

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

**Haushaltsplan 2023/2024,  
Einzelplan 7.1 – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
Nachbewilligung nach § 35 Landeshaushaltsordnung (LHO)  
für die Haushaltsjahre 2023 und 2024:  
Einrichtungen und Anpassungen von Investitionen sowie von Veranschlagungen  
von Erlösen und Kosten in den Produktgruppen 300.02, 301.01, 301.02 und 301.04**

### 1. Anlass und Zweck

Mit dieser Drucksache legt der Senat der Bürgerschaft Änderungen zum Haushaltsplan 2023/2024 vor, die auf Grund zwischenzeitlich eingetretener oder absehbarer Entwicklungen erforderlich werden. Hierbei sollen drei neue Einzelinvestitionen eingerichtet, Anpassungen bei bestehenden Investitionen und Änderungen von Erlösen und Kosten veranschlagt werden, die insgesamt haushaltsneutral sind.

Die erforderlichen Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2023/2024 sind aus dem als Anlage 1 beigefügten Zahlenprotokoll ersichtlich.

#### 1.1 Veranschlagung von Einzahlungen bei dem Investitionsprogramm „S-Bahn Elbbrücken“ und Auszahlungen bei dem Investitionsprogramm „Förderung von Maßnahmen aus Fördermitteln Dritter“

Die Deutsche Bahn AG (im Folgenden DB) ist nach dem Erhalt einer Finanzhilfe des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (im Folgenden GVFG) für die S-Bahn-Station bei den Elbbrücken verpflichtet, die zuvor

durch die Freie und Hansestadt Hamburg erhaltene Vorfinanzierung zurückzuzahlen (siehe Drucksache 22/8587). Die Vorfinanzierung erfolgte vollständig aus Regionalisierungsmitteln.

Die Rückzahlung der DB erfolgte entsprechend der Abrechnung der Maßnahme mit dem Bund überwiegend 2022 (in Höhe von 30.359 Tsd. Euro), im Jahr 2023 wird eine weitere Rückzahlung in Höhe von 2.014 Tsd. Euro erwartet, die wieder den Regionalisierungsmitteln zufließen muss.

Im Jahr 2023 soll daher bei dem Investitionsprogramm „S-Bahn-Elbbrücken“ eine Einzahlung in Höhe von 2.014 Tsd. Euro sowie korrespondierend bei dem Investitionsprogramm „Förderung von Maßnahmen aus Fördermitteln Dritter“ eine Auszahlungsermächtigung in Höhe von 2.014 Tsd. Euro veranschlagt werden.

#### 1.2 Veranschlagung von Einzahlungen und Auszahlungen bei dem Investitionsprogramm „Ausbau der AKN, 2. und 3. Bauabschnitt“

Für Auszahlungen an die Zuwendungsempfängerin AKN für einen maßnahmenbedingten Grund-

erwerb und den Haltepunkt Schnelsen Süd bei der Altmaßnahme „Ausbau der AKN, 2. und 3. Bauabschnitt“ sollen beim Bund anteilig Finanzhilfen nach GVFG in Höhe von 1.010 Tsd. Euro im Jahr 2023 und 610 Tsd. Euro im Jahr 2024 abgerufen werden.

Bei dem Investitionsprogramm „Ausbau der AKN, 2. und 3. Bauabschnitt“ sollen daher Einzahlungen für die GVFG-Zuweisungen des Bundes und die korrespondierenden Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 1.010 Tsd. Euro für das Jahr 2023 und 610 Tsd. Euro für das Jahr 2024 veranschlagt werden.

### 1.3 Neue Einzelinvestition „Neuordnung und Grundinstandsetzung Burgstraße B5, Haltestelle Bethesdastraße“ im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

Die Reisezeitverluste der Metrobuslinie 25 sollen durch verkehrsplanerische und technische Maßnahmen minimiert werden, zusätzlich sollen die Kapazität der MetroBuslinie und der Komfort für die Fahrgäste erhöht werden.

Der Planungsabschnitt der Burgstraße liegt im Bereich des Bezirksamtes Hamburg-Mitte und ist eine Bundesstraße (B5). Der Straßenzug ist größtenteils vierstreifig ausgebaut. Die vorliegende Planung umfasst die örtliche Verlegung und Umgestaltung der beidseitig von der Bundesstraße 5 (B5 – Burgstraße) angelegten Bushaltestellen „Bethesdastraße“ (bisher unter der heutigen örtlichen Lage als „Carl-Petersen-Straße bekannt).

Die Maßnahme hat sich im Zuge der Planung maßgeblich räumlich erweitert. In Zusammenhang der Maßnahme sollen auch die Verkehrsflächen der Burgstraße zwischen der Sievekingsallee und der Borgfelder Straße und dem Knotenpunkt Sievekingsallee/Bürgerweide saniert werden. Dies ist ein vielbefahrener Streckenabschnitt, der hohe Anforderungen an die Baustellenkoordination und Baustellenkoordination stellt, die hier in vielen unterschiedlichen Bauphasen zugunsten des fließenden Verkehrs möglichst kleinteilig erfolgt.

Neben der Förderung des Busverkehrs ist Ziel der Maßnahme, bessere Voraussetzungen für ein

attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Abwicklung des Busverkehrs soll ebenso wie die Anlagen für Rad- sowie Fußverkehr unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit, Barrierefreiheit und Befahrbarkeit nachhaltig verbessert werden. Hierzu werden die vorhandenen Anlagen erneuert und in weiten Bereichen neue geschaffen. Dies geht einher mit einer Neuordnung des vorhandenen Straßenquerschnitts unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke.

Im Verlauf der Planung und Projektvorbereitung wurde deutlich, dass eine Vielzahl an zu berücksichtigenden Maßnahmen im Umfeld des Baufeldes erforderlich ist. Es zeigte sich, dass insbesondere der Einbezug der Sanierung des Knotenpunktes Bürgerweide/Sievekingsallee erforderlich ist.

Mit der Haushaltsunterlage gemäß § 18 LHO vom 24. Januar 2023 wurden Gesamtkosten von 7.620 Tsd. Euro gegenüber der Kostenschätzung aus 2018 in Höhe von 3.212 Tsd. Euro festgestellt, sodass die Maßnahme als Einzelinvestition darzustellen ist.

Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten auf rund 4.408 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind dafür ursächlich:

- Die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Coronapandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt,
- die räumliche Erweiterung der Maßnahme um den Bereich der Bürgerweide/Sievekingsallee und des dazugehörigen Knotenpunktes und die intensive Baustellenkoordination in den einzelnen Bauphasen inklusive ihrer kleinteiligen Umsetzung,
- umfangreichere Grünarbeiten insbesondere zur Standortverbesserung,
- höhere Kosten für den Umbau der Lichtsignalanlagen sowie Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung.

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schätzung	Kosten- berechnung	Kosten- anschlag	Kostenfest- stellung
		in Tsd. Euro					
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		2.700	5.528		
		Ansatz für Kosten- varianz:		0	415		
		Preissteigerungen:		0	0		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		512	1.677		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>3.212</b>	<b>7.620</b>		
		Grunderwerbskosten:		0	0		
		Einrichtungskosten:		0	0		
	Besondere Kosten- risiken:		0	702			
<b>Summe:</b>			<b>3.212</b>	<b>8.322</b>			

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: 125.000 Euro

Davon sind zugeordnet dem

Investiven Bereich\*) 106.000 Euro

Konsumtiven Bereich 19.000 Euro

Ansatz investiv 2023 3.000.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2023 2.000.000 Euro

Ansatz investiv 2024 2.074.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2024 421.000 Euro

Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 2.074.000 Euro

Davon zu Lasten 2024 2.074.000 Euro

\*) Bereits aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ finanziert.

Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenzen ist für das Projekt „Burgstraße B5 – Haltestelle Bethesdastraße“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigung wird für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung benötigt. Die haushaltsneutrale Gegenfinanzierung sowohl für die Deckung der Auszahlungen als auch für die Deckung der Verpflichtungsermächtigungen wird durch Absenkung der Ansätze im Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 18 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist zur Jahresmitte 2024 geplant. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen betragen 173 Tsd. Euro jährlich und sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 1.4 Neue Einzelinvestition „Neuordnung und Grundinstandsetzung Veloroute 12, Max-Brauer-Allee von Paul-Neermann-Platz bis Palmaille“ im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

Die Straßenzüge Max-Brauer-Allee zwischen der Straße Palmaille und dem Paul-Neermann-Platz, Ehrenbergstraße von der Max-Brauer-Allee bis zur Jessenstraße und der Einmündungsbereich der Königstraße in die Max-Brauer-Allee sollen grundinstandgesetzt und umgebaut werden. Einbezogen werden auch der nördliche und der südliche Teil der Straße Platz der Republik.

Der überplante Bereich befindet sich im Bezirk Altona im Stadtteil Altona-Altstadt. Der zu sanierende Straßenabschnitt der Max-Brauer-Allee ist eine zweibahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße, ebenso wie die Ehrenbergstraße. Bei den beiden Armen der Straßen Platz der Republik (Nord und Süd) handelt es sich um Bezirksstraßen. Nördlich angrenzend an das Planungsgebiet befindet sich am Paul-Neermann-Platz der Bahnhof Altona.

Die Fahrbahn im gesamten Planungsgebiet befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und soll daher saniert werden. Die Asphaltfläche im Planungsgebiet ist geprägt durch Netzrisse und starke Unebenheiten. Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird zudem durch die Auswertung von Asphaltuntersuchungen bestätigt. Diese ergaben, dass die Tragfähigkeit des Fahrbahnaufbaus in großen Teilen des Planungsgebietes für die vorhandene Verkehrs-

belastung über längere Dauer nicht gegeben ist, sodass eine Grundinstandsetzung notwendig ist.

Gleichzeitig sollen die bezirksübergreifenden Routen des Alltagsradverkehrs als Velorouten ausgebaut werden. Die Velorouten stellen die Hauptverbindungen des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes in Hamburg dar. Das Veloroutennetz umfasst insgesamt 14 Routen, die aus zwölf sternförmigen und zwei Ringrouten bestehen. Sie verbinden die inneren und äußeren Wohngebiete der Stadt mit der City und den Stadtteilzentren. Die Velorouten sollen ganzjährig und ganztägig befahrbar sein sowie ein zügiges und komfortables Fahren ermöglichen.

Die Max-Brauer-Allee und die Ehrenbergstraße sind Teil der Veloroute 12. Diese verläuft von Altona über die Landungsbrücken in die Hamburger Innenstadt und stellt somit eine wichtige Verbindungsrouten dar. Die Veloroute 12 geht im Norden des Planungsgebietes in die Veloroute 13 entlang der Max-Brauer-Allee in Richtung Eimsbüttel über. Die derzeitige Radverkehrsführung mit untermaßigen und nicht vorhandenen Radwegen entspricht nicht den Ansprüchen an ein sicheres und komfortables Radfahren sowie den vorgesehenen Standards der Velorouten. Im Zuge der Umbaumaßnahme soll die Straße daher hinsichtlich der Radverkehrsführung optimiert und die Verkehrssicherheit erhöht werden, sodass bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren geschaffen werden.

Darüber hinaus befinden sich im Straßenzug Buslinien des Busbeschleunigungsprogramms Ausbauziel B. Die Anlagen des Busverkehrs sollen daher im Rahmen der Planung ebenfalls optimiert werden, weil die Max-Brauer-Allee mit dem angebundenen ZOB Altona eine zentrale Busachse in Hamburg darstellt.

Mit der Haushaltsunterlage gemäß § 18 LHO vom 7. September 2022 wurden Gesamtkosten in Höhe von 17.873 Tsd. Euro festgestellt, sodass die Maßnahme als Einzelinvestition darzustellen ist. Demgegenüber betrug die Kostenschätzung aus 2014 für das ursprüngliche Projekt, 3.572 Tsd. Euro.

Die ermittelten Gesamtkosten übertreffen die im Jahr 2014 veranschlagten Kosten deutlich, was maßgeblich aus dem veränderten Gesamtumfang resultiert.

Im Kern hat sich das Projekt über die Jahre erheblich verändert und ist mit der ursprünglichen Kostenschätzung kaum noch vergleichbar. Das betrifft insbesondere das veränderte Plange-

biet und die Tiefe der zugrunde liegenden Arbeiten. Anstelle der Palmaille wurden die Ehrenbergstraße, ein Teil der Lobuschstraße und der südliche Teil des Platzes der Republik einbezogen. Anstelle einer ursprünglich angesetzten halbseitigen Deckensanierung wird hier auf Grund des Zustandes der Max-Brauer-Allee von einer Grundinstandsetzung des Straßenraumes ausgegangen. Zudem wurden in den Planungsansatz geschützte Radweganlagen, Maßnahmen der Busoptimierung und umfangreichere Grünarbeiten insbesondere zur Standortverbesserung aufgenommen.

Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten auf rund 14.301 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind dafür ursächlich:

- die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Coronapandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt.
- In der ursprünglichen Planung wurden keine Anpassungen der Nebenflächen und nur geringfügige Anpassungen der Lichtsignalanlagen vorgesehen. Mit der Erweiterung des Straßenbauprojektes auf den gesamten Straßenquerschnitt gehen nun auch höhere Kosten für den Umbau der Lichtsignalanlagen sowie der Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung einher.
- Im ursprünglichen Planungsgebiet wurde nur die Überplanung von einer Fahrspur je Fahrtrichtung (Ummarkierung und Deckschichtsanierung) ohne Einbezug der Nebenflächen angesetzt. Die Nebenflächen sind aber ebenfalls abgängig und müssen erneuert werden. Die Straße und auch die Nebenflächen der Max-Brauer-Allee sind in einem Zustand, der eine Grundinstandsetzung benötigt.
- Während ursprünglich Radfahrstreifen geplant waren, sind nun deutlich verbesserte Radverkehrsanlagen durch den Einsatz von Protected Bike Lanes sowie Kopenhagener Radwegen entsprechend der neuen Planungsprinzipien nach dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufwändigere Bauweisen vorgesehen.
- Umfangreichere Grünarbeiten insbesondere zur Standortverbesserung.

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schätzung	Kosten- berechnung	Kosten- anschlag	Kostenfest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		2.571	12.507		
		Ansatz für Kosten- varianz:		321	939		
		Preissteigerungen:		0	502		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		680	3.925		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>3.572</b>	<b>17.873</b>		
		Gründerwerbskosten:		0	0		
		Einrichtungskosten:		0	0		
		Besondere Kosten- risiken:		0	85		
	<b>Summe:</b>			<b>3.572</b>	<b>17.958</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: 1.420.000 Euro

Davon sind zugeordnet dem

Investiven Bereich \* 1.318.000 Euro

Konsumtiven Bereich 102.000 Euro

Ansatz investiv 2023 100.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2023 100.000 Euro

Ansatz investiv 2024 6.000.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2024 4.000.000 Euro

Ansatz investiv 2025 4.191.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2025 2.062.000 Euro

Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 10.191.000 Euro

Davon zu Lasten 2024 6.000.000 Euro

Davon zu Lasten 2025 4.191.000 Euro

\*) Bereits aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ finanziert.



Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenzen ist für das Projekt „VR 12- Max-Brauer-Allee zwischen Palmaille und Paul-Neumann-Platz“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigung wird für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung benötigt. Die haushaltsneutrale Gegenfinanzierung sowohl für die Deckung der Auszahlungen, als auch für die Deckung der Verpflichtungsermächtigungen wird durch Absenkung der Ansätze im Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 40 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist für Anfang 2025 geplant. Die zugehörigen jährlichen Kosten aus Abschreibungen betragen rund 387 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 1.5 Neue Einzelinvestition „Neuordnung und Grundinstandsetzung Veloroute 12 Königstraße, Reeperbahn bis Max-Brauer-Allee“ im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

Die Königstraße ist Teil der Veloroute 12. Die ursprünglich vorhandene Radverkehrsführung mit untermaßigen Radwegen und abschnittsweise Mischverkehr entspricht nicht den Ansprüchen an ein sicheres und komfortables Radfahren sowie den vorgesehenen Standards der Velorouten. Im Herbst 2021 wurden daher im Rahmen einer Vorab-Maßnahme temporäre Radfahrstreifen in beide Fahrtrichtungen markiert. Dies stellt eine vorübergehende Lösung bis zum Zeitpunkt des geplanten Umbaus dar. Diese Vorab-Maßnahme wurde gesondert finanziert und ist nicht Teil dieser Einzelinvestition.

Die in den Nebenflächen befindlichen Gehwege sind untermaßig und entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an Barrierefreiheit. Auch die vorhandenen Querungsstellen und Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Zudem befindet sich die Fahrbahn in der Königstraße seit längerer Zeit in einem schlechten baulichen Zustand und soll – anders als ursprünglich geplant – daher grundinstand gesetzt werden. Die Asphaltoberfläche im Planungsgebiet ist geprägt durch Netzrisse und starke Unebenheiten. Der augenscheinlich schlechte Zustand der Fahrbahn wird durch die Auswertung von Asphaltuntersuchungen bestätigt. Diese ergaben, dass die Tragfähigkeit des Fahrbahnaufbaus für die vorhandene Verkehrsbelastung über längere Dauer

nicht gegeben ist, sodass eine Grundinstandsetzung notwendig ist.

Die Königstraße ist zudem ein Pilotprojekt für die blau-grüne Infrastruktur in Hamburg. Hierbei sollen u.a. 47 zusätzliche Bäume gepflanzt und durch ein Rigolensystem dauerhaft bewässert werden. Dieses Ziel war in der ursprünglichen Planung nicht enthalten.

Mit der Haushaltsunterlage gemäß § 18 LHO vom 18. Oktober 2022 wurden Gesamtkosten von 15.059 Tsd. Euro gegenüber der ursprünglich 2015 für eine deutlich weniger umfassende Maßnahme getroffenen Kostenschätzung von 3.388 Tsd. Euro festgestellt, sodass diese als Einzelinvestition darzustellen ist. Im Kern hat sich das Projekt über die Jahre erheblich verändert und ist mit dem Projekt der ursprünglichen Kostenschätzung nur noch sehr eingeschränkt vergleichbar. Das betrifft insbesondere die deutlich größere Eingriffstiefe (Grundinstandsetzung) und den Bau der blau-grünen Infrastruktur inklusive des Rigolensystems.

Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten auf eine Höhe von rund 11.671 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind dafür ursächlich:

- die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Coronapandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt,
- höhere Kosten für den Umbau der Lichtsignalanlagen sowie Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung,
- die deutlich größere Eingriffstiefe und der damit deutlich erweiterte Umfang der Flächen, die grundhaft instandgesetzt werden,
- umfangreichere Grünarbeiten insbesondere zur Standortverbesserung und zur Herstellung der blau-grünen Infrastruktur, neuer Baumpflanzungen und des damit verbundenen Rigolensystems,
- die deutlich verbesserte Radverkehrsführung entsprechend der neuen Planungsprinzipien nach dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr im Verhältnis zu den ursprünglich vorgesehenen Radfahrstreifen,
- hoher Abstimmungsbedarf zu angrenzenden Straßenbau- und Hochbaumaßnahmen (Max-Brauer-Allee, „Trinitatis-Quartier, Campus Struenseestraße).

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schätzung	Kosten- berechnung	Kosten- anschlag	Kostenfest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		3.155	11.102		
		Ansatz für Kosten- varianz:		0	834		
		Preissteigerungen:		0	257		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		233	2.866		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>3.388</b>	<b>15.059</b>		
		Grunderwerbskosten:		0	10		
		Einrichtungskosten:		0	0		
		Besondere Kosten- risiken:		0	110		
	<b>Summe:</b>			<b>3.388</b>	<b>15.179</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: 939.000 Euro

Davon sind zugeordnet dem

Investiven Bereich\* 666.000 Euro

Konsumtiven Bereich 273.000 Euro

Ansatz investiv 2023 3.000.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2023 1.500.000 Euro

Ansatz investiv 2024 4.500.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2024 1.500.000 Euro

Ansatz investiv 2025 2.259.000 Euro

Ansatz konsumtiv 2025 1.371.000 Euro

Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 6.759.000 Euro

Davon zu Lasten 2024 4.500.000 Euro

Davon zu Lasten 2025 2.259.000 Euro

<sup>1)</sup> Bereits aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ finanziert.



Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenze ist für das Projekt „VR 12 Königstraße zwischen Max-Brauer-Allee und Reeperbahn“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigung wird für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung benötigt. Die haushaltsneutrale Gegenfinanzierung sowohl für die Deckung der Auszahlungen, als auch für die Deckung der Verpflichtungsermächtigungen wird durch Absenkung der Ansätze im Investitionsprogramm „Öffentlichen Straßeninfrastruktur“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 36 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist für Anfang 2025 geplant. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen betragen rund 348 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 1.6 Anpassung der Einzelinvestition „ZOB Harburg“ im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

Bei der hier dargestellten Baumaßnahme handelt es sich um die Straßenbaumaßnahmen im Kontext der Modernisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Harburg. Die Hochbaumaßnahmen zur Modernisierung des ZOB erfolgen in Zuständigkeit der Hamburger Hochbahn AG und sind nicht Gegenstand der hier dargestellten Maßnahme. Der ZOB Harburg genügt nicht mehr den aktuellen und zukünftigen Anforderungen und soll daher modernisiert sowie zur Steigerung seiner Leistungsfähigkeit erweitert werden. Hierzu wird in der Hannoverschen Straße ein Mittelbussteig neu angelegt.

Auf Grund des schlechten baulichen Gesamtzustandes der Busumsteigeanlage werden mit

der Maßnahme die Straßenverkehrsanlagen bautechnisch vollständig erneuert. Dies umfasst Maßnahmen zur Fahrbahnbefestigung, der Neuordnung der Entwässerung sowie die umfassende Änderung des Straßenquerschnitts der Hannoverschen Straße auf Grund der o.g. Errichtung eines Mittelbussteigs. Die Maßnahmen erfolgen dabei in enger Abstimmung mit dem Umbau des sog. Knotenpunktes Buxtehuder Straße/Hannoversche Straße/Moorstraße/Walter-Dudek-Brücke („Doppelknoten“) und dem hier neu zu errichtenden Fahrradparkhaus.

Die Haushaltsunterlage gemäß §18 LHO vom 12. Dezember 2022 stellt Gesamtkosten von 15.005 Tsd. Euro gegenüber der im Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024 dargestellten Kostenschätzung in Höhe von 11.160 Tsd. Euro fest.

Im Wesentlichen ursächlich für die Mehrkosten von 3.845 Tsd. Euro sind:

- höhere Kosten für die Entwässerungsanlagen,
- höhere Kosten für den Umbau der Lichtsignalanlagen und Anlagen der öffentlichen Beleuchtung sowie
- die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Coronapandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine, insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt.

Die Differenz der Baunebenkosten (Planungskosten) zwischen Kostenschätzung und -berechnung ist darin begründet, dass zum Zeitpunkt der Haushaltsanmeldung noch keine Kostenunterlage vorlag. Dadurch war nur eine erste Schätzung der Gesamtkosten möglich, nicht unterteilt nach Planungs- und Realisierungsanteil; die Planungskosten waren also in den angesetzten Basiskosten enthalten. Die Unterteilung nach Bau- und Baunebenkosten fand nun im Rahmen der Kostenberechnung statt und ist hier entsprechend dargestellt.

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schätzung	Kosten- berechnung	Kosten- anschlag	Kostenfest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		9.300	10.977		
		Ansatz für Kosten- varianz:		1.860	827		
		Preissteigerungen:		0	0		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		0	3.201		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>11.160</b>	<b>15.005</b>		
		Grunderwerbskosten:		0	0		
		Einrichtungskosten:		0	0		
		Besondere Kosten- risiken:		0	0		
<b>Summe:</b>				<b>11.160</b>	<b>15.005</b>		

Es sind bisher keine finanziellen Vorbelastungen angefallen	0 Euro
Ansatz investiv 2023	2.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023	400.000 Euro
Ansatz investiv 2024	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024	800.000 Euro
Ansatz investiv 2025	3.300.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025	700.000 Euro
Ansatz investiv 2026	3.277.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026	528.000 Euro
Verpflichtungsermächtigungen 2023 gesamt	10.577.000 Euro
Davon zu Lasten 2024	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2025	3.300.000 Euro
Davon zu Lasten 2026	3.277.000 Euro

Die Gesamtbaukosten für die Einzelinvestition „ZOB Harburg“ erhöhen sich um 3.845 Tsd. Euro mit einem konsumtiven Anteil von 568 Tsd. Euro und einem investiven Anteil von 3.277 Tsd. Euro. Diese, ab dem Jahr 2026 erforderlichen investiven Auszahlungen in Höhe von 3.277 Tsd. Euro werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025/2026 berücksichtigt. Die konsumtiven Anteile der Maßnahme sollen durch Regionalisierungsmittel finanziert werden, die aus der Produktgruppe 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ bedarfsgerecht bereitgestellt werden.

Für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung wird im Jahr 2023 eine weitere Verpflichtungsermächtigung zur Absicherung der ab 2026 anfallenden Mehrkosten in Höhe von 3.277 Tsd. Euro benötigt (Verpflichtungsermächtigung 2023 insgesamt 10.577 Tsd. Euro), die aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ bereitgestellt werden soll.

Die Folgekosten belaufen sich auf rund 45 Tsd. Euro und werden in der in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ berücksichtigt.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist für Dezember 2025 geplant. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen belaufen sich auf rund 419 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 1.7 Anpassung der Einzelinvestition „Grundinstandsetzung und Umbau Berner Straße/Fasanenweg zwischen Kriegkamp und Alter Zollweg“ im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

Der Straßenzug Berner Straße/Fasanenweg liegt im Bezirk Wandsbek im Stadtteil Rahlstedt. Er ist Bestandteil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes und wird werktäglich von ca. 22.000 (nördlicher Abschnitt), bzw. ca. 26.000 (südlicher Abschnitt) Kraftfahrzeugen befahren, mit ca. 5 bis 7% Schwerlastverkehrsanteil. Der Planungsabschnitt erstreckt sich auf einer Länge von ca. 1,7 km von der Straße Kriegkamp bis zum Alten Zollweg. Der Straßenzug bildet eine wichtige innerörtliche Verkehrsverbindung zwischen Rahlstedt und Berne. Die Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Allgemeinzustand mit vielen

schadhaften Stellen (Spurrinnen, Aufgrabungen, Quer- und Längsrisse, Ausbesserungsstellen). Die Radverkehrsanlagen befinden sich in einem baulich mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den erforderlichen Standards, sodass die verkehrlichen, rechtlichen und funktionalen Anforderungen nicht mehr erfüllt werden.

Die gesamte Strecke soll saniert und umgebaut werden. Ziel der Überplanung ist die Optimierung des Straßenquerschnitts, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen sowie die Sanierung der Nebenflächen und der Fahrbahn. Mit der Umgestaltung der Berner Straße soll die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Attraktivität einschließlich Komfortabilität für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Dies wird insbesondere durch breitere Gehwege, beidseitige Radfahrstreifen mit Protektionen, barrierefreie Bushaltestellen und zusätzliche Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende erreicht.

Die Haushaltsunterlage gemäß §18 LHO vom 9. Februar 2022 beinhaltet Gesamtbaukosten von 18.011 Tsd. Euro nach dem Preisstand von 2020/2021. Eine Aktualisierung der Kostenberechnung hat ergeben, dass sich insbesondere durch Materialpreiserhöhungen, Lieferprobleme und hoher Nachfrage nach Bauleistungen nunmehr Gesamtkosten in Höhe von 21.552 Tsd. Euro ergeben.

Die Mehrkosten betragen 3.541 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind dafür ursächlich:

- die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Coronapandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt,
- umfangreichere Grünarbeiten insbesondere zur Standortverbesserung,
- höhere Kosten für den Umbau der Lichtsignalanlagen sowie Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung,
- bedarfsgerechte Erweiterung der Flächen, die grundhaft instandgesetzt werden,
- zukünftig erhöhte Entsorgungspreise durch das Inkrafttreten der Mantelverordnung zum Umgang mit Ausbaumaterialien.

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- berech- nung HU-Bau	Kosten- berechnung 1. Nachtrag HU-Bau	Kosten- anschlag	Kostenfest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		12.534	15.379		
		Ansatz für Kosten- varianz:		941	1.155		
		Preissteigerungen:		422	422		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		4.114	4.596		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>18.011</b>	<b>21.552</b>		
		Grunderwerbskosten:		0	0		
		Einrichtungskosten:		0	0		
	Besondere Kosten- risiken:		598	594			
<b>Summe:</b>			<b>18.609</b>	<b>22.146</b>			

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: \* 1.899.000 Euro

Davon sind zugeordnet dem

Investiven Bereich	1.414.000 Euro
Konsumtiven Bereich	485.000 Euro
Ansatz investiv 2023	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2024	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2025	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2026	4.768.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026	885.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt	12.768.000 Euro
Davon zu Lasten 2024	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2025	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026	4.768.000 Euro

<sup>\*)</sup> Korrigierte Angaben zum Haushaltsplan 2023/24; investive Honorarzahlungen wurden bereits aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ finanziert.

Die Gesamtbaukosten für die Einzelinvestition erhöhen sich um 3.541 Tsd. Euro mit einem konsumtiven Anteil von 973 Tsd. Euro und einem investiven Anteil von 2.568 Tsd. Euro. Die Deckung der Auszahlung wird durch die Absenkung des Ansatzes im Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ gewährleistet.

Die ab dem Jahr 2026 erforderlichen investiven Mehrauszahlungen in Höhe von 1.987 Tsd. Euro werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025/2026 berücksichtigt. Für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung wird im Jahr 2023 eine um 1.987 Tsd. Euro erhöhte Verpflichtungsermächtigung benötigt (Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 12.768 Tsd. Euro), die aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ bereitgestellt werden soll.

Die konsumtiven Anteile sind in der in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 57 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist für den Jahresanfang 2025 geplant. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen betragen rund 573 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 1.8 Anpassung von Erlösen und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“

Die Cremonbrücke wurde 2021 abgerissen. Die Quest WB69 Verwaltungs GmbH beteiligt sich über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag nach § 13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 750 Tsd. Euro an den Kosten des Abbruchs, da sie neben der Freien und Hansestadt Hamburg ebenfalls ein Interesse an dem Rückbau hat. Diese Erlöse sollen für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Brücken genutzt werden. Dieser Sachverhalt wurde bereits in der Drucksache 22/8587 dargestellt. Da sich die Einnahme in das Haushaltsjahr 2023 verschoben hat, werden die Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit erneut in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ mit jeweils 750 Tsd. Euro veranschlagt. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

#### 1.9 Anpassung der Erlöse und der Kosten aus Abschreibungen in den Produktgruppen 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“, 301.02 „Straßen und Brücken“ und 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ und haushaltsneutraler Ausgleich über die Produktgruppe 300.02 „Zentraler Ansatz“

Aus den Änderungen der Investitionsplanung ergeben sich in den Produktgruppen 301.02 „Straßen und Brücken“ und 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ Anpassungen bei den Kosten aus Abschreibungen, die, soweit erforderlich, über die Produktgruppe 300.02 „Zentraler Ansatz“ haushaltsneutral ausgeglichen werden.

Darüber hinaus werden Anpassungen in den Produktgruppen 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“, 301.02 „Straßen und Brücken“ und 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ durch Erlöse aus der Auflösung von Sonderposten erforderlich, da es sich hierbei um Einzahlungen von Dritten handelt.

### 2. Vorwegüberweisung

Die mit dieser Nachbewilligungsdrucksache angestrebten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 bedürfen aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen für eine rechtzeitige Auftragsvergabe bei den Bauvorhaben eines Beschlusses der Bürgerschaft und somit einer Befassung der zuständigen Ausschüsse noch in der ersten Hälfte des Jahres 2023. Für den geplanten Baubeginn der Investition „ZOB Harburg“ im Sommer 2023 ist unter Berücksichtigung der erforderlichen Bauvorbereitungszeiten die Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen noch im Frühling des Jahres 2023 erforderlich, um nach Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft zeitgerecht den Zuschlag erteilen zu können.

### 3. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen und
2. die in Anlage 1 aufgeführten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 beschließen.

Zahlenprotokoll

<b>Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2023/2024</b>
---

<b>Einzelplan 7.1</b>
-----------------------

## Ergebnisplan der Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Kosten aus Abschreibungen	11.547	37	11.584	7.924	-11	7.913

## Kosten und Erlöse der Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz

	IPR Nummer	2023			2024		
		Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
		Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
<b>Zentraler Ansatz</b>	992						
Kosten		14.317	37	14.354	5.418	-11	5.407

## Ergebnisplan der Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Erlöse	302.436	50	302.486	316.506	101	316.607

## Kosten und Erlöse der Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten

	IPR Nummer	2023			2024		
		Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
		Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	416						
Erlöse		259.277	50	259.327	264.315	101	264.416



Zahlenprotokoll

**Ergebnisplan der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken**

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Erlöse	198.872	770	199.642	182.011	53	182.063
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	109.808	750	110.558	97.202	0	97.202
Kosten aus Abschreibungen	97.477	20	97.497	97.925	137	98.062

**Kosten und Erlöse der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken**

IPR Nummer	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
<b>Straßen</b> 412						
Erlöse	178.115	20	178.135	165.145	53	165.198
Kosten	149.001	20	149.021	136.282	137	136.419
<b>Brücken und weitere Infrastruktur</b> 412						
Erlöse	21.177	750	21.927	17.285	0	17.285
Kosten	63.111	750	63.861	63.357	0	63.357

**Ergebnisplan der Produktgruppe 301.04 Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende**

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Kosten aus Abschreibungen	3.850	13	3.864	6.751	27	6.778

**Kosten und Erlöse der Produktgruppe 301.04 Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende**

IPR Nummer	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
<b>Förd. v. Maßn. aus Fördermitteln Dritter</b> 992						
Kosten	75.545	13	75.559	65.958	27	65.985

## Zahlenprotokoll

## Investitionen des Aufgabenbereichs 301 Verkehr und Mobilitätswende

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR
<b>Einzelinvestitionen</b>						
<b>GI, Umbau Bernerstr./Fasanenweg</b>						
Auszahlungen	3.000	0	3.000	4.000	0	4.000
Verpflichtungsermächtigungen	10.781	1.987	12.768	0	0	0
<b>Neuord., GI Burgstr B5, Hst. Bethesdastr</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	3.000	3.000	0	2.074	2.074
Verpflichtungsermächtigungen	0	2.074	2.074	0	0	0
<b>Neuord., GI VR12 Königstr. Reep/Max-Br-A</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	0	0	0	4.500	4.500
Verpflichtungsermächtigungen	0	6.759	6.759	0	0	0
Auszahlungen	0	3.000	3.000	0	0	0
<b>Neuord., GI VR12 Max-Br-A Paul-N-Pl/Palm</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	100	100	0	6.000	6.000
Verpflichtungsermächtigungen	0	10.191	10.191	0	0	0
<b>ZOB Harburg</b>						
Auszahlungen	2.000	0	2.000	4.000	0	4.000
Verpflichtungsermächtigungen	7.300	3.277	10.577	0	0	0
<b>Investitionsprogramme</b>						
<b>Ausbau der AKN, 2.+3. Bauabschnitt</b>						
Einzahlungen	0	1.010	1.010	0	610	610
Auszahlungen	0	1.010	1.010	0	610	610
<b>Öffentliche Straßeninfrastruktur</b>						
Auszahlungen	37.320	-6.100	31.220	43.470	-12.574	30.896
Verpflichtungsermächtigungen	44.920	-24.288	20.632	44.448	0	44.448
<b>S-Bahn Elbbrücken</b>						
Einzahlungen	0	2.014	2.014	0	0	0
<b>Förd. v. Maßn. aus Förderm. Dritter</b>						
Auszahlungen	0	2.014	2.014	0	0	0