

4.3.2.4.5 Kosten und Erlöse der Produktgruppe 27004 Zentrales Programm des AB 270

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
Strukturpolitische Sollüberträge							
Erlöse	0	0					
Kosten	0	0		160			
Saldo Jahresergebnis 1 Strukturpolitische Sollüberträge	0	0		-160			
Erlöse	0	0	0	0	0	0	0
Kosten	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Jahresergebnis 2 Strukturpolitische Sollüberträge	0	0	0	0	0	0	0

4.3.2.4.6 Vollzeitäquivalente der Produktgruppe 27004 Zentrales Programm des AB 270

	Ist 2012	Ist 2013	Fortg. Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
Gesamtanzahl VZÄ							

4.3.2.5 Produktgruppe 27005 Hafen

4.3.2.5.1 Vorwort der Produktgruppe 27005 Hafen

Der HPA obliegt gemäß HPA-Gesetz die Unterhaltung sowie Planung und Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im Hamburger Hafen. Nach dem Verbrauch der so genannten „HHLA-Milliarde“ sind auch wieder Finanzmittel in den Haushalt einzustellen und werden von der BWVI der HPA zur Verfügung gestellt. Dies betrifft neben investiven Ausgaben auch Ausgaben für den Hafenbetrieb (u. a. die Wassertiefenhaltung) sowie für hafenfremde Leistungen.

Der BWVI obliegt die fachliche Zuständigkeit für die HPA.

4.3.2.5.2 Ergebnisplan der Produktgruppe 27005 Hafen

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
1. Erlöse	1.223	1.223	1.290	1.290	1.290	1.639	2.338
2. Kosten aus lfd. Verwaltungstätigkeit	11.309	30.207	250	250	250	250	250
a) davon Kosten für Mieten, Pachten und Erbbauzinsen							
b) davon IT-Kosten							
c) davon Kosten für Prüfung, Beratung, Rechtsschutz							
3. Personalkosten	421	458	454	480	424	436	450
a) Kosten für Entgelte	62	70	67	65	66	69	70
b) Kosten für Bezüge	259	281	280	291	249	256	264
c) Sonstige Kosten mit Entgelt- oder Bezugscharakter							
d) Kosten für Sozialleistungen	0		15	29	27	27	29
e) Kosten für Versorgungsleistungen	99	107	92	95	82	84	87
4. Kosten für Transferleistungen	0		17.550	58.168	53.235	49.905	31.505
5. Kosten für Abnutzung - Abschreibungen	7.824	7.794	7.738	27.036	26.882	29.208	33.988
6. Sonstige Kosten							
7. Ergebnis der Verwaltungstätigkeit	-18.330	-37.237	-24.703	-84.644	-79.501	-78.160	-63.855
8. Erlöse aus Finanzierungstätigkeit							
9. Kosten aus Finanzierungstätigkeit							
10. Finanzergebnis							
11. Ordentliches Ergebnis (7+10)	-18.330	-37.237	-24.703	-84.644	-79.501	-78.160	-63.855
12. Außerordentliche Erlöse							
13. Außerordentliche Kosten							
14. Außerordentliches Ergebnis							
15. Jahresergebnis	-18.330	-37.237	-24.703	-84.644	-79.501	-78.160	-63.855
16. Globale Mehr- oder Minderkosten							
17. Jahresergebnis inkl. der globalen Mehr- oder Minderkosten (15+16)	-18.330	-37.237	-24.703	-84.644	-79.501	-78.160	-63.855
Um flexibel und wirtschaftlich auf zeitliche Verschiebungen reagieren zu können, ist die Ermächtigung, Kosten für Transferleistungen zu verursachen, übertragbar.							

4.3.2.5.3 Ziele der Produktgruppe 27005 Hafen

Z 1: Sicherung von Umschlagwachstum, Wertschöpfung und Beschäftigung im Hamburger Hafen durch Ausbau und Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur (Kennzahlen 1 bis 13).

4.3.2.5.4 Kennzahlen der Produktgruppe 27005 Hafen

	Einheit	Ist 2012	Ist 2013	Fortg. Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
B_270_05_001 1. Gesamtumschlag Hafen Hamburg	Mio t	130,9	139,0	141,0	142,2	145,2	149,7	158,1
B_270_05_002 2. Gesamtumschlag Hafen Hamburg	TEUR	8,7 Mio.	9,3 Mio.	9,4 Mio.	9,6 Mio.	9,9 Mio.	10,3 Mio.	11,1 Mio.
B_270_05_003 3. Binnenschiffsumschlag Hafen Hamburg	Mio t	10,4	11,0	11,2	11,3	11,5	11,9	12,6
B_270_05_004 4. Volumen auf Hafenbahn	Mio t	39,6	41,5	42,1	42,5	43,4	44,7	47,2
B_270_05_005 5. Hauptverkehrsstraßen im Hafengebiet mit der Fahrbahnzustandsnote 4,5 bis 5,0	km	9,0	9,0	8,5	8,5	8,0	8,0	8,0
B_270_05_006 6. Hauptverkehrsstraßen im Hafengebiet mit der Fahrbahnzustandsnote 3,5 bis 4,49	km	5,0	5,0	5,5	5,5	6,0	6,0	6,0
B_270_05_007 7. Hauptverkehrsstraßen im Hafengebiet mit der Fahrbahnzustandsnote 1,5 bis 3,49	km	16,0	16,0	16,5	16,5	17,0	17,0	17,0
B_270_05_008 8. Hauptverkehrsstraßen im Hafengebiet mit der Fahrbahnzustandsnote besser als 1,5	km	16,0	16,0	15,5	15,5	15,0	15,0	15,0
B_270_05_009 9. Gleise im Hafengebiet mit der Zustandsnote 4,5 bis 5,0	km	36,0	36,0	34,0	34,0	32,0	32,0	32,0
B_270_05_010 10. Gleise im Hafengebiet mit der Zustandsnote 3,5 bis 4,49	km	29,4	29,4	31,4	31,4	33,4	33,4	33,4
B_270_05_011 11. Gleise im Hafengebiet mit der Zustandsnote 1,5 bis 3,49	km	76,2	76,2	80,5	80,5	84,8	84,8	84,8
B_270_05_012 12. Gleise Hafengebiet mit der Zustandsnote besser als 1,5	km	137,3	137,3	133,0	133,0	128,7	128,7	128,7
B_270_05_013 13. Hafenabhängige (direkt und indirekt) Beschäftigung in Hamburg	ANZ	121.900	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000

Die Kennzahlen sind im Wesentlichen wirkungsbezogen.

Kennzahl 5-12: Auf den Hauptverkehrsstraßen und den Gleisen im Hafengebiet werden in regelmäßigen Abständen die Strecken abgefahren. Neben der Aufnahme von sichtbaren Schäden oder Abnutzungen, werden dabei insbesondere automatisierte Messungen vorgenommen, deren Ergebnisse nach FHH weit geltenden, festgelegten Prüfmustern ausgewertet und bewertet werden. Die Zustandsnoten entsprechen dem Schulnotensystem. Zustandsnote besser als 1,5 entspricht einem Neubau, 1,5 bis 3,49 guter Zustand, keine Aktion erforderlich, 3,5 bis 4,49 Warnwert zur intensiven Beobachtung ist erreicht, Planung von Maßnahmen, 4,5 bis 5,0 Schwellenwert zum schlechten Zustand ist erreicht, Einleitung von Maßnahmen.

Kennzahl 13: Für alle Jahre 2013 bis 2018 wurde die Zahl der direkt und indirekt hafenabhängigen Beschäftigten in Hamburg auf rd. 120.000 grob geschätzt. Angesichts des kontinuierlichen Produktivitätsfortschritts scheint das Halten des bestehenden Beschäftigungsniveaus realistisch.

4.3.2.5.5 Kosten und Erlöse der Produktgruppe 27005 Hafen

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
Hafen							
Erlöse	1.223	1.223		1.290	1.290	1.639	2.338
Kosten	19.553	38.460		85.934	80.791	79.799	66.193
Saldo Jahresergebnis 1 Hafen	-18.330	-37.237		-84.644	-79.501	-78.160	-63.855
Erlöse	0	0	0	0	0	0	0
Kosten	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Jahresergebnis 2 Hafen	0	0	0	0	0	0	0

4.3.2.5.6 Vollzeitäquivalente der Produktgruppe 27005 Hafen

	Ist 2012	Ist 2013	Fortg. Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
Gesamtanzahl VZÄ				5,98	5,98	5,98	5,98

4.3.3 Investitionen des Aufgabenbereichs 270 Innovations- und Strukturpolitik

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
Investitionsprogramme							
Straßen im Hafen							
Einzahlungen	0	0	0				
Auszahlungen	0	0	0	14.382	12.137	20.880	25.928
Saldo für Straßen im Hafen	0	0	0	-14.382	-12.137	-20.880	-25.928
Hafenbahn							
Auszahlungen				12.188	24.709	40.293	31.369
Saldo für Hafenbahn				-12.188	-24.709	-40.293	-31.369
AllgemeineHafeninfrastruktur							
Auszahlungen				72.567	62.224	38.827	42.703
Saldo für AllgemeineHafeninfrastruktur				-72.567	-62.224	-38.827	-42.703
Inv. i.Z.m. Zuw. Seehäfen - Hafenlasten							
Einzahlungen	20.422	21.504	20.963	20.963	20.963	20.963	20.963
Auszahlungen	24.626	24.517	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Saldo für Inv. i.Z.m. Zuw. Seehäfen - Hafenlasten	-4.205	-3.012	-3.037	-3.037	-3.037	-3.037	-3.037
Summe Investitionsprogramme	-4.205	-3.012	-3.037	-102.174	-102.107	-103.037	-103.037

Einzelinvestitionen							
Altern.Energievers. Kreuzschiff i.Hafen							
Auszahlungen			6.390	1.660			
Saldo für Altern.Energievers. Kreuzschiff i.Hafen			-6.390	-1.660			
Summe Einzelinvestitionen			-6.390	-1.660			

Sonstige Investitionen							
Einzahlungen sonstige Investitionen							
Auszahlungen sonstige Investitionen							
Summe sonstige Investitionen							

Globale Minderauszahlungen							
Globale Minderauszahlungen							

Summe Investitionsmittel	-4.205	-3.012	-9.427	-103.834	-102.107	-103.037	-103.037
---------------------------------	---------------	---------------	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Erläuterungen zu den Investitionsprogrammen

Allgemeine Hafeninfrastruktur

In diesem Investitionsprogramm sind Mittel für die allgemeine Hafeninfrastruktur veranschlagt. Hierzu zählen etwa die Herstellung neuer Flächen, die Anpassung von Wassertiefen sowie Sanierung, Ausbau oder Neubau verschiedener Infrastrukturen, wie etwa Schleusen, Richtfeuer oder Uferwände.

Wegen der hohen rechtlichen, planerischen und technischen Komplexität derartiger Infrastrukturprojekte ist die dazugehörige Zeitplanung mit hoher Unsicherheit behaftet und erfahrungsgemäß treten planerisch nicht antizipierbare Verzögerungen auf. Welche Projekte, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden können, lässt sich daher nicht abschließend und verlässlich konkretisieren und damit im Haushalt maßnahmenscharf veranschlagen. Dies gilt gleichermaßen auch für die anderen drei hafenbezogenen Investitionsprogramme.

In der Haushaltsperiode 2015/16 sollen von HPA insbesondere folgende Projekte realisiert bzw. weiter umgesetzt werden:

Ausbau innerer Hafen (Europakai) – Anpassung Einfahrt Vorhafen: Für den Gewässerbereich Norderelbe/Vorhafen bestehen aufgrund der gegebenen Strömungssituationen Einschränkungen für die Passage von großen Schiffen. Zur Gewährleistung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, insbesondere vor dem Hintergrund der Schiffsgrößenentwicklung, ist die Aufweitung des Zufahrtbereiches von der Norderelbe in den Vorhafen erforderlich. Durch die weitere Verfüllung des Kohlenschiffhafens entstehen zusätzliche Hafenflächen. Die durch den Rückbau der Höftspitze neugeschaffene Gewässersituation bietet die Möglichkeit, benötigte öffentliche Warteplätze für Feederschiffe einzurichten.

Ausbau östlicher Hafen (Steinwerder Hafen): Durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens werden zusätzliche Flächen (ca. 4 ha) geschaffen zur Steigerung des Umschlags von konventionellem Stückgut und Projektladung sowie zur Bereitstellung zusätzlicher Lagerfläche. Der Verfüllbereich wird durch eine senkrechte, rückverankerte Uferwand abgeschlossen. Der Hochwasserschutz wird durch eine deutliche Verkürzung der Hochwasserschutzlinie neu geordnet.

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe: Mit Hilfe dieser Maßnahme wird die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für moderne Großcontainerschiffe erleichtert. Planung und Realisierung des Vorhabens liegen im Verantwortungsbereich des Bundes und – im Bereich ihres Hoheitsgebietes – der Freien und Hansestadt Hamburg. Die HPA wird die in diesem Zusammenhang auf der Hamburger Delegationsstrecke notwendigen Arbeiten ausführen, wenn der Planfeststellungsbeschluss vollziehbar ist.

Tideelbe(Spadenlander Busch/Kreetsand): Durch den Umbau des Altpüfeldes Spadenlander Busch /Kreetsand zu einem tidebeeinflussten Flachwassergebiet mit Verbindung zur Norderelbe wird das erste Pilotprojekt des Tideelbepjektes umgesetzt. Neben der Schaffung von ca. 1 Mio. m³ zusätzlichem Tidevolumen entstehen mit der Durchführung auf einer Fläche von etwa 30 ha neue, hochwertige Biotope, z.B. für Tideröhricht, Auwald sowie den Schierlings-Wasserfenchel. Das Projekt dient zusätzlich als Ausgleichsmaßnahme gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie für die geplante Fahrrinnenanpassung. Im Zuge der Projektdurchführung ist der Aushub von etwa 2 Mio. m³ Boden im Planungsbereich vorgesehen.

Planung und Vorbereitung des Projektes „Westerweiterung“ des Container Terminal Hamburg (CTH): Das Projekt umfasst die Erweiterung des bestehenden CTH nach grundlegender Umstrukturierung der Flächen um den Petroleumhafen. Es ist beabsichtigt ca. 40 ha Terminfläche und Liegeplätze für 2 Großcontainerschiffe sowie ein Feederschiff (Kaimauerlänge ca. 1.050 m) zu schaffen. Außerdem soll der vorhandene Drehkreis von 480 m auf 600 m erweitert werden.

Planung „Central Terminal Steinwerder“ (CTS): CTS ist ein langfristig angelegtes, strategisches Entwicklungsprojekt, bei dem perspektivisch eine zusammenhängende Landfläche von bis zu 125 ha geschaffen werden kann durch die Anpassung von Kaifingern und die Zuschüttung dazwischenliegender Hafenbecken. Nach der Entscheidung, am Kronprinz Kai einen dritten Kreuzfahrtterminal als Interimsnutzung anzusiedeln, befindet sich das Konzept für die langfristige Nutzung des Areals in Überplanung durch die HPA.

Landseitige Zufahrt Burchardkai – Anteil Schleusen und Brücken: Siehe Erläuterung des gesamten Projektes im Investitionsprogramm „Straßen im Hafen“.

Sanierung St. Pauli Elbtunnel: Die Gesamtmaßnahme umfasst die Sanierung der beiden Tunnelröhren sowie des (bereits fertiggestellten) Schachtgebäudes St. Pauli. Derzeit laufen die Arbeiten an der östlichen Tunnelröhre.

Wasserwirtschaftliche Neuordnung Altenwerder: Im Bereich Altenwerder werden die weiterführenden Entwicklungsperspektiven stark durch die vorherrschenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse beeinflusst. So wird über die unterschiedlichen Entwässerungsanlagen die Entwässerung eines Gebietes von mehr als 7 km² geregelt. Mit der Neuordnung wird diese Gewässersituation (Vorfluter, Gewässerführung, Gewässerökologie, Hydraulik, etc.) neu gestaltet, um weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen. Bestandteil sind Einzelmaßnahmen, wie die Schaffung von Retentionsräumen innerhalb und außerhalb des Hafengebietes Altenwerder sowie der Neubau von Siel – und Schöpfbauwerken.

Reiherstiegstromschleuse: Diese Strömungsschleuse dient dazu, die Strömungsverhältnisse und damit das Sedimentationsverhalten im Hamburger Hafen zu beeinflussen. Sie wird stark genutzt und stellt damit den Reiherstieg als wichtige Alternative/ Bypass zur Süderelbe/ Köhlbrand für die Hafenwirtschaft bereit. Aufgrund ihres Alters ist ihre bauliche Substanz jedoch mittlerweile stark beeinträchtigt. Da die Reiherstiegstromschleuse weiterhin eine wichtige hafenwirtschaftliche, nautische und strombauliche Bedeutung besitzt, besteht die Notwendigkeit zum Neubau bzw. zur Grundinstandsetzung der Schleuse. Nur so kann eine Entzerrung des Schiffsverkehrs über beide Schifffahrtsstraßen gewährleistet werden.

Privater Hochwasserschutz (HWS): Die privaten HWS-Anlagen im Hafen wurden überwiegend zwischen 1977 und 1981 auf Grundlage der damaligen Bemessungskriterien genehmigt, gebaut und funktionsfähig instandgehalten. Inzwischen entsprechen die privaten HWS-Anlagen im Hafen nicht mehr den heute gültigen Bemessungsansätzen. Im Rahmen der Maßnahme privater Hochwasserschutz sind (Teil-) Anpassungen der privaten HWS-Anlagen im Hafen an die heute gültigen Bemessungswasserstände und Bemessungsansätze vorgesehen. Die Polder wurden einzeln auf ihre Defizite hin untersucht und es wurden die jeweils nötigen Maßnahmen zu deren Beseitigung ermittelt (z. B. Neubau, Erhöhung, Verstärkung, Sicherung der Standfestigkeit, etc.).

Straßen im Hafen

In diesem Investitionsprogramm sind Mittel für Investitionen in das öffentliche Straßennetz im Hafengebiet veranschlagt. Konkret umfasst dies den Neubau und die Erneuerung von Straßen, inklusive der Nebenflächen und der Lichtanlagen, sowie den Neubau und die Erneuerung von festen und beweglichen Brücken. In der Haushaltsperiode 2015/16 zählen hierzu insbesondere folgende Maßnahmen:

Landseitige Zufahrt Burchardkai – Anteil Straßen: Zur Ertüchtigung und Steigerung der Leistungsfähigkeit der überalterten Verkehrsinfrastruktur wird die Straßen- und Schienenanbindung des Container Terminal Burchardkai (CTB) erneuert und neu konzipiert. Hierzu ist vorgesehen, die Waltershofer Brücken (1. Anbindung CTB) sowie die Nordkammer der Rugenberger Schleuse (2. Anbindung CTB) und die Straßen Rugenberger und Altenwerder Damm zu erneuern sowie ein 3. Verbindungsgleis über die Waltershofer Brücken zu bauen.

Neubau Rethebrücke – Anteil Straße: Der Neubau der Rethebrücke als zweiflügelige Klappbrücke ist als Ersatz für die alte Hubbrücke vorgesehen und berücksichtigt den zu erwartenden Anstieg im Straßen- und Bahnbetrieb ohne Einschränkung der nautischen Durchfahrthöhe. Das Bauwerk mit getrennten Brücken für den Straßen- und Eisenbahnverkehr wird eine Spannweite von über 100 Metern haben.

Planungsleistungen für die südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA): Die SBA soll Züge für das Containerterminal Altenwerder, die Gleisgruppe Altenwerder Ost, den Nordkopf Alte Süderelbe, sowie von der Strecke „Alte Süderelbe-Hausbruch“ übernehmen. Ohne diese Maßnahme wird auf Basis der Umschlag- und Modal Split-Prognosen spätestens 2020 im westlichen Hafen kein Zuwachs für den Bahnverkehr mehr möglich sein.

Neue Bahnbrücke Kattwyk – Anteil Straße: Siehe Erläuterung des gesamten Projektes im Investitionsprogramm „Hafenbahn“.

Nördliche und Südliche Straßenanbindung Altenwerder: In den letzten Jahren haben die Verkehre zu den Terminalbereichen in Altenwerder (CTA) und dem Güterverkehrszentrum (GVZ) stark zugenommen, wodurch die bestehenden Verkehrswege stark beansprucht werden. Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen und Staus in diesem Bereich des Hafens sollen die bestehenden Straßenanbindungen in Norden und Süden an die tatsächliche Verkehrsentwicklung angepasst werden. Mit dem Bau der nördlichen Straßenanbindung wird der straßenseitige Anschluss an das GVZ durch die Schaffung einer höhenfreien Gleiskreuzung optimiert und zugleich der Verkehr zum CTA und zum GVZ entflochten. Dies ermöglicht darüber hinaus, die bisherige, nur über einen ungesicherten Bahnübergang führende Zuwegung für die Altenwerder Kirche, durch eine kurze, kreuzungsfreie Anbindung zu ersetzen.

Grundinstandsetzung Straßen und Straßenbrücken: Hierzu zählen zustandserhaltende und -verbessernde Maßnahmen für das Straßen- und Brückennetz im Hafengebiet zur Gewährleistung seiner Verkehrssicherheit und Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit. Dies betrifft insbesondere auch die Instandhaltung der Köhlbrandbrücke.

Hafenbahn

In diesem Investitionsprogramm sind Mittel für Investitionen in das Schienennetz der Hafenbahn veranschlagt. Konkret umfasst dies Investitionen in Bahnanlagen wie u.a. Gleise, Weichen, Oberleitung, Ingenieurbauwerke und Leit- und Sicherungstechnik. In der Haushaltsperiode 2015/16 zählen hierzu insbesondere folgende Maßnahmen:

Neue Bahnbrücke Kattwyk – Anteil Bahn: Neubau einer beweglichen Eisenbahnhubbrücke über die Süderelbe zur Entlastung der Kattwykbrücke und zur Entflechtung der Verkehrsbänder Schiene und Straße. Die alte Kattwykbrücke wird zukünftig allein dem Straßenverkehr zur Verfügung stehen. Mit dem Neubau der Brücke sind der Umbau des Verkehrsknotens Kattwykdamm / Kattwykstraße, der Umbau der Richtfeuerstrecke Hohe Weide sowie Anpassungsmaßnahmen an Bestandsbauwerken an beiden Ufern der Süderelbe verbunden.

Landseitige Anbindung Burchardkai – Anteil Bahn: Landseitige Zufahrt Burchardkai – Anteil Schleusen und Brücken: Siehe Erläuterung des gesamten Projektes im Investitionsprogramm „Straßen im Hafen“.

Neubau Rethebrücke – Anteil Bahn: Siehe Erläuterung des gesamten Projektes im Investitionsprogramm „Straßen im Hafen“.

Ausbau der Hafenbahn: Um die stetig wachsenden Transportmengen auf dem Netz der Hafenbahn bewältigen zu können sind verschiedene Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur beabsichtigt. Mit dem Bau einer Lokservicestelle (Bau einer Abstellanlage mit 24 Abstellgleisen inkl. Schiebe Bühne, eines Sozialgebäudes und einer Tankstelle) kann im Westhafen die Möglichkeit einer Lokomotivabstellung geschaffen werden, die kapazitätsbelastende Leerfahrten aus und in das Netz der Hafenbahn verringern würde. Nach Fertigstellung der 1. Stufe des Umbaus Bahnhof Waltershof erfolgt in der 2. Stufe der Neubau des Stellwerkes. Zur Anbindung der neuen Rethebrücke an den Bahnhof Hohe Schaar erfolgt der Umbau des Nordkopfes Hohe Schaar mit der Schaffung zusätzlicher Fahrtbeziehungen, der Erhöhung von Nutzlängen und Elektrifizierung weiterer Gleise sowie der Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.

Hafeninvestitionen im Zusammenhang mit Zuwendungen Seehäfen (Hafenlasten)

Nach dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 Grundgesetz an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen“ fördert der Bund Investitionen in die Infrastruktur des Hamburger Hafens mit bis zu 20.963 Tsd. Euro p.a. (sog. Hafenlasten). Zusammen mit dem Eigenanteil der FHH beträgt der Ansatz 24.000 Tsd. Euro p.a..

Die Förderung durch den Bund erfolgt, wenn eine Investition als getätigt nachgewiesen ist. Welche Maßnahmen beim Bund als förderungsfähig geltend gemacht werden, ergibt sich daher üblicherweise aus dem tatsächlichen Projektverlauf erst während der laufenden Haushaltsperiode. Es wird sich dabei um eine derzeit noch nicht feststehende Auswahl von Maßnahmen aus den Investitionsprogrammen „allgemeine Hafeninfrastruktur“, „Straßen im Hafen“ und „Hafenbahn“ handeln.

Um im Zuge der Bewirtschaftung flexibel auf kurzfristig auftretende Bedarfe zur sachgerechten Erhaltung der Infrastruktur reagieren zu können,

sind die Investitionsprogramme "Hafenlasten", "Straßen im Hafen", "Hafenbahn" und "Allgemeine Infrastruktur" bis zur Höhe von 25% des abgebenden Bereichs gegenseitig deckungsfähig.

4.3.4 Darlehen des Aufgabenbereichs 270 Innovations- und Strukturpolitik

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
Summe Darlehen							

4.3.5 Wesentliche Gesetzliche Leistungen des Aufgabenbereichs 270 Innovations- und Strukturpolitik

	Ist 2012 Tsd. EUR	Ist 2013 Tsd. EUR	Fortg. Plan 2014 Tsd. EUR	Plan 2015 Tsd. EUR	Plan 2016 Tsd. EUR	Plan 2017 Tsd. EUR	Plan 2018 Tsd. EUR
Summe Gesetzliche Leistungen							

4.3.6 Haushaltsrechtliche Regelungen des Aufgabenbereichs 270 Innovations- und Strukturpolitik

Die Ermächtigung, Kosten für Transferleistungen zu verursachen, ist übertragbar.

Die Investitionsprogramme „Hafenlasten“, „Straßen im Hafen“, „Hafenbahn“ und „Allgemeine Infrastruktur“ sind bis zur Höhe von 25 Prozent des abgebenden Bereichs gegenseitig deckungsfähig.

