

Protokoll

der öffentlichen / nichtöffentlichen Sitzung
des Ausschusses Öffentliche Unternehmen

Sitzungsdatum: 14. Januar 2016
Sitzungsort: Hamburg, in Rathaus, Festsaal
Sitzungsdauer: 17:02 Uhr bis 20:55 Uhr
Vorsitz: Abg. Dr. Joachim Seeler (SPD)
Schriftführung: Abg. Andrea Oelschlaeger (AfD)
Sachbearbeitung: Sabine Dinse

Tagesordnung:

1. Drs. 20/13676 Beteiligungsbericht 2013 und Vergütungsbericht
(Bericht Senat)

2. Drs. 21/2280 Beteiligungsbericht und Vergütungsbericht
(Bericht Senat)
 - Asklepios Kliniken
 - HHLA

3. 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. Wolfgang Rose, in Vertretung (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. Weitere Abgeordnete aus dem nachrichtlich eingeladenem Gesundheitsausschuss (nur TOP 1)

Abg. Christiane Blömeke (GRÜNE)
Abg. Deniz Celik (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Dr. Ludwig Flocken (AfD)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Doris Müller (SPD)
Abg. Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)
Abg. Sylvia Wowretzko (SPD)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Finanzbehörde

Herr Senator	Dr. Peter Tschentscher
Herr SD`in	Dr. Sibylle Roggencamp
Herr RR	Vito Schulz
Frau Wiss. Ang.	Jutta Hartung
Herr Wiss. Ang.	Georg Jucknat

Asklepios

Herr	Dr. Ulrich Wandschneider
Vorsitzender der Geschäftsführung der Asklepios Kliniken GmbH	

Herr	Dr. Thomas Wolfram
Sprecher der Geschäftsführung der Asklepios Kliniken Hamburg GmbH	

Herr	Rune Hoffmann
Leiter Konzernbereich Kommunikation der Asklepios Kliniken Hamburg GmbH	

Frau Karin Labisch
Referentin bei den Asklepios Kliniken Hamburg GmbH

HHLA

Herr Vorstandsvorsitzender Klaus-Dieter Peters

HVF

Herr Geschäftsführer Johannes Nee

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Her Staatsrat Dr. Rolf Bösing
Herr RD Joachim Nerling

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz

Frau LRD`in Elke Huster-Nowack

V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Sabine Dinse

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit:

1 Person

Zu TOP 01

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

Zu TOP 02: Asklepios Kliniken Hamburg (in nichtöffentlicher Sitzung)

Der Ausschussvorsitzende stellte fest, im Vorfeld habe sich der Ausschuss darauf verständigt, die Beratung zu den Asklepios Kliniken in nichtöffentlicher Sitzung vorzunehmen.

Der Ausschluss der Öffentlichkeit erfolgte um 17:06 Uhr.

Der Ausschuss beschloss einstimmig die Beratung in nicht öffentlicher Sitzung nach Paragraf 56 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft.

Sodann erfolgte die Beratung in nichtöffentlicher Sitzung.

Wiederherstellung der Öffentlichkeit um 18:49.

Zu TOP 02: HHLA

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter führten aus, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sei das größte Containerumschlagsunternehmen Hamburgs mit einem Umschlagsvolumen in 2014 über 7,2 Mio. TEU, 74 Prozent des Containerverkehrs im Hamburger Hafen seien in 2014 durch die HHLA abgewickelt worden. Das Unternehmen stelle mit knapp 5.200 Beschäftigten zum Ende 2014 einen der größten Arbeitgeber Hamburgs, habe in den letzten Geschäftsjahren zuverlässig Überschüsse erwirtschaftet und beachtliche Wachstumsraten erzielen können. Das Geschäftsjahr 2015 weise im Bereich des Containerumschlags aufgrund konjunktureller Entwicklungen, der starken weltwirtschaftlichen Einbrüche, der schwierigen Situation in Russland und der Kapazitätserweiterungen der Häfen in Antwerpen und Rotterdam mit einer einhergehenden verschärften Wettbewerbssituation Rückgänge auf. Allerdings verfüge die HHLA über weitere Geschäftssegmente wie dem Bereich Intermodal mit der Abwicklung von Containertransporten in das Hinterland. In 2015 habe Intermodal ein verstärktes Wachstum erreicht, so dass sich dieser Geschäftsbereich für die HHLA zu einem Wachstumstreiber entwickle.

Die Vertreter der HHLA stellte anhand einer Präsentation das Unternehmen vor (**Anlage 1**).

Folie 3. HHLA-Organisation, Konzernstruktur: er machte deutlich, nur das Teilsegment Immobilien sei nicht an der Börse notiert. Das Segment Container sei in der Hauptsache im Hamburger Hafen tätig, aber auch in Odessa gehöre der HHLA ein Terminal zu 100 Prozent. Das zweitwichtigste Segment Intermodal habe die HHLA hauptsächlich in den vergangenen 10 Jahren aufgebaut, es stehe für das am stärksten wachsende Segment des Unternehmens und werde in 2015/2016 40 Prozent des Unternehmensumsatzes ausmachen. Hierfür betreibe die HHLA eigene Inlandterminals in Zentral-, Süd- und Osteuropa mit eigenen Lokomotiven und Waggonen und einer dem Unternehmen gehörenden umfangreichen Instandhaltung. Die HHLA werde die Tätigkeiten im Bereich Intermodal wie auch im Bereich Logistik insbesondere ihre Beratungstätigkeiten in den kommenden Jahren ausbauen. Das Unternehmen gelte weltweit als eines der renommiertesten Berater für Flughafen- und Bahnsysteme. Dahingegen werde die HHLA ihr Engagement in der Lager- und Kontraktlogistik perspektivisch zurückfahren.

Unternehmensentwicklung 2014

Folie 5. Anspruchsvolle Rahmenbedingungen, geopolitische Risiken und Infrastrukturdefizite 2014: neben den aufgeführten geopolitischen Risiken erwähnte der Vertreter der HHLA insbesondere die dramatischen Kriegsfolgen in der Ukraine, die den Betrieb des HHLA eigenen Terminals in Odessa betroffen hätten. Es sei insgesamt zu beobachten, dass seit der Wirtschaftskrise in 2008 der Welthandel sich äquivalent oder sogar unter der BIP Entwicklung verhalte, was sich negativ auf die Geschäftsbedingungen für die HHLA auswirke. Als wesentliches Infrastrukturdefizit mit einem bisherigen Wachstumsdefizit im zweistelligen Prozentbereich nannte der Vertreter der HHLA die verzögerte Fahrplänenanpassung. Von 2014 auf 2015 habe die HHLA von der BASF aus Ludwigshafen nach Hamburg einen für die HHLA sehr lukrativen Bahnverkehr für schwere Exportcontainer aufgebaut, wobei die Container in der Verfügung der Reederei transportiert worden seien. Die Reederei habe die Container allerdings aufgrund der Tiefgangrestriktionen und der Zeitfensterproblematik des Hamburger Hafens auf Rotterdam umgestellt, was für die

HHLA einen Umschlagsverlust über 1,4 Mio TEU und einen Verlust für die Basisauslastung der Züge bedeutet habe. Zu dieser Problematik könnten weitere Beispiele genannt werden.

Folie 6. Betriebsergebnis deutlich verbessert, Prognose übertroffen und höhere Ausschüttung gezahlt: zu dem Containertransport mit einer Steigerungsrate über 9,4 Prozent führte der Vertreter der HHLA an, der Bahntransport liege in diesem Segment mit 12 Prozent noch wesentlich höher. Das Ergebnis sei insgesamt etwas reduziert durch das schwierige Umfeld für LKW Umfuhren im Hamburger Hafen. Die Eigenkapitalquote über 30 Prozent ermögliche solide Zukunftsinvestitionen und habe in den vergangenen Jahren erlaubt, dass die Pensionsverpflichtungen der HHLA voll dotiert hätten werden können.

Folie 7. Mehr Leistung, verbesserte Abläufe, mehr Beschäftigung. Maßnahmen, Projekte und Erfolge 2014: der Terminalausbau für sehr große Schiffe stelle für die HHLA mit einem Kostenvolumen über 60 bis 70 Mio. Euro pro Liegeplatz auch eine Investitionsfalle dar, da dieser Ausbau weder Kapazitäts- noch Produktivitätsvorteile erbringe. Der Ausbau sei lediglich dem Schiffsrößenwachstum geschuldet, verursache Kosten, aber keinen Nutzen. Eine verbesserte Koordination aller Verkehrsträger von und zu den Terminals als weiterer Investitionsschwerpunkt sei realisiert worden, um den Reedern mit den Restriktionen im Anlauf auf Hamburg eine Vorteilssituation zu verschaffen. Insbesondere habe die HHLA 2014 in das Intermodal Segment und die Eisenbahnen investiert, was zu der Anschaffung 30 zusätzlicher Mehrzweck- und Mehrweglokomotiven geführt habe.

Folie 8. Segment Container. Produktivitätszuwächse steigern Betriebsergebnis: das Minus bei den Investitionen sei buchhalterisch bedingt, da Investitionen aus 2014 auf 2015 gebucht worden seien. Obwohl das Containerterminal in Odessa momentan nur mit einem Drittel der Kapazitätsauslastung betrieben werde, könne die HHLA an diesem Standort dennoch ein nennenswertes positives Geschäftsergebnis im zweistelligen Millionenbereich verzeichnen. Insgesamt resultiere die Containerumschlagsentwicklung über minus 0,3 Prozent im Wesentlichen aus der Situation in der Ukraine.

Folie 9. Wachstumstreiber unserer vertikalen Strategie. Steigende Überseemengen, anderer Verkehrsträgermix, hohes Transportvolumen: die Weitertransporte per Feederschiff seien deutlich zurückgegangen, allerdings würden die Feederschiffe entsprechend einer international etablierten Zählweise statistisch doppelt erfasst, nämlich einmal der Umschlag vom Großschiff auf die Terminals und weiterhin bei der Umladung vom Terminal auf das Feederschiff. Diese Zählweise verzerre das Gesamtergebnis. Herauszustellen sei, dass ein Containerumschlag, der nicht per Feederschiff weitertransportiert werde, die Umschlagsstatistik verschlechtere, andererseits werde dadurch die Statistik für die Bahntransporte unterstützt. Der Transportweg per Bahn sei außerdem umweltfreundlich. Der Rückgang der Feederemengen in die Ostsee sei nicht nur durch die wirtschaftlichen Entwicklungen in Russland bedingt, sondern insbesondere auch durch das Verhalten der Reeder, polnische Häfen in Direktanläufen zu bedienen.

Folie 10. Segment Intermodal. Deutlich gesteigertes Betriebsergebnis durch Erhöhung der Wertschöpfungstiefe: der Vertreter der HHLA führte an, wöchentlich fahre die HHLA 80 Blockzüge zwischen Hamburg und Prag in beide Richtungen. 2014 habe das Unternehmen insbesondere seine Verkehrsachsen in die Türkei, nach Istanbul und in den Mittelmeerraum ausgebaut. Die HHLA betreibe in Prag das größte Waggon- und Lokomotivstandhaltungswerk in Zentraleuropa. Nachdem die HHLA die Anzahl ihrer Lokomotiven in 2014 aufgestockt habe, hätten sie zunächst 110 zusätzliche Lokführer ausbilden müssen, so dass die Steigerungseffekte im Segment Intermodal erst gegen Ende des Jahres eingetreten seien, aber in 2015 deutlicher ausfallen würden.

Folie 11. Investitionen in eigene Produktionsmittel. 13 Hinterland-Terminals, 52 Lokomotiven, rund 2.000 Waggon: der Vertreter der HHLA führte an, die Investitionen in

2012 enthielten den Kaufpreis für die HHLA Anteile an der Deutschen Bahn, dies sei bei der Summe über 46,9 Mio. Euro zu berücksichtigen.

Folie 12. Mehr als 350 Zugverbindungen pro Woche. Hohe Wertschöpfung durch eigenes rollendes Material und 13 Terminals: die HHLA liege im Ranking direkt hinter der Deutschen Bundesbahn. Das System werde offen betrieben, so dass die HHLA in Hamburg auch die EUROGATE GmbH & Co. KGaA wie auch weitere Betriebe in allen anderen wichtigen Häfen bediene. In Budapest investiere die HHLA aktuell im zweistelligen Millionenbereich in ein weiteres großes HUB-Terminal.

Folie 13. Segment Logistik. Heterogene Geschäftsentwicklung über die Einzelgesellschaften: der Vertreter der HHLA machte deutlich, das negative EBIT Ergebnis sei dadurch bedingt, dass an dieser Stelle nur Unternehmen mit einer hundertprozentigen HHLA Beteiligung ausgewiesen werden könnten. Die lukrativen Gesellschaften wie Hansaport oder die Aktivitäten der HHLA auf dem O'Swaldkai würden lediglich im Finanzergebnis ausgewiesen. Das Ergebnis sei insgesamt deutlich positiv, allerdings mit sehr unterschiedlicher Rentabilität und wirtschaftlichem Erfolg in den einzelnen Aktivitäten. In der Vergangenheit habe die HHLA unrentablere Aktivitäten aufrechterhalten, um Arbeitsplatzsicherheiten zu gewährleisten. In den kommenden Jahren werde die HHLA hier unter der Maßgabe wirtschaftlicher Rentabilität nachjustieren.

Folie 14. Segment Immobilien (nicht börsennotiert). Hoher Vermietungsstand und stabile Ergebnisentwicklung: die HHLA sei vor dem Hintergrund der bei anderen Anbietern existierenden Leerstände in der Hafencity und um die Speicherstadt zufrieden mit dem hohen Auslastungsgrad ihrer Immobilien.

Folie 15. Nachbar HHLA: leiser, grüner, menschlicher. Qualifizierte Mitarbeiter und reduzierte Emissionen: Nachhaltigkeit sei in den letzten Jahren für die HHLA ein Schwerpunktthema gewesen, so würden per LKW-Fahrten transportierte Container mit dem HHLA Zugsystem auf die Schiene gebracht. Die HHLA arbeite neben den aufgeführten Aktivitäten intensiv an der Reduktion von Lichtemissionen.

Folie 16. Mehrwert für die Volkswirtschaft. Hohe Wertschöpfung überwiegend für die Metropolregion Hamburg: der Vertreter der HHLA erklärte, die von der HHLA gezahlten Löhne würden im Wesentlichen in Hamburg ausgezahlt wie auch die Konzernjahresüberschüsse im Wesentlichen an die FHH gezahlt würden.

Unternehmensentwicklung in den Quartalen 1 – 3 / 2015

Folie 18. Anhaltend schwierige Rahmenbedingungen. Wirtschaftswachstum bleibt in 2015 hinter den Erwartungen zurück: Insbesondere der fallende Ölpreis schwäche die Einkaufskraft in Russland wie auch in anderen Ländern. Unter der nachlassenden Dynamik litten die Schwellenländer wie Brasilien, was auch die HHLA in ihrem Aufkommen tangiere. Die Prognose für den globalen Containerumschlag liege inzwischen für 2016 bei einem Rückgang über 2 Prozent. Durch die Hafenschlickung verliere die HHLA deutlich an Ladung, der Imageschaden sei darüber hinaus deutlich schlimmer, da die Redder ihr Schwergut zunehmend auf Nachbarhäfen umleiteten. Der Vertreter der HHLA appellierte deutlich an die hierfür Verantwortlichen, hierfür Lösungen zu finden.

Folie 19. EBIT durch sinkende Containermengen belastet. Intermodalaktivitäten kompensieren Container-Rückgang nicht mehr vollständig: die EBIT-Marge sei in etwa auf dem Vorjahresniveau gehalten worden. Dazu führte der Vertreter der HHLA aus, im Segment Containerumschlag erreiche die HHLA das 2- bis 3-fache Ergebnis im Vergleich zu jedem Wettbewerber in Europa und Hamburg. Damit sei die HHLA das profitabelste Hafenumschlagsunternehmen in Europa und in großen Teilen der Welt. Im Segment Intermodal liege die EBIT-Marge bei 17 Prozent, der Branchenschnitt bei 0,4 Prozent. Auf Konzernebene liege die EBIT-Marge bei 14,3 Prozent, bei vielen anderen Unternehmen der Gesamtlogistikbranche lägen die EBIT-Margen bei unter 2 Prozentpunkten. Der rückläufige

Containerumschlag bei der HHLA sei teilweise durch den weniger werdenden Feeder-Umschlag bedingt. Rotterdam weise diesbezüglich eine entgegengesetzte Entwicklung auf, was unter anderem an dem wachsenden Volumen von Feeder-Transporten nach England liege. Die Umschlagshäfen Zeebrügge und Amsterdam spielten keine nennenswerte bis gar keine Rolle mehr, davon profitierten die Häfen Rotterdam und auch Antwerpen erheblich. Da in der G6 Alliance einige Reeder – insbesondere die APL Hyundai M.M. - dramatische Mengeneinbrüche in 2015 verzeichneten, sei die HHLA von diesem Effekt besonders betroffen. Einige der Reeder aus der G6 Alliance seien darüber hinaus direkt an dem Terminal Rotterdam World Gateway beteiligt und hätten ein Eigeninteresse daran, Umschlagsmengen dorthin zu steuern. Der Vertreter der HHLA prognostizierte, die momentan noch vorhandenen Leerstände über 9 Mio. TEU in Rotterdam und 2 Mi. TEU in Wilhelmshafen wie auch die geförderten und ebenfalls leerstehenden Terminals in Polen würden dazu führen, dass über eine Preisgestaltung Umschlagsverschiebungen stattfinden würden. Diese Überkapazitäten im Terminalbereich wie auch bei den Reedern seien nicht durch private Hafentreiber, sondern durch kommunale oder den Ländern zuzuschreibende Aktivitäten mit der Absicht entstanden, Arbeitsplätze zu schaffen. Der Vertreter der HHLA bewertete diese Entwicklungen als äußerst widersprüchlich und schwierig. Dennoch habe die HHLA insgesamt ihren Umsatzanteil am Containerumschlag im Hamburger Hafen in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut auf 74 Prozent ausgebaut.

Folie 20. Geschäftsentwicklung wesentlicher Segmente. Verdopplung Intermodalergebnis bei rückläufigem Containerergebnis: der Vertreter der HHLA machte erneut deutlich, dass die HHLA im aufwachsenden Segment Intermodal auch zukünftig deutlich investieren wolle, so dass der HHLA Konzern zukünftig auf zwei tragfähigen Säulen stehen werde.

Der Vertreter der HHLA verdeutlichte, entscheidend für die Zukunft des Hamburger Hafens sei die Elbvertiefung. Ladungsströme, die sich einmal einen anderen Weg gesucht hätten, seien nur schwerlich zurückzugewinnen. In der Regel müssten hierfür Preiszugeständnisse gemacht werden. Vor weiteren Verzögerungen bei der Elbvertiefung warnte er deutlich. Das Thema Verschlickung des Hamburger Hafens müsse sehr schnell im Rahmen eines Gesamtkonzeptes gelöst werden, die wirtschaftlichen Schäden und den Imageschaden – insbesondere in der Region Fernost - habe er bereits erwähnt. Die Rahmenbedingungen für die HHLA im Geschäftsjahr 2016 seien im Wesentlichen nicht die wirtschaftlichen Entwicklungen in Russland und China, sondern welche Auswirkungen die derzeit stattfindenden Entwicklungen und Zusammenschlüsse in der Reeder Branche haben würden, denn daraus könnten sich wesentliche Umschlagsverschiebungen auf andere Häfen ergeben.

Der FDP-Abgeordnete sprach die Verschlickung des Hamburger Hafens an und fragte nach, wie der Sachstand zu den dazu erfolgten Klagen gegen die FHH sei und welche Summen den Klagen zugrunde lägen. Als mögliche Reaktion auf die Zusammenschlüsse bei den Reedern führte er die Beteiligung von Firmen am Hafen über sogenannte Dedicated Terminals an und wollte wissen, ob dies für die HHLA denkbar und sinnvoll sei. Darüber hinaus erbat er Auskunft darüber, wie weit die Überlegungen zum Einsatz von Port Feeder Barges seien und ob es dazu eine Strategie bei der HHLA gebe.

Der Vertreter der HHLA erklärte, die HHLA verzichte auf eine Klage, allerdings habe Hansaport, an der die HHLA zu 49 Prozent beteiligt sei, geklagt. Er habe diese Klage zunächst nicht begrüßt, allerdings seien von der HPA die Baggerarbeiten für Hansaport daraufhin sehr schnell aufgenommen worden. Im Bereich des Köhlbrandts gebe es aufgrund der Verschlickung eine erhebliche Mindertiefe von 2 Metern auf 13,20 Meter und darüber hinaus deutliche Verschlickungsprobleme an weiteren Liegeplätzen. Die Frage, ob eine Reederbeteiligung sinnvoll sei, habe die HHLA intensiv – insbesondere vor ihrem Börsengang – bewegt. Ein starker Standort sei gut beraten, keine Reederbeteiligungen vorzunehmen. Die Hapag-Lloyd AG halte eine Beteiligung bei der HHLA im Bereich des Hamburg Terminal CTA. Diese Beteiligung belaufe sich in Altenwerder auf 25 Prozent, die Hapag-Lloyd AG erhalte aber 50 Prozent vom Profit. Ein Hafen wie Hamburg mit Standorteinschränkungen wie der ausbleibenden Elbvertiefung müsse perspektivisch Reederbeteiligungen zulassen, um seine Terminals auszulasten. Dies bedeute aber sowohl Einschränkungen in der Wirtschaftlichkeit der Terminals wie auch den Effekt, dass andere

Reeder, die keine Beteiligungen hielten, auf andere Häfen abwanderten und eine zunehmende Unsicherheit, wie heute noch wirtschaftlich gut dastehende Reedereien zukünftig aufgestellt sein würden. Die HHLA beteilige sich an einigen Projekten zum Thema Port Feeder Barch. Studien belegten nachdrücklich, dass Port Feeder Barches nicht geringer im Ausstoß von Emissionen seien als die Umfuhr auf anderen Wegen. Problematisch sei zudem die Abfertigung der Großschiffe zu Spitzenzeiten, da die Feeder Planung dann schwierig sei und längere Umfuhrzeiten entstünden. Langfristig sehe die HHLA den Einsatz von Port Feeder Barches aber positiv, dagegen stünden die wachsenden nautischen Restriktionen, die abgebaut werden müssten.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter ergänzten zu der Frage nach den Klagen aufgrund der Hafenschlickung, auch ihnen sei nur eine Klage von Hansaport bekannt. Seit Oktober 2015 könne die HPA wieder baggern und führe dies ordnungsgemäß aus. Seit Oktober 2015 seien 5 Mio. Kubikmeter ausgebaggert worden, bis März 2016 sollten 8,5 Mio. Kubikmeter erreicht werden. Die Situation an der Köhlbrandbrücke sei tatsächlich schwierig, aber entgegen anderslautender Meldungen könnten sie den Schlick weiterhin Richtung Schleswig-Holstein verbringen. Zwar sei es zu Verzögerungen bei drei Containerschiffen gekommen, die in Finkenwerder hätten anlegen müssen, dabei seien allerdings die wesentlichen Behinderungsfaktoren der Wind und der Begegnungsverkehr gewesen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE wollte wissen, wie die Logistikaktivitäten der HHLA einzuschätzen seien, ob es – wie vernommen - zu Teilschließungen bei der HHLA kommen werde, welche Bereiche dies betreffen würde und wie in diesem Zusammenhang der Aspekt des Universalhafens volks- und betriebswirtschaftlich einzuschätzen sei. Er fragte nach, ob die HHLA weitere Beteiligungen an anderen Häfen anstrebe.

Der Vertreter der HHLA machte deutlich, im Segment Logistik gebe es vielfältige Aktivitäten der HHLA, so auch die im Überseezentrum stattfindende Kontraktlogistik mit einem Anteil von etwa 5 Prozent. In diesem Bereich der Vor- und Nachbehandlung von Containerwaren stehe die HHLA in direktem Wettbewerb zu den Spediteuren, die wichtige Kunden der HHLA seien und mit denen sie nicht in schwierige Konkurrenzsituationen kommen wolle. Darüber hinaus verlagere sich die Kontraktlogistik zunehmend von Deutschland in Länder Zentraleuropas, die die Leistung wesentlich günstiger anböten. Erschwerend komme hinzu, dass die HHLA ab 2025 das bereits jetzt baulich veraltete Überseezentrum räumen müsse, da ihr Vertrag nicht verlängert werde ebenso wie ihr Vertrag zur Nutzung des O'Swaldkais. Unter diesen Aspekten wollten sie die 47 Mitarbeiter dieses während der letzten 10 Jahre Verluste schreibenden Segments Kontraktlogistik möglicherweise sozialverträglich auf alternative Arbeitsplätze umsetzen. Auf den Universalcharakter des Hafens habe diese Überlegung keine Auswirkungen, da die Leistung in der direkter Nachbarschaft zur HHLA von Spediteuren wahrgenommen werden könne. Bis 2025 werde die HHLA das Überseezentrum anders nutzen oder sie strebe eine Vermietung an dritte Nutzer an. Die HHLA werde im horizontalen Bereich so wachsen, wie sie ihre regionale Strategie voranbringen werde. Wasserseitig werde das Wachstum insbesondere im baltischen Raum, so am Schwarzen Meer wie auch in der nördlichen Adria gesucht, wobei sie ein horizontales Wachstum immer mit ihrer vertikalen Wachstumsstrategie im Intermodalsegment verbinden wollten. Aus diesem Grund würden China oder Indien ausscheiden. Die HHLA wolle nicht um jeden Preis horizontal im Terminalbereich wachsen, da das Wachstum in der Schifffahrt weltweit eingebrochen sei und sich dramatische Überkapazitäten entwickelt hätten. Von Interesse seien für die HHLA möglicherweise Beteiligungen an universellen Hafensystemen mit Massengutumschlägen wie in Afrika.

Die SPD-Abgeordneten fragten nach, ob die aktuellen Pressemeldungen, dass es keine Kapazitäten für die Verbringung von Schlick an der Tonne E3 mehr gebe, falsch seien und ob Gespräche für endgültige Lösungen bezüglich der auftretenden Verschlickungsprobleme geführt würden. Darüber hinaus erbaten sie einen Ausblick zur Entwicklung im Segment Intermodal.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter stellten fest, es gebe eine Schlickrestmenge über 1,5 Mio. Kubikmeter. Die HPA habe die Meldungen zur Tonne E3 entsprechend kommuniziert und sie gingen davon aus, dass die aktuellen Pressemeldungen fehlerhaft seien. In 2015 hätten sie die Verbringungsmenge auf 2 Mio. Kubikmeter angehoben; der Köhlbrand liege auf der Strecke zur Verbringung auf die Tonne E3. Es gebe einen intensiven Dialogprozess im Forum „Tideelbe“, das eine Grundlage für eine gemeinsame Verständigung mit Schleswig-Holstein bilde, um bis Ende März 2016 eine langfristige Lösung für ganzjährige Baggerungen zu erreichen.

Der Vertreter der HHLA machte deutlich, in der Vergangenheit habe es viele HHLA Beteiligungsfirmen gegeben, die aber nicht in Segmenten aufgeteilt worden seien. Sukzessive sei die HHLA in Unternehmensbereiche strukturiert worden und aus dieser Entwicklung sei das Segment Speziallogistik beispielsweise mit Hansaport entstanden. Zwar liege die Rendite in dieser Logistiksparte deutlich unter der Konzernrendite bei lediglich 2 bis 3 Prozent, aber unter Berücksichtigung der Interessen der Mitarbeiter, Kunden und auch strategischer Aspekte wie denen des Flächenbehalts wollten sie diese Sparte weiterentwickeln. Mit einer Perspektive von 5 Jahren gingen sie von drei Säulen bei der HHLA aus: neben dem Containergeschäft werde es eine gleich starke Säule Intermodalverkehre geben und eine dritte Säule mit dem Arbeitstitel „HHLA International“. Es sei zu erwarten, dass die Logistikaktivitäten zunehmend abgebaut würden, da es überwiegend Beteiligungsgesellschaften seien, die bereits jetzt nicht mehr im Segmentergebnis, sondern im Finanzergebnis ausgewiesen würden. In diesem Zusammenhang werde aber kein nennenswerter Arbeitsplatzabbau vorgenommen, da Umsetzungen innerhalb der HHLA möglich seien.

Die SPD-Abgeordneten wollen wissen, welche Bedeutung die lokalen Reedereien in Hamburg und im Niederelbebereich für die HHLA im Containerbereich hätten. Sie wüssten, dass Hamburgische Reedereien auch Schiffe im eigenen Bestand hielten.

Der Vertreter der HHLA antwortete, die lokalen Reedereien spielten für die HHLA keine Rolle, da sie Schiffe finanzierten, die sie an Linienreeder vercharterten. Die Linienreeder würden in der Tendenz zunehmend ihre Tonnage an die in der Regel kleineren „Finanzreeder“ zurückgeben und große Schiffe in eigener Regie finanzieren. Wesentlich für die HHLA sei, wer die Schiffe unter welcher Flagge betreibe und die Finanzierungen der Schiffe sicherstelle.

Die CDU-Abgeordneten fragten, welche Leerstandquoten es im Segment Immobilien für die Standorte Speicherstadt und Fischmarkt Altona gebe, ob es richtig sei, dass die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zurzeit keinen Sitz im Aufsichtsrat der HHLA habe, sondern das Mandat durch einen ausgeschiedenen Staatsrat wahrgenommen werde, und welches Auswahl- und Entscheidungsverfahren zur anstehenden Nachbesetzung des Vorstandsvorsitzenden der HHLA geplant sei.

Der Vertreter der HHLA erklärte, bei den Immobilien in der Speicherstadt und am Alten Fischmarkt gebe es nahezu eine Vollvermietung, die Quote liege deutlich über 90 Prozent. In der Speicherstadt würden sie eine Umwidmung der Gebäude an langfristige Mietverträge koppeln.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter stimmten zu, der jetzige Staatsrat der BWVI sei momentan nicht im Aufsichtsrat der HHLA, da dieser im Zuge der Olympiaplanung auch Verhandlungen mit der HHLA führen müssen. Der Staatsrat werde aber in naher Zukunft in den Aufsichtsrat einwechseln. Von der BWVI sei zum jetzigen Zeitpunkt ein Abteilungsleiter der Zentralverwaltung im Aufsichtsrat der HHLA, darüber hinaus halte Staatsrat Dr. Bernd Egert einen Sitz im Aufsichtsrat. Zu Nachbesetzung des HHLA

Vorstandsvorsitzenden werde es eine Findungskommission geben, die den Auswahlprozess betreiben werde. Zielsetzung sei eine Entscheidung in einem überschaubaren Zeitrahmen, allerdings unterliege dies dem Aufsichtsrat.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bezog sich auf die anwachsenden Umschlagszahlen bei Eurogate Hamburg und das Argument des Vertreters der HHLA, dass die Verluste bei der HHLA in diesem Segment durch die nicht erfolgende Fahrrinnenanpassung bedingt seien. Er bat um Erläuterung, warum es diese ungleiche Entwicklung gebe und welches die Gründe dafür seien. Zu den Aktivitäten der HHLA im Bereich der Nachhaltigkeit (Folie 15) habe es keine Erläuterung zu den Lärmemissionen der HHLA gegeben. Es sei aber bekannt, dass durch die HHLA Aktivitäten insbesondere am Burchardkai große Lärmemengen in die Stadt drängen und es Möglichkeiten gebe, durch technische Nachbesserungen die Lärmemission zu verringern.

Der Vertreter der HHLA antwortete, eine Tendenz für die Mengenentwicklung im Containersegment könnten sie momentan für 2016 nicht angeben, es sei somit auch nicht festgestellt, dass für 2016 ein Mengenrückgang für die HHLA zu erwarten sei. Er gehe allerdings davon aus, dass durch die Entwicklungen bei den Reedereien Mengenverschiebungen zwischen Eurogate und der HHLA möglich seien. Überwiegend sei die Mengenentwicklung bei der HHLA in 2015 durch das schlechte Abschneiden der Reeder in der G6 Alliance bedingt, während Eurogate insbesondere durch die United Arab Shipping Lines und China Shipping deutlich an Marktanteilen gewonnen habe. Die Maßnahmen der HHLA zur Lärmreduzierung könnten die Abgeordneten der Bürgerschaft gern vor Ort besichtigen, allerdings könnten sich einige Geräuschquellen nicht vermeiden lassen, dazu gehöre das Absetzen 20 Tonnen schwerer Lukendeckel. Zum Ausbau des Burchardkais habe ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden, dabei sei den Anwohnern ein Angebot zur Dreifachverglasung ihrer Fenster gemacht worden. Allerdings hätten die Anwohner dies nicht angenommen, sondern gefordert, dass ihnen die Kostenvoranschläge zur Isolierung ihrer Fenster ausgezahlt würden. Die HHLA habe diese Auszahlungen vorgenommen, aber es sei festzustellen, dass die Fenster dieser Anwohner nicht mit Dreifachverglasungen ausgestattet worden seien.

Der FDP-Abgeordnete wollte wissen, wie wichtig die Hamburg Port Consulting (HPC) mit ihren Beratungsprojekten für die HHLA sei und welche Planungen die HHLA für dieses Geschäftssegment habe. Als Beispiel nannte er die Beratungsleistungen der HPC für den Hafen in Cartagena (Kolumbien) und fragte nach, ob zu diesem Projekt nachfolgend und zu anderen internationalen Projekten wie zu dem geplanten Hafen in Corozal (Belize) Geschäftsaktivitäten der HHLA erfolgen könnten. Darüber hinaus erwähnte er die Aktivitäten der HHLA im Sudan und erbat Informationen zu den damit verbundenen Schwierigkeiten eines Engagements in einem solchen Land. Von den Senatsvertreterinnen und -vertretern erbat er Auskunft darüber, ob die FHH als Eigentümerin von Hapag Lloyd und der HHLA plane, sich in Südamerika und am Panamakanal für Terminals zu bewerben und diese mit der eigenen Flotte entsprechend auszulasten.

Der Vertreter der HHLA erklärte, eine Internationalisierung der HHLA werde nicht nur über Containerterminals betrieben, sondern auch durch die vielfältigen Intermodalaktivitäten der HHLA insbesondere mit ihren Bahnterminals in Georgien, Tiflis und im gesamten osteuropäischen Raum. Die HPC sei wichtig für die HHLA, da über die Beratungsdienstleistungen Anbahnungen zu weiteren Geschäftsfeldern erfolgten, wie es in Odessa der Fall gewesen. Im Hafen von Bronka habe ebenfalls eine HPC Planung stattgefunden, das Nachfolgegeschäft sei aufgrund der dortigen politischen Situation nicht realisiert worden. HPC habe alle nennenswerten Terminals in Südamerika geplant, so in Santos do Brasil, Cartagena oder Buenos Aires. Das Geschäftsmodell HPC baue die HHLA weiter aus, um über die Beratungsdienstleistungen weitere Geschäfte für die HHLA zu gewinnen und weil die Beratungsleistungen aufwachsend sehr lukrativ seien. Ein weiterer wichtiger Aspekt der HPC Aktivitäten für die HHLA sei die damit einhergehende Expertise

zum Betrieb von Containerterminals im internationalen Raum, so dass dieses Know How wiederum für den eigenen Betrieb eingesetzt werden könne. Der Umgang bei Geschäftsaktivitäten im Sudan oder in Indien könne nicht allgemein beschrieben werden, von der Zahlung sogenannter Schmiergelder sei abzusehen, so dass der Zugang zu bestimmten Geschäftssegmenten in solchen Ländern verschlossen bleibe.

Die Senatsvertreterinnen und –vertreter bezogen sich auf die seit 2008 dauerhaft anhaltende internationale Krise in der Schifffahrt, aus der Tendenzen zu immer umfangreicheren Kooperationen erwachsen seien. Die BWVI stelle dazu strategische Überlegungen an.

Der FDP-Abgeordnete beschrieb einen Konflikt aus 2014 an den HHLA Terminals, der einen großen Imageschaden für den Standort verursacht habe. Er fragte nach, ob als Konsequenz aus dieser schwierigen Situation mehr Mitarbeiter auch verbindlich im Wochenenddienst eingesetzt würden, ob es inzwischen eine verbesserte IT Vernetzung der HHLA Terminals gebe und wie der aktuelle Stand zum Thema Truck Appointment System (TAS) sei.

Der Vertreter der HHLA sagte, in 2014 seien die Reeder der G6 Alliance vollkommen aus dem Fahrplan geraten, so dass über 4 Monate die durchschnittliche Verspätung der Schiffe in Altenwerder bei zehn Tagen gelegen habe. Da Altenwerder als Automatikterminal betrieben werde, gebe es limitierte Lagerkapazitäten im Lagerblock. Wenn Schiffe zehn Tage zu spät kämen und die Kunden der Reedereien darüber nicht hinreichend informiert würden, ständen die Container möglicherweise für zehn Tage im Lagerblock, so dass eine vollautomatische Anlage aufgrund der mangelnden Lagermöglichkeiten nicht mehr funktionieren könne. Die HHLA habe den Reedern in dieser Situation Alternativmöglichkeiten zur Schadenbegrenzung angeboten, indem drei Liniendienste von Altenwerder auf den Burchardkai gezogen worden seien. Dadurch sei der Burchardkai mit einer Überkapazität von 40 Prozent konfrontiert worden, die auch durch Personalreserven nicht hätten kompensiert werden können. Nur an einem Wochenende hätten diese schwierigen Umplanungen aufgrund umfangreicher Krankmeldungen in der Mitarbeiterschaft nicht funktioniert, so dass – wenn auch geringfügige – Störungen im Bahnverkehr verursacht worden seien. Aus Sicht des Vertreters der HHLA sei die gesamte Problematik auch von Mitkonkurrenten der HHLA aufgebauscht worden, denn insgesamt habe es sich nur um Störungen während dreier Wochenendschichten gehandelt und es sei zu keiner Zeit zu Problemen an den HHLA Containerterminals gekommen. Er betonte, dass auch die HHLA eigenen Züge an diesem Wochenende gut gelaufen seien, während aufgrund mangelnder Flexibilitäten bei der Deutschen Bundesbahn die Einsätze ihrer Züge nicht funktioniert hätten. Ein flexibler Einsatz von HHLA Mitarbeitern an allen Terminals sei nicht möglich, da die unterschiedlichen Tarifverträge dies nicht erlaubten. Diesen Umstand zu verändern, strebe die HHLA an, allerdings sei dies mit Schwierigkeiten verbunden. Die IT Anlagen der HHLA Terminals seien zu unterschiedlichen Zeitpunkten gebaut worden und verfügten demgemäß über sehr unterschiedliche architektonische Strukturen. Zielsetzung aus Kostengründen sei der Einsatz einer einheitlichen IT Architektur für die gesamten HHLA Terminals. Allerdings führe die heutige IT Landschaft zu keinerlei Nachteilen, denn ein Ausfall eines IT Systems an einer Terminal Anlage führe nicht zu einem Gesamtausfall bei allen Terminals. An einem TAS arbeite die HHLA, allerdings scheiterten konkrete Umsetzungen unter anderem daran, dass die Warenannahme am Ende der Transportkette aufgrund von Nacht- und Wochenendzeiten nicht gewährleistet sei. Zunächst sei es wesentlich, die bestehende Infrastruktur in der Logistik intelligent zu nutzen.

Verschiedenes:

Der Ausschussvorsitzende stellte für die Tagesordnung am 12. Februar 2016 fest, es sollten angemeldet von den FDP-Abgeordneten die Netzgesellschaften Hamburg beraten werden.

Die SPD-Abgeordneten stimmten einer Beratung der Netzgesellschaften Hamburg zu, zusätzlich solle die Hamburg Messe und Congress GmbH auf die Tagesordnung gesetzt werden. Am 6. April 2016 schlugen sie eine Beratung der HSH Nordbank vor.

Der Ausschussvorsitzende ergänzte zur Beratung der HSH Nordbank, am 6. April 2016 sollten vorliegen die Organisation der HSH Portfolio Management, die Bewertung des Schiffskreditportfolios und der vorläufige Jahresabschluss 2015. Sollte es bis zur Sitzung des Ausschusses am 12. Februar 2016 relevante Informationen zur HSH Nordbank geben, würde gegebenenfalls die HSH Nordbank kurzfristig ergänzend auf die Tagesordnung gesetzt. Der Vorschlag der CDU-Abgeordneten zu einer Befassung mit der SAGA GWG werde möglicherweise ebenfalls für die Tagesordnung am 6. April 2016 aufgegriffen oder in der darauf folgenden Sitzung des Ausschusses am 21. April 2016.

Dr. Joachim Seeler (SPD)
(Vorsitz)

Andrea Oelschlaeger (AfD)
(Schriftführung)

Sabine Dinse
(Sachbearbeitung)

Anlage 1: Präsentation HHLA