

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### Hafen-Sonderinvestitionsprogramm

#### I.

##### Anlass

Der Hamburger Hafen weist seit 1999 durchgehend zweistellige Zuwachsraten im Containerumschlag auf. Eine nennenswerte Abschwächung dieser Zuwachsraten wird – entgegen früherer Erwartungen – nicht eintreten. Die aktuelle Umschlagprognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen von November 2004 ergibt für Hamburg ein Potenzial von rund 18 Mio. TEU im Jahr 2015. Dabei geht der Gutachter für den Zeitraum 2003–2010 von einer jährlichen durchschnittlichen Steigerungsrate von 11,2% und für den Zeitraum 2010–2015 von 7,0% aus. Damit ist eine weiterhin überaus dynamisch verlaufende Nachfrage nach Umschlagdienstleistungen im Containerbereich sowie nach hafennahen Ansiedlungsflächen für Logistikdienstleistungen zu erwarten.

Diese Entwicklung führt dazu, dass Kapazitäten, die in den vergangenen Jahren geschaffen wurden und den Bedarf auf Jahre hinaus decken sollten bereits heute nahezu ausgeschöpft sind. Ohne ein energisches, beschleunigtes Ausbauprogramm werden die prognostizierten Marktpotenziale für den Standort Hamburg definitiv nicht erschlossen werden können. Vielmehr besteht die Gefahr, durch eine unzureichende Entwicklung der Infrastruktur nicht nur Stagnation in Kauf zu nehmen, sondern das Risiko der massiven Abwanderung gerade der attraktiven, auf Wachstum orientierten, internationalen Kunden einzugehen.

Das Hafen-Sonderinvestitionsprogramm sieht den Beginn eines systematischen und umfassenden Ausbaus der Hafinfrastruktur vor. Dies umfasst den Ausbau der Containerumschlagkapazitäten an den bestehenden Terminals sowie die Vorbereitung eines Ausbaus weiterer Kapazitäten durch Umstrukturierungen im westlichen und mittleren Hafen. Beide Ausbaumaßnahmen sollen bei vergleichbarem Kostenaufwand pro Kapazitätseinheit zügig in Anpassung an die prognostizierten Entwicklungen vorbereitet und mit deren Umsetzung begonnen werden. Daneben sollen Ansiedlungs-

flächen für logistische Dienstleistungen im Hafenerweiterungsgebiet Altenwerder West erschlossen werden, um wertschöpfungsintensive und arbeitsplatzschaffende Teile der logistischen Kette ebenfalls für den Standort Hamburg zu sichern.

Parallel zur Nachfrage nach Kapazitäten im Hafen selbst steigen die Anforderungen an die Verkehrsanbindung des Hafens durch eine Erweiterung des Hinterlandes sowie Verkehrsverlagerungen auf solche Verkehrsträger, die noch Leistungspotenziale aufweisen. Für Hamburg von besonderer Relevanz sind:

- die Erhaltung der Wassertiefen im Hafen,
- der Straßenausbau,
- der Ausbau der Schienenverbindungen einschließlich ihrer Daten- und Informationssysteme sowie
- auf Grund einer deutlichen Größen- und Tiefgangszunahme weltweit verkehrender Großcontainerschiffe der Ausbau und die ausreichende Unterhaltung der Elbe als Seewasserstraße.

Hamburg hat entsprechend im Februar 2002 einen bedarfsgerechten Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beantragt und führt gemeinsam mit der Bundeswasserstraßenverwaltung im jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Hauptuntersuchungen für die Antragsunterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2006 durch.

Mit den Maßnahmen des Hafen-Sonderinvestitionsprogramms können die Umschlagkapazitäten im erheblichen Maße gesteigert werden, so dass bis Ende 2009 mit den dann bereits abgeschlossenen Maßnahmen im Hamburger Hafen rund 12 Mio. TEU umgeschlagen werden können. Einen weiteren Ausbau an den bestehenden Terminals sowie die Fortsetzung der großen Umstrukturierungsmaßnahmen vorausgesetzt, ist es möglich, die Kapazitäten im bestehenden Hafen-

gebiet den Prognosen entsprechend bis auf 18 Mio. TEU zu erweitern.

Werden durch das Sonderinvestitionsprogramm Marktpotentiale erschlossen, so werden dadurch Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen für Hamburg gesichert. Allein der Verzicht auf den Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe würde in Hamburg eine negative Beschäftigungswirkung von mehreren Tausend Arbeitsplätzen zur Folge haben. Die Maßnahmen des Sonderinvestitionsprogramms in Gänze tragen dafür Sorge, dass die hafenabhängigen Arbeitsplätze von etwa 125.000 direkt und indirekt Beschäftigten in Hamburg und die daraus entstehenden Steuereinnahmen und Wertschöpfung erhalten und ausgebaut werden.

## II.

### Maßnahmen des Hafensonderinvestitionsprogramms

Nachfolgend sind die Maßnahmen des Hafensonderinvestitionsprogramms dargestellt (Vergleiche Anlagen 1 und 2), die die Maßnahmen der in der Drucksache 18/1146 genannten Teilprogramme Hafeninvestitionsbeschleunigungsprogramm und Zukunftsprogramm Hafenausbau sowie der Fahrwasseranpassung der Elbe umfassen. Die erwarteten Kosten für die Maßnahmen sowie ihre Auswirkungen auf den Haushaltsplan 2005/2006 sowie den Finanzplan sind in der Anlage 1 dargestellt und werden nachfolgend erläutert. Sie sind insbesondere hinsichtlich der großen Umstrukturierungsmaßnahmen und der neuen Bahnanbindungen Teilschritte im Rahmen der strategischen Entwicklungslinien des Hafensentwicklungsplans.

Die nachfolgend erläuterten Maßnahmen erfordern einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zum Volumen des Finanzplans 2004–2008(9) im Kapitel 7500 in Höhe von 262,4 Mio. Euro innerhalb der Referenzperiode. Enthalten sind einerseits Maßnahmen, die innerhalb der Referenzperiode abgeschlossen werden und andererseits Maßnahmen, insbesondere die großen Umstrukturierungsvorhaben, die innerhalb der Referenzperiode begonnen aber nicht abgeschlossen werden. Daher ergibt sich ab 2010 ein weiterer Finanzierungsbedarf in Höhe von 235,2 Mio. Euro. Abschließend entschieden wird über diese Maßnahmen und deren Finanzierung im Rahmen der dann festzusetzenden Obergrenzen des Einzelplans 7 im Zuge der Aufstellung der jeweiligen Haushaltspläne und der Fortschreibung der Finanzpläne ebenso wie über die Anschlussfinanzierung weiterer Stufen der genannten Umstrukturierungsmaßnahmen.

Im Zuge der geplanten Gründung einer Hamburg Port Authority (HPA) in Form einer Anstalt öffentlichen Rechts ist geplant, die nutzerspezifische Infrastruktur durch die HPA zu finanzieren. Dies betrifft ebenfalls einen Teil der Maßnahmen des Hafensonderinvestitionsprogramms. Über die Verwendung des nach Gründung der HPA freiwerdenden Volumens im Hafensonderinvestitionsprogramm ist im Zuge der Senats- und Bürgerschaftsbeschlüsse zur Gründung der HPA zu entscheiden.

Die übrigen für das Hafensonderinvestitionsprogramm angemeldeten Maßnahmen sind auf ihre Realisierungsmöglichkeiten im Rahmen von Public Private Partnership untersucht worden. Ergebnis ist, dass sie als Maßnahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge sich einer gezielten Kostenbeteiligung der Nutzer, z. B. durch Bemaunung o. ä. entziehen.

Die Folgekosten für die den Haushaltsplan 2005/2006 betreffenden Maßnahmen sind im Rahmen des bestehenden Budgets im Betriebshaushalt zu decken.

Zur Durchführung der im Sonderinvestitionsprogramm beschriebenen Maßnahmen ist neben dem eigenen Personal der Einsatz von Ingenieurbüros für die bauvorbereitenden und -begleitenden Untersuchungen sowie Sonderaufgaben erforderlich. Dafür sind die Planansätze des Haushaltstitels 7500.799.01 „Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. (Tiefbau)“ entsprechend anzupassen, worauf bei der Beschreibung der Maßnahmen Bezug genommen wird.

Ausbau Predöhlkai, Liegeplatz 2; Titel 7500.743.10

In einer 2. Stufe soll in westlicher Verlängerung ein weiterer Liegeplatz für Großcontainerschiffe gebaut werden. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt ca. 330 m zuzüglich einer erforderlichen Flügelwand von rd. 60 m.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 15.680 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 280 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.743.10 „Ausbau Predöhlkai, Liegeplatz 2“ veranschlagten Baukosten betragen 15.400 Tsd. Euro. Der Baubeginn ist für Mitte 2005 vorgesehen.

Ausbau Predöhlkai, Liegeplatz 3 (Finanzplan)

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Liegeplatzes 2 soll in einer 3. Stufe in westlicher Verlängerung ein weiterer Liegeplatz für Großcontainerschiffe entstehen. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt ca. 330 m. Die Kosten betragen 13.500 Tsd. Euro. Für den Beginn der Maßnahme wird mit dem Haushaltsplan 2007 eine Verpflichtungsermächtigung eingeworben.

Neubau Liegeplatz (Feeder), Petroleumhafen;  
Titel 7500.743.30

Zur bedarfsgerechten Abfertigung von Feeder-Schiffen am Containerterminal Eurogate soll ein neuer Liegeplatz am Südufer des Petroleumhafens errichtet werden. Die Länge der neuen Kaimauer beträgt ca. 190 m. Im Westen schließt sich eine ca. 60 m lange Flügelwand an.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 8.090 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 90 Tsd. Euro.

Die Baukosten beim Titel 7500.743.30 „Neubau Liegeplatz (Feeder), Petroleumhafen“ betragen 8.000 Tsd. Euro. Der Baubeginn ist für 2005 vorgesehen.

Ausbau Burchardkai, Liegeplatz 2; Titel 7500.743.32

In einer ersten Baustufe soll im westlichen Anschluss an den Liegeplatz 1 ein neuer Liegeplatz für Großcontainerschiffe einschließlich zugeordneter Abfertigungsmöglichkeit für Feederschiffe hergestellt werden. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke beträgt ca. 435 m, zuzüglich einer Flügelwand von rd. 60 m. Die Flügelwand kann in einer folgenden Ausbaustufe zu einer vollständigen Kaimauer ausgebaut werden.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 22.180 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 280 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.743.32 „Ausbau Burchardkai, Liegeplatz 2“ veranschlagten Baukosten betragen 21.900 Tsd. Euro, der Baubeginn ist ab Anfang 2006 vorgesehen.

## Ausbau Burchardkai, Liegeplatz 3 (Finanzplan)

Im westlichen Anschluss an den Liegeplatz 2 soll in der nächsten Ausbaustufe ein weiterer Liegeplatz für Großcontainerschiffe hergestellt werden. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke beträgt ca. 260 m, zuzüglich einer Flügelwand von rd. 60 m. Die Flügelwand kann in einer folgenden Ausbaustufe zu einer vollständigen Kaimauer ausgebaut werden.

Die Kosten betragen 13.000 Tsd. Euro. Für den Beginn der Maßnahme wird mit dem Haushaltsplan 2008 eine Verpflichtungsermächtigung eingeworben.

## Verlängerung Liegeplatz Kamerunkai; Titel 7500.743.31

Der Südwest Terminal ist als Multipurpose-Terminal schwerpunktmäßig im konventionellen Umschlagbereich tätig. Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung in diesem Marktsegment ist eine infrastrukturelle Liegeplatzausstattung, die den wachsenden Schiffsgrößen entspricht. Der vorhandene Liegeplatz am Kamerunkai (Solltiefe von NN -13,0 m) soll um ca. 90 m verlängert werden und zugleich die wasserseitige Zufahrt zum Liegeplatz durch Vertiefung des nördlichen Bereiches angepasst werden.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 3.850 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 250 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.743.31 „Verlängerung Liegeplatz Kamerunkai“ veranschlagten Baukosten betragen 3.600 Tsd. Euro. Der Baubeginn ist für 2005 vorgesehen.

## Kapazitätsausbau Container Terminal Altenwerder 3. Stufe; Titel 7500.743.33

Die auf Basis der betrieblichen Erfahrungen am Container Terminal Altenwerder (CTA) seit 2002 seitens CTA durchgeführten Simulationen haben ergeben, dass durch zusätzliche betriebsinterne Ausbaumaßnahmen, Flächenerweiterungen und betriebliche Optimierungen auf der Landseite die derzeit angesetzte Gesamtkapazität von 2,0–2,5 Mio. TEU auf bis zu 3,0 Mio. TEU erhöht werden kann. Um die hierfür erforderliche Zielproduktivität bei der Schiffsabfertigung zu erreichen, müssen alle Containerbrücken optimal und ohne Einschränkungen durch das Horizontaltransportsystem (AGV) bedient werden können. Zur Optimierung der AGV-Fahrfläche soll daher an der Nordgrenze des Terminals der Vorfluter Buller Rinne auf ca. 70 m Länge überbaut und eine Erweiterungsfläche von ca. 1 ha im nördlichen Bereich der Kaimauer hergestellt werden.

Die Steigerung des Containerumschlags führt ebenfalls zu einer Steigerung der Projekt- und Stückgutladungen. Hierfür sollen im nördlich anschließenden Bereich Korbmachersand zusätzliche Flächen von rd. 2,3 ha zur Schaffung von Stellflächen für den Sonderumschlag sowie zur Einlagerung von Spezialersatzteilen hergerichtet werden.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 3.800 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 300 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.743.33 „Kapazitätsausbau Container Terminal Altenwerder 3. Stufe“ veranschlagten Baukosten betragen 3.500 Tsd. Euro, Baubeginn ist 2005.

## Straßenbaumaßnahmen im Planungsraum Altenwerder; Titel 7500.744.35

Die Verkehrserschließung des Gebietes Altenwerder ist mehrstufig konzipiert. Durch die deutliche Kapazitätsausweitung innerhalb des CTA-Terminalgeländes erzeugten Verkehrszuwächse im Zu- und Ablauf des Containerterminals und Sekundärverkehre des zügig bebauten, sehr erfolgreichen benachbarten Güterverkehrszentrums (GVZ) wird die Straßenanbindung bereits in absehbarer Zeit voll ausgelastet sein. Daher sollen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Planungsraum Altenwerder folgende weitere Ausbaustufen realisiert werden:

## 1. Niveaufreie Anbindung des GVZ:

Die gegenwärtige Straßenanbindung des GVZ-Bereichs Altenwerder kreuzt das Zuführungsgleis des Container-Terminals niveaugleich. Durch die nach den aktuellen Planungen zu erwartende zunehmende Zugfrequenz mit Zuglängen bis 700 m wird diese Kreuzung im Zuge der GVZ-Zufahrt den Anforderungen nicht mehr gerecht. Dies soll durch Schaffung einer zusätzlichen, niveaufreien Anbindung im Nordwesten des Hafenteils behoben werden. Hierfür sind rd. 10.000 m<sup>2</sup> Straßenfläche sowie ein Brückenbauwerk einschließlich anschließender Rampen- und Dammstrecken herzustellen.

## 2. Südliche Anbindung des GVZ Altenwerder und Ergänzung der inneren Erschließung des GVZ:

Die bereits im Planfeststellungsverfahren Altenwerder vorgesehene Südanbindung in Richtung Waltershofer Straße soll dem Bedarf entsprechend realisiert werden. Dadurch werden zum einen Wege verkürzt und Fahrzeiten optimiert, zum anderen lässt sich auf Grund einer Verteilung des Fahrzeugaufkommens insbesondere zu Spitzenzeiten ein verbesserter Verkehrsfluss erreichen. Dafür ist es erforderlich, durch Herstellung weiterer 1,5 km Erschließungsstraßen eine Verbindung zwischen dem bisher geplanten Netz von Erschließungsstraßen und dem südlichen Bereich des GVZ sowie dem Anschlusspunkt der südlichen Anbindung des GVZ zu schaffen.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 13.640 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Grunderwerb 2.625 Tsd. Euro

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Titel 791.20, 85 Tsd. Euro

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 730 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.744.35 „Straßenbaumaßnahmen im Planungsraum Altenwerder“ veranschlagten Baukosten betragen 10.200 Tsd. Euro, der Baubeginn ist für Mitte 2005 geplant.

## Flächenerschließung Altenwerder West (Finanzplan)

Nach Erschließung der letzten Freiflächen im Hafengewerbegebiet Dradenau und im GVZ Altenwerder stehen im westlichen Hafengebiet keine weiteren Flächenareale für größere hafengewerbliche Ansiedlungsprojekte zur Verfügung. Es ist absehbar, dass die Nachfrage nach entsprechenden Flächen nicht mehr gedeckt werden kann. Um auch zukünftig angebotsfähig bleiben zu können, sollen Flächen des Hafenerweiterungsgebiets (Zone II) südlich des bestehenden Logistikzentrums Altenwerder West mit einer Fläche von etwa 40 ha erschlossen und in das Hafennutzungsgebiet überführt werden.

Die Gesamtkosten betragen 16.000 Tsd. Euro. Der Beginn der Maßnahme ist für 2007 vorgesehen.

Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel 3.–5. Bauabschnitt; Titel 7500.746.30

Der fast 100 Jahre alte, denkmalgeschützte St. Pauli Elbtunnel wird bereits seit mehreren Jahren grundinstandgesetzt. In den Bauabschnitten 1 und 2 wurden die Betriebsgebäude und der Schacht Steinwerder hergerichtet.

Zur dauerhaften Erhaltung des gesamten vorhandenen Bauwerkes und zum Erhalt der Verkehrssicherheit ist auch die Grundinstandsetzung des Schachtes St. Pauli und der beiden Tunnelröhren zwingend erforderlich.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 10.400 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 600 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.746.30 „Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel 3.–5. Bauabschnitt“ veranschlagten Baukosten betragen 9.800 Tsd. Euro. Der Beginn der Maßnahme ist für 2005 vorgesehen.

Zweite landseitige Zufahrt Burchardkai (Finanzplan)

Mit der Realisierung der Bahnunterführung konnte die landseitige Anbindung des Containerzentrums Waltershof entscheidend verbessert werden. Weiter stark steigende Umschlagszahlen führen allerdings zu einem zunehmenden Verkehrsaufkommen, so dass die bislang einzige Zufahrt überlastet wird. In diesem Zusammenhang besteht die Absicht des Betreibers des Containerterminals Burchardkai, das Betriebskonzept den veränderten Verhältnissen anzupassen. Dazu gehört eine zweite leistungsfähige Anbindung des Terminals über den Rugenberger Damm an die Finkenwerder Straße mit entsprechenden Abfertigungseinrichtungen für Betreiber und Zoll nördlich der Rugenberger Schleuse. Diese Anbindung macht den Ersatz einer Brücke über die Rugenberger Schleuse, die Verfüllung einer Schleusenkammer sowie die Herstellung einer Straßenverbindung zwischen Altenwerder Damm und Finkenwerder Straße einschließlich Herrichtung zur Abfertigung notwendiger Flächen erforderlich. Die Gesamtkosten betragen 3.000 Tsd. Euro. Der Baubeginn ist für 2008 geplant.

Neubau Rethe Hubbrücke (Finanzplan)

Die 70 Jahre alte Rethe Hubbrücke ist abgängig und muss erneuert werden.

Die Seeschiffahrtsverbindung zum Reiherstieg dient den dort ansässigen Kaiumschlagbetrieben (Stückgut und Massengut) und kleinen Werften.

Der Straßen- und Schienenverkehr und die für den Reiherstieg bestimmten Seeschiffe können auf die o.g. Verkehrsverbindungen und damit auf die Rethe-Hubbrücke nicht verzichten.

Die Kosten für den Neubau belaufen sich auf 55.000 Tsd. Euro. Der Baubeginn ist für 2008 geplant.

Gleiserschließung und südliche Bahnanbindung Altenwerder; Titel 7500.745.27

Mit der Kapazitätsausweitung innerhalb des CTA-Terminalgeländes wird der Bahntransport entsprechend anwachsen. Gleichzeitig baut der benachbarte Massengutterminal Hansaport seine Erz-, Kohle- und Baustoffkapazitäten aus, die weit überwiegend auf den Bahntransport ausgerichtet sind.

Zusätzliche Güterzüge werden auch das aufwachsende GVZ Altenwerder anfahren.

Die Gleisanlagen in Altenwerder müssen deshalb erweitert werden. Das vorhandene ca. 350 m lange Ausziehgleis wird nach Süden mit einer Brücke über die Straße Moorburger Elbdeich auf ca. 800 m für das Rangieren von Ganzzügen verlängert. Für diese Gleiserschließung liegt der Planfeststellungsbeschluss bereits vor.

Zur Entlastung des stark belegten Waltershofer Hafennetzes wird Altenwerder in einer weiteren Baustufe, wie im Flächennutzungsplan bereits vorgesehen, mit einer südlichen Bahnanbindung mit der bestehenden Hafenbahnstrecke Hausbruch-Kattwykbrücke-Bahnhof Hohe Schaar verbunden.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO betragen 21.475 Tsd. Euro, davon entfallen auf:

Grunderwerb 675 Tsd. Euro

Zentraler Titel: Vergütungen an Vertragsarchitekten, -ingenieure, Sachverständige und dgl. 800 Tsd. Euro.

Die beim Titel 7500.745.27 „Gleiserschließung und südliche Bahnanbindung Altenwerder“ veranschlagten Baukosten betragen 20.000 Tsd. Euro.

Der Baubeginn ist dort, wo der Planfeststellungsbeschluss schon vorliegt, für 2005, für die übrigen Abschnitte im Jahr 2007 vorgesehen.

Entwicklung des Hafenhafen-Logistik Managementsystems (HABIS); Titel 7500.792.10

Angesichts der günstigen Umschlagsentwicklung des Hamburger Hafens und der bestehenden verkehrspolitischen Zielsetzung gehen alle Prognosen mindestens von einer Verdoppelung des Bahnvolumens im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens bis ca. 2010/2015 aus.

Diese Leistungssteigerung wird ohne durchgreifende IT-Modernisierung und Neugestaltung des HABIS zu einem umfassenden Hafenhafen-Logistikmanagement-System nicht zu bewältigen sein.

Mit einem erweiterten und erneuerten HABIS sollen folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- optimierte Integration aller an den bahnlogistischen Dienstleistungen Beteiligten in einem leistungsfähigen Informations- und Kommunikationssystem als gemeinsame Plattform,
- IT-basierte Bereitstellung von Daten für die wirtschaftliche und bedarfsgerechte Nutzung und Bewirtschaftung der Hafenhafeninfrastruktur,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn durch eine diskriminierungsfreie, sichere und optimierte Nutzung der Hafenhafeninfrastruktur und Verbesserung der operativen Abläufe im Bahnbetrieb,
- zentrale Vorhaltung aller IT-Funktionalitäten rund um den Bahntransport im Hamburger Hafen als eine marktfähige Dienstleistung bei der Hafenhafen,
- weitestgehende Refinanzierung der Entwicklungs- und Betriebskosten durch Einführung eines entsprechenden Finanzierungsmodells bzw. HABIS-Entgeltsystems.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlagen nach § 24 LHO für Entwicklung des Hafenhafen-Logistik Managementsystems betragen beim Titel 792.10 „Entwicklung des Hafenhafen-Logistik Managementsystems (HABIS)“ 20.000 Tsd. Euro. Die Umsetzung erfolgt ab 2005/2006.



Anpassung und Modernisierung der Bahnhöfe Waltershof und Mühlenwerder (Finanzplan)

Im Zusammenhang mit den zweistelligen Zuwachsraten im Bahncontainerverkehr der Waltershofer Containerterminals müssen die im unmittelbaren Nahbereich der Terminals liegenden Hafenhäfen Waltershof und Mühlenwerder in ihrer Funktion überwiegend für einfachere Rangiervorgänge modernisiert und angepasst werden. Dies schließt eine teilweise Umgestaltung der Hafenanlagen ein, um die Containerterminals, auch nach deren aktuell laufenden Erweiterungen, leistungsfähiger und flexibler bedienen zu können. Die Realisierung der Maßnahme ist ab dem Jahre 2007 geplant. Die Baukosten umfassen 9.100 Tsd. Euro.

Direktverbindung Waltershof – Seehafenbahnhof Harburg mit Verbindungsgleis zur südlichen Bahnanbindung Altenwerders (Finanzplan)

Zur Entlastung des stark beanspruchten Abzweiges in Hausbruch sowie zur schnellen Verbindung der westlichen Waltershofer Containerterminals und Bahnanlagen Richtung Nord- und Südosten soll die Hafenhafbahnstrecke mit dem Seehafenbahnhof Harburg auf direkter Linie verbunden werden, an die auch die vorgezogene Südanbindung Altenwerders (s. o.) angebunden werden soll. Damit erhält der westliche Hafen eine direkte Verbindung über die Kattwykbrücke Richtung Skandinavien, Ostseeraum, Nordost- und Mitteleuropa ohne den Umweg über Hausbruch. Der Seehafenbahnhof kann so auch für das wachsende Verkehrsaufkommen im westlichen Hafengebiet genutzt werden.

Die neue Verbindung unterquert aus dem Bahnhof Alte Süderelbe kommend die Waltershofer Straße und unterfährt die BAB A7 in einem Trogbauwerk. Zudem verbindet ein Gleisbogen die Bahnsysteme östlich und westlich der BAB A7 um möglichst flexibel nutzbare Fahrbeziehungen zu schaffen. Mit der Durchbindung über den Seehafenbahnhof Richtung Harburg/Maschen entsteht eine aus Kapazitätsgründen notwendige zweite schnelle direkte Verbindung von Waltershof und Altenwerder Richtung Südosten. Mit dieser Direktverbindung besteht auch die Möglichkeit, die unmittelbar im Werksbereich eines Automobilwerkes verlaufende Hafenhafbahnstrecke Hausbruch-Kattwykbrücke-Hohe Schaar zu verlegen.

Die Baukosten der Maßnahme betragen rund 58.500 Tsd. Euro. Für den Beginn der Maßnahme wird mit dem Haushaltsplan 2008 eine Verpflichtungsermächtigung eingeworben.

Anpassung Einfahrt Vorhafen (Finanzplan)

Die in den vergangenen Jahren eingetretene und weiter erwartete Schiffsgrößenentwicklung macht es erforderlich, den Manövrierraum für große Schiffe bei der Ein- und Ausfahrt in den Mittleren Freihafen/Vorhafen zu erweitern. Hierzu wird die Landspitze Toller Ort in Teilen zurückgebaut, die Uferlinie mit einer Vorsetze gesichert und der überschüssige Boden abgetragen. In dem neu geschaffenen Gewässerraum zwischen Norderelbe und Hafeneinfahrt wird zugleich ein zwingend benötigter Drehkreis geschaffen. Durch die Infrastrukturmaßnahme werden die für den Mittleren Freihafen geltenden nautischen Verhältnisse den im westlichen Hafen geltenden Bedingungen angeglichen. Damit wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Umschlagkapazitäten des Tollerort Container Terminals in vollem Umfang ausgeschöpft werden können und die Wettbewerbsfähigkeit des Terminalstandorts gesichert bleibt. Darüber hinaus ist die Anpassung der nautischen Bedingungen vor dem Hintergrund der weiteren geplanten Umstrukturierung des Mittleren Freihafens von grundlegender Bedeutung.

Die Kosten dafür betragen 37.000 Tsd. Euro. Für den Beginn der Maßnahme wird mit dem Haushaltsplan 2007 eine Verpflichtungsermächtigung eingeworben.

Umstrukturierung Mittlerer Freihafen 1. Stufe (Finanzplan)

Um auch zukünftig im Hamburger Hafen ausreichende Kapazitäten für den dynamisch wachsenden Containerverkehr zur Verfügung stellen zu können, sollen im Bereich des Mittleren Freihafens nach vollständiger Umstrukturierung der dort vorhandenen Anlagen neue Flächen und Liegeplätze für die Abfertigung von Großcontainerschiffen geschaffen werden. In der 1. Stufe der Umstrukturierung des Mittleren Freihafens ist vorgesehen, die Voraussetzungen zu schaffen für den Neubau der für den Containerumschlag erforderlichen Infrastruktur (Flächen, Liegeplätze, Hinterlandanbindung). Die Kosten der 1. Stufe betragen 100.000 Tsd. Euro. Der Beginn der Maßnahme ist ab 2008 vorgesehen.

Umstrukturierung Petroleumhafen 1. Stufe (Finanzplan)

Der Containerterminal Eurogate ist einer der wesentlichen Wachstumsträger für den Hamburger Hafen. Es ist zu erwarten, dass sich die dynamische Entwicklung fortsetzt und das Umschlagvolumen am Eurogate Containerterminal weiterhin stetig zunehmen wird.

Um dieses Wachstum bewältigen zu können, ist der Ausbau der kaisseitigen Kapazitäten und eine Erweiterung der Terminalflächen zwingend erforderlich. Nach Fertigstellung der Liegeplätze 1 bis 3 Predöhlkai (voraussichtlich in 2008/2009) ist eine weitere Steigerung der Umschlagkapazität nur über eine Westerweiterung des Terminals erreichbar. Hierfür muss das Areal im Umfeld des Petroleumhafens umstrukturiert werden. Im Einzelnen ist vorgesehen, Teilflächen des Petroleumhafens und des Köhlfleethafens zur Schaffung zusätzlicher Terminalbetriebsflächen zuzuschütten und 2 leistungsfähige Großschiffsliegeplätze sowie einen Feederliegeplatz am Südufer der Elbe neu zu errichten. In einer ersten Stufe müssen vorhandene Nutzungen angepasst, aufgelöst oder gegebenenfalls verlagert werden, um die Voraussetzungen zu schaffen für den Neubau der für den Containerumschlag erforderlichen Infrastruktur (Flächen, Liegeplätze, Verkehrsanbindung).

Die Kosten der 1. Stufe belaufen sich auf 40.000 Tsd. Euro. Der Beginn der Maßnahme ist ab 2007 vorgesehen.

Fahrrinnenanpassung, Titel 7500.742.11

Unverzichtbare Voraussetzung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist dessen weitgehend ungehinderte Erreichbarkeit für große, weltweit verkehrende Containerschiffe. Die vorige, in 1999 abgeschlossene Fahrrinnenanpassung orientierte sich an Containerschiffen mit Tragfähigkeiten bis zu 4.500 Standardcontainern und max. Tiefgängen von 13,50 m. Zwischenzeitlich hat die Containerschiffflotte einen weiteren Wachstumsschub vollzogen, der zu einer Zunahme der Tiefgänge geführt hat. So werden immer mehr Schiffe mit Tragfähigkeiten von mehr als 8.000 Standardcontainern und max. Tiefgängen von 14,50 m in Dienst gestellt. Schiffe dieser Größenordnung werden künftig den weltweiten Containerverkehr und hier insbesondere die für Hamburg besonders wichtige Ostasienroute dominieren. Angesichts der hohen gesamtwirtschaftlichen und insbesondere arbeitsmarktpolitischen Bedeutung des Hafens ist eine Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe daher unerlässlich.

Der Senat hat vor diesem Hintergrund im Februar 2002 beschlossen, eine erneute Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Erfordernisse der Containerschiffahrt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungs-

wesen zu beantragen. Voruntersuchungen zur Prüfung der generellen Machbarkeit haben ergeben, dass ein weiterer Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe aus hydrologischer Sicht machbar ist und zu keinen unvermeidbaren Folgen für Natur und Umwelt führt. Darüber hinaus konnte gezeigt werden, dass eine weitere Fahrrinnenvertiefung zudem als hochwasserneutral zu beurteilen ist. Die ebenfalls durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ergeben, dass der Fahrrinnenausbau volkswirtschaftlich hoch rentabel ist.

Angesichts dieser positiven Ergebnisse hat die Bundesregierung am 15. September 2004 beschlossen, die Detailplanungen dieses zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens unerlässlichen Vorhabens zu starten.

Die Planungs- und Verfahrensschritte bis zum Planfeststellungsbeschluss sollen so zügig wie möglich abgearbeitet werden, um einen Beginn der Baggerarbeiten in 2007 zu ermöglichen. Erste Tiefgangsverbesserungen für die Schifffahrt sollen nach Möglichkeit noch in 2008 erzielt werden.

Nach den derzeitigen Abschätzungen werden für die Realisierung des Vorhabens Gesamtkosten in Höhe von ca. 320 Mio. Euro anfallen. Davon wird die Freie und Hansestadt Hamburg für die Realisierung des Vorhabens im Bereich der Delegationsstrecke einen Anteil von 80 Mio. Euro übernehmen müssen.

Die Gesamtkosten gemäß Kostenunterlage nach § 24 LHO belaufen sich inklusive Ingenieurleistungen und anderer Nebenkosten auf 80.000 Tsd. Euro. In Aktualisierung der mit dem Haushaltsplan 2005/2006 vorgelegten Planung wird für das Jahr 2006 nur eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 40.000 Tsd. Euro veranschlagt.

### III.

#### Kosten

Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen werden detailliert in der Anlage 1 dargestellt.

### IV.

#### Petitum

Die Bürgerschaft wird gebeten,

1. die Ausführungen des Senats zur Kenntnis zu nehmen,
2. die dargestellten Maßnahmen und damit verbundenen Auswirkungen auf den Finanzplan 2004–2009 zur Kenntnis zu nehmen,
3. die in der Anlage 1 dargestellten Änderungen des Haushaltes 2005/2006 zu beschließen.

Ansatzänderungen

Zweckbestimmung (zum Teil gekürzt)	Finanzstelle (Top Fistel)	Finanzposition	Haushaltsrechtlicher Vermerk	Aufgabenblock	Aggregat	2005			2006			2007			2008			2009			Bemerkungen						
						Beträge in Tsd. EUR																					
						Neuer Ansatz 2005	Bisheriger Ansatz 2005	Sp. 7 - Sp. 8 weniger (-)	Neue VE 2005	Bisherige VE 2005	Sp. 10 - Sp. 11 weniger (-)	Neuer Ansatz 2006	Bisheriger Ansatz 2006	Sp. 13 - Sp. 14 weniger (-)	Neue VE 2006	Bisherige VE 2006	Sp. 16- Sp. 17 weniger (-)	Neuer Ansatz 2007	Bisheriger Ansatz 2007	Sp. 19 - Sp. 20 mehr (k. Vorz.) weniger (-)		Neuer Ansatz 2008	Bisherige r 2008	Sp. 22 - Sp. 23 mehr (k. Vorz.) weniger (-)	Neuer Ansatz 2009	Bisherig er 2009	Sp. 25 - Sp. 26 mehr (k. Vorz.) weniger (-)
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28						
<b>Finanzierung: Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010</b>	98.9.00000	09.09890.791.03						-17622			-61200			-40.463			-63.400										
<b>7.0: Behörde für Wirtschaft und Arbeit 7500 Strom- und Hafenausbau Ausgaben: Vergütung an Vertragsarchitekten, -ingenieure u.s.w.</b>	75.0.00000	07.0.7500.799.01	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	5259	2537	2722	3000	3000	0	7500	1537	5963	2500	2500	0	7500	1588	5912	7500	1897	5603	5800	1897	3903	Gesamtkosten / Titel: 33.559 Tsd. €
<b>Ausbau Eurogate, Predöhlkai Liegeplatz 2</b>	75.0.00000	07.0.7500.743.10	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	5.400	0	5400	10000	0	10000	10.000	0	10000	0	0	0	0	0	0	0	8.000	-8000	0	8.300	-8300	Gesamtkosten / Titel: 15.400 Tsd. €
<b>Neubau Liegeplatz (Feeder) Petroleumhafen</b>	75.0.00000	07.0.7500.743.30	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	1.000	0	1000	7000	0	7000	7.000	0	7000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 8.000 Tsd. €
<b>Straßenausbaumaßnahmen im Planungsraum Altenwerder</b>	75.0.00000	07.0.7500.744.35	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	700	0	700	3600	0	3600	3.600	0	3600	5.000	0	5000	5.500	0	5500	400	0	400	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 10.200 Tsd. €
<b>Verlängerung Liegeplatz Kamerunkai</b>	75.0.00000	07.0.7500.743.31	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	2.000	0	2000	1600	0	1600	1.600	0	1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 3.600 Tsd. €
<b>Entwicklung des Hafenausbau-Logistik-Management-Systems</b>	75.0.00000	07.0.7500.792.10	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	500	0	500	10000	0	10000	5.000	0	5.000	10.000	0	10.000	5.000	0	5.000	5.000	0	5.000	3.000	0	3.000	Gesamtkosten / Titel: 20.000 Tsd. €
<b>Gleiserschließung und südliche Bahnanbindung Altenwerder</b>	75.0.00000	07.0.7500.745.27	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	3.000	0	3.000	5000	0	5000	3.000	0	3.000	5.000	0	5.000	7.000	0	7.000	5.500	0	5.500	1.500	0	1.500	Gesamtkosten / Titel: 20.000 Tsd. €
<b>Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel 3.-5. Bauabschnitt</b>	75.0.00000	07.0.7500.746.30	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	1.800	0	1.800	1000	0	1000	1.800	0	1.800	1.000	0	1.000	1.600	0	1.600	1.500	0	1.500	1.500	0	1.500	Gesamtkosten / Titel: 9.800 Tsd. €
<b>Kapazitätsausbau CTA 3. Stufe</b>	75.0.00000	07.0.7500.743.33	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	500	0	500	3000	0	3000	2.500	0	2.500	500	0	500	500	0	500	0	0	0	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 3.500 Tsd. €
<b>Ausbau Burchardkai, Liegeplatz 2</b>	75.0.00000	07.0.7500.743.32	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	0	0	0	20000	0	20000	5.000	0	5.000	16.900	0	16.900	10.000	0	10.000	6.900	7.000	-100	0	16.000	-16.000	Gesamtkosten / Titel: 21.900 Tsd. €
<b>Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe</b>	75.0.00000	07.0.7500.742.11	Übertragbar Deckungsfähig im Kapiteldeckungskreis KDK-070-7500-05	07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	5.000	-5.000	40.000	15.000	25.000	5.000	7.000	-2.000	35.000	8.000	27.000	30.000	0	30.000	Gesamtkosten / Titel: 80.000 Tsd. €
<b>Anpassung Einfahrt Vorhafen</b>	75.0.00000	7500.AUS.19		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.000	0	10.000	7.000	0	7.000	Gesamtkosten / Titel: 37.000 Tsd. €
<b>Flächenschießung Altenwerder West</b>	75.0.00000	7500.AUS.18		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000	0	1.000	4.000	1.700	2.300	6.000	3.000	3.000	Gesamtkosten / Titel: 16.000 Tsd. €
<b>Ausbau Predöhlkai, Liegeplatz 3</b>	75.0.00000	7500.AUS.01		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.500	0	4.500	4.500	0	4.500	Gesamtkosten / Titel: 13.500 Tsd. €
<b>Ausbau Burchardkai, Liegeplatz 3</b>	75.0.00000	7500.AUS.02		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.000	0	3.000	Gesamtkosten / Titel: 13.000 Tsd. €
<b>2. Landseitige Zufahrt Burchardkai</b>	75.0.00000	7500.AUS.03		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.000	0	3.000	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 3.000 Tsd. €
<b>Umstrukturierung Mittlerer Freihafen, 1. Stufe</b>	75.0.00000	7500.AUS.04		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	0	5.000	5.000	0	5.000	Gesamtkosten / Titel: 100.000 Tsd. €
<b>Neubau Rethe Hubbrücke</b>	75.0.00000	7500.AUS.07		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	0	5.000	15.000	0	15.000	Gesamtkosten / Titel: 55.000 Tsd. €
<b>Direktverbindung Waltershof mit Seehafenbahnhof Harburg</b>	75.0.00000	7500.AUS.10		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	0	5.000	Gesamtkosten / Titel: 58.500 Tsd. €
<b>Anpassung Bahnhöfe Waltershof und Mühlenwerder</b>	75.0.00000	7500.AUS.11		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000	0	1.000	2.000	0	2.000	2.000	0	2.000	Gesamtkosten / Titel: 9.100 Tsd. €
<b>Umstrukturierung Petroleumhafen 1. Stufe</b>	75.0.00000	7500.AUS.15		07002	23100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	0	30.000	10.000	0	10.000	0	0	0	Gesamtkosten / Titel: 40.000 Tsd. €
<b>Zusatzvolumen</b>		<b>262.403</b>				20.159	2.537	<b>17.622</b>	64.200	3.000	61.200	47.000	6.537	<b>40.463</b>	80.900	17.500	63.400	74.100	8.588	<b>65.512</b>	105.300	26.597	<b>78.703</b>	89.300	29.197	<b>60.103</b>	

# Hafen - Sonderinvestitionsprogramm

Anlage 2 zur  
Bürgerschaftsdrucksache Nr. 18/1681

