

## **Bericht**

### **des Haushaltsausschusses**

über die Drucksache

**19/5679: Haushaltsplan 2009/2010 - Einzelplan 9 „Finanzbehörde“, Titel: 09.2.9590.682.10 „Zuschuss an die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zum Verlustausgleich“, hier: Verlustausgleich der HGV im Jahr 2010 (Senatsantrag)**

Vorsitz: **Roland Heintze**

Schriftführung: **Dr. Peter Tschentscher**

### **I. Vorbemerkung**

Die Drucksache wurde am 18. März 2010 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Vorwege durch den Präsidenten in den Haushaltsausschuss überwiesen. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 30. März 2010 abschließend mit der Drucksache.

### **II. Beratungsinhalt**

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten eingangs aus, dass, wie in der Drucksache dargelegt, aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise nach neun ertragreichen Jahren nun ab dem Jahr 2010 ein Verlustausgleich geleistet werden müsse. Die genauen Ursachen seien in der Drucksache aufgeführt.

Die SPD-Abgeordneten konstatierten, dass ein Kapitalfluss aus dem Haushalt in die HGV im Umfang von 100 Millionen Euro notwendig sei. In einer Drucksache aus dem Monat November 2009 sei bereits festgestellt worden, dass dies auch in den kommenden Jahren unumgänglich sein werde. Sie nahmen Bezug auf die Verlustübernahme zur Hochbahn und merkten an, dem Zahlenwerk sei zu entnehmen, dass im Jahr 2008 ein Ergebnis von 59 Millionen Euro und im Jahr 2009 ein Ergebnis von 58,5 Millionen Euro zu verzeichnen gewesen sei. Im Plan 2010 sei eine Steigerung auf 65,5 Millionen Euro vorgesehen, die in der Drucksache mit Leistungsausweitungen der HOCHBAHN begründet werde. Die SPD-Abgeordneten fragten, worin diese Leistungsausweitungen bestünden.

Der Geschäftsführer der HGV erläuterte, dass die Hamburger Hochbahn eine sehr erfolgreiche Fahrgastpolitik betreibe, was sich in steigenden Fahrgastzahlen niederschlage. Dies mache eine weitere Verdichtung der Linientakte sowie die Einrichtung neuer Buslinien notwendig. Zudem müssten Vorlaufkosten für die U 4 berücksichtigt werden – hier seien erste Beträge für die Bestellung zusätzlicher U-Bahn-Fahrzeuge fällig geworden. Dies seien im Wesentlichen die Faktoren, die zu einem Anstieg des Verlustes bei der Hamburger Hochbahn führten.

Die SPD-Abgeordneten merkten an, dass die erwähnten Steigerungen der Fahrgastzahlen bereits im Jahr 2009 stattgefunden hätten. Dennoch sei die Verlustübernahme

von 2008 in das Jahr 2009 nicht angestiegen, weshalb der unvermittelte Anstieg in der beschriebenen Höhe nicht nachvollziehbar sei. Sie fragten, wie die Prognose der HOCHBAHN für das Jahr 2009 ausgesehen habe.

Der Geschäftsführer der HGV bedauerte, die Prognosen für die einzelnen Jahre nicht präsent zu haben und sagte die genauen Zahlen zu Protokoll zu.

Folgendes erklärte die Finanzbehörde am 21. April 2010 zu Protokoll:

„Die ursprüngliche Ergebnisplanung (Mittelfristige Finanzplanung der HOCHBAHN 10/2007) sah für das Geschäftsjahr 2009 einen Verlust von 68.200 Tsd. Euro vor (vgl. Haushaltsplan 2009/2010 Erläuterungen zum Titel 9590.682.10). In einer aktualisierten Planung für das Geschäftsjahr 2009 wurde von einem Verlust von 59.600 Tsd. Euro ausgegangen. Dieser wird voraussichtlich noch um 1.200 Tsd. Euro unterschritten werden können. Wesentliche Ursachen für die Ergebnisverbesserung sind ein deutlicher Anstieg der Erlöse aus dem HVV-Pool nach einer HVV-Tariferhöhung von 3,3 % zum 01.01.2009 und ein deutlich erhöhter Nachfragezuwachs. Der sich noch Ende 2008 abzeichnende erhebliche Anstieg bei den Energiekosten (Strom, Diesel) stellte sich nicht ein, so dass schließlich das Ergebnis 2008 noch unterschritten werden wird.

Mit dem Planverlust 2010 von 65.500 Tsd. Euro wird ein um rd. 7.000 Tsd. Euro höheres Defizit ausgewiesen. Der Anstieg ist – trotz einer HVV-Tariferhöhung zum 01.01.2010 um 1,8 % – wesentlich bedingt durch höhere Abschreibungen und Zinsen. Weiterhin wirken sich höher geplante Energiekosten sowie ein höherer Aufwand für zusätzliche Betriebsleistungen, die durch zusätzliche Verkehrseinnahmen nicht vollkommen kompensiert werden können, defiziterhöhend aus.“

Der Geschäftsführer der HGV erläuterte, dass ein Anstieg der Fahrgastzahlen im Umfang von 2 Prozent pro Jahr erwartet werde, was auch für die Zukunft entsprechend eingeplant worden sei. Aus der Abrechnung mit dem Hamburger Verkehrsverbund ergebe sich zunächst eine Schätzung, die in die Prognosen der Jahresergebnisse einfließe. Der Hamburger Verkehrsverbund sei erst mit einer zeitlichen Verzögerung von ein bis zwei Jahren in der Lage, die tatsächliche Einnahmeaufteilung für ein Geschäftsjahr vorzulegen. In der Vergangenheit habe sich gezeigt, dass die Schätzungen in aller Regel zu niedrig ausfielen und daher Abschlusszahlungen in die Jahresergebnisse 2008 und 2009 eingeflossen seien. Für das Jahr 2010 werde aufgrund einer vorsichtigen Planung nicht mehr mit Abschlusszahlungen gerechnet, was ebenfalls einen Grund für den Prognosesprung darstelle.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nahmen Bezug auf Seite 2, Punkt 3 der Drucksache, wo darauf hingewiesen werde, dass zeitweilig positive Bilanzergebnisse aufgrund von Abschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte und damit verbundene Steuerrechnungen zu verzeichnen gewesen seien.

Der Geschäftsführer der HGV führte aus, dass sich aus den Abschreibungen auf Finanzanlagen beispielsweise bei der HSH Nordbank negative Auswirkungen auf die Jahresergebnisse der HGV ergeben hätten. Im Jahresergebnis seien diese durch entsprechende Rücklagenentnahmen aufgefangen worden, sodass sie nicht auf das Bilanzergebnis durchgeschlagen seien. Im vergangenen Jahrzehnt seien durch eine Reihe von Veräußerungen Gewinne erzielt worden; so habe beispielsweise der Verkauf der Beiersdorf-Beteiligungen einen Gewinn von 75 Millionen Euro und die kurzfristige, wenige Monate andauernde Beteiligung an der Norddeutschen Affinerie AG einen Gewinn von 5 Millionen Euro erbracht. Dies habe es der HGV über die Jahre hinweg ermöglicht, positive Bilanzergebnisse zu erzielen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte zu erfahren, in welchem Umfang in den letzten zwei bis drei Jahren Berichtigungen der Buchwerte und Abschreibungen bei der HSH Nordbank vorgenommen worden seien.

In den Geschäftsjahren 2007 und 2008 seien Abschreibungen im Gesamtvolumen von 1 Milliarde Euro auf die Beteiligungen an der HSH Nordbank hinsichtlich der Aktien und der Wandelschuldverschreibungen, die die HGV gezeichnet habe, vorgenommen worden, teilte der Geschäftsführer der HGV mit. Außerdem hätten Abschreibungen

auf eine mittelbare Beteiligung an EADS – eine Gesellschaft namens Daedalus –, vorgenommen werden müssen. Bei Daedalus handele es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen, das zustande gekommen sei, nachdem DaimlerChrysler beschlossen habe, eine 7,5-prozentige Beteiligung an EADS zu veräußern. In der Folge habe eine konzertierte Aktion von Bund, Ländern und vielen privaten Banken den Erwerb dieser Beteiligung ermöglicht, der zu einem bestimmten Aktienkurs erfolgt sei. Dieser Kurs sei in der Folgezeit gesunken, was für die HGV zweimal in Folge Abschreibungen in einem Gesamtumfang von 66 Millionen Euro nach sich gezogen habe.

Die SPD-Abgeordneten fragten zu den liquiden Mitteln aus dem Teilbörsengang der HHLA, in welchem Umfang diese an die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) respektive an die Hamburg Port Authority weitergeleitet worden seien.

Der Geschäftsführer der HGV erläuterte, dass zum einen die Veräußerungsgewinne aus dem Börsengang der HHLA im Umfang von 1 Milliarde Euro, zum anderen die Veräußerungsgewinne aus dem Verkauf einer mittelbaren Beteiligung an Airbus in der Größenordnung von 400 Millionen Euro an die FHH weitergeleitet würden. Die Hälfte dieser 1,4 Milliarden Euro sei bereits an die FHH übermittelt worden, die noch ausstehenden 700 Millionen Euro würden bis zum Jahr 2013 in mehreren Tranchen an die Stadt überführt, indem die HGV der Stadt weitere SAGA-Aktien abkaufe und somit das Geld steuerneutral an die FHH transportiere.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, in welchem Umfang in diesen Berechnungen die HHLA-Milliarde zugeordnet werden könne.

Der Geschäftsführer der HGV führte aus, dass die Hälfte der genannten 1,4 Milliarden Euro an die FHH weitergeleitet worden sei, was im Wesentlichen der Bedarfslage der Hamburg Port Authority (HPA) entspreche. Ein Teil des Geldes gelange in den Haushalt, ein Teil gehe an die Hamburg Port Authority. Die Bedarfe der Hamburg Port Authority würden regelmäßig abgefragt – wenn diese Abfrage erkennen lassen sollte, dass die Gelder für den Hafen früher als vorgesehen benötigt würden, werde die HGV die Gelder entsprechend schneller weiterleiten. Es werde jedoch allseits als sinnvoll angesehen, die HGV so lange mit dem Geld arbeiten zu lassen, wie es nicht für weitere Infrastrukturmaßnahmen oder andere Maßnahmen im Hamburger Hafen benötigt werde.

Die SPD-Abgeordneten gaben sich mit dieser Auskunft nicht zufrieden und betonten, dass die HHLA-Milliarde bei der HGV liege, aber eigentlich zur HPA gerechnet werden müsse. Diese Milliarde werde explizit nicht über den Haushalt zur HPA überführt, sondern es sei vorgesehen, dass diese direkt an die HPA geleitet werden solle. Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, wie viel von dieser HHLA-Milliarde in welchen Tranchen an die HPA überwiesen worden sei. Dies sei auch deshalb von Interesse, weil in dem vorliegenden Erfolgsplan 2010 die Position Zinsaufwendungen aufgelistet sei. Je höher der Anteil der an die HPA überwiesenen HHLA-Mittel ausfalle, desto höher seien auch die Zinsaufwendungen für die HGV und der Verlustausgleich für die Stadt. Sie interessierte, wie viel von der HHLA-Milliarde bereits an die HPA überwiesen worden sei, in welchen Schritten, nach Jahren aufgelistet, dies erfolgt sei und wie die weitere Übertragung der HHLA-Milliarde auf die HPA abgewickelt werde. Dies sei insbesondere deshalb von Bedeutung, weil bislang kein Wirtschaftsplan der HPA vorgelegt worden sei. Wenn ab sofort ein Verlustausgleich aus dem Haushalt an die HGV erfolgen müsse, seien diese Zahlen für eine korrekte Beurteilung unabdingbar.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten die konkreten Zahlen zu Protokoll zu.

Folgendes erklärte die Finanzbehörde am 21. April 2010 zu Protokoll:

„Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement (HGVM) hat in 2007 Mobilisierungserlöse aus dem Teilbörsengang der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) und dem Verkauf der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG-Anteile (DCLRH-Anteile) in Höhe von 1.423 Mio. Euro vereinnahmt. Nach Abzug der notwendigen Kapitaleinlage bei der Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG, der aus dem Haushalt geflossenen Mittel für die Westerweiterung Eurogate und den Hochwasserschutz sowie der Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg an die Hamburg Port Authority (HPA) (Titel 7350.891.61 „Kostenerstattung für Investi-

tionen im Hafen“) verbleibt ein Abtretungsvolumen von 1.061 Mio. Euro („HHLA-Milliarde“) zur Hafenfinanzierung ab dem Jahr 2009, welches bedarfsgerecht an die HPA weitergeleitet wird (vgl. Bü-Drs. 19/1518).

Die noch nicht benötigten Mittel verwendet die HGV im Rahmen des Cash-Pooling zur Finanzierung ihres Portfolios, unter anderem für die mittelbare Beteiligung an Hapag-Lloyd oder andere Zwischenfinanzierungen. Auf diese Weise wird temporär eine höhere Fremdfinanzierung vermieden und der Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg entlastet.

Ausgehend von dem Abtretungsvolumen in Höhe von 1.061 Mio. Euro wurden bislang folgende Zahlungen an HPA geleistet:

2008: Keine. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2009: 176 Mio. Euro (1. Rate für 2009)

2010: 51 Mio. Euro (2. Rate für 2009)

Folgende Zahlungen sind geplant:

2010: 170 Mio. Euro

2011: 290 Mio. Euro

2012: 257 Mio. Euro

2013: 117 Mio. Euro“

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die Mittel aus dem Verkauf der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (DCLRH)-Anteile seien in Zusammenhang mit der Kapitalzuführung zur Projektierungsgesellschaft Finkenwerder zu sehen. Was dafür nicht verwendet werde, gehe an die HPA. Auch die Erlöse aus dem Börsengang der HHLA seien für die HPA vorgesehen. 250 Millionen Euro aus der HHLA-Milliarde seien im vergangenen Jahr geflossen. In diesem Jahr sei von einer ähnlichen Größenordnung auszugehen – die HHLA-Milliarde werde somit nach gegenwärtigem Kenntnisstand im Jahr 2013 ausgeschöpft sein.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten wissen, mit welchem Aktienwert die HSH Nordbank in die Bilanz eingestellt sei.

Der Geschäftsführer der HGV berichtete über den Stand Ende 2008 – zu diesem Zeitpunkt seien die HSH-Aktien mit einem Wert von 19 Euro bilanziert worden. Der Abschluss des Jahres 2009 liege noch nicht vor, die Prüfung werde jedoch in den nächsten Wochen stattfinden, weshalb einer Bewertung zum Bilanzstichtag Ende 2009 nicht vorgegriffen werden könne.

Die SPD-Abgeordneten fragten in Zusammenhang mit der HHLA-Milliarde nach der Höhe des Teils, der direkt in den Haushalt fließe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass ein kleiner Rest aus dem DCLRH-Verkauf unmittelbar in den Haushalt geflossen sei. Das Geld fließe aus der HGV direkt an die HPA und werde von dort nach Bedarf sukzessive abgerufen.

Die SPD-Abgeordneten nahmen nochmals Bezug auf die Zinsaufwendungen und betonten, dass aus ihrer Sicht alle Gelder, die an die HPA fließen, zu höheren Zinsaufwendungen bei der HGV führten, die wiederum durch den Haushalt auszugleichen seien. Daher sei erstaunlich, dass Zinsaufwendungen in den aufgelisteten Jahren unverändert geblieben und im Vergleich der Jahre 2008 und 2009 sogar gesunken seien. Sie baten um Erläuterung, weshalb, obwohl Jahr für Jahr Gelder an die HPA fließen, kein sukzessiver Anstieg der Zinsaufwendungen vorgesehen sei. Sie gingen dann auf die HOCHBAHN ein und fragten, wie hoch die Bundesmittel für Schülerverkehre zu beziffern seien und wo diese eingeplant würden.

Zu den Zinsaufwendungen erläuterte der Geschäftsführer der HGV, dass im Jahr 2009 eine erhebliche Umschuldung vorgenommen worden sei. Eine große Zahl von Darlehen und Schuldscheinverschreibungen, die eine zehnjährige Laufzeit gehabt hät-

ten, seien fällig geworden. Aufgrund dieser Umschuldung habe sich ein erheblicher Zinsminderbedarf ergeben. Im Jahr 2009 seien Neuaufnahmen in Höhe von 1,4 Milliarden Euro am Kapitalmarkt getätigt worden – der Durchschnittszins hierfür betrage 4,3 Prozent, was deutlich unter den Konditionen der Kredite liege, die im vergangenen Jahr ausgelaufen seien. Dies habe einen Einspareffekt nach sich gezogen und dazu geführt, dass trotz des Engagements der HGV für Hapag-Lloyd – die Kommanditeinlage von knapp einer halben Milliarde Euro sei aufzubringen gewesen – und trotz des Kaufs weiterer SAGA-Aktien einschließlich Bürgschaftsgebühr 100 Millionen Euro Zinsaufwendungen zu berücksichtigen seien. Eingeplant sei im Jahr 2010 eine weitere Übergabe von Mitteln für die HPA in der Größenordnung von über 300 Millionen Euro.

Die Höhe und den Verbleib der Bundeszuschüsse für die Schülerbeförderung sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu Protokoll zu und erklärten am 7. April 2010 Folgendes:

„Die Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz für Belastungen aus dem Ausbildungsverkehr werden aus dem Titel 6300.682.03 geleistet. Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz werden dafür nicht eingesetzt. Die Hochbahn hat im Jahr 2009 rd. 33,3 Mio. Euro, die VHH rd. 3,2 Mio. Euro Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr erhalten.“

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten, wie die Übermittlung der Gelder an die HPA *nach Bedarf* ausgestaltet sei.

Der Geschäftsführer der HGV beschrieb das Prozedere folgendermaßen: Zunächst setze sich die HGV mit der Finanzbehörde ins Benehmen, die unmittelbar die Bedarfe der HPA abkläre. Dies basiere auf einer mittelfristigen Planung, die ständig fortgeschrieben und aktualisiert werde. Für die Liquiditäts- und Finanzplanung der HGV sei die Kenntnis der Bedarfslage der HPA unabdingbar. Die konkrete Bedarfslage der HPA liege den Planungen der HGV zugrunde.

Die Rechnungshofkritik daran, dass aus der HHLA-Milliarde nicht nur Investitionen finanziert würden, sondern auch gewöhnliche Haushaltsbelange, richte sich dieser Aussage zufolge nicht an die HGV, sondern an die Finanzbehörde, konstatierten die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE.

Der Geschäftsführer der HGV stellte klar, dass die Aufgabe der HGV nicht darin bestehe, die Überprüfung der Verwendung der Gelder vorzunehmen. Die HHLA-Milliarde stehe der Stadt, konkret der HPA, zu – die HGV liefere das Geld so ab, wie es benötigt werde.

Im Erfolgsplan würden Veräußerungsgewinne im Umfang von 16 Millionen Euro ausgewiesen, merkten die SPD-Abgeordneten an. Sie fragten, ob hiermit nur die Veräußerung von Anteilen der GWG gemeint sei oder ob sich in dieser Summe noch weitere Veräußerungsgewinne verbürgen.

Der Geschäftsführer der HGV bestätigte, dass die Veräußerungsgewinne tatsächlich nur aus dem Verkauf einer weiteren Tranche der GWG an die SAGA resultierten.

Zu den Bürgschaftsgebühren, die von 1,3 Millionen auf 6 Millionen Euro im Jahr 2009 und auf 17 Millionen im Jahr 2010 gestiegen seien, interessierte die SPD-Abgeordneten, ob dies die Gebühren seien, die für die Bürgschaft für Hapag-Lloyd anfielen.

Der Geschäftsführer der HGV erklärte, dass die Bürgschaftsgebühren nicht mit Hapag-Lloyd in Verbindung zu bringen seien. Die HGV erhalte kommunalkreditähnliche Konditionen dadurch, dass die Stadt Hamburg als Bürge fungiere. Dafür zahle die HGV vereinbarungsgemäß eine Bürgschaftsprovision in Höhe von 1 Prozent auf das jeweilige Kreditvolumen. Die im vergangenen Jahr umgeschuldeten 1,4 Milliarden Euro seien fast vollständig von der FHH verbürgte Kredite gewesen. Daher sei das für das Jahr 2010 veranschlagte Bürgschaftsvolumen erheblich gestiegen. Die Beträge würden im Hamburger Haushalt vereinnahmt. An der Bürgschaft zugunsten von Hapag-Lloyd sei die HGV gar nicht beteiligt; diese sei von der Stadt Hamburg gemeinsam mit dem Bund übernommen worden. Auch dafür sei wiederum eine Provision fällig, die direkt an die Stadt Hamburg und den Bund fließe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass ein Einnahmetitel für die Bürgerschaftsgebühren existiere. Die Gelder würden in eine Bürgschaftsrückstellung überführt; falls eine Bürgschaft ausfalle, werde die Bürgschaft in vollem Umfang aus dem genannten Titel finanziert.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nahmen Bezug auf die Geschäftsentwicklung der HHLA. Sie zeigten sich erstaunt über die Entwicklung des Ergebnisses von 41 Millionen Euro im Jahr 2008 über 48 Millionen Euro im Jahr 2009 hin zu 15 Millionen Euro im Jahr 2010. Die Krise habe den Hafen im Jahr 2009 stark getroffen, sodass es verwundere, dass ausgerechnet in diesem Jahr 48 Millionen Euro erzielt worden seien. Auch die Planung für das Jahr 2010 sei erstaunlich.

Der Geschäftsführer der HGV erläuterte, dass es sich bei diesen Beträgen um Summen handele, die sich um ein Jahr verzögert im Wege der Ausschüttung der Dividendenzahlungen an die jeweiligen Aktionäre niederschlugen. Die 48 Millionen Euro im Jahr 2009 seien eine Ausschüttung für das Geschäftsjahr 2008 der HHLA, das noch sehr erfolgreich verlaufen sei, was zu einer relativ hohen Ausschüttung geführt habe. Die Schätzung für 2010 basiere auf dem mutmaßlichen Ergebnis im Geschäftsjahr 2009, was zum Zeitpunkt der Aufstellung der vorliegenden Planungen noch nicht bekannt gewesen sei. Die Ausschüttung werde keinesfalls die Dimensionen der beiden Vorjahre erreichen, zeigte sich der Geschäftsführer der HGV überzeugt.

Die SPD-Abgeordneten merkten an, die HHLA-Milliarde werde sicherlich verzinst. Sie interessierte, wie hoch der Zinssatz sei und ob die Zinsen der HHLA/HPA oder dem Haushalt zugeschlagen werde.

Der Geschäftsführer der HGV stellte klar, dass die HHLA-Milliarde nicht bei der HGV liege, sondern dass mit diesem Geld gearbeitet werde. Zum Teil sei das Geld bereits an die HPA weitergeleitet worden, mit dem anderen Teil würden Zwischenfinanzierungen vorgenommen, zum Beispiel die mittelbare Beteiligung an Hapag-Lloyd oder andere Zwischenfinanzierungen, die sich aus dem Zwischenbetrieb der HGV ergäben. Daher sei nicht davon auszugehen, dass Zinserträge zu verzeichnen seien. Dies sei nur zu Beginn der Fall gewesen. Als die HGV das Geld ursprünglich bekommen habe, habe sie es teilweise mit einer sehr guten Verzinsung anlegen können. Dies sei nun nicht mehr der Fall, weil es sich bei den verbleibenden Summen um einen Cash-Bestand handele, mit dem die HGV arbeite. Wenn in den nächsten Jahren weitere Beträge an die Stadt weitergeleitet würden und die Zwischenfinanzierungen, die mit eigenen Mitteln vorgenommen worden seien, durch eine Fremdfinanzierung abgelöst werden müssten, entstünden im Gegenteil zusätzliche Zinsaufwendungen.

Die SPD-Abgeordneten adressierten an die Senatsvertreterinnen und -vertreter die Frage, ob es richtig sei, dass die HHLA-Milliarde dem Hafen gar nicht komplett zur Verfügung stehe, weil die Gelder, die noch bei der HGV lägen, keine Zinsen für die HPA erbrächten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf die Drs. 19/1518 „Hafen finanziert Hafen“ Haushaltsplan-Entwurf 2009/2010, Ergänzung des Haushaltsbeschlusses, in der die Details genau erläutert seien. Die Milliarde werde im Hafen verbaut und zwar in der Reihenfolge, in der Investitionen getätigt würden. In dieser Reihenfolge flössen die Gelder von der HGV zur HPA. Der Geschäftsführer der HGV ergänzte, dass es aus Sicht der Stadt wirtschaftlicher sei, wenn die HGV mit dem Geld arbeiten könne und somit eine Fremdfinanzierung temporär vermeide. Dadurch entstehe ein ungleich größerer Betrag als durch einen Zinsertrag auf eine externe Anlage. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit Verfassungsrang habe, wogegen nicht verstoßen werden solle.

Die SPD-Abgeordneten bemängelten, dass nicht transparent sei, was die HPA plane und wie lange das Geld bei der HGV verbleibe. Dem Parlament fehlten Informationen darüber, was mit der HHLA-Milliarde vorgesehen sei.

Die SPD-Abgeordneten gingen dann zu den Hamburger Wasserwerken (HWW) über, bei denen eine Gewinnabführung für das Jahr 2008 in Höhe von 52,8 Millionen Euro vermerkt sei. Der Senat habe zwischenzeitlich die Wassergebühren erhöht, dennoch seien die Gewinne für die Jahre 2009 und 2010 reduziert. Sie fragten, wo die Ursa-

chen für den Rückgang der Gewinnabführung trotz Anhebung der Wassergebühren lägen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf Seite 4 des Protokolls 19/6 des Unterausschusses Vermögen und Öffentliche Unternehmen vom 16.12.2009. In der genannten Sitzung sei die Fragestellung bereits thematisiert worden.

Der Geschäftsführer der HGV führte aus, dass es im Jahr 2008 einen Sondereffekt aus dem Verkauf eines Niesbrauchrechtes gegeben habe. Die HWW hätten einen Einmalbetrag in nennenswerter Größenordnung erzielt, der das Ergebnis des Jahres 2008 außerordentlich positiv beeinflusst habe. Der Norm entspreche jedoch ein durchschnittlicher Gewinn in Höhe von 40 Millionen Euro.

Die GAL-Abgeordneten merkten zu der Milliarde, die im Hafen verbaut werden solle, an, dass dieser Überlegung Prognosen zugrunde lägen, nach denen bis zum Jahr 2015 20 Millionen TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen würden. Im letzten Jahr sei die Entwicklung jedoch auf den Stand des Jahres 2006 zurückgefallen und die Hafenterminal-Betreiber hätten in Hamburg und Bremen darüber diskutiert, ob bestehende Terminals nicht vorübergehend stillgelegt werden sollten, um Verluste zu minimieren. Dass angesichts dieser Situation nicht von Böswilligkeit des Senats ausgegangen werden dürfe, wenn dieser der Opposition nicht mitteile, wie die zukünftige Entwicklung im Hafen ausgestaltet sein werde und wann die Gelder zum Ausbau weiterer Kapazitäten benötigt würden, liege auf der Hand.

Die SPD-Abgeordneten erwiderten, dass bei dem HHLA-Verkauf anders argumentiert und verkündet worden sei, die HHLA-Milliarde komme dem Hafen unmittelbar zugute. Sie sei vorgesehen für die Finanzierung einer Lücke, die bis dahin in der Finanzplanung bestanden habe. In der Folge sei die Reihenfolge umgedreht worden und nun flössen die Zinserträge in den Haushalt und nicht in den Hafen. Für den Haushalt sei dies durchaus positiv, es sei jedoch zu konstatieren, dass das Geld nicht dem Hafen zugutekomme. Die SPD-Abgeordneten legten den Regierungsfractionen vor diesem Hintergrund nahe, sich für die Vorlage eines Wirtschaftsplans der HPA einzusetzen. Nach wie vor bestehe eine Lücke in der Hafenfinanzierung, ausgelöst durch die Voziehung der HHLA-Milliarde. In der mittelfristigen Finanzplanung würden die Haushaltsmittel durch die HHLA-Milliarde ersetzt. Dies werde am Haushalt vorbei organisiert, was auch in Zukunft einen offenen Finanzierungsbedarf im Hafen nach sich ziehen werde.

Die GAL-Abgeordneten entgegneten, die Opposition habe interpretiert, dass die Zusage, die HHLA-Milliarde fließe in den Hafen, auch für die Zinsen gelte. Dies sei von politischer Seite jedoch zu keiner Zeit so intendiert gewesen. Ein solches Vorgehen sei ein Verlustgeschäft für die Stadt, betonten die GAL-Abgeordneten. Die Zusage, dass, sobald der Hafen Gelder für Investitionen benötige, diese bereitgestellt würden, habe jedoch Bestand.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, dass gerade zum jetzigen Zeitpunkt in die Infrastruktur des Hafens investiert werden müsse, damit der Hafen nach dem Abflauen der Krise für die Zukunft gewappnet sei. Bereits jetzt seien Verluste an Rotterdam zu verzeichnen, weil dort der Umschlag der Container erheblich besser organisiert sei als in Hamburg.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE neigten dazu, die Aussagen der GAL-Abgeordneten positiv zu bewerten und daraus abzulesen, dass es dringend erforderlich sei, eine Konzeption der HPA vorgelegt zu bekommen. Sie kritisierten, dass das Konzept „Hafen finanziert Hafen“ von Anbeginn an nicht funktioniert habe. Der Rechnungshof habe darauf hingewiesen, dass es faktisch nicht möglich sei, aus den Erlösen den Betrieb zu finanzieren. Sie hielten es für außerordentlich wichtig, eine Drucksache zu erhalten, aus der klar erkennbar sei, wie der Ausbau und die weitere Gestaltung vonstatten gehen vonstattengehen solle.

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass beschlossen worden sei, den Erlös aus dem Börsengang der HHLA zur Finanzierung von Hafeninvestitionen aufzuwenden. Es sei von Anfang an vorgesehen gewesen, dass die Mittel bis zu ihrem Abruf von der HGV zu verwalten seien. Zu keinem Zeitpunkt sei eine Regelung im Gespräch gewesen, nach der die Zinserträge der HPA zur Verfügung zu stellen seien. Die Drs.

19/1518 biete keinerlei Anknüpfungspunkt für eine solche Auslegung. Die CDU-Abgeordneten teilten mit, dass im Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen umfänglich auf der Grundlage vorgelegter Wirtschaftspläne und einer dezierten Darlegung der Investitionsvorhaben über die HPA beraten worden sei. Sie unterbreiteten den Vorschlag, die HPA – gegebenenfalls auf der Grundlage eines aktuellen Sachstandsberichtes – erneut im Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen zu behandeln, sofern die Opposition dieses wünsche. Sie betonten, der Hinweis darauf, dass im Hafen nicht investiert werde, sei schlichtweg falsch. Es habe einige Verzögerungen gegeben, die aber nicht darauf zurückzuführen seien, dass der Senat nicht investieren wolle. Vielmehr seien die Verzögerungen darauf zurückzuführen, dass die Mittel nicht in der ursprünglich vorgesehenen Geschwindigkeit verbaut werden könnten. Allein in diesem Jahr würden im Hafen 350 Millionen Euro investiert. Die CDU-Abgeordneten unterstrichen, dass das Budgetrecht des Parlaments in Hinblick auf die HPA in keiner Weise unterlaufen worden sei.

Die SPD-Abgeordneten nahmen das Angebot, die HPA im Unterausschuss zu beraten, gerne an. Letztlich müsse der Wirtschaftsplan eines solch wichtigen Unternehmens wie der HPA aber in die Haushaltsberatungen einfließen. In den vergangenen Haushaltsberatungen habe der Wirtschaftsplan nicht vorgelegen. Sie betonten, dass am Haushalt vorbei 1 Milliarde Euro in die HPA verschoben werde, wozu in den Haushaltsberatungen kein Anknüpfungspunkt für detaillierte Beratungen angeboten werde. Sie wiesen auf eine seitens des CDU-Senats vorgelegte Drucksache hin, in der der Öffentlichkeit versprochen worden sei, dass die HHLA-Milliarde komplett für die Deckung der nicht finanzierten Ausbaubedarfe im Hafen verwendet werde. Hier sei ausdrücklich erwähnt worden, dass dies Maßnahmen betreffe, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten seien. Nach der Wahl habe der Senat sich jedoch offensichtlich dazu entschieden, die HHLA-Milliarde umzuverteilen. Nach wie vor sei völlig unklar, wie die Hafeninvestitionen aus dem Haushalt zu finanzieren seien. Festzuhalten sei allerdings, dass der Öffentlichkeit gegenüber Versprechen gegeben und gebrochen worden seien. Das Modell „Hafen finanziert Hafen“ bedürfe einer kritischen Betrachtung. Hier werde deutlich, dass nun wider anfängliche Überlegungen auch noch die Betriebsausgaben einbezogen würden. Auf der ganzen Welt existiere ihrer Kenntnis nach kein Hafen, bei dem der Grundsatz „Hafen finanziert Hafen“ funktioniere. Bei Betrachtung der aus dem Hafen resultierenden Steuereinnahmen sei ein solches Modell besonders zu hinterfragen und müsse eigentlich in „Hafen finanziert Hamburg“ umbenannt werden.

Die GAL-Abgeordneten schlossen sich der Einschätzung der SPD-Abgeordneten an, dass die Vorlage des Wirtschaftsplans der HPA zu den nächsten Haushaltsberatungen sinnvoll sei.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft mit den Stimmen der CDU- und GAL-Abgeordneten gegen die Stimmen der SPD-Abgeordneten und der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, das Petitum aus der Drs. 19/5679 anzunehmen.*

Dr. Peter Tschentscher, Berichterstatter