

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Selbstbefassung

Massive Kostensteigerungen bei Hafeninfrasturbauprojekten der Hamburg Port Authority (HPA)

Vorsitz: **David Erkalp**

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien hatte die Selbstbefassung in seiner Sitzung am 25. Februar 2016 nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) einstimmig beschlossen und am 7. April 2016 abschließend beraten.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter führten einleitend aus, die Finanzierung des Hafens sei eine große Herausforderung. Der Hafen leiste als Nucleus für die Stadt in allen wirtschaftlichen Entwicklungen in Bezug auf Wohlstand und Beschäftigung einen ganz entscheidenden Beitrag zum Wirtschaftsstandort Hamburg und der Metropolregion insgesamt. In Zahlen ausgedrückt bedeute das beispielsweise, dass es 2014

- 155.000 direkte und indirekte Beschäftigte im Hamburger Hafen gegeben habe,
- die Wertschöpfung aus dem Hafen heraus sich auf 12,6 Milliarden Euro belaufen habe und
- die Steuern mit knapp 900 Millionen Euro zu beziffern seien.

Es sei wichtig, in den Hafen zu investieren, um ihn am Laufen zu halten. Es müsse dabei sorgfältig und sparsam mit dem Geld umgegangen werden und der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien sowie die Bürgerschaft seien in vornehmlicher Weise dazu verpflichtet, gemeinsam mit dem Senat darauf zu achten, dass Investitionsprojekte kosteneffizient und kostenstabil realisiert würden. Lange Zeit sei dies durch bestimmte Abläufe etwas anders gehandhabt worden. Als Stichwort sei an dieser Stelle die von Vorgängersenenaten auf den Weg gebrachte „HHLA-Milliarde“ zu nennen, die es seinerzeit möglich gemacht habe, auch anders zu praktizieren. Seitens des Senats werde nun aber bereits seit der letzten Legislaturperiode das kostenstabile Bauen in einem praktikablen Maß in allen Bereichen angewendet. Beim kostenstabilen Bauen spielten Faktoren wie Varianz, Baukosteninflation oder die Berücksichtigung von Eigenleistungen hinein. Die HPA befinde sich bei der Projektplanung und Projektrealisierung auf einem guten Wege. Dabei sei zu bedenken, dass die Gesamtheit der baulichen Tätigkeiten im Hafen eine riesige Herausforderung sei, für die sehr viel fachliche Expertise benötigt werde. Es seien dort bereits eine ganze Reihe von Projekten erfolgreich umgesetzt und viele sogar unter dem Planbudget abgeschlossen worden, insbesondere innerhalb der letzten fünf Jahre.

Die Senatsvertreter begrüßten, dass der Ausschuss ihnen die Möglichkeit gewähre darzustellen, wie bei der HPA mit dem Thema des kostenstabilen Bauens umgegangen werde. Sie kündigten an, es werde künftig zu allen Bauprojekten einen Monitoringbericht geben, der der Bürgerschaft einmal jährlich vorgelegt werde, um damit einen transparenten Blick für die Maßnahmen und baulichen Tätigkeiten an den unterschiedlichen Stellen auf den Weg zu bringen. Anschließend erläuterten die Senatsvertreter die Thematik ausführlich mithilfe der dem Protokoll 21/09 des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien als Anlage beigefügten Präsentation, welches nach seiner Fertigstellung über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Der FDP-Abgeordnete bedankte sich für die umfassenden Informationen und die Einblicke in die Tiefen der HPA. Er begrüßte ausdrücklich die Ankündigung eines Monitoringberichts und würde sich freuen, wenn dieser zu mehr Transparenz führe. Er glaube zudem, dass dieser helfen werde, einen besseren Blick dafür zu bekommen, wie sich Kostensteigerungen in Zukunft vermeiden ließen. Dies vorausgeschickt fragte er, wie die Senatsvertreter zu der Aussage des Geschäftsführers der HPA stünden, die Kostensteigerungen seien in Relation zum Gesamtvolumen nicht besonders dramatisch. Er würde eine Plankostensteigerung von circa 5 Prozent innerhalb eines Jahres bei einem Gesamtvolumen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro sehr wohl als dramatisch ansehen. Darüber hinaus bat er zur Tiefeninstandhaltung der Elbe um Aufklärung, wie viel die Baggerarbeiten nun tatsächlich gekostet hätten. Zwischen einer Protokollerklärung, die dem Ausschuss in Verbindung mit der Beratung über die Selbstbefassung „Sedimentmanagement im Hamburger Hafen: Aktueller Sachstand und Handlungskonzepte“ zugegangen sei und einer Abfrage, die er über eine Schriftliche Kleine Anfrage getätigt habe, gebe es eine Differenz von fast 20 Prozent. Außerdem interessiere ihn in Anbetracht der anstehenden Haushaltsberatungen, wie der Senat mit der Finanzausstattung der HPA umgehen wolle, vor allem, nachdem die „HHLA-Milliarde“ verbraucht sei. Auf keinen Fall dürfe es eine Fortführung der Situation, wie sie sich in 2015 entwickelt habe, geben.

Die Senatsvertreter betonten, Kostensteigerungen seien – unabhängig vom Prozentsatz – grundsätzlich nicht als akzeptabel zu bezeichnen. Sie hätten diesbezüglich weder in ihren Ausführungen noch in der Präsentation selbst etwas schöngeredet noch verheimlicht. Im Gegenteil, sie würden diesen im Rahmen des Monitoringberichts mit höherer Transparenz begegnen wollen und damit gleichzeitig Erfahrung von außen nutzen wollen. Sie baten allerdings insgesamt zu bedenken, dass es die HPA oft mit sehr schwierigen und individuellen Bauwerken, die jeweils immer eher den Charakter von Prototypen hätten, zu tun habe. Die Frage nach den Kosten für die Baggerarbeiten würden sie zu Protokoll beantworten.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 19. April 2016 Folgendes zu Protokoll:

„Wieso weichen die Angaben zu den Baggerkosten 2015 mit 85 Mio. € in der Schriftlichen Kleinen Anfrage (SKA) 21/3575 vom 15. März 2016 von einer vom Abgeordneten Kruse selbst erstellten Hochrechnung auf Basis von Angaben im Wirtschaftsausschuss im Februar mit 72 Mio. € ab?

Hierzu wird zu Protokoll erklärt:

Mit der Protokollerklärung vom 14.01.2016 zum Protokoll des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien vom 05.01.2016 (Drucksache 21/2995) wurde über Baggermengen und Preise jeweils für die Umlagerung nach Neßsand, die Unterbringung in der Nordsee und die Landbehandlung berichtet. Die damals genannten Preise berücksichtigen eine operative Schwankungsbreite, so dass sich für diese drei Einzelaspekte als Maximum ca. 72 Mio. EUR im Jahr 2015 ergeben, wenn das obere Ende der Preisspanne angesetzt wird.

In der Schriftlichen Kleinen Anfrage 21/3575 wurde dagegen nach dem gesamten Aufwand und damit den Gesamtkosten der Wassertiefeninstandhaltung in 2015 gefragt. Dies umfasste damit alle Aufwendungen, die in diesem Zusammenhang

anfallen, worin beispielsweise auch die Eigenleistungen der HPA für die Nutzung der Flotte und der Peil- und Vermessungsdienste enthalten sind. Die Kosten hierfür betragen insgesamt ca. 85 Mio. Euro.“

Die Senatsvertreter bestätigten dann, sie befänden sich zurzeit in intensiven Haushaltsberatungen. Aufgrund der insgesamt dem Senat obliegenden Aufgabenstellungen sei dies kein einfacher Weg. Der Senat stehe vor großen Herausforderungen, nicht zuletzt wegen der ständigen Kostensteigerungen bei einem Projekt wie der Fahrinnenanpassung. Aufgrund der aktuellen Situation könnten sie zurzeit keine exakte Zahl nennen, es werde aber hart daran gearbeitet. Es sei klar, dass es notwendig sei, den Erfordernissen des Hafens als **dem** ökonomischen Fundament der Stadt nachzukommen. Dazu gehörten auch die Baggerfahrten, die möglichst effizient sein und nicht nur zu Umlagerungen führen sollten. Die Verhandlungen mit Schleswig-Holstein seien ein erster Schritt dahin, von der Kreislaufbaggerei weg zu kommen und gleichzeitig eine Reduzierung von Kosten zu erzielen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE zeigten sich erfreut über die Ankündigung, dass es in Zukunft jährlich einen Monitoringbericht geben werde, denn dadurch werde es den Abgeordneten ermöglicht, sich gewisse Entwicklungen im Zusammenhang mit den Investitionen im Hafen genauer anzusehen. Gleichzeitig dürfte eine solche Drucksache für den Senat disziplinierend wirken. Es sei im Übrigen ein längst überfälliger Schritt, das kostenstabile Bauen auch bei der HPA einzuführen. Zum Neubau der Rethelbrücke baten sie um eine Gegenüberstellung der bei der Planung ermittelten realen Kosten. Darüber hinaus hätten sie in der Präsentation Ausführungen zum Alten Elbtunnel vermisst, obwohl es hierzu etliches Interessantes zu berichten gebe.

Die Senatsvertreter bedankten sich für die freundliche Einleitung des Redebeitrags als Reaktion auf den angekündigten Monitoringbericht des Senats. Die Frage zur Rethelbrücke würden sie zu Protokoll beantworten, da sie die Zahlen ad hoc nicht präsent hätten.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 19. April 2016 Folgendes zu Protokoll:

„Wie kam es zu den Kostensteigerungen bei der Rethelbrücke gegen der ursprünglichen Planung?

Hierzu wird zu Protokoll erklärt:

Unter Ansatz dieser Kostenpositionen und der heutigen Kalkulationsansätze der HPA entsprechen auch die frühen Baukostenangaben für die Rethelbrücke einem Gesamtkostenbudget von 120 bis 130 Mio. €.

Mit dem Kostenanschlag von 2012 wurden die Gesamtkosten des Projektes mit 135 Mio. € veranschlagt. Über die folgenden Kostensteigerungen bis zum heutigen Projektbudget von 173 Mio. € wurde in verschiedenen Drucksachen berichtet. Zudem wurde ein Kostenrisikomanagement aufgebaut und das Nachtragsmanagement intensiviert.

Als wesentliche Ursache für die Kostensteigerungen sind unerwartete technische Probleme im Baugrund sowie in der Gründung des Bauwerkes, umfangreiche Schutzmaßnahmen für einen bestehenden Düker sowie unerwartet hohe technische Herausforderungen in der Ausführung der Bahnbrücke zu benennen. Dies führte inhaltlich und über den eingetretenen Zeitverzug zu erheblichen Mehraufwendungen auf HPA- und Auftragnehmerseite.“

Zum St.-Pauli-Elbtunnel erklärten die Senatsvertreter, dass es diesbezüglich im Wirtschaftsplanjahr 2015 unterjährig eine Kostensteigerung in Höhe von 12,3 Millionen Euro gegeben habe, nämlich von 47,38 Millionen Euro auf 59,7 Millionen Euro. Dies habe sich ergeben, nachdem die Erkenntnisse über den Zustand des Tunnels im oberen Bereich der Oströhre vorgelegen hätten und daraufhin die Entscheidung getroffen worden sei, auch den unteren Teil des Tunnels, den Straßenbereich, zu sanieren. Das ausführende Unternehmen ARGE habe dann beim Nachtragsangebot seine Marktmacht zu beherrschen gewusst und eine Summe von 14,15 Millionen Euro vorgelegt. Die senatsseits aufgestellten Kostenermittlungen, die dem vorausgegangen seien, hätten lediglich etwa die Hälfte ergeben und deshalb sei auf das Nachtragsangebot

nicht eingegangen worden. Anschließend sei entschieden worden, den oberen Teil des St.-Pauli-Elbtunnels fertigstellen zu lassen und den unteren in fünf Leistungsphasen auszuschreiben. Dies habe etwas Zeit in Anspruch genommen und Zeit koste immer Geld. Auf die ersten beiden erfolgten Ausschreibungen hin hätten dann entweder nur die ARGE oder Unternehmen, die die Vergabeunterlagen nicht vollständig ausgefüllt hätten, ein Angebot abgegeben. Im Ergebnis sei das Angebot der ARGE dann höher ausgefallen als die senatsseits vorermittelten Kosten, aber niedriger als das erste Nachtragsangebot.

Daraufhin sei entschieden worden, fuhren die Senatsvertreter fort, mit dem Bau nicht zu beginnen, auch im Sinne des kostenstabilen Bauens. Sie seien davon ausgegangen, dass die noch ausstehenden Ausschreibungsabschnitte ein anderes Kostenniveau erreichen würden als gedacht. Von daher habe sich die Summe dann in 2015 um circa 3,2 Millionen Euro für diese Situation einschließlich der Nebenkosten erhöht, sodass sich insgesamt eine Steigerung von circa 12 Millionen Euro ergeben habe.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten noch darauf einzugehen, warum der Alte Elbtunnel nicht Teil der Auflistung in der Präsentation gewesen sei. Für die Zukunft würden sie sich auch hinsichtlich dieses Projekts Transparenz wünschen.

Die Senatsvertreter antworteten, der St.-Pauli-Elbtunnel gehöre nicht zur Gruppe der Ausbauvorhaben. Die Frage der Abgeordneten sei aber nachvollziehbar und deshalb sollte überlegt werden, auch dieses Vorhaben in die Auflistung mit aufzunehmen.

Die CDU-Abgeordneten sprachen gegenüber den Senatsvertretern ihr Lob für Darstellung und Transparenz der Präsentation aus. Es sei geradezu erfrischend, auf diese Art und Weise Einblick zu bekommen, denn der gesamte Bereich der Investitionen sei von elementarer Bedeutung im Hinblick auf die Zukunft des Hafens. Bislang sei dies zu großen Teilen eher eine Blackbox gewesen. Deshalb hätten sie zu diesem Thema auch die Große Anfrage 21/2368 gestellt, zu der sie noch einige Nachfragen hätten. Sie interessiere dabei insbesondere die Begründung für die Kosten- und Bauzeitabweichungen bei einzelnen Projekten und mit welchen Raten beispielsweise in Bezug auf die Inflation gerechnet werde, insbesondere dann, wenn es beispielsweise – wie beim Burchardkai – keine Realisierungszeitverlängerungen gebe. Des Weiteren baten sie zu erklären, warum der Senat in der Anlage 8 zum Container Terminal Steinwerder ausführe, bis auf Weiteres werde das Projekt in der bisherigen Form nicht weiterverfolgt und sei entsprechend auch nicht in der Wirtschaftsplanung der HPA enthalten. Zuletzt sei dem Ausschuss diesbezüglich berichtet worden, es gebe schon konkrete Pläne, beispielsweise in Form von Zuschüttungen. Sie fragten, ob der Senat nicht doch schon genauer im Hinterkopf habe, was eine Realisierung kosten könnte.

Zum Ausbau Innerer Freihafen, bei dem es eine Kostensteigerung von 50 Prozent gegenüber der ursprünglichen Planung gebe, wollten die CDU-Abgeordneten wissen,

- inwieweit es auch bei anderen Projekten zu Kostensteigerungen mit der Begründung kommen könnte, es seien Kampfmittel gefunden worden und
- warum diesbezügliche Prüfungen nicht schon vorher mithilfe von Bodenanalysen und Durchleuchtungsmaßnahmen vorgenommen würden.

Zuletzt wollten sie noch wissen, ob die dargestellten massiven Kostensteigerungen beispielsweise bei der Kattwykbrücke auch auf Absprachen zurückgeführt werden könnten und wenn ja, wie so etwas künftig zu vermeiden sei. Möglicherweise reichte ein dezenter Hinweis an die Beteiligten.

Die Senatsvertreter kündigten zunächst an, sie würden zu den Kostensteigerungen in der bereits zugesagten Protokollerklärung eingehen. Sie stellten dann zum gewählten Begriff Inflationsrate klar, dass sie diesbezüglich mit dem Begriff Preisindex arbeiteten, welcher sich für Investitionsprojekte zurzeit auf 3 Prozent pro Jahr belaufe. Dieser ergebe sich aus einem Mittelwert vom Stahlpreisindex, dem Lebenshaltungsindex sowie dem Baupreisindex. Anschließend erläuterten sie ausführlich die Vorgänge um die Ausschreibungsverfahren. Zu den Gedankenspielen in Bezug auf die Kostensteigerungen bei der Kattwykbrücke hätten sie keinen Anlass, Entsprechendes vermuten zu können.

Die Senatsvertreter erläuterten dann, dass bis zum 29. November 2015 intensiv an den Olympiaplänen gearbeitet worden sei. Dies sei dann wider Erwarten aufgestoppt worden, was die Ausgangssituation für den Zentralhafen Steinwerder verändert habe. Es hätten deshalb bereits intensive Gespräche mit der Firma Buss Hansa Terminal stattgefunden, um früh eingeleitete Maßnahmen in einen Prozess umzusetzen, der den vertraglichen Bedingungen entspreche und keine Arbeitsplätze vernichte. Es gehe auch darum, Maßnahmen, die bereits 2006 beschlossen worden seien, weiterhin großzügig zu begegnen, um dem Unternehmen und den Mitarbeitern zu helfen. Zu den voraussichtlich entstehenden Kosten seien sie derzeit noch nicht auskunftsfähig. Die Überplanung des Zentralhafens Steinwerder von Süden her sei aber das wichtigste Planungsprojekt überhaupt zwischen HPA und dem Senat und befinde sich zurzeit in intensivster Bearbeitung unter Berücksichtigung aller Facetten, wozu unter anderem die Beteiligung des Kampfmittelräumdienstes gehöre. Der Senat werde noch in diesem Jahr mit entsprechenden Plänen beim Ausschuss aufwarten.

Die CDU-Abgeordneten stellten aufgrund dieser Ausführungen fest, dass die in der Drs. 21/2368 für den Central Terminal Steinwerder als aktuelle Kostenermittlung genannte Summe in Höhe von 171 Millionen Euro offenbar obsolet sei.

Die Senatsvertreter bestätigten dies und wiesen darauf hin, dass sich die Ausführungen in der Drucksache zum Teil auf Vorgänge in der Vergangenheit bezögen.

Die SPD-Abgeordneten hoben hervor, wie wichtig und sinnvoll die Thematik des kostenstabilen Bauens sei, die vor allem im Kern einen besonderen Punkt habe, denn wenn über Kostensteigerungen gesprochen werde, stelle sich die Frage nach der Ausgangsbasis. Daraus ergebe sich, was eigentlich die ursprüngliche Planung gewesen sei und wie seriös und möglicherweise unter welchem finanziellen Einsatz sie durchgeführt worden sei. In diesem Zusammenhang sei zu sehen, was frühere Senate gemacht hätten. Als Beispiel sei die Rethelbrücke zu nennen, für die 2007 ein Betrag in Höhe von 60,5 Millionen Euro eingeplant worden sei, der sich real mittlerweile auf 173,6 Millionen Euro belaufe. Demzufolge habe das kostenstabile Bauen 2007 noch keine große Rolle gespielt. Würde die heutige Systematik des kostenstabilen Bauens auf den damaligen Planungsstand alleine nur hinsichtlich der Inflation über diesen langen Realisierungszeitraum – fast zehn Jahre bei 3 Prozent – angewandt, ergebe sich ein seriöser Planungsansatz in Höhe von 130 Millionen Euro. Dieser Betrag liege schon viel näher an der tatsächlich veranschlagten Größenordnung dran. Dieses Beispiel zeige, wie unglaublich wichtig es für die Stabilität des Haushalts, für die Planung der HPA und für die Stadt insgesamt sei, dass der Senat dieses Thema des kostenstabilen Bauens mit einer solchen Priorität angehe und umsetze. Deshalb sei das Thema der Sollermittlung, dem diese „Kostenstabiles-Bauen-Drucksache“ berechtigterweise so sehr viel Platz gewidmet habe, ganz wichtig.

Dies vorausgeschickt fragten die SPD-Abgeordneten, ob es ein Risiko darstelle, dass sich der Markt in den letzten Jahren von einem Nachfrage- zu einem Anbietermarkt gedreht habe und ob dies bei den Ausschreibungen zu merken sei und mit dazu führe, dass allein deshalb schon die Preise anstiegen. Laut Statistik habe man in den letzten 20 Jahren die Hälfte der Mitarbeiter – von circa 1,4 Millionen auf unter 700.000 – im Bauhauptgewerbe in Deutschland verloren. Sie hätten die Erfahrung gemacht, dass es mit Glück verbunden sei, wenn bei einem konstruktiven Ingenieurbauprojekt von über 50 Millionen Euro in Deutschland ein Unternehmen gefunden werde, welches so etwas überhaupt anbiete. Das sei bei den Projektvolumina, die bewegt würden, ein echt ernstes Thema. Es stelle sich die Frage, wo die Kapazitäten im Markt seien, die noch entsprechende Leistungen anböten und dann darüber hinaus möglichst noch im Preiswettbewerb, um sich am Ende den günstigsten Anbieter in Verbindung mit der Qualität herauszusuchen zu können. Sie beobachteten, dass dies zunehmend zu einem Problem werde und sie blickten mit Sorge auf die in einiger Zeit möglicherweise anstehende Auseinandersetzung mit dem Neubau der Köhlbrandbrücke.

Die Senatsvertreter unterstrichen letztere Ausführungen, indem sie ein Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) anführten, bei dem die 2.400 Hamburger Brückenbauwerke Thema gewesen seien. Dabei sei festgestellt worden, dass es dabei nicht nur um Finanzierungsfragen und Ressourcenfragen gehe, sondern auch um die Marktsituation. Insoweit versicherten sie, das Thema sei

allgegenwärtig. Sie bestätigten dann die von den SPD-Abgeordneten dargestellte Rechnung in Bezug auf die Rethelbrücke, denn sie selbst seien bei einer ähnlichen Hochrechnung der damaligen Planungskosten auf circa 121 Millionen Euro gekommen, die nach den heutigen Grundsätzen des kostenstabilen Bauens hätten veranschlagt werden müssen. Die Differenz zwischen diesem Betrag und den jetzt bekannten tatsächlichen Kosten in Höhe von 173 Millionen Euro sollten dann Veränderungen bei der Baumaßnahme selbst sein. Zur Situation in der Bauindustrie führten sie aus, Hamburg leide darunter, dass der schwere Hafen- und Wasserbau kein Gebiet sei, wo die Bauindustrie Geld verdienen könne. Außerdem gebe es speziell auf dem Gebiet wegbrechende Konzerne wie die HOCHTIEF AG und Bilfinger SE. Im Gegenzug gebe es zwar andere Unternehmen, die gerne in diesen Markt einsteigen würden, diese könnten aber nicht das größte Problem des wegbrechenden langjährigen Fach-Know-hows und des Spezialwissens über das Bauen im Hamburger Hafen kompensieren. Dies leite dahin, bei der Planung eine stärkere Vorsorge durch Erhöhung der Position „Unvorhergesehenes“ zu treffen.

Die SPD-Abgeordneten ergänzten, dass zum Januar die Strabag Wasserbau GmbH verkauft worden sei und somit auch diese sich aus diesem Geschäft zurückziehe. Sie teilten die Analyseeinschätzung, dass der Posten „Unvorhergesehenes“ allein schon durch die Marktbedingungen, die sich dort mehr und mehr entwickelten, eine höhere Aufmerksamkeit brauche.

Auf Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten die Senatsvertreter zur Seite 9 der Präsentation, dass für die bei der Spalte „Kostenfeststellung“ mit „in Arbeit“ gekennzeichneten Projekte folgende Abweichungen möglich werden könnten:

- Alternative Energieversorgung Kreuzfahrt +/- 100.000 Euro
- Nördliche Straßenanbindung Altenwerder +/- 300.000 Euro
- Harburger Hafenschleuse unter 100.000 Euro.

Die AfD-Abgeordneten fragten in Anbetracht der reduzierten Anbieterzahl, ob es für ausländische Unternehmen Marktzutrittsbarrieren rechtlicher Art gebe.

Die Senatsvertreter führten aus, es werde stets europaweit ausgeschrieben. Hafenausbau sei aber im Vergleich zum Brückenbau ein ganz kleines Segment und Unternehmen beispielsweise aus den Niederlanden oder Belgien wagten sich an diese speziellen Projekte im Wasserbau nicht heran. Der beengte Raum im Hamburger Hafen und das Tidegewässer erforderten aber besondere Expertise und Spezialgerät.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien bittet die Bürgerschaft um Kenntnisnahme seiner Beratung.

Dr. Joachim Seeler, Berichterstattung