

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Haushaltsplan-Entwurf 1981

Kapitel 9510 „Verkehrsunternehmen“

Titel 331.02

„Anteil Hamburgs an den Einnahmen der Deutschen Bundesbahn
aus dem Mehraufkommen an Mineralölsteuer für den Bau der City-S-Bahn“

Titel 891.11

„Kostenanteil Hamburgs am Bau der City-S-Bahn, Teilbetrag“

hier: a) Begründung der Mehrkosten beim Bau der City-S-Bahn

b) Änderung der Ansätze 1981 sowie der Druckerläuterungen

1. Veranlassung

Gegenüber der bisherigen Veranschlagung haben sich beim Bau der City-S-Bahn Mehrkosten ergeben, über deren Umfang und Ursache der Bürgerschaft hiermit berichtet wird.

Im Juni 1980 sind außer den im vorliegenden Haushaltsplan-Entwurf 1981 genannten Mehrkosten weitere Kostenänderungen bekannt geworden, die es erforderlich machen, den Haushaltsplan-Entwurf 1981 entsprechend fortzuschreiben.

2. Kostenentwicklung beim Verkehrsweg der City-S-Bahn

Der Bau und die Finanzierung der City-S-Bahn sind dem Bürgerausschuß und der Bürgerschaft mit der Bürgeraus-

schußdrucksache Nummer 63 vom 8. August 1967 und den Bürgerschaftsdrucksachen VI/797 vom 24. August 1979 und VII/3022 vom 5. Juni 1973 ausführlich dargestellt worden.

Nach dem Vertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutschen Bundesbahn über die Herstellung der City-S-Bahn vom 14. August 1967 tragen Hamburg 79,5 v. H. und die Deutsche Bundesbahn 20,5 v. H. der Kosten des gesamten Verkehrsweges.

Die Kostenentwicklung beim Verkehrsweg zeigte in den letzten Jahren eine ständig fallende Tendenz. Dies war im wesentlichen auf die Mitte der siebziger Jahre z. T. sehr günstigen Vertragskonditionen zurückzuführen, die einige Jahre anhielten und deshalb bei der Fortschreibung der Finanzierungsunterlagen auch auf die später in Auftrag zu gebenden Bauteile übertragen wurden.

Danach wurden die	Herstellungskosten des Verkehrsweges	und der	hamburgische Kostenanteil (79,5 v. H.)
von 1976	681 600 000 DM		541 800 000 DM
um	114 707 000 DM		91 120 000 DM
bis 1980 auf	566 893 000 DM		450 680 000 DM
reduziert.			
Mit dem vorliegenden Haushaltsplan-Entwurf 1981 müssen die Kosten erstmals wieder erhöht werden um	11 318 000 DM		8 998 000 DM
auf	578 211 000 DM		459 678 000 DM
Nach dem neuesten Finanzplan der Deutschen Bundesbahn (DB) (Stand Juni 1980) ergibt sich eine weitere Steigerung um	1 866 000 DM		1 483 000 DM
auf	580 077 000 DM		461 161 000 DM

Die Mehrkosten werden wie folgt begründet:

Obwohl die City-S-Bahn im April 1979 durchgehend vom Hauptbahnhof bis Altona in Betrieb genommen worden ist, sind die Arbeiten jedoch keineswegs abgeschlossen.

Es fehlt z. B. noch die Gleisverbindung zwischen Altona und Diebsteich, die zum Fahrplanwechsel im Sommer 1981 in Betrieb genommen werden soll. Auch danach werden noch bis 1983/84 Restarbeiten im Bereich des Bahnhofs Altona sowie Abrechnungen mit anderen Vorhaben (Straßenbaumaßnahmen usw.) durchgeführt werden.

Im Baubereich Hamburgs sind die Bauarbeiten abgeschlossen, so daß Hamburg abgesehen von geringen Nacharbeiten nur noch Verrechnungen im Zahlungsausgleich entsprechend seinem Finanzierungsanteil von 79,5% zu den Losen im Baubereich der DB leistet.

Die jetzt eingetretene Kostenerhöhung ist im wesentlichen auf die wieder stark steigenden Baupreise zurückzuführen rd. 10,3 Mio. DM,
die sich durch Lohn- und Materialpreisgleitung bei den im Bereich der DB noch abzurechnenden Arbeiten auswirken. Daneben sind erhöhte Winterbaukosten zu vergüten, die ihren Ursprung noch in den Schneemassen des Winters 1978/79 haben rd. 1,0 Mio. DM.

Weitere Mehrkosten haben sich durch die zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen im S-Bahn-Tunnel ergeben. Unmittelbar nach der Inbetriebnahme des zweiten Teilstücks der City-S-Bahn von Landungsbrücken bis Altona haben sich zahlreiche Anwohner aus den Wohngebieten zwischen der Haltestelle

Reeperbahn und dem Altonaer Rathaus sowie Landungsbrücken und Reeperbahn über Schallimmissionen durch den S-Bahn-Betrieb beklagt.

Der größte Teil der Beschwerden wurde von Vertretern der DB schwerpunktmäßig an Ort und Stelle überprüft, wobei insgesamt S-Bahn-Fahrgeräusche sehr unterschiedlicher Intensität festgestellt wurden, die nach einer internen Einstufung von „unerträglich“ bis „an die Grenze des Erträglichen“ reichten. Dabei wurde der Abschnitt im Bereich der Wohngebäude Königstraße 10 bis 14 als am stärksten betroffen ermittelt. Es wurden unterschiedlich starke Erschütterungen im niederfrequenten Bereich sowie verhältnismäßig deutliche und „spitze“ Fahrgeräusche festgestellt. Diese Beeinträchtigungen waren so erheblich, daß die DB schnellstmöglich eine nachträgliche Schalldämmung dieses Tunnelabschnittes und später auch des Abschnittes zwischen Landungsbrücken und Reeperbahn in Angriff nehmen mußte.

Der City-S-Bahn-Tunnel verläuft im in Frage kommenden Abschnitt im Abstand von etwa 20,0 m parallel zu den Gebäuden Königstraße 10–16, getrennt durch die etwa 14,0 m breite, stark befahrene Königstraße. Die Erdüberdeckung des Tunnels beträgt 1,0 bis 2,0 m. Die nach der Betriebsaufnahme erkennbar gewordenen Er-

schütterungen und Geräuschbelästigungen waren nach den vorliegenden Erfahrungen nicht vorhersehbar.

Als Sofortmaßnahme wurden daher zwischen der Tunnelsohle und dem Schotterbett etwa 40 mm starke Schotterbettunterlagen aus Gummi eingebaut. Vom Einbau dieser Schalldämmmatten erwartet die DB im angesprochenen Abschnitt eine wesentliche Reduzierung der von den S-Bahn-Zügen ausgehenden Schallemissionen. Die Minderung übersteigt nach einer ersten Messung der Firma Institut für Schall- und Schwingungstechnik Hamburg im Bereich des Seemannsheimes bei Luft- und Körperschall die Größe 10 dB (A), nach einer 1½ Jahre später durchgeführten Messung ergaben sich etwas geringere Werte von etwa 7 dB (A).

Die vorgenannten Maßnahmen waren in den Finanzplänen der DB bisher noch nicht erfaßt. Die Kosten belaufen sich für den Bereich der Königstraße auf rd. 0,9 Mio. DM
und für den Abschnitt zwischen Landungsbrücken und Reeperbahn auf .. rd. 1,0 Mio. DM
zusammen: 13,2 Mio. DM.

Ein Anlaß für weitere Mehrkosten kann sich aus der Forderung der Behindertenorganisationen und der Bezirksversammlung Altona nach dem nachträglichen Einbau von Personenaufzügen im neuen S-Bahnhof Altona ergeben.

Senat und Bürgerschaft haben sich in den vergangenen Jahren mehrfach damit befaßt, zuletzt anlässlich der Drucksache 9/2360, die zur Zeit noch beraten wird, dem Ziel näherzukommen, für Schwerbehinderte eine möglichst hinderungsfreie Umwelt zu schaffen. Dabei stand auch immer — neben anderen wichtigen Maßnahmen — der Einbau von Personenaufzügen an Schnellbahnhaltestellen zur Diskussion. Die Verhandlungen mit der DB haben zu dem Ergebnis geführt, an den im Bau befindlichen S-Bahnhöfen Hamburg-Hauptbahnhof und Harburg-Rathaus Personenaufzüge einzubauen. Am S-Bahnhof Altona sind die konstruktiven Voraussetzungen für einen nachträglichen Einbau von Personenaufzügen zum westlichen und östlichen Bahnsteig mit einer Verbindung zur Omnibusanlage bei der Bauausführung berücksichtigt worden. Die Investitionskosten des nachträglichen Einbaues der Aufzüge werden etwa 0,6 Mio. DM, der jährliche Aufwand für Betriebskosten etwa 70 000 DM betragen. Der Betrag wird zu gegebener Zeit eingeworben.

Die Baubehörde wird Verhandlungen mit der DB aufnehmen mit dem Ziel, trotz der hohen Aufwendungen den nachträglichen Einbau der Personenaufzüge als Bestandteil der Gesamtmaßnahme „City-S-Bahn“ zu erreichen.

3. Kostenentwicklung bei den zusätzlich veranschlagten Maßnahmen

Beim Titel 9510.891.11 sind neben dem Verkehrsweg aus haushaltstechnischen Gründen zusätzlich Maßnahmen veranschlagt, die zwar im Zusammenhang mit der City-S-Bahn gebaut, aber ohne Beteiligung der DB von Hamburg finanziert werden (vergleiche Haushaltsplan-Entwurf 1981, Band II — Erläuterungen, Seite 639 Ziffer 1). Die Kosten solcher Maßnahmen werden vom zuständigen Kapitel (6310 — Straßenwesen — bzw. 6320 — Wasserwirtschaft —) erstattet.

Bei den nachstehenden Maßnahmen sind gegenüber dem Haushaltsplan-Entwurf 1981 Mehrkosten entstanden:

— Ziffer 1.i) Straßenbau Helgoländer Allee

Die Maßnahme und ihre Veranschlagung wurde der Bürgerschaft mit der Drucksache 8/3486 vom 14. März 1978 erläutert.

Der Haushaltsplan-Entwurf 1981 berücksichtigt für die Teilmaßnahme Straßenbau Helgoländer Allee Gesamtkosten von 1 053 000 DM, davon 263 000 DM als Folgemaßnahme des S-Bahn-Baues innerhalb der Kosten des Verkehrsweges und 790 000 DM für Verkehrsverbesserungen, die von Hamburg ohne Beteiligung der DB zu finanzieren und unter Ziffer 1.i) gesondert veranschlagt sind.

Die jetzt vorliegende Abrechnung der in den Jahren 1978/79 durchgeführten Arbeiten hat folgendes Ergebnis:

	Gesamtkosten	davon Verkehrsweg City-S-Bahn	Davon Hamburg (Ziff. 1.i)
	DM	DM	DM
Veranschlagt:	1 053 000,—	263 000,—	790 000,—
Abgerechnet:	1 033 399,67	241 832,03	791 567,64
	19 600,33 Ein- sparung	21 167,97 Ein- sparung	1 567,64 Mehr- kosten

Nach der Abrechnung wird es erforderlich, die für Verkehrsverbesserungen als Anteil Hamburgs gesondert veranschlagten 790 000 DM um 1 568 DM auf 791 568 DM zu erhöhen. Eine Aufstockung der Gesamtkosten ist jedoch nicht erforderlich, da die Mehrkosten durch Einsparungen bei dem auf den Verkehrsweg entfallenden Teil aufgefangen werden können.

— Ziffer 1.j) Straßenbau Königstraße/Max-Brauer-Allee/Platz der Republik/Museumstraße — westlicher und nördlicher Teil Rathausvorplatz Altona

Der Ausbau des Straßenknotens Königstraße/Max-Brauer-Allee/Platz der Republik bringt nach Abschluß

der S-Bahn-Bauarbeiten eine funktionelle und gestalterische Verbesserung des Umfeldes um das Rathaus Altona entsprechend seiner städtebaulichen Bedeutung. Nach dem veränderten Verkehrskonzept für Ottensen werden die Hauptverkehrsströme über die Max-Brauer-Allee am Kern von Ottensen vorbei in den Straßenzug Klopstockstraße/Elbchaussee gelenkt. Gleichzeitig ist an der Westseite des Rathauses (Museumstraße) eine fußgängerfreundliche verkehrsberuhigte Zone geschaffen worden.

Die Maßnahme und ihre Veranschlagung wurde der Bürgerschaft mit der Drucksache 8/3638 vom 18. April 1978 erläutert.

Die Gesamtkosten der Maßnahme einschließlich Grunderwerb und City-S-Bahn-Anteil betragen nach den Erläuterungen in der Drucksache 2 417 000 DM.

Diese Kostenermittlung basiert auf dem Kostenstand des IV. Quartals 1977.

Bei der nun anstehenden Schlußabrechnung der Arbeiten sind Mehrkosten auf Grund seither eingetretener Lohn- und Materialpreisänderungen sowie der Erhöhung der Mehrwertsteuer offenkundig geworden. Die entstandenen Mehrkosten sind gemäß 1. Nachtrag vom 19. Mai 1980 zur Ausführungsunterlage — Bau — vom 31. März 1978 mit 360 000 DM ermittelt worden.

Damit ergeben sich neue Gesamtkosten von 2 777 000 DM.

Der darin mit unverändert in Höhe von 30 000 DM enthaltene Grunderwerb ist beim Titel 9510.821.02 „Grunderwerb für S-Bahn-Folgemaßnahmen“ veranschlagt und daher hier abzusetzen.

Danach verbleiben beim Titel 9510.891.11 2 747 000 DM.

Die Mehrkosten entsprechen der am Index für Straßenbauarbeiten ablesbaren Preisentwicklung. Bei Aufstellung der Ausführungsunterlage verzeichnete der

Index für Straßenbauarbeiten (IV/77) 134,2 Punkte. Der Index IV/79 zeigt 190,6 Punkte; das entspricht einer Steigerung von 56,4 Punkten = 42 % über einen Zeitraum von zwei Jahren.

Die Ausführungsunterlage — Bau — vom 31. März 1978 und der 1. Nachtrag vom 19. Mai 1980 liegen in der Kanzlei der Bürgerschaft zur Einsichtnahme aus.

Wie in der Bürgerschaftsdrucksache 8/3638 vom 18. April 1978 ausführlich erläutert wurde, erfolgt die Finanzierung der Maßnahme teilweise als City-S-Bahn-Folgemaßnahme innerhalb der Kosten des Verkehrsweges und teilweise für den über die Wiederherstellung im ehemaligen S-Bahn-Baustellenbereich hinausgehenden Ausbau als gesondert veranschlagte und vom Kapitel 6310 (Straßenwesen) zu erstattende Maßnahme.

Dies ergibt folgende Finanzierungsabschnitte:

	Bisherige Kosten DM	Mehr- kosten DM	Neue Kosten DM
a) City-S-Bahn Folgemaßnahme	240 000	26 000	266 000
b) Anteil Hamburgs	2 147 000	334 000	2 481 000
zusammen	2 387 000	360 000	2 747 000

Die Mehrkosten zu a) sind bei der Fortschreibung der Kosten des Verkehrsweges der City-S-Bahn berücksichtigt worden.

Die für den über die Wiederherstellung hinausgehenden Teil der Maßnahme bisher veranschlagten 2 147 000 DM sind um 334 000 DM auf 2 481 000 DM zu erhöhen.

4. Änderung der Ansätze 1981 sowie der Erläuterungen zum Haushaltsplan-Entwurf 1981

Die unter 2. und 3. erläuterten Mehrkosten erfordern nachstehende Änderungen des Haushaltsplan-Entwurfs 1981. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß sich die im Juni von der DB aufgegebenen Kostensteigerungen auf den Mittelbedarf 1981 auswirken. Die veranschlagten Kassennittel von 8 500 000 DM reichen nicht mehr aus. Der Ansatz 1981 muß um 1 500 000 DM auf 10 000 000 DM heraufgesetzt werden.

Anderungen: (Die übrigen Positionen bleiben unverändert)	Kosten nach den Erläuterungen zum Haushaltsplan 1980 DM	Kostenänderung neu (alt) DM	Kosten nach den Erläuterungen zum Haushaltsplan 1981 neu (alt) DM
Kosten des Verkehrsweges	566 893 000	+ 13 184 000 (+ 11 318 000)	580 077 000 (578 211 000)
79,5 v. H. Anteil Hamburgs gem. Vertrag	450 680 000	+ 10 481 000 (+ 8 998 000)	461 161 000 (459 678 000)
1. Kostenanteile anderer Kapitel			
i) Straßenbau			
Helgoländer Allee	790 000	+ 1 568 (—)	791 000 (790 000)
j) Straßenbau			
Königstraße/Max-Brauer-Allee/ Platz der Republik/Museumstraße westl. und nördl. Teil Rathausvorplatz Altona	2 147 000	+ 334 000 (+ —)	2 481 000 (2 147 000)
Gesamtkosten zusammen	492 381 055	+ 10 874 331 (+ 9 055 763)	503 255 386 (501 436 818)
rund	492 382 000	+ 10 874 000 (+ 9 055 000)	503 256 000 (501 437 000)

Die korrigierten Gesamtaufwendungen Hamburgs für den Bau der City-S-Bahn betragen danach 503 256 000 DM

Veranschlagt sind bis
1980 = 485 708 000 DM
1981 = 10 000 000 DM 495 708 000 DM

Vorbehalten bleiben 7 548 000 DM,
wovon 1982 6 000 000 DM
und 1983 1 548 000 DM
benötigt werden.

An der Gesamtfinanzierung der City-S-Bahn beteiligt sich der Bund gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in der Fassung vom 13. März 1972 (Bundesgesetzblatt I Seite 502) mit 60% an den zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Einnahmen sind beim Titel 9510.331.02 „Anteil Hamburgs an den Einnahmen der Deutschen Bundesbahn aus dem Mehraufkommen an Mineralölsteuer für den Bau der City-S-Bahn“ veranschlagt. Durch die Kostensteigerung erhöhen sich auch die Zuwendungen des Bundes entsprechend. Der Ansatz 1981 beim Titel 9510.331.02 kann daher von 3 500 000 DM um 900 000 DM auf 4 400 000 DM heraufgesetzt werden.

5. Verkehrsentwicklung dieser Linie

Der Senat nimmt die Drucksache zum Anlaß, über die positive Verkehrsentwicklung dieser Linie zu berichten.

Kurz vor Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der City-S-Bahn sowie ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme wurde das werktägliche Verkehrsaufkommen der S-Bahn an folgenden Querschnitten für beide Fahrtrichtungen ermittelt:

Streckenabschnitt	April 1979	Nov. 1979	Veränderungen
Hauptbahnhof-Dammtor	140 000	96 000	— 44 000
Holstenstraße-Altona	90 000	46 000	— 44 000
Hauptbahnhof-Jungfernstieg	20 000	88 000	+ 68 000
Königstraße-Altona	—	64 000	+ 64 000

Bei der Beurteilung dieser Ergebnisse ist zu beachten, daß die Streckenbelastung im April 1979 bereits höhere Werte erreichte, als die, die der Prognose zugrunde lagen.

Vergleicht man die seit Aufnahme des durchgehenden Betriebes eingetretenen Verlagerungen der Verkehrsströme, so ergibt sich:

- Die Verbindungsbahn wurde — wie prognostiziert — um täglich 44 000 Fahrgäste entlastet.
- Auch im Westabschnitt der City-Linie stellte sich die erwartete Belastung von 64 000 Fahrgästen ein.
- Zwischen Hauptbahnhof und Jungfernstieg war die Zunahme um 68 000 anstelle von 41 000 Fahrgästen größer

als vorausberechnet. Hier hat die Attraktivitätssteigerung durch ein wesentlich verbessertes Angebot durchlaufender Züge zu einer stärkeren Verlagerung aus dem fußläufigen Innenstadtbereich bzw. von den Anschlußbussen auf die S-Bahn geführt.

Bei den Zugängen zu den Haltestellen hat sich folgende Entwicklung eingestellt:

S-Bahn-Haltestelle	1978	Prognose	November 1979
Altona	22 000	24 000	30 000
Königstraße	—	4 000	3 000
Reeperbahn	—	5 000	7 000
Landungsbrücken *)	2 500	5 500	6 500
Stadthausbrücke	4 000	6 500	6 500
Jungfernstieg *)	7 500	14 000	16 000

*) einschließlich Umsteiger von anderen Schnellbahnlinien

6. Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die vorstehenden Erläuterungen zur Kenntnis nehmen,
 2. im Haushaltsplan-Entwurf 1981 den Ansatz beim Titel
 - a) 9510.891.11 „Kostenanteil Hamburgs am Bau der City-S-Bahn, Teilbetrag“ von 8 500 000 *DM* um 1 500 000 *DM* auf 10 000 000 *DM*
 - und
 - b) 9510.331.02 „Anteil Hamburgs an den Einnahmen der Deutschen Bundesbahn aus dem Mehraufkommen an Mineralölsteuer für den Bau der City-S-Bahn“ von 3 500 000 *DM* um 900 000 *DM* auf 4 400 000 *DM*
- erhöhen.

D r u c k f e h l e r b e r i c h t i g u n g

Betr.: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft
Haushaltsplanentwurf 1981

Titel 9510.331.02 und 9510.891.11

- a) Begründung der Mehrkosten beim Bau der City-S-Bahn
- b) Änderung der Ansätze 1981 sowie der Druckerläuterungen
(Bürgerschaftsdrucksache 9/2532)

Folgende Berichtigung ist vorzunehmen:

Bürgerschaftsdrucksache 9/2532

Auf Seite 5, 1. Absatz, in der Übersicht der Änderungen unter i) Straßenbau Helgoländer Allee muß es in der Spalte "Kosten nach den Erläuterungen zum Haushaltsplan 1981" anstelle "791.000" richtig heißen

" 791.568".