

Einzelplan 7

209

Einleitung

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten eingangs, in den beiden großen Bereichen Verkehr und Wirtschaft gebe es herausragend wichtige Aufgabenfelder, die sowohl für den Wirtschaftsstandort Hamburg als auch für den Lebensraum von großer Bedeutung seien. Zu den Schwerpunkten im Bereich Verkehr zählten die Straßensanierung und der ÖPNV sowie die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau der U4 stünden. Für die dynamische Entwicklung des Wirtschaftsstandortes spiele der Hamburger Hafen eine nicht unwesentliche Rolle. Weitere wesentliche Projekte der BWVI seien die Clusterinitiativen sowie die Innovationspolitik verbunden mit der Gründung von Technologieparks und Innovationscampi. Zur Konjunktur sei zu sagen, dass sich die konjunkturellen Daten in der Vergangenheit stets günstig entwickelt und in der Nähe von 3 Prozent gelegen hätten. Aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklungen gingen sie jedoch davon aus, dass die konjunkturelle Lage in Hamburg insgesamt angespannter werde, man sich aber in der Stärke des Wirtschaftsstandortes immer besser platzieren könne, als viele andere Bundesländer. Vor diesem Hintergrund sähen sie der Zukunft positiv entgegen.

210

**Vorwort
(weißes Papier, Seite 1)**

Vorab erklärte der Vorsitzende alle öffentlichen Unternehmen zum offenen Punkt.

Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erbaten zu Protokoll dargestellt zu bekommen, wie hoch die Steigerungen der zu erwartenden Fahrgastzahlen in den Jahren 2013 und 2014 seien und mit wie viel Mehreinnahmen gerechnet werde und wie diese berechnet würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, für das Jahr 2013 an der Prognose zu arbeiten, die sich aus 1 Prozent erwarteter Fahrgaststeigerung – dieses setzten sie mittelfristig für jedes Jahr an – und aus der Einnahmesteigerung, die sich aus der Tarifierhebung ergebe, zusammensetze. Dies ergäbe etwas mehr als 16 Mio. Euro für Hamburg im Jahre 2013, für das Jahr 2014 könnten die Zahlen nur extrapoliert werden. Sie würden dies aber in der Gesamtheit auch noch einmal zu Protokoll geben.¹²²

Hamburg Port Authority (HPA)

Der Vorsitzende wollte wissen, wie von der HPA kontrolliert werde, dass die Vorgaben hinsichtlich der Ausbaggerung von Schlick erfüllt und die Angaben, wie viel Schlick ausgebaggert worden sei, richtig seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, es gebe ein ausgefeiltes Peilsystem im Hamburger Hafen, das die Wassertiefen regelmäßig feststelle. Es werde vor und nach der Baggerung gemessen, wobei aufgrund gewisser Erfahrungen diese Messungen zuverlässig bestimmt werden könnten. Eine weitere Erfassung der Massen ergebe sich aus der Umlagerung oder Unterbringung an Land, woraus sich unterschiedliche Kubikmeterzahlen ergäben. Insofern gebe es die zuverlässigste Messung vor und nach der Baggerung.

Der Vorsitzende wandte ein, sich vorstellen zu können, dass bei der einen Messmethode die Strömungsverhältnisse Einfluss auf das Ergebnis hätten. Er wollte wissen, ob immer auf diese Art und Weise abgerechnet worden sei oder es in den letzten Jahren andere Messmethoden gegeben habe.

¹²² PE Nr. 1-7-1 siehe Band 2

Die Messmethoden seien zumindest nicht umgestellt worden, erwiderten die Senatsvertreterinnen und -vertreter.

Die Frage des Vorsitzenden, ob vor 17, 18 Jahren in derselben Form gemessen worden sei, bejahten die Senatsvertreterinnen und -vertreter.

Der Vorsitzende erbat sodann zu Protokoll, wie die Messmethoden genau aussähen, um sich ein Bild davon machen zu können, ob die Abrechnungsmethoden haushalterisch betrachtet gemäß der Landeshaushaltsordnung (LHO) funktionierten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten eine entsprechende Protokollerklärung zu.¹²³

Die Abgeordneten der GRÜNEN kamen in diesem Zusammenhang darauf zu sprechen, dass demnächst in der Nähe von Hahnöfersand wieder die Möglichkeit bestehen werde, dort Schlick zu verklappen. Die Möglichkeit in der Nordsee sei derzeit verstellt durch die nicht vorhandene vertragliche Einigung mit den Kollegen in Schleswig-Holstein. Sie interessiere, ob die Zielrichtung, den Unterlauf der Elbe hierfür zu nutzen, nicht eine wenig nachhaltige Lösung sei, weil die Sedimente von dort besonders stark zurücktransportiert würden, und es damit wirtschaftlich betrachtet auch keine besonders anzuempfehlende Lösung sei, zumal Baggergut einen erheblichen Wirtschaftsfaktor darstelle. Sie fragten zudem, ob Hamburg gezwungen sei unwirtschaftlich zu handeln, um den Zugang nach Altenwerder möglichst schnell freizubekommen oder diese Verknüpfung fachlich nicht geboten beziehungsweise nicht zutreffend sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, sie hofften dass der von ihnen ausgehandelte Vertrag über die 600.000 m³ Verklappungsgut bei der Tonne E3 vor dem Hintergrund der Einrichtung eines Küstenfonds in Schleswig-Holstein trotz der gegenwärtigen Lage zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein in den nächsten Wochen umgesetzt werden könne.

Hinsichtlich der Frage nach den Sedimenten hielten sie fest, das Sedimentmanagement solle in einer anderen Form geleitet werden – welches auch einen wesentlichen Teil des neuen Planfeststellungsverfahrens für die Unterelbe ausmache –, um Hamburg nicht mehr in eine solche Lage wie die heutige zu bringen. Im November, in der Winterzeit, dürfe wieder vor Neßsand verklappt werden. Wenn aufgrund des fehlenden Kabinettsbeschlusses mit Schleswig-Holstein keine Vereinbarung zustande komme, würden ab Januar bestimmte Teilmengen vor Neßsand verklappt.

Die Annahme der Abgeordneten der GRÜNEN, sich gezwungen zu sehen vor Neßsand zu verklappen, weil die Möglichkeit in der Nordsee derzeit nicht bestehe, bestätigten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Sie fügten hinzu, dass diese Verklappung anstatt 2 Euro/m³ vor Sankt Margarethen 6 Euro/m³ koste im Gegensatz zu den ganz teuren Maßnahme um circa 40 Euro. Diese Maßnahme bewege sich immer noch im unteren Bereich des Kostenaufwandes.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erbaten zu Protokoll, um wie viele Kubikmeter es sich handle, sodass die Preise und auch die Preisunterschiede in eine Gesamtsumme gebracht werden könnten. Es sei vorhin von einem Volumen von 600.000 m³ gesprochen worden und es wäre interessant zu wissen, was in der Planung in den nächsten Wochen bezogen auf Neßsand umgesetzt werde und um was für einen Kostenfaktor es sich dabei handle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten Entsprechendes inklusive Kostennoten und dazu, was auch in den Vorjahren zu welchen Kosten durchgeführt worden sei, ebenso wie zu den zukünftigen Zielen des Sedimentmanagements auf der Elbe zu Protokoll zu.¹²⁴

Die Abgeordneten der GRÜNEN baten sodann darum, die Differenz zu den ursprünglichen Zielen und Erwartungen der HPA darzustellen, welches die Senatsvertreterinnen und -vertreter zusagten.

¹²³ PE Nr. 1-7-2 siehe Band 2

¹²⁴ PE Nr. 1-7-3 siehe Band 2