

## PROTOKOLL

11. Sitzung des Betriebsausschusses Städtische Häfen am Montag, 27. Mai 2019,  
Hafenhaus, Konferenzraum, Hansastr. 38, 30419 Hannover

Beginn 11.00 Uhr  
Ende 12.00 Uhr

---

### Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Emmelmann	(CDU)
Ratsfrau Keller	(SPD)
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Gast	(Bündnis 90/Die Grünen)
Herr Hartmann (Herr Heidrich)	
Herr Hesse	
Ratsherr Jeng	(CDU)
Ratsherr Karger	(AfD)
Herr Koch	
Herr Lorenz	
Ratsherr Dr. Menge	(SPD)
Ratsherr Pohl	(CDU)
Ratsherr Spiegelhauer	(SPD)
Herr Thiele	
Ratsherr Zingler	(LINKE & PIRATEN)

### **Grundmandat:**

Ratsherr Engelke	(FDP)
Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)

### **Gäste:**

Frau Tegtmeyer- Dette	Erste Stadträtin
Herr Hartmann	Referent Dezernat V
Herr Ohm	Betriebsleiter
Frau Munzke	Protokollführerin
Frau Schneider	Rechnungsprüfungsamt
Herr Ramm	Beteiligungsmanagement
Frau Reinpold	Städtische Häfen

## Tagesordnung:

- I.           Ö F F E N T L I C H E R   T E I L
1.           Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung
2.           Genehmigung des Protokolls über die 10. Sitzung am 11.02.2019 (öffentl. Teil)
3.           Jahresabschluss der Städtischen Häfen Hannover für das Geschäftsjahr 2018  
(Drucks. Nr. 1391/2019 mit 1 Anlage)
4.           Bericht der Dezernentin und der Betriebsleitung sowie Aussprache

## I. Ö F F E N T L I C H E R   T E I L

### TOP 1.

#### **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung**

**Ratsherr Emmelmann** eröffnete um 11.00 Uhr die Sitzung. Er stellte die ordnungsgemäße Einberufung, die Beschlussfähigkeit und die Tagesordnung fest.

## TOP 2.

### **Genehmigung des Protokolls über die 10. Sitzung am 11.02.2019 (öffentl. Teil)**

Das Protokoll wurde einstimmig genehmigt.

## TOP 3.

### **Jahresabschluss der Städtischen Häfen Hannover für das Geschäftsjahr 2018 (Drucks. Nr. 1391/2019 mit 1 Anlage)**

**Herr Peschla**, Wibera Wirtschaftsberatung, Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, machte anhand einer Präsentation Ausführungen zum Jahresabschlussbericht der Wibera.

**Ratsherr Jeng** bedankte sich bei Herrn Peschla für den Vortrag. Er verwies auf die vorliegende Cash-flow- Rechnung der Häfen und merkte an, dass aufgrund der Zahlung der Gewinnabführung im Jahr 2018 und der Investitionen ein hoher Abfluss an liquiden Mitteln erfolgt sei und somit ein Liquiditätsproblem entstehen würde. Er fragte, wie das Unternehmen die Situation für die Zukunft sähe, da keine zusätzlichen Finanzierungsquellen zur Verfügung stehen würden.

**Herr Ohm** antwortete, dass es im Wesentlichen richtig sei, dass der Cash-flow aus Abschreibungen und dem Jahresgewinn generiert werden würde. Er erläuterte, dass der Hafen in den letzten Jahren sehr zurückhaltend auf dem Kapitalmarkt tätig gewesen sei, da die Finanzierung überwiegend durch die vorhandenen liquiden Mittel gesichert werden konnte. Da gleichzeitig die Kosten für die temporäre Nutzung eines Dispo-Kredites bei gleich null Euro lägen, bestände keine Notwendigkeit, einen kostenpflichtigen Kredit aufzunehmen. Die Aufnahme eines Kredites hätte das Unternehmen mit 2,5% bis 3% Zinsen belastet. Diese Zinsen würde man sparen.

Diese wirtschaftliche Entscheidung würde von der Hafengruppe bereits seit mehreren Jahren durchgeführt werden. Man sei sich bewusst, dass man in den folgenden Jahren, wenn die Zinsen auf dem Kreditmarkt wieder ansteigen würden, man über Kredite dem Betrieb finanzielle Mittel wieder zuführen müsste.

**Ratsherr Jeng** fragte, ob es dazu letztendlich einen Plan gäbe, da man nicht wissen würde, wie sich die Zinsen entwickeln würden. Es sei damit zu rechnen, dass irgendwann die Zinsen wieder merklich ansteigen würden. Er fragte, ob man dann Kredite aufnehmen würde oder versuchen würde, aus anderen Quellen oder durch den Geschäftsbetrieb zusätzliche Mittel zu generieren. **Herr Ohm bemerkte**, dass es aus anderen Geschäftsfeldern grds. nicht möglich sei, Mittel zu generieren, da der Betriebszweck des Eigenbetriebs laut Satzung nicht durch die Betriebsleitung geändert werden könnte. Unabhängig davon sind die Häfen insbesondere im Immobilienmarkt sehr aktiv und würden versuchen Grundstücke zu kaufen und zu vermieten, um daraus Einnahmen zu generieren. Das sei nicht einfach, weil die Immobilienpreise explodieren würden. Ein anderes Geschäftsfeld sei die Tätigkeit als Logistikdienstleister in der Region. Weitere Geschäftsfelder würden nicht bestritten werden, auch würde die Lokomotivflotte keine Dienstleistungen außerhalb des jetzigen Einzugsgebietes (Region Hannover) anbieten. In der Hafenlogistik sei man auf die Beauftragung durch die Kunden angewiesen, auch wenn der Mittellandkanal direkt erreichbar sei, hätte man nur eine begrenzte Anzahl an Kunden. Damit sei ein Wachstum in der Logistiksparte begrenzt. Man sei jedoch in der jetzigen Struktur so aufgestellt, dass man das jetzige Geschäftsergebnis halten würde. Andere Mittel seien nicht zu generieren. Herr Peschla hätte bereits in seinem Vortrag erwähnt, dass die Häfen über ca. 5,0 Mio. € Pensionsrückstellungen verfügen würden. Durch die derzeitige finanzielle Ausstattung sähe man keine Schwierigkeiten und man könnte im Bedarfsfall

kurzfristig auf dem Kapitalmarkt aktiv werden, um liquide Mittel zu generieren.

**Erste Stadträtin Tegtmeyer- Dette** erläuterte die Situation aus gesamtstädtischer Sicht. Die Häfen wie auch andere Beteiligungen der Stadt würden mit ihrer Gewinnabführung einen gewissen Beitrag zum Haushalt der Landeshauptstadt Hannover leisten. Der Beitrag, also die Höhe der Gewinnabführung, würde jährlich festgelegt werden. Es würde ein Abstimmungsprozess zwischen dem Stadtkämmerer und ihr über eine Zielvereinbarung erfolgen. In diesen Gesprächen wurde darauf geachtet, dass die Häfen in der Lage seien, ihre Investitionen auch tatsächlich zu finanzieren und den Betrieb weiterhin wettbewerbsfähig halten zu können. Bekanntermaßen sei der Wettbewerb in der Logistikbranche sehr hart. Man hätte Konkurrenz durch die LKW- Transporte, die sehr preiswert und sehr flexibel seien, was den Häfen immer wieder Schwierigkeiten bereitet würde. Man hätte die Balance zwischen der betrieblichen Wettbewerbsfähigkeit und dem Beitrag zum Haushalt der Stadt bislang gut hinbekommen, so dass beide Seiten einigermaßen zufrieden sein könnten. Richtig sei aber auch, dass man die Liquidität im Blick behalten müsste und darauf achten müsste, dass der Betrieb jederzeit in der Lage sei, notwendige Maßnahmen zu finanzieren.

**Ratsfrau Keller** bedankte sich bei Herrn Peschla für die Präsentation. Sie sagte, dass die Investitionen der Häfen in die Struktur, das Netz, die Kräne und den weiteren Anlagen zur Wettbewerbsfähigkeit erforderlich seien. Sie sei froh, dass **Frau Tegtmeyer- Dette** die Gespräche mit dem Finanzdezernenten führen würde, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen gewährleisten zu können. Die Häfen hätten Investitionsmittel bei Fördermittelgebern abgefragt. Sie fragte nach den zukünftigen Möglichkeiten, diese Finanzmittel weiterhin abzufragen und Fördermittel erhalten zu können. Die Gewerbeflächen der Häfen seien sehr begehrt. Sie fragte, wie man zukünftig der Nachfrage nach Grundstücken nachkommen und wie die Häfen sich zukünftig dem Markt stellen wollen. Sie fragte nach neuen interessanten Entwicklungen, die dem Ausschuss bislang noch nicht bekannt seien. **Herr Ohm** zeigte anhand einer Präsentation die Möglichkeiten der Finanzierung von Investitionen. Er erklärte, dass die Häfen Fördermittel aus dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) in Höhe von 4,0 Mio € für das Jahr 2018 und das laufende Jahr erhalten hätten. Die Investitionen seien mit einer Fördersumme von 90% gefördert worden. Man gehe davon aus, dass die Fördermittel auch zukünftig abrufbar seien. Seit dem Jahr 2015 seien insgesamt 11,0 Mio € investiert worden, für die die Hafengruppe 10,0 Mio € Fördermittel erhalten hätte. Diese Investitionen seien in diesem Rahmen aus eigenen Mitteln nicht möglich. Die Häfen würden sich aus den Bereichen Immobilien, Hafen- und Bahnbereich zusammensetzen. Der Immobilienbereich sei sehr aktiv auf dem Grundstücksmarkt, allerdings sei es sehr schwierig, Grundstücke im finanziellen Rahmen von Bodenrichtwerten zu erwerben. Zum Teil würden im Lindener Hafen kontaminierte Grundstücke zu einem Preis von 300 - 500 €/m<sup>2</sup> angeboten werden. An solchen Grundstücksgeschäften würden sich die Häfen nicht beteiligen. Im letzten Jahr hätten die Häfen ein Grundstück mit einer Halle im Lindener Hafen gekauft. Die Halle sei saniert und mit einem langfristigen Vertrag vermietet worden. Solche Vertragsabschlüsse seien sehr erfreulich, aber auch sehr selten. Im Bahnbereich würde man sich regional beschränken. Zurzeit hätte man den Radius der Lokomotivfahrten auf 40 km um die Standorte erweitert. Dieses sei mit der vorhandenen Struktur der Loks und Lokrangierführer vereinbar. Im Hafengebiete sei wieder ein großer Schrotthändler mit Umschlagsgarantie im Lindener Hafen angesiedelt worden. Der Containerumschlag im Nordhafen sei rückläufig. Die LKW- Transporte seien eine große Konkurrenz im Niedrigpreissektor. Das Niedrigwasser im Sommer hätte dazu geführt, dass die Schiffe nur bis zu 40% mit Containern hätten beladen werden können und somit die Container auf LKW verladen worden seien. Diese Kunden, die ihre Container auf LKW verladen hätten, wären schwer zu überzeugen, wieder auf den Schiffstransport zurück zu kehren. Sondereffekte wären im Berichtsjahr 2018 nicht erzielt worden, so dass die Strategie der Erwerb von Gewerbehallen sei sowie die Umschlagsmöglichkeiten in

Massengütern. Mit den bisherigen Investitionen seien die Häfen für zukünftige Entwicklungen gut aufgestellt.

**Ratsherr Engelke** fragte in Bezug auf Seite 3 der Anlage I des Jahresabschlussberichts nach der Entwicklung der Tonnage bei einem Rückgang von ca. 200.000 t, insbesondere der Kohle- Tonnage. Er fragte nach mittel- oder langfristigen Planungen für den Bahnbereich. **Herr Ohm** antwortete, dass seitens der Bundesregierung grds. der Kohleausstieg bis zum Jahr 2038 beschlossen worden sei. Der Transport der Kohle-Tonnage würde zu 60% per Schiff und 40% per Bahn erfolgen. Die gesamte Kohle-Tonnage würde ca. 800.000 t betragen. Dazu sei der "Kohle- Kran" saniert worden. Sollte es zu einer politischen Entscheidung zum Ausstieg des Kohle- Umschlags kommen, so sei bei den Städtischen Häfen mit einer außerordentlichen Abschreibung für den Kohle- Kran zu rechnen. Dieses hätte folglich Einfluss auf das Jahresergebnis der Städtischen Häfen.

**Ratsfrau Dr. Clausen- Muradian** fragte, ob es bei Wegfall des Kohleumschlags mögliche Alternativen gäbe, wie z.B. Holzpellets oder Holzschnittel als mögliche Umschlagsmenge. **Herr Ohm** erklärte, dass die Städtischen Häfen nicht auf Kohleumschlag spezialisiert seien, sondern der Umschlag von unterschiedlichen Materialien möglich sei. **Ratsherr Pohl** sagte, dass er davon ausgehe, dass das Kraftwerk auf Gas umgerüstet werden würde, mit einem direkten Leitungsanschluss ohne Umschlagsleistung durch die Städtischen Häfen. Somit sei mit einer außerordentlichen Abschreibung zu rechnen und mit dem Rückgang der Umschlagsmengen. Er fragte, mit welchem Buchwert der Kohlekran im Anlagevermögen berücksichtigt worden sei. **Herr Ohm** antwortete, dass der Kran vor ca. 6 Jahren für eine Summe von insgesamt 2,0 Mio.€ saniert worden sei. Die Abschreibung würde über 20 Jahre erfolgen. Die außerordentliche Abschreibung würde zum jetzigen Zeitpunkt bei 1,4 Mio.€ liegen, wenn der Kran stillgelegt werden würde. **Ratsherr Gast** fragte nach der Flächenkapazität, die der Kohleumschlag in Anspruch nehmen würde. **Herr Ohm** erklärte, dass der Umschlag direkt vom Schiff oder von der Bahn erfolgen würde, ohne Lagerungsflächen in Anspruch zu nehmen. **Ratsherr Wruck** sagte, dass die Städtischen Häfen keinen Massengutumschlag mehr für Getreide oder Kohle betreiben würden. Somit stelle sich die Frage, wofür die Städtischen Häfen noch benötigt würden. **Herr Ohm** erklärte, dass die Städtischen Häfen einen jährlichen Gesamtumschlag von 3,6 Mio. Tonnage hätten. Sofern man den Kohleumschlag in Höhe von 800.000 t und 40.000 t Getreideumschlag von dem Gesamtumschlag abziehen würde, so würden noch immer 2,7 Mio Tonnage verbleiben, die ansonsten per LKW- Transporte (entspricht ca. 100.000 LKW-Fahrten/ Jahr) erfolgen würden. Die wesentlichen Güter seien Kohle, Mineral- und Heizöle, Schrott, Autoteile und Reifen. Daher sei der Bestand der Städtischen Häfen Hannover weiterhin erforderlich. **Ratsherr Wruck** bat Herrn Peschla um eine Stellungnahme, wie es möglich sei, die vorgelegten Zahlen des Jahresabschlusses als angemessen einschätzen und bewerten zu können. Herr Peschla machte dazu weitere Ausführungen zu seiner Präsentation.

Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Die Drucks. Nr. 1391/2019 wurde einstimmig genehmigt.

#### **TOP 4.**

##### **Bericht der Dezernentin und der Betriebsleitung sowie Aussprache**

**Herr Ohm** machte anhand einer Präsentation Ausführungen zu einem Erbbaurechtsvertrag im Lindener Hafen. Es würde sich lediglich um die Änderung des Nutzungszwecks handeln und zum Geschäft der laufenden Verwaltung gehören. **Ratsherr Engelke** fragte, ob dazu der Erbbaurechtsvertrag angepasst werden müsste. **Herr Ohm** bestätigte dieses, da der Nutzungszweck im Erbbaurechtsvertrag angepasst werden würde.

Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Hannover, den

(Erste Stadträtin Tegtmeyer- Dette)

Für das Protokoll

(Munzke)