

08.12.2015

Niederschrift über die Senatssitzung

(1.3)

Herr Senator Horch trägt den Inhalt der Drucksache Nr. 2015/2377, betreffend

ÖPNV-Erschließung der östlichen HafenCity - Bau und Finanzierung
der S-Bahn-Station Elbbrücken und des Verbindungsbauwerkes zur
U-Bahn-Haltestelle Elbbrücken,

vor.

Der Senat fasst folgenden Beschluss:

1. Der Senat beschließt die vorgelegte Mitteilung an die Bürgerschaft.
2. Der Präsident des Senats wird ermächtigt, bei der Präsidentin der Bürgerschaft die Vorwegüberweisung der Senatsmitteilung an den zuständigen Ausschuss zu beantragen.

Gr. Verteiler

Für die Richtigkeit



Dr. Jutta Bechmann



775. 02-01
702. 29-01-2015

Berichterstattung:
Senator Horch
Senatorin Dr. Stapelfeldt
Staatsrat Rieckhof
Staatsrat Kock

TOP I. 3
Büro

Vorblatt zur
Senatsdrucksache
Nr. 2015/02377
vom: 25.11.2015

ÖPNV-Erschließung der östlichen HafenCity - Bau und Finanzierung der S-Bahn-Station Elbbrücken und des Verbindungsbauwerkes zur U-Bahn-Haltestelle Elbbrücken

A. Zielsetzung

Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Bau einer S-Bahn-Station bei den Elbbrücken und Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn-Haltestelle mit einem Verbindungsbauwerk.

B. Lösung

1. Einholen einer Zustimmung von Senat und Bürgerschaft zur Finanzierung und Realisierung einer S-Bahn-Station bei den Elbbrücken und des Verbindungsbauwerks zur neuen U-Bahn-Haltestelle;
2. Änderung des Wirtschaftsplanes 2015/2016/2017 des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ zur Finanzierung des Verbindungsbauwerks gemäß Anlage 1 zum Bürgerschaftsteil.

C. Auswirkungen auf den Haushalt

1. Die Finanzierung des Zuschusses für die S-Bahn-Station in Höhe von 40,17 Mio. Euro an die DB AG bzw. deren Konzerntöchter soll aus Regionalisierungsmitteln (Zuweisungen des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz) erfolgen.
Die Finanzierung des Zuschusses für das Verbindungsbauwerk in Höhe von 7,9 Mio. Euro an die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) soll zunächst durch das Sondervermögen „Stadt und Hafen“ erfolgen. Die BWVI wird dem Sondervermögen „Stadt und Hafen“ jene Kosten zurückzahlen, welche den vom Sondervermögen dauerhaft zu tragenden Anteil in Höhe von 4 Mio. Euro (Obergrenze) übersteigen. Die übersteigenden Kosten – nach derzeitigem Planungsstand in Höhe von 3,9 Mio. Euro – werden dem Sondervermögen 2018/2019 unterjährig aus Regionalisierungsmitteln erstattet. Kostenrisiken müssen vom Sondervermögen nicht übernommen werden.
Beim Bund wurde die Maßnahme bereits im GVFG-Bundesprogramm nach Kategorie C angemeldet. In dieser Kategorie werden dem Bund Maßnahmen angekündigt. Nach Vorlage der formalen Voraussetzungen soll die Aufnahme in Kategorie A zur Förderung beantragt werden. Bundesmittel würden den von Hamburg zu erbringenden Mitteleinsatz entsprechend reduzieren.
2. Folgekosten:
Kosten für Instandhaltung und Betrieb sämtlicher DB-Stationen werden in Hamburg über das Stationspreissystem verrechnet, bei dem pro Zughalt Kosten kalkuliert werden. Es ist deshalb vorgesehen, auch die Folgekosten für die S-Bahn-Station Elbbrücken über das Stationspreissystem auszugleichen.

Kosten für Instandhaltung und Betrieb des Verbindungsbauwerks werden aufgrund des Verkehrswegevertrages durch die HOCHBAHN getragen. Soweit Aufwendungen höher als Einnahmen ausfallen und damit das Unternehmensergebnis belasten sollten, sind diese im Rahmen des Ergebnisausgleichs nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der HGv zu übernehmen und über deren Verlustausgleich von Hamburg zu tragen ; dieser Aufwand belastet entsprechend das Eigenkapital.

D. Auswirkungen auf die Vermögenslage

Mit dieser Drucksache wird die Ermächtigung zur Bewilligung von Investitionszuschüssen an die DB AG in Höhe von 40,17 Mio. Euro sowie an die HOCHBAHN in Höhe von 7,9 Mio. Euro beantragt. Die erforderlichen Änderungen des Wirtschaftsplans 2015 / 2016 des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ sind in der als Anlage 1 zur Mitteilung an die Bürgerschaft beigefügten Neufassung kenntlich gemacht

Die beabsichtigten Investitionszuschüsse sind als immaterieller Vermögensgegenstand von der BWVI (40,17 Mio. Euro) sowie vom Sondervermögen (7,9 Mio. Euro abzüglich Erstattungen seitens der BWVI aus Regionalisierungsmitteln) zu aktivieren und über die Bindungsdauer der bezuschussten Vermögensgegenstände abzuschreiben. Das Eigenkapital der Stadt und des Sondervermögens wird durch die jährlichen Abschreibungsraten verringert. Dies führt jedoch nicht zu einer Erhöhung des Jahresfehlbetrages im Wirtschaftsplan des Sondervermögens „Stadt und Hafen“. Sollten die Finanzierungslasten für den Investitionszuschuss an die Hochbahn (Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen, Zins und Tilgung) beim Sondervermögen dennoch einen Eigenkapitalverzehr auslösen, der den Buchwert der Finanzanlage „Sondervermögen Stadt und Hafen“ in der FHH-Kernbilanz schmälert, ist für die dann erforderlichen Abschreibungen eine Deckung aus dem Einzelplan der BWVI vorzunehmen.

E. Sonstige finanzielle Auswirkungen

Keine.

F. Auswirkungen auf:

- Familienpolitik
- Klimaschutz

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Station Elbbrücken und des Verbindungsbauwerks soll durch die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Entlastung von Hamburgs Straßen und damit eine Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen erreicht werden. Durch die hohe Nutzungsdichte in der HafenCity und die damit einhergehenden verkehrlichen Bedarfe ergeben sich insgesamt große Reduktionspotentiale. Die städtebaulichen, nutzungsbezogenen und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen, welche im Rahmen der Fortschreibungen des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity dargestellt wurden, lassen einen hohen Anteil beim ÖPNV erwarten.

- Bürokratieabbau
- Inklusion
Der Ausbau erfolgt barrierefrei.
- Gleichstellung

G. Alternativen

Keine Realisierung der ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen Diese sind jedoch aus verkehrspolitischen, erschließungstechnischen und wirtschaftlichen Gründen für die mit der Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity beschlossene städtebauliche Zielsetzung unverzichtbar.

H. Anlagen