

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

21/17192: Haushaltsplan 2019/2020: Einzelplan 7.0, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung für die Haushaltsjahre 2019 und 2020 (Senatsantrag)

Vorsitz: **Dr. Mathias Petersen**

Schriftführung: **Thilo Kleibauer**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache wurde am 21. Mai 2019 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft durch deren Präsidentin im Vorwege federführend dem Haushaltsausschuss und mitberatend dem Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien sowie dem Verkehrsausschuss überwiesen, deren gemeinsame Stellungnahme als Anlage beigefügt ist. Der Haushaltsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 13. Juni 2019 abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter begründeten die Notwendigkeit der Berichtigung des Zahlenprotokolls. Um eine Wiederholung des Fehlers zu vermeiden, sei eine technische Veränderung vorgenommen worden.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob sich weitere Drucksachen in Vorbereitung befänden, die noch mit der vorherigen Technik erstellt worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten eine Überprüfung zu.

Die CDU-Abgeordneten thematisierten Punkt 2.3 „Anpassung einer haushaltsrechtlichen Regelung“ (Seite 17). Sie baten, die vorgesehene Änderung zu erläutern und zu begründen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, üblicherweise würden die Einzahlungen in einem zentralen Programm dargestellt, um die Mittel für die Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, die aus den Ausgleichsbeträgen finanziert würden. Da es aber in zentralen Programmen keine Ist-Bewirtschaftung gebe, wäre es nicht möglich, die Mittel unterjährig den konkreten Maßnahmen zuzuordnen. Aus diesem Grund sei das Konstrukt einer Investitionsmaßnahme mit einseitiger Deckungsfähigkeit gewählt worden.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach der Handhabung im Jahr 2018.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, im Jahr 2018 sei die Zuordnung der Mittel durch die sonstige Investition erfolgt. Inzwischen seien mehr Einzelinvesti-

onen betroffen. Die in der Drucksache beschriebene Regelung solle eine unterjährige Zuweisung der Mittel ermöglichen.

Die CDU-Abgeordneten fragten, wie viele Einzahlungen aus Ausgleichsbeträgen im Jahr 2019 erwartet würden und wie viele Mittel aktuell zur Verfügung stünden, die noch nicht auf die einzelnen Maßnahmen übertragen worden seien.

Protokollerklärung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Wie viele Ausgleichsbeträge sind bei der Sonstigen Investition „Maßnahmen i.Z.m. Ausgleichsbeträgen“ im Aufgabenbereich 269 aktuell verfügbar?

Bei der sonstigen Investition „Maßnahmen i.Z.m. Ausgleichsbeträgen“ im Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen werden zum Stichtag 14. Juni 2019 Einzahlungen aus Ausgleichsbeträgen in Höhe von 2 780 711,31 Euro ausgewiesen.

Zudem ist in Höhe von 3 780 792,15 Euro ein Ermächtigungsübertrag aus dem Jahr 2018 beantragt.

Die CDU-Abgeordneten fragten, wo in der Anlage 2 die haushaltsrechtliche Regelung im Wortlaut zu finden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, die haushaltsrechtliche Regelung bezüglich der Ausgleichsbeträge sei ausschließlich im Text der Drucksache dargestellt.

Die CDU-Abgeordneten entgegneten, bei haushaltsrechtlichen Regelungen sei dies nicht üblich. Bei Nachbewilligungsdrucksachen seien sie stets in den Anlagen enthalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, damit eine haushaltsrechtliche Regelung von der Bürgerschaft beschlossen werden könne, müsse sie im Petitum ausgewiesen werden.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, der Senat müsse eine entsprechende Änderung der Drucksache beschließen.

Der Vorsitzende schlug eine Vertagung vor.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob von der Drucksache Maßnahmen betroffen seien, die in Kürze umgesetzt werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, für einen Teil der Maßnahmen wäre ein Verzug problematisch.

Die SPD-Abgeordneten schlugen vor, die Beratung im Haushaltsausschuss abzuschließen. Bis zur Beschlussfassung durch die Bürgerschaft nach der Sommerpause habe der Senat ausreichend Zeit, die Drucksache erneut zu berichtigen.

Die CDU-Abgeordneten erklärten sich mit dem Vorschlag einverstanden, sofern der Bürgerschaft die berichtigte Drucksache rechtzeitig vor der ersten Sitzung nach der Sommerpause vorliege.

Der Vorsitzende stellte das Einvernehmen zum Abschluss der Beratung im Haushaltsausschuss her. Sofern die Drucksache in berichtigter Fassung vorliege, könne die Bürgerschaft darüber abstimmen.

III. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich mit den Stimmen der Abgeordneten der Fraktionen von SPD, GRÜNEN und AfD gegen die Stimmen der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bei Enthaltung der Abgeordneten der Fraktionen von CDU und FDP, das Petitum aus der Drs. 21/17192 in der vom Senat am 11. Juni 2019 und am 18. Juni 2019 geänderten Fassung anzunehmen.

Thilo Kleibauer, Berichterstattung

Stellungnahme

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

und

des Verkehrsausschusses

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

21/17192: Haushaltsplan 2019/2020: Einzelplan 7.0, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung für die Haushaltsjahre 2019 und 2020 (Senatsantrag)

Vorsitz: **David Erkalp** (Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien),
Ole Thorben Buschhüter (Verkehrsausschuss)

Schriftführung: **Dr. Joachim Seeler** (Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien),
Martin Bill (Verkehrsausschuss)

I. Vorbemerkung

Die Drucksache 21/17192 war am 21. Mai 2019 im Vorwege gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft durch deren Präsidentin federführend an den Haushaltsausschuss und mitberatend an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien sowie an den Verkehrsausschuss überwiesen worden. Die beiden Ausschüsse berieten die Drucksache in gemeinsamer Sitzung am 28. Mai 2019.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen eingehend darauf hin, dass durch die Nachbewilligung keine zusätzlichen Mittel beantragt würden, sondern lediglich die Umschichtung einzelner Erlöse und Auszahlungsoptionen sowie die Veranschlagung von Ermächtigungen für neue Einzelinvestitionen vorgesehen seien. Zwischenzeitliche Erkenntnisgewinne hätten zur Vorlage dieser Nachbewilligung geführt, die insgesamt haushaltsneutral sei.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wandten ein, dass zwar keine zusätzlichen Mittel für den laufenden Haushalt beantragt würden, die Umschichtungen aber zusätzliche Mittel im Folgehaushalt 2021/22 erforderten. Die Kosten für die „Veloroute 11“ und die Straßenbaumaßnahmen im Zuge des Knotenumbaus Buxtehuder/Hannoversche Straße hätten sich nach aktualisierter Kostenschätzung auf 31,8 Mio.

Euro verdoppelt. Sie erkundigten sich, welche Maßnahmen dieser Kostenrahmen umfasse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, ursprünglich sei die „Veloroute 11“ im vollen Umfang geplant und in der vertieften Planung festgestellt worden, dass sich die ursprünglichen Kosten auf geschätzte 31,8 Mio. Euro erhöhen würden. Das Gesamtprojekt habe deshalb unterteilt werden müssen. Aufgrund der Dringlichkeit und des Zusammenhanges mit dem ZOB Harburg sei unter anderem der Knoten an der Hannoverschen Straße als Einzelmaßnahme vorgezogen worden. Die Planungen seien soweit fortgeschritten, dass der Bauauftrag erteilt werden könne, sobald das Geld durch die Bürgerschaft freigegeben sei. Im Bereich der übrigen „Veloroute 11“ seien die Planungen noch nicht derart fortgeschritten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten nach den aktuellen Planungen für den Baubeginn und die Fertigstellung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Bauzeit erstreckte sich vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft von Oktober 2019 bis Oktober 2020. Beim Umbau des Knotens Buxtehuder-/Hannoversche Straße befinde man sich sogar bereits in der Umsetzung.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bezogen sich auf den Baumonitoringbericht, wo in Bezug auf die „Veloroute 11“ auf Seite 35 zu lesen sei, dass unter anderem eine vollumfängliche Sanierung aller Fahrbahnbereiche notwendig sei. Sie fragten daher nach, ob die Sanierung tatsächlich *alle* Streckenabschnitte mit einschließe.

Die jetzige Veranschlagung für die „Veloroute 11“ beziehe sich auf den Kernbereich Harburg, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, und weitere Abschnitte befänden sich in der Planung.

Die FDP-Abgeordneten fassten zusammen, für den Umbau der Dratelnstraße würden zusätzlich 1,8 Mio. Euro, für die südliche Straßenanbindung des Containerterminal Altenwerder 3,6 Mio. Euro und für das Projekt Spadenlander Busch/Kreetsand sogar 34,2 Mio. Euro mehr veranschlagt. Sie erkundigten sich nach den Ursachen der Kostensteigerungen und wollten wissen, wie derartige Kostensteigerungen zukünftig vermieden würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, um eine richtliniengerechte Radverkehrsanlage herzustellen, sei ein vollständiger Umbau aller Fahrbahnbereiche und Nebenflächen inklusive des Neubaus der notwendigen Regenwasserreinigungsanlagen und Ersatz- beziehungsweise Neupflanzungen von zahlreichen Straßenbäumen notwendig. Der genaue Bauumfang ergebe sich grundsätzlich erst bei fortschreitender Planung. Hinzu komme die derzeitige Marktentwicklung, deren Kostensteigerungen in der Prognose schwer vorherzusehen gewesen seien. Die Baubranche sei bundesweit gut ausgelastet und neben privaten Aufträgen auch mit vielen Infrastrukturmaßnahmen beauftragt, wodurch die Preise stark ansteigen würden. Maßnahmen zur Kostendämpfung seien für die öffentliche Hand oft problematisch. Gemäß dem kostenstabilen Bauen werde die Planung zunächst durch den Kostenrahmen, die anschließende Kostenberechnung und infolge des Marktgeschehens stetig verfeinert. Bei öffentlichen Ausschreibungen bestünden nach dem Vergaberecht derweil kaum Möglichkeiten, erteilte Aufträge aufzuheben, wenn die Entwicklung der Preise im Einklang mit dem Markt stehe. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch eine Aufhebung stets mit Kosten verbunden sei. Sie führten aus, die Hamburg Port Authority (HPA) kompensiere Marktentwicklungen in Absprache mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) beispielsweise dadurch, dass kleinteiliger ausgeschrieben werde, um mehr Firmen anzusprechen und dadurch Angebote zu erhalten. Beim Rückbau der Rethe-Hubbrücke seien die Angebote allerdings so teuer gewesen, dass die HPA sich dazu entschieden habe, diesen in Eigenleistung vorzunehmen. Bezüglich des Projektes Kreetsand berichteten sie, das ausgebagerte Material habe entsorgt werden müssen, anstatt es im Hafen wieder einzusetzen. Im Sinne des Kreislaufmanagements gehe es in den nächsten Jahren darum, möglichst viele Böden wieder einzusetzen und diese Kosten folglich zu sparen.

Die FDP-Abgeordneten stellten fest, die Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreetsand“ werde im Rahmen der Fahrrinnenanpassung durchgeführt. Sie fragten, aus welchem Grund sie als Einzelinvestition geplant werde und warum die Kosten nicht zusammen mit denen der Fahrrinnenanpassung ausgewiesen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, den haushaltsrechtlichen Vorschriften zufolge müssten Maßnahmen, die bestimmte Kostengrenzen überschritten, einzeln ausgewiesen werden. Für Baumaßnahmen, die zum Anlagevermögen der Stadt beitrügen, liege die Grenze bei 6 Mio. Euro. Im Zuwendungsbereich, zu dem die genannte Maßnahme gehöre, liege die Grenze bei 2,5 Mio. Euro. Sobald die Maßnahme „Spadenlander Busch/Kreetsand“ fertiggestellt sei und aktiviert werde, beginne die Abschreibung. Bei umfangreichen Vorhaben mit verschiedenen Maßnahmen und Abschreibungszeiträumen sei es sachdienlich, die Maßnahmen als Einzelinvestitionen zu behandeln, weil die Darstellung in der Anlagenbuchhaltung besser sei. Im Fall dieser Maßnahme sei auch ein Monitoring geplant, das sich auf die konsumtiven Kosten auswirken werde.

Die FDP-Abgeordneten erklärten, sie hätten die Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter so verstanden, dass die Maßnahme die Kosten für die Fahrrinnenanpassung erhöhe und getrennt ausgewiesen werde.

Die FDP-Abgeordneten fragten, welcher Anteil der Planungskosten bei der Einzelinvestition „Neue Köhlbrandquerung“ im Zusammenhang stehe mit der Verzögerung der Entscheidung des Senats, ob die Querung als Brücke oder als Tunnel realisiert werden solle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, nachdem die Machbarkeitsstudie fertiggestellt sei, solle die Vorplanung aufgenommen werden. Ein Teil der Bereiche sei identisch, unabhängig davon, ob eine Brücke oder ein Tunnel gebaut werde. Die Planungsleistungen für diese Bereiche seien ausgeschrieben worden. Bis zum Jahresende könnten die Planungen auch ohne Entscheidung problemlos und ohne Verzögerung betrieben werden. Hamburg befinde sich sowohl auf politischer als auch auf technischer Ebene in einem intensiven Austausch mit dem Bund, der ebenfalls die Alternativen prüfe. Ohne finanzielle Unterstützung könne eine neue Querung nicht realisiert werden. Obwohl der Bund seinerzeit den Bau der Köhlbrandbrücke unterstützt habe, sei es nicht selbstverständlich, dass er auch den Bau der neuen Querung fördern werde. Entsprechende Gespräche seien auf einem guten Weg.

Die FDP-Abgeordneten fragten, wann die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit einer Entscheidung zwischen Tunnel und Brücke rechneten. Ihre Frage habe den Mehrkosten gegolten, die durch die parallelen Planungen entstünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, in der Anfangsphase von Planungen stünden stets Baugrunduntersuchungen und Vermessungsarbeiten. Die Machbarkeitsstudie befasse sich ohnehin mit mehreren Varianten. Bis zum Jahresende würden die Planungen für die Bereiche vorangetrieben, die unabhängig von der Entscheidung für Tunnel oder Brücke seien. Bis dahin entstünden keine Mehrkosten. Danach werde eine Entscheidung getroffen werden müssen. Möglicherweise werde es notwendig werden, parallel zu planen, um einen zeitlichen Verzug zu vermeiden. Denn das Verschieben von Baukosten werde aufgrund des Preisanstiegs teurer als eine Phase paralleler Planungen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter vermochten nicht zu sagen, wann die Entscheidung zwischen Brücke und Tunnel getroffen werde. Hamburg führe mit dem Bund intensive Gespräche über verschiedene Vorhaben.

Die FDP-Abgeordneten erkundigten sich, in welcher Höhe die Kosten aufgrund der Berücksichtigung der Umsatzsteuer stiegen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, bei Straßenbaumaßnahmen sei die Umsatzsteuer stets auszuweisen. Denn die Stadt sei nicht vorsteuerabzugsberechtigt, weil es keine betrieblichen Kosten seien. Zudem wiesen sie darauf hin, dass nicht jede Zuwendung umsatzsteuerfrei sei, sondern nur wenn der Zuwendungsempfänger für die jeweilige Maßnahme vorsteuerabzugsberechtigt sei. Entscheidend sei für die Steuerverwaltung, ob der Zuwendungszweck mit einer Leistungserwartung verbunden sei.

Die FDP-Abgeordneten wollten wissen, welcher Anteil der Zuwendungen künftig umsatzsteuerpflichtig sein werde und welcher Anteil nicht sowie welche Höhe die Zuwendungen hätten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, für alle Baumaßnahmen an Anlagen, die zum Anlagevermögen gehörten, sei die Umsatzsteuer auszuweisen. Ob bei Zuwendungen die Umsatzsteuer auszuweisen sei, sei vom jeweiligen Zuwendungsempfänger und dem jeweiligen Zuwendungsantrag abhängig. Darum könnten vorab keine Angaben gemacht werden.

Die CDU-Abgeordneten sprachen die von der Bürgerschaft bewilligten Mittel für die norddeutsche Zusammenarbeit in Sachen Marketing und Tourismus an, die nunmehr zum wiederholten Mal nicht voll ausgeschöpft worden seien. Dies sei auf den ersten Blick loblich, aber in Anbetracht einer OECD-Studie, die der Region bescheinige, sehr weit hinter dem, was in der Metropolregion Hamburg in dieser Hinsicht geleistet werden könnte, zurückzubleiben, baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Ausführungen dazu.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Mittel der Metropolregion über Zuwendungen mehrjährig ausgegeben würden. Diese Zuwendungen würden zudem nur so weit ausgezahlt, wie die Zuwendungsnehmer diese im Rahmen einer Zweimonatsfrist ausgeben würden. Viele der Projekte liefen längerfristig, meist über drei bis vier Jahre und es sei nicht immer gewährleistet, dass die Mittel stetig abfließen könnten. So entstehe zum Teil ein erheblicher Rückstau der zweckgebundenen Mittel, der aber in der Folge abfließen und ordnungsgemäß abgerechnet werde.

Weiter seien in den letzten Jahren für außerordentliche Maßnahmen, wie beispielsweise für die Elbphilharmonie, Mittel aus dem Bereich Marketing vorgesehen gewesen, die nicht immer im geplanten Haushaltsjahr hätten abgerufen werden können. Dies habe zum Teil zu periodenfremden Einträgen beziehungsweise zu Verschiebungen einzelner Maßnahmen geführt.

Bis zum Jahr 2023 werde außerdem die laufende Sanierung des Heiligengeistfeldes eine Rolle spielen. Hier bestehe die Besonderheit, dass die Arbeiten für diverse Veranstaltungen unterbrochen werden müssten, was dazu führe, dass Mittel für die Investitionen nicht immer wie geplant abfließen würden.

Die CDU-Abgeordneten appellierten an den Senat, ihre Aktivitäten die Metropolregion Hamburg – auch im Hinblick auf den bestehenden Wettbewerb mit anderen Regionen – zu steigern und dabei die vorhandenen Mittel ihrem Zweck entsprechend einzusetzen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten die Entwicklung der Metropolregion Hamburg als entscheidend, und folglich würden sie sich dieses Themas – wie angeregt – annehmen wollen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erkundigten sich, warum in der vorliegenden Drucksache in den Tabellen auf den Seiten 8 bis 11 die Baukosten jeweils mit der Angabe 0 Euro angegeben würden und lediglich die Planungskosten ausgewiesen seien.

Die angesprochenen Tabellen entsprächen den Vorgaben des „Kostenstabilen Bauens“, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Damit solle gewährleistet sein, dass Baumaßnahmen stets nach der gleichen Systematik abgebildet würden und die Informationen somit leichter abrufbar seien. Dementsprechend würden hier die Planungskosten abgebildet und die Gesamtbaukosten zu einem späteren Zeitpunkt mit einer weiteren Drucksache konkretisiert.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE thematisierten die Aktualisierung der Planwerte der Kennzahlen der Brücken „*B_268_02_008 bis B_269_02_010 Zustandsnoten Brücken*“ (siehe Punkt 2.2 auf Seite 17 sowie Seite 21). Sie bezeichneten es als nicht nachvollziehbar und gar befremdlich, dass die Kennzahlen bereits nach gut einem Jahr seit der Aufstellung des Haushaltsplans im Frühjahr 2018 bereits wieder korrigiert werden müssten. Besonders misslich sei dies, da die Kennzahlen bewusst so gewählt worden seien, um erbrachte Leistungen erkennbar und nachvollziehbar zu machen. Sie bezeichneten dieses Verfahren insgesamt so als nicht zufriedenstellend.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten dar, dass die Brückensanierung ein iterativer Prozess sei. In einem dreijährigen Zyklus würden alle Brücken untersucht, einige Bauwerke würden in diesem Zeitraum saniert. Daher werde es bei Abbildung der Übersicht des Zustandes aller Hamburger Brücken immer wieder zu Veränderungen kommen.

Da die Abweichungen zur Darstellung im Haushaltsplan 2019/2020 bereits jetzt deutlich geworden seien, hätten sie entschieden, diese bereits in der vorliegenden Drucksache und nicht erst im ersten Halbjahresbericht 2019 abzubilden, um den Abgeordneten die Informationen möglichst frühzeitig zukommen zu lassen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, stimmten die Ausschüsse die Drucksache jeweils einzeln ab.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien und der Verkehrsausschuss empfehlen jeweils dem federführenden Haushaltsausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-, CDU-, GRÜNEN- und der AfD-Abgeordneten gegen die Stimmen der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE und bei Enthaltung der FDP-Abgeordneten, der Bürgerschaft zu empfehlen, die Drucksache 21/17192 zu beschließen.

Dr. Joachim Seeler, Martin Bill, Berichterstattung