zur Kostenermittlung und zur Flächenfeststellung es bereits gebe. Für den Bereich der Flächenermittlung erfragte er, ob es bereits identifizierte Flächen gebe, die als sogenannte „Kick-back“ Flächen für zu räumende Flächen dienen sollten.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter antworteten, neben vierzehntägigen Gesprächen mit betroffenen Flächennutzern führten sie einen regelmäßigen Austausch mit der HHLA und den Hafener Unternehmen. Generell würden die Kosten bei einer Ausrichtung der Olympischen Spiele in einem Finanzreport aufgelistet, so auch die Kosten bei einer Flächenverlagerung vom Kleinen Grasbrook, die bis Ende des Monats in einer ersten Runde zusammengefasst und bis Mitte Oktober zusammengestellt sein sollten. Parallel dazu kommunizierten sie mit dem Bundesfinanzministerium, um zu klären, welche finanziellen Anteile von Hamburg und welche vom Bund zu tragen seien. Als Grundlage werde ein kostenstabiles Bauen angestrebt, das entsprechende Puffer als Sicherheit beinhalten solle. Bezüglich der Kosten für die HPA führten sie aus, der Bewerbungsgesellschaft ständen Planungsmittel zur Verfügung, so dass die bisher für die HPA entstandenen etwa 1 Mio. Euro Planungskosten aus diesen Mitteln der Bewerbungsgesellschaft refinanziert würden.

Die Vertreter der HPA ergänzten, sie führten die Planungen zu den Verlagerungen und zu den Kostenkalkulationen in einem klassischen Verfahren durch. In manchen Bereichen könne es bisher nur Kostenideen geben, denn hier könnten die Bauvolumina bisher nur abgeschätzt werden. Laut offizieller Absprache werde über die gesamten Kosten zurzeit nichts verlautbart, da die Abstimmungen zunächst in den Einzelbereichen und auch mit dem Bund erfolgen müssten. Deshalb könne die HPA zum jetzigen Zeitpunkt keine Detailangaben machen. Für das Olympiareferendum wollten sie die Planungskosten deutlich trennen zwischen denen für die normale Hafenplanung und den Kosten für eine Ausrichtung der Olympischen Spiele.

Die Vertreter der HPA erklärten zu den möglichen Flächenoptionen, wenn Verlagerungen notwendig würden, wollten sie dabei die Aspekte der Flächeneffizienz und eine Steigerung der Modernität des Hafens berücksichtigen. Dafür seien unabdingbar die Gespräche mit den Kunden und bilaterale Klärungen vor dem Hintergrund der Kundenanforderungen notwendig. Bereits anvisiert im Rahmen der Planungsoptionen seien Flächen im mittleren Freihafen wie auch auf der Peute. Grundsätzlich seien alle Gesprächspartner einer Olympiabewerbung gegenüber positiv aufgeschlossen und strebten eine partnerschaftliche Zusammenarbeit an.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter stellten heraus, auch mit den Verbänden führten sie Gespräche und erarbeiteten im Zuge der Olympiabewerbung Gewinnmitnahmen. Parallel dazu führten die Verbände wiederum Gespräche mit ihren Mitgliedsunternehmen.

Die SPD-Abgeordneten sprachen das Projekt smartPORT Logistic und die von der Hafengewirtschaft seit Anfang der 80-er Jahre betriebene Datenplattform DAKOSY (Datenkommunikations AG) an, die alle relevanten Ladedaten beinhalte. Sie wollten wissen, wie die Zusammenarbeit zwischen der HPA als Träger der Verkehrsdaten und DAKOSY als Träger der Ladedaten laufe und ob eine integrierte IT-Plattform angestrebt werde.

Die Vertreter der HPA antworteten, die Vertretung der HPA im Aufsichtsrat der DAKOSY sichere eine enge Zusammenarbeit. Offensichtlich mache eine Kombination von Verkehrsinformations- und Ladedaten die Stärke eines Systems aus, deshalb sei eine gemeinsame IT-Lösung erstrebenswert. Aktuell gemeinsam behandelten sie das Thema eines Truck Appointment Systems, das LKWs feste Anfahrtszeiten zu den Terminals zuweise, so dass lange Wartezeiten vermieden würden. Es existierten darüber hinaus umfangreiche Überlegungen zwischen der HPA und DAKOSY zur engeren gemeinsamen Zusammenarbeit, ein Problem sei allerdings die Trennung in ein rechtlich eigenständiges Unternehmen beziehungsweise in eine Anstalt öffentlichen Rechts. Im Rahmen der fortschreitenden Verzahnung der Häfen weltweit werde die Zusammenarbeit zwischen der HPA und DAKOSY weiterhin intensiviert werden müssen. Dazu entwürfen sie bereits entsprechende Konzepte zu Aspekten wie der Zollabwicklung oder den Gefahrstoffinformationssystemen.

Die CDU-Abgeordneten führten zu den Investitionsangaben der HPA an, in der heute gezeigten Präsentation seien 188 Mio. Euro als Gesamtinvestitionen mit 104 Mio. Euro als aktivierbar angegeben worden. Im kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht habe die HPA eine Investitionsprognose über 253 Mio. Euro mit 85 Mio. Euro als aktivierbar angeführt. Sie wollten erklärt wissen, wieso sich die Investitionsvorausschau für 2015 so deutlich geändert habe. Darüber hinaus fragten sie nach, wie zukünftige Finanzierungen nach Auslaufen der HHLA-Milliarde gestaltet würden und ob Zuwendungen oder Zuschüsse für HPA Projekte einzeln genehmigt werden müssten.

Die Vertreter der HPA antworteten, große Teile des Investitionsvolumens seien Bestandteil eines Investitionsprogramms, das aber keine handelsrechtlichen Investitionen darstelle. Dazu gehörten beispielsweise Investitionen in die Fahrwinne, die aber nicht der HPA gehöre. Investitionen in Dinge, die nicht im Eigentum der HPA stünden, könnten nicht dem Anlagengut zugeschrieben werden und seien somit nicht aktivierbar. Diese Investitionen fließen deshalb in die Gewinn- und Verlustrechnung und würden als Aufwand verbucht. Die Differenzen der Angaben zu den nicht aktivierbaren Investitionen zwischen 2014 und 2015 beinhalteten unter anderem den Investitionsaufschlag in die Fahrwinne über 32 Mio. Euro wie auch in Großprojekte wie die Kattwykbrücke und die Köhlbrandbrücke, allerdings könnten sie die gesamten Angaben im Moment nicht mit Sicherheit darstellen. Sie betrachteten die Investitionen generell als operativ bezüglich der jeweiligen Maßnahme, während die Trennung in operative und nicht aktivierbare Investitionen lediglich dem Aspekt der Eigentümerschaft folge. Eine Liste der aktivierbaren und nicht aktivierbaren Investitionen könnten sie gerne nachreichen.

Die Vertreter der HPA erklärten zur Finanzierung von Einzelprojekten, auch bisher habe es dazu ein Grundverfahren gegeben, das verschiedene Stadien mit einer Freigabe durch den geschäftsführenden Aufsichtsrat durchlaufe. In den vergangenen 4 Jahren sei die HHLA-Milliarde verbraucht worden, von außen betrachtet erscheine ein solcher Vorgang der Finanzierung als ungewöhnlich, weil in diesem Verfahren Eigenkapital verbraucht worden sei. Zukünftig würden Zuwendungen aus dem Hamburger Haushalt projektweise vergeben.

Die SPD-Abgeordneten wollten bezüglich der laufenden Planungen zu smartPORT energy wissen, ob es beispielsweise zum Ausbau der Windenergie im Hamburger Hafen, zu Effizienzprojekten, zum Lastabwurf oder zur Kraft-Wärme-Koppelung Neuigkeiten gebe.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter antworteten, im Zuge der Umsetzungen des Koalitionsvertrages sei die Nutzung von Landstrom mit der Power Barch ermöglicht worden. Parallel richteten sie weitere Projekte zur Nutzung alternativer Energien ein. Diesbezüglich gebe es behördlicherseits Kooperationen mit der HPA, die sich auch an den Planungen im Rahmen der Olympiabewerbung und der generellen Hafententwicklung ausrichteten.

Die Vertreter der HPA ergänzten, bereits in der letzten Wahlperiode hätten sie in intensiver Kooperation mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt das Projekt smartPORT energy aufgenommen. In dieser Form wollten sie dieses Projekt in der laufenden Wahlperiode in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden weiterführen.

Der FDP-Abgeordnete wollte wissen, welche Notwendigkeit und welcher Mehrwert für eine weitweite Vernetzung des Hamburger Hafens bestünden, wie sie zuvor von den Vertretern der HPA ausgeführt worden seien. Zum Thema zur smartPort Logistic fragte er nach, wie sich die Webanwendung bezüglich der Nutzungszahlen entwickle und welche Zielzahlen dafür definiert seien. Er sei der Ansicht, dass es eine Definition von Zielzahlen geben müsse, um den Erfolg der Anwendung und ihre Rentabilität messen zu können.

Die Vertreter der HPA stellten fest, die Digitalisierung in der Hafenwirtschaft und Logistik sei generell nicht so fortgeschritten wie beispielsweise in der Luftfahrt. Dem entgegen stehe aber der hohe Bedarf an logistischen Planungen und elektronischen Steuerungsmechanismen für die Hafenwirtschaft und damit einhergehend der digitale Vernetzungsbedarf, der von smartPORT Logistic aufgegriffen werde. Digitale Anwendungen trügen letztendlich zur Effizienzsteigerung bei, die aufgrund der immer größeren Anzahl von Containerschiffen für einen erfolgreichen Hamburger Hafenbetrieb mit optimaler Auslastung unabdingbar sei. Die IMP-Plattform von DAKOSY sei in vielen Belangen mit HPA-Systemen wie dem transPORT rail verknüpft, Zielvorstellung sei aber eine digitale Plattform über alle Verkehrsträger hinweg zu schaffen. Sie korrigierten, bei der smartPORT Logistic handle es sich nicht allein um eine APP, sondern um ein Gesamtsystem, das als wesentlichen Bestandteil die zentrale Dispositionssoftware für die LKW-Speditionen zur Steuerung ihrer LKWs bereit stelle. Letzteres werde in der Endanwendung tatsächlich über eine APP gesteuert. Die Anwender von smartPORT Logistic seien grundsätzlich sehr zufrieden mit der Anwendung.

Die CDU-Abgeordneten wollten zur neu gegründeten CGH (Cruise Gate Hamburg GmbH) wissen, ob deren Finanzierung weiterhin über die HPA erfolgen werde oder ob es andere Finanzierungsplanungen gebe. Zur Sanierung der Oströhre des Alten Elbtunnels fragten sie, ob es Neuigkeiten zum Sanierungsfortschritt und den Kosten gebe.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter äußerten, sie erwarteten zur CGH eine endgültige Kostenaufstellung zum Ende des Monats September 2015. Zur Sanierung des Alten Elbtunnels gebe es keinen endgültigen Stand der Kostenermittlung.

Die Vertreter der HPA antworteten zur CGH, für deren Finanzierung hätten sie zunächst die Liquidität der HPA bemüht, da es sich dabei um die kostengünstigste Lösung gehandelt habe. Allerdings solle die HPA nicht als Dauerkreditgeber für die CGH fungieren, vielmehr könnten sie Gelder jederzeit von der CGH ablösen und durch klassische Bankenkredite ersetzen lassen.

Der FDP-Abgeordnete stellte heraus, der Koalitionsvertrag habe erhöhte Abführungen an die Stiftung Lebensraum Elbe von 4 auf 5 Prozent des Hafengeldes vorgesehen und dass die

Kappungsgrenze dafür entfalle. Er fragte nach, ob dieses Geld von der HPA eingestellt sei oder aus dem Hamburger Haushalt benötigt werde.

Die Vertreter HPA bestätigten, die erhöhten Abführungen an die Stiftung Lebensraum Elbe hätten sie in ihre Planungen aufgenommen und eingepreist. Sie wollen versuchen, deren Finanzierung durch zusätzliche Geschäfte wie das Aufkommen größerer Schiffe, das Kreuzfahrtgeschäft und Preisanpassungen zu realisieren. Zuwendungen durch die Bürgerschaft zur Finanzierung der Abführungen wollten sie vermeiden, konkrete Angaben dazu könnten sie erst nach der Aufsichtsratssitzung machen.

Die SPD-Abgeordneten fragten abschließend zum Thema Green Shipping, inwieweit neben dem Kreuzfahrtbereich dieses Thema insgesamt vorangebracht werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter erklärten, zum Thema Green Shipping gebe es mehrere interessante Projekte wie das mobiler Power Barge. Sie führten dazu laufende Gespräche.

Zu TOP 02

Der Vorsitzende stellte gemäß § 56 Absatz 2 GO um 18:11 Uhr die Nichtöffentlichkeit her.

Sitzungsunterbrechung zum Ausschluss der Öffentlichkeit von 18:11 Uhr bis 19:26 Uhr.

Die Beratung fand ab 18:12 Uhr gemäß Beschlussfassung des Ausschusses vom 28. Mai 2015 in nichtöffentlicher Sitzung mit Verschwiegenheitsverpflichtung statt.

Keine Niederschrift.

Sitzungsunterbrechung zur Wiederherstellung der Öffentlichkeit von 19:26 Uhr bis 19:27 Uhr.

Wiederherstellung der Öffentlichkeit gemäß § 56 Absatz 1 GO um 19:27 Uhr.

Zu TOP 03

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

Verschiedenes

Der Vorsitzende stellte die Planungen für die nächsten Sitzungstermine vor:

Sitzung am 3. November 2015: Berichterstattung durch

- die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH,

- Stromnetz Hamburg GmbH, Hamburg Netz GmbH und Vattenfall Wärme Hamburg GmbH,
- die HSH Nordbank.

Sitzung am 26. November 2015: Berichterstattung durch

- die HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG,
- die Asklepios Kliniken Hamburg.

Der Vorsitzende erklärte zu den Asklepios Kliniken Hamburg, der Vorstandsvorsitzende der Kliniken habe geäußert, Asklepios Kliniken Hamburg sei gegenüber der Bürgerschaft nicht berichtspflichtig. Er plädierte jedoch dafür, die Asklepios Kliniken Hamburg in jedem Fall auf die Tagesordnung der Sitzung vom 26. November 2015 zu setzen. Der Senat müsse sicherstellen, dass der Bürgerschaft entsprechende Auskunft zu den Asklepios Kliniken Hamburg gegeben werde. Der Ausschuss stimmt der Befassung mit Asklepios ausdrücklich zu.

Dr. Joachim Seeler (SPD)
(Vorsitz)

Andrea Oelschlaeger (AfD)
(Schriftführung)

Sabine Dinse
(Sachbearbeitung)