

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Olaf Duge, Dr. Eva Gümbel,
Jens Kerstan (GRÜNE) und Fraktion vom 08.12.14**

und Antwort des Senats

Betr.: Hafenfinanzierung (IV)

2013 ist der reale Containerumschlag erstmals vom angenommenen Potenzialprognosekorridor abgewichen. Umso mehr stellt sich die Frage, wie die geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Hafen finanziert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

- 1. Wie sieht der aktuelle Wirtschaftsplan der Hamburg Port Authority (HPA) für das Jahr 2015 aus?*
- 2. Welche Einnahmen und Ausgaben sieht die mittelfristige Finanzplanung der HPA vor?*
- 3. Wie groß ist der gesamte Investitionsbedarf für den Hamburger Hafen in den kommenden zehn Jahren? Bitte pro Jahr aufschlüsseln.*
- 4. Welche Anlagen in den Bereichen der Ver- und Entsorgung sowie der Hafeninfrastruktur weisen Sanierungs-, Grundinstandsetzungs-, Modernisierungs- oder Standardverbesserungsbedarfe beziehungsweise Bedarfe zur Erhöhung der Zweckmäßigkeit oder der Kapazitätserweiterung auf beziehungsweise bei welchen dieser Anlagen ist in den kommenden zehn Jahren mit entsprechenden Bedarfen zu rechnen? Mit welchen Kosten für die jeweiligen Anlagen rechnen der Senat oder die zuständige Behörde?*
- 5. Welche Investitionen für neue Anlagen und neue Infrastruktur stehen im Hafen in den nächsten zehn Jahren grundsätzlich an? Mit welchen Projekten und Maßnahmen ist die HPA betraut? Bitte alle HPA-Projekte Verkehrsanbindung Burchardkai, Südliche Hafenerschließung – Neue Bahnbrücke Kattwyk, Westerweiterung, Central Terminal Steinwerder, Ausbau innerer Hafen – Anpassung Einfahrt Vorhafen, Ausbau östlicher Hafen – Umstrukturierung Steinwerder Hafen, Elbvertiefung, Tideelbe – Neubau Flachwassergebiet Spadenlander Busch – Kreetsand, Ersatzinvestition Straße und Bahn – Neubau der Rethebrücke, Ersatzinvestition Hafenbahn – Bauprogramm, Ersatzinvestition Hafenbahn – Bahnhof Hohe Schaar und Ersatzinvestition Hafenbahn – Umbau Bahnhof Waltershof et cetera benennen.*
- 6. Welche jährlichen Kosten sind mit diesen Projekten und Maßnahmen verbunden? Inwieweit ist die Finanzierung der aufgeführten Bedarfe in der künftigen Finanzplanung im Kernhaushalt beziehungsweise in der*

Finanzplanung der HPA enthalten? Bitte die Planung für die einzelnen Jahre aufführen.

Siehe Anlagen 1 bis 3. Im Übrigen siehe Drs. 20/13000.

7. *Welche Zeitabläufe sind für diese Projekte und Maßnahmen vorgesehen und wie sieht der jeweilige aktuelle Projektfortschritt aus?*
8. *Seit wann laufen die Projekte jeweils? Wie haben sich die Zeitpläne für diese Projekte seit Projektbeginn entwickelt? Bitte ursprüngliche Zeitplanung und den aktuellen Zeitplan darstellen. Im Falle von Verzögerungen: Weshalb war die ursprüngliche Zeitplanung nicht ausreichend?*
9. *Wie haben sich die Kosten für diese Projekte jeweils seit Projektbeginn entwickelt? Bitte ursprüngliche Kostenschätzung und aktuelle Kostenplanung benennen. Im Falle von Kostensteigerungen: Weshalb war die ursprüngliche Kostenplanung nicht ausreichend?*

Siehe Anlage 4.

10. *Wie teilt sich der Gesamtinvestitionsbedarf in den kommenden zehn Jahren auf die oben genannten unterschiedlichen Bedarfsarten auf?*
11. *Wie groß ist die Differenz zwischen den Investitionsbedarfen und den bereits in den Finanzplanungen der Freien und Hansestadt Hamburg und der HPA vorgesehenen Investitionen?*
12. *Wie hoch sind die Mittel, die aus dem Haushalt und der HPA jährlich bis zum Jahr 2020 in den Hafen fließen sollen? Aus welchen Projekten setzt sich diese Summe zusammen? Bitte die veranschlagten Kosten der jeweiligen Projekte einzeln und getrennt nach Investitionen und Betriebskosten aufführen.*

Siehe Drs. 20/13000 (Haushaltsplan-Entwurf 2015/2016, Mittelfristiger Finanzplan 2014 – 2018 und Haushaltsbeschluss-Entwurf 2015/2016 der Freien und Hansestadt Hamburg), Drs. 20/13007 sowie Anlagen 1 und 2.

13. *Wie hoch ist das eigene Kapital der HPA? Wie hoch war das Eigenkapital der HPA seit ihrer Gründung jeweils zum Jahresende?*

Eigenkapital der HPA auf Basis der testierten Jahresabschlüsse:

in Mio. EUR	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eigenkapital jeweils zum 31.12.	570,5	562,6	563,4	570,3	536,6	686,2	713,1	684,4	1017,2

*Rumpfgeschäftsjahr 1.10 – 31.12. 2005, in dem die HPA als Anstalt öffentlichen Rechts gegründet wurde.

Zu 2014 lässt sich keine Angabe machen, weil noch kein testierter Jahresabschluss vorliegt.

Anlage 1

Hamburg Port Authority**Öffentlich finanzierte Ersatzinvestitionen**

Basis: Wirtschaftsplan 2015 und Vorschau auf die Folgejahre

Projekt	Bereich	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff
Erweiterung Nordkopf Bahnhof Hohe Schaar	Bahn	0	2.538	0	0	0	0	0	0
Kapazitätserhöhung Abzweig Hausbruch	Bahn	0	300	2.394	0	0	0	0	0
Dienststellenzusammenführung Bahnservice	Bahn	200	0	0	0	0	0	0	0
Lokservicestelle Hafen West	Bahn	1.028	1.200	0	0	0	0	0	0
Umbau Waltersshof (alle Stufen)	Bahn	550	2.800	6.800	1.263	0	0	0	0
Verkehrsknoten Hohe Schaar	Bahn	233	75	0	0	0	0	0	0
Ausbau Hafeneisenbahn		2.011	6.912	9.194	1.263	0	0	0	0
Alternative Energieversorgung Kreuzfahrt	Sonstiges	9.325	0	0	0	0	0	0	0
Ausbau Immobilien		9.325	0	0	0	0	0	0	0
Anpassung privater HWS-Anlagen	sonstiges	5.298	4.245	1.601	1.540	0	0	0	0
Deponie Moorburg	sonstiges	1.706	460	310	930	1.670	19.771	20.220	0
Ausbau Wasserinfrastruktur		7.004	4.705	1.911	2.470	1.670	19.771	20.220	0
Grundinstandsetzung Köhlbrandbrücke	Straße	10.900	11.800	0	0	0	0	0	0
Parkraummanagement	Straße	750	0	0	0	0	0	0	0
investive Grundinstandsetzung Straße	Straße	6.740	7.927	6.370	6.431	5.000	5.998	0	0
Ersatzinvestition Straße		18.390	19.727	6.370	6.431	5.000	5.998	0	0
Neubau Rethebrücke Straße	Brücke	7.689	6.953	7.049	1.151	0	0	0	0
Neubau Rethebrücke Bahn	Brücke	8.311	3.677	918	1.639	0	0	0	0
Neubau Rethebrücke Gesamt	Brücke	16.000	10.630	7.967	2.789	0	0	0	0
Neue Straßenbrücken	Brücke	8.499	7.650	10.132	3.800	2.000	6.858	0	0
Verkehrerschließung Rosskanal	Brücke	618	1.273	1.967	1.642	0	0	0	0
Kattwykbrücke, Grundinstandsetzung	Brücke	221	400	601	1.128	0	0	0	0
Kattwykbrücke, ergänzende Maßnahmen	Brücke	19	82	85	121	1.249	1.512	767	312
Ersatzinvestition Straße & Bahn		25.357	20.035	20.751	9.480	3.249	8.370	767	312
Grundinstandsetzung St. Pauli Elbtunnel	Sonstige	4.718	8.896	9.178	10.150	10.150	10.150	9.750	0
Grundinstandsetzung Neuwerk	Sonstige	350	1.261	1.261	1.261	1.261	1.257	0	0
Grundinstandsetzung bewegliche Infrastruktur	Sonstige	2.748	410	500	500	500	500	0	0
Sonstige Investitionen		7.816	10.567	10.939	11.911	11.911	11.907	9.750	0
zuzüglich Fortschreibung Ersatzinvestitionen		0	0		2.000	6.000	48.000	50.000	50.000

Anlage 2

HPA Projektvolumen allgemeine Hafeninfrastruktur ab 2015 ¹⁾**Basis: Wirtschaftsjahr 2015**

in Mio. EUR	TOTAL 15-22ff	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022ff
Verkehrsanbindung Burchardkai	79	16	18	19	18	9			
Südliche Hafenerschliessung	199	12	30	58	47	35	17		
Westerweiterung (Anteil öffentliche)	270	0	0	0	38	52	49	47	83
Hafenerweiterung Altenwerder	33	9	9	5	2	4	5		
Central Terminal Steinwerder (CTS) ²⁾									
Ausbau Innerer Freihafen (Europakai)	68	22	23	23					
Ausbau östlicher Hafen	14	3	6	3	3				
Fahrrinnenanpassung	195	32	70	85	8				
Tideelbe (im Wesentl.: Spadenlander Busch/Kreetsand)	35	5	8	22	0	0			
Alternative Energieversorgung Kreuzfahrt	9	9							
Ausbau Hafenbahn ³⁾	19	2	7	9	1				
Ausbau Wasserinfrastruktur ³⁾	58	7	5	2	2	2	20	20	
Ausbauprojekte HPA	979	118	174	226	119	101	90	67	83
Ersatzinvest. Bahn, Strasse und Brücken	307	44	40	27	18	14	62	51	50
Immobilien und sonstige	75	8	11	11	12	12	12	10	
Ersatzinvestitionen HPA ⁴⁾	381	52	50	38	30	26	74	60	50
Förderprogramme HWS	63	15	10	19	19				
Managementanpassung	0	-23	-46	-70		48	90		
Projektvolumen HPA	1.423	163	189	213	167	176	255	127	133

Zur Verfügung stehende öffentliche Mittel aus HHLA-Mrd., Hafenlasten und Haushalt

	TOTAL 15-18				
HHLA-Mrd. ⁵⁾	30	30			
Hafenlasten ⁶⁾	96	24	24	24	24
Bundesmittel für Denkmalschutz (AET) ⁷⁾	6			1	5
Haushalt	400	101	99	100	100
Finanzierung	532	155	123	125	129
Saldo Finanzierung - Projektvolumen	-192	-66	-88	-38	
Saldo kumuliert ⁸⁾		-66	-154	-192	

¹⁾ Ohne Berücksichtigung von Förderanteilen für den öffentlichen Hochwasserschutz und von der Europäischen Union.

²⁾ Für das CTS-Areal ist eine sukzessive, stufenweise Flächenentwicklung vorgesehen. Auf dieser Grundlage soll die Projektplanung entwickelt werden. Gegenwärtig lassen sich daher keine Gesamtkosten beziffern. Ebenso ist offen, ob künftig überhaupt Haushaltsmittel erforderlich werden. Daher werden für das Projekt hier keine Planungskosten beziffert.

³⁾ In Drs 20/7395 waren diese Positionen noch subsummiert unter den Ersatzinvestitionen.

⁴⁾ In dieser Darstellung sind Ersatzinvestitionen in Höhe von 140 Mio. € im Zeitraum 2015-2019 nicht enthalten, die –wenn erforderlich – von der HPA ab 2017 (ggf. teilweise) fremdfinanziert werden. Derzeit hat sich planerisch noch nicht hinreichend konkretisiert, ob eine Fremdfinanzierung durch die HPA notwendig sein wird.

⁵⁾ Bei den hier ausgewiesenen Restmitteln der HHLA-Mrd. handelt es sich um Projektvolumen, welche bereits durch eingegangene Zahlungsverpflichtungen (Obligos) belegt sind.

⁶⁾ Bei den sogenannten Hafenlasten handelt es sich um investive Mittel, die der Bund mit jährlich rund 21 Millionen Euro für den Hamburger Hafen fördert.

⁷⁾ Für den Alten Elbtunnel St. Pauli wurden Bundesmittel für den Denkmalschutz bewilligt. In Summe sind dies 21 Mio. EUR für die Renovierung der westlichen Tunnelröhre. Bis 2018 werden hiervon die gezeigten Jahresscheiben abgerufen. Der Senat wird sich hierzu im Rahmen der Beantwortung des Ersuchens der Bürgerschaft 20/12328 äußern.

⁸⁾ Der hier ausgewiesene negative Saldo ist rechnerisch-planerischer Natur. Aufgrund der rechtlichen und technischen Komplexität von Infrastrukturprojekten ist deren Zeitplanung mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, so dass sich künftige Mittelbedarfe nicht verlässlich prognostizieren lassen. Erfahrungsgemäß kommt es bei Projekten im Hafen häufig zu Verzögerungen, so dass in der Praxis weniger liquide Mittel benötigt werden als planerisch veranschlagt.

Die im Haushalt eingeplanten Mittel entsprechen daher den tatsächlichen durchschnittlichen investiven Mittelbedarfen im Bereich der allgemeinen Hafeninfrastuktur während der letzten Jahre, was eine realistische Orientierungsgröße darstellt. Die ambitioniert ausgelegte Wirtschaftsplanung der HPA ist dabei im Interesse der Hafeninvestitionen gerechtfertigt, denn dies stellt sicher, dass stets hinreichende Projekte baureif sind, um die verfügbaren öffentlichen Mittel ausschöpfen zu können und keine unerwünschten Haushaltsreste zu bilden.

Anlage 3**Gewinn- und Verlustrechnung der HPA**

Wirtschaftsplan 2015 (WP)

Mittelfristige Finanzplanung 2016 bis 2020 (MiFriFi)

in Mio. EUR	WP	MiFriFi				
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gesamterträge	349,7	394,2	396,7	379,1	384,7	409,6
Betrieblicher Aufwand	-355,3	-368,4	-390,9	-348,5	-358,7	-384,6
Betriebsergebnis	-5,6	25,8	5,8	30,6	26,0	25,0
Zinsen; außerordentliches Ergebnis; Steuern	-24,2	-27,1	-31,8	-36,9	-41,2	-43,8
Jahresergebnis	-29,8	-1,3	-26,0	-6,3	-15,2	-18,8
Auflösung Kapitalrücklage	29,8					
Ergebnis lfd. Jahr	0,0	-1,3	-26,0	-6,3	-15,2	-18,8

Hinweis: Ab 2016 weist die HPA-Wirtschaftsplanung negative Bilanzergebnisse aus. Hierfür ist ursächlich, dass nicht durch Haushaltsmittel gedeckte Finanzierungsspitzen bei nicht-aktivierbaren Projekten das Jahresergebnis verschlechtern. Daneben geht die HPA-Planung von einem höheren Zinsaufwand aus, da möglicherweise eine teilweise Fremdfinanzierung des Projektvolumens notwendig werden kann. Hierbei handelt es sich allerdings um planerische Annahmen, die im Hinblick auf die Frage ob und in welchem Umfang sie eintreten den allgemeinen Risiken einer Planung unterliegen, da die Projektverläufe und Liquiditätsbedarfe teilweise mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind.

Gesamtes Projektvolumen allgemeine Hafeninfrastruktur - Ausbau und Ersatz investitionen (Quelle: HPA)

Baumaßnahme Zweckbestimmung	Beginn der Baumaßnahme		Fertigstellung der Baumaßnahme		Gesamtkosten		Begründung der Kosten- und Bauzeitabweichung
	ursprünglich geplant	aktuell geplant*	ursprünglich geplant	aktuell geplant*	erste Kostenschätzung in Tsd. Euro	aktuelle Kostenermittlung in Tsd. Euro	
Verkehrsanbindung Burchardkai	2010	2011	2019	2019	101.704	109.680	Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate. Auf Basis vertiefter Entwurfsplanungen ergaben sich zudem Anpassungen der Kosten im Bereich Gleis- und Brückenbau in Höhe von 5-6 %.
Hafenerweiterung Altenwerder	2011	2011	2019	2019	68.325	66.273	Günstige Vergaben, Nichtrealisierung von Risiken. Abschluss des Teilprojektes „Gleisanbindung Altenwerder“ im geplanten Budget.
Central Terminal Steinwerder	2016	in Prüfung	schriftweise ab 2020	in Prüfung	512.584	171.002	Die "erste Kostenschätzung" bezieht sich auf die planerischen Gesamtkosten für die Entwicklung des Gesamtareals, die vorerst in dieser Form nicht mehr vorgesehen ist. Mittlerweile ist eine sukzessive, stufenweise Flächenentwicklung vorgesehen. Dementsprechend soll die Projektplanung entwickelt werden. Gegenwärtig lassen sich daher keine Gesamtkosten beziffern. Ebenso ist offen, ob künftig Haushaltsmittel erforderlich werden. Die Angabe in der Spalte "aktuelle Kostenermittlung" bezieht sich daher weiterhin nur auf den ursprünglich ersten Teil des Projektes, in dem die Erschließung der bestehenden Flächen enthalten ist.
Südliche Hafenerschließung	2013	2014	2016	2020	230.000	219.500	Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Einführung eines Risikobudgets für Kampfmittelräumung und Altlasten sowie eine geänderte technische Planung aufgrund der Baugrunderkundung führten zu Mehrkosten. Neben der Neuen Kattwybrücke ist hierin das Teilprojekt "südliche Bahnverbindung Altenwerder" enthalten. Die Senkung des Projektvolumens von -33,5 Mio. EUR gegenüber dem Wirtschaftsplan 2014 (GA 20/10595) im Wesentlichen darin begründet, dass nur für die südliche Bahnanbindung nur noch die Planungsleistungen berücksichtigt werden (-39,5 Mio. EUR). Ein gegenläufiger Effekt ergibt sich im Projekt Kattwybrücke (+ 6,0 Mio. EUR). Dies ist auf eine Fortschreibung der Inflationsrate zurückzuführen, welche durch die Verzögerungen im Projektverlauf begründet ist.
Westenerweiterung	2012	in Prüfung	2018	voraussichtlich nicht vor 2020	232.853	298.542	Mehrjährige Verschiebung der Projektrealisierung durch Verzögerung im Planfeststellungsverfahren und Berücksichtigung erwartbarer gerichtlicher Auseinandersetzungen. Baupreisanpassungen wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate durch Verzögerungen.
Ausbau innerer Freihafen	2012	2013	2015	2016	62.000	97.500	Zeitliche Verschiebung wegen: Kampfmittelräumung deutlich aufwendiger, Unterbringung von Überschussböden, Bodenanalytik ergab deutlich aufwendigeren Umgang mit kontaminierten Böden. Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung des Risikobudgets
Ausbau östlicher Hafen	2010	2012	2012	2017	15.500	19.000	Mehrkosten und Bauzeitverlängerung infolge der Entsorgung von Schlack und stark kontaminierter Hafensedimente, Konkretisierung naturschutzrechtlicher Ausgleichszahlungen, Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung Risikobudgets. Terminverzögerung aufgrund von umstellung von Plangenehmigungs- auf Planfeststellungsverfahren und der Verzahnung mit dem Projekt Kreesand wegen der von dort zu beziehenden Bodenmengen.

Gesamtes Projektvolumen allgemeine Hafeninfrastruktur - Ausbau und Ersatz investitionen (Quelle: HPA)

Baumaßnahme Zweckbestimmung	Beginn der Baumaßnahme		Fertigstellung der Baumaßnahme		Gesamtkosten		Begründung der Kosten- und Bauzeitabweichung
	ursprünglich geplant	aktuell geplant*	ursprünglich geplant	aktuell geplant*	erste Kostenschätzung in Tsd. Euro	aktuelle Kostenermittlung in Tsd. Euro	
Fahrrinnenanpassung	2012	2015	2015	2018	137.782	208.250	Die Erhöhung des Ansatzes für Ausgleich und Ersatz, u.a. Ausgleichszahlungen an die Landwirtschaft und die Berücksichtigung einer fortgeschriebenen Inflationsrate durch Verzögerungen sowie die Fortschreibung des Risikobudgets haben zu Kostensteigerungen geführt. Das Vorhaben kann aufgrund eines beim Bundesverwaltungsgerichts anhängigen Eilverfahrens derzeit noch nicht realisiert werden. Die Kostensteigerung gegenüber dem HPA-Wirtschaftsplan 2014 (Grundlage der Drs. 20/10595) ist zurückzuführen auf eine Fortschreibung des Inflationsannahmen, welche aus einer weiteren Verzögerung des Projektes resultieren.
Tideelbe (Kreetsand)	2011	2012	2014	2017	37.580	63.300	Mehrkosten für die Entsorgung belasteter Böden, Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung Risikobudgets. Projektverschiebung, um die Harmonisierung mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung herzustellen.
Erweiterung Nordkopf Bahnhof Hohe Schaar	2011	2012	2013	2016	11.000	10.000	Verringerter Gesamtaufwand durch günstigere Ausschreibungsergebnisse und geringeren Aufwand bei der Kampfmittelsondierung, Witterungsbedingte Verspätung, finaler Bauzustand kann erst nach der Fertigstellung der neuen Rethelbrücke umgesetzt werden.
Umbau Waltersdorf Ersatzinvestitionen Hafentunnel **	2010	2011	2014	2017 (1. Abschnitt)	47.000 (1. und 2. Abschnitt)	34.400 (1. Abschnitt)	Ausweitung des Projektumfangs durch Umschichtung von Grundinstandsetzungsmaßnahmen in Höhe von 10 Mio. Euro, dadurch Projektverlängerung, Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung des Risikobudgets. Zum zweiten Abschnitt können keine Angaben gemacht werden, da dieser sich in der Überprüfung befindet. Gegenüber dem HPA-Wirtschaftsplan 2014 (Grundlage der Drs. 20/10595) konnte eine Reduzierung der Volumen bei dem Ersatzneubau eines Stellwerkes erreicht werden.
Neubau Rethelbrücke	2009	2010	2012	2018	95.000	152.630	Verlängerung der Projektlaufzeit u.a. aus Vergabeverfahren, zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen wegen Vopak-Düker und bestehender Hubbrücke, technische Konzepte für die Baugruben. Baupreisanpassung wegen Berücksichtigung einer Inflationsrate, Fortschreibung Risikobudget.

* Stand: Dezember 2014

** Rollierende Grundinstandsetzungsprojekte werden als Jahresscheibe 2013 dargestellt.