

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Haushaltsplan 2023/2024
Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“
Einzelplan 9.2 „Allgemeine Finanzwirtschaft“
Nachbewilligung nach § 35 Landeshaushaltsordnung
für die Haushaltsjahre 2023 und 2024:
Verlängerung der U4 auf die Horner Geest
Neubau U5-Ost: Bramfeld – City Nord
Neubau U5-Mitte: City Nord – Arenen
Sondervermögen „Finanzierung Schnellbahnausbau“
Zentrale Verstärkung Investition

Inhalt

- | | | | |
|-------|------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------|
| 1. | Ausgangslage | 3.3.1 | Stand des Projektes |
| 2. | Entwicklung der Bau- und Baunebenkosten | 3.4 | U5 Jarrestraße – Arenen |
| 2.1 | Bisherige Ansätze für Preissteigerungen | 3.4.1 | Stand des Projektes |
| 2.2 | Unvorhersehbare Ereignisse | 3.4.2 | Kostenveränderungen |
| 2.3 | Auswirkungen auf die Projekte | 4. | Auswirkung auf den Haushalt und die Vermögenslage |
| 2.4 | Fortschreibung der Preissteigerungsraten | 4.1 | Auswirkungen auf den Haushalt |
| 3. | Aktueller Sachstand der Projekte | 4.1.1 | U4 Horner Geest |
| 3.1 | U4 Horner Geest | 4.1.2 | U5 Bramfeld – City Nord |
| 3.1.1 | Stand des Projektes | 4.1.3 | U5 Jarrestraße – Arenen |
| 3.1.2 | Kostenveränderungen | 4.2 | Auswirkungen auf die Vermögenslage |
| 3.2 | U5 Bramfeld – City Nord | 5. | Wirtschaftlichkeit |
| 3.2.1 | Stand des Projektes | 6. | Vorwegüberweisung an die Ausschüsse |
| 3.2.2 | Kostenveränderungen | 7. | Petitum |
| 3.3 | U5 City Nord – Jarrestraße | | |

1. Ausgangslage

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) sowie die Metropolregion Hamburg bieten gute Perspektiven für eine dauerhafte, überdurchschnittliche ökonomische Entwicklung. Es wird eine deutliche Zunahme der Wohnbevölkerung bis in die 30er-Jahre dieses Jahrhunderts prognostiziert. Der weitere Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist unter diesen Randbedingungen ein prioritäres umwelt- und verkehrspolitisches Ziel der FHH. Der Angebotsausbau stellt die Grundlage für einen Wandel im Mobilitätsverhalten dar, fördert die Mobilitätswende und sichert eine bezahlbare und umweltschonende Mobilität für alle.

Mit einem Beschluss zur Drucksache 21/16649 hat die Hamburgische Bürgerschaft der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest (U4 Horner Geest) und mit einem Beschluss zur Drucksache 21/18397 dem Neubau der U-Bahn-Linie U5, Realisierungsabschnitt U5-Ost: Bramfeld – City Nord (U5 Bramfeld – City Nord) zugestimmt. Darüber hinaus wurde im aktuellen Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2020 die Weiterführung der Planungen zur U-Bahn-Linie U5 im Abschnitt City Nord – Arenen (U5 City Nord – Arenen) vereinbart.

Mit dieser Drucksache wird die Hamburgische Bürgerschaft über den aktuellen Planungs- und Kostenstand der Projekte U4 Horner Geest, U5 Bramfeld – City Nord und U5 City Nord – Arenen insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Preisentwicklungen sowie über die weiteren Schritte zu deren Umsetzung informiert. Zugleich bittet der Senat die Bürgerschaft um Zustimmung zur Finanzierung der Mehrkosten für die vorgenannten Projekte.

Die Schnellbahnprojekte befinden sich in unterschiedlichen Planungs- und Ausführungsphasen. Das Projekt U4 Horner Geest befindet sich in der Umsetzung. Wesentliche Erdbau-, Rohbau- und Ingenieurbauleistungen wurden im Jahr 2019 begonnen und sind zum Teil bereits abgeschlossen.

Im Projekt U5 Bramfeld – City Nord laufen die bauvorbereitenden Arbeiten. Die Erdbau-, Rohbau- und Ingenieurbauleistungen für das Hauptbaulos 1 (City Nord – Sengelmannstraße) sind vergeben und sollen Mitte 2023 starten. Die Erdbau-, Rohbau- und Ingenieurbauleistungen für das Hauptbaulos 2 (Sengelmannstraße – Bramfeld) sind submittiert worden. Die Vergabe ist im Sommer 2023 vorgesehen. Für den Bauabschnitt U5 City Nord – Jarrestraße wurden die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen im Jahr 2022 be-

gonnen. Für diesen Abschnitt soll in 2024 der Antrag auf Planfeststellung bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht werden. Für den Bauabschnitt U5 Jarrestraße – Arenen sollen ab dem Sommer 2023 die weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanungen erfolgen.

Aus den bisherigen Erkenntnissen im Bauge-schehen betreffend das Projekt U4 Horner Geest, den bisherigen Vergabeergebnissen aus dem Hauptbaulos 1 zum Projekt U5 Bramfeld – City Nord und angrenzenden Gewerken sowie dem seit Ende Februar 2023 vorliegenden Submissionsergebnis für das Hauptbaulos 2 im Projekt U5 Bramfeld – City Nord sind gegenüber den Bau- und Kostenunterlagen (vgl. Drucksache 21/16649 und Drucksache 21/18397) deutliche Abweichungen durch externe und nicht vorhersehbare Ursachen zu verzeichnen, die eine Nachbewilligung erfordern.

2. Entwicklung der Bau- und Baunebenkosten

2.1 Bisherige Ansätze für Preissteigerungen

U4 Horner Geest

Grundlage für den bisherigen Ansatz für Preissteigerungen in der Bau- und Kostenunterlage (BuK) für das Projekt U4 Horner Geest war ein Prozentsatz von 6% auf die Basiskosten, was 21 Mio. Euro entspricht. Dieser Betrag sollte die Preissteigerungen über den gesamten Realisierungszeitraum abdecken. Nachrichtlich wurde in den besonderen Kostenrisiken auf das Risiko einer erhöhten Preissteigerung hingewiesen, was ebenfalls mit 6% und dementsprechend 21 Mio. Euro beziffert wurde.

U5 Bramfeld – City Nord

Der bisherige Ansatz für Preissteigerungen auf Grundlage der BuK für die U5 Bramfeld – City Nord umfasst den Zeitraum von 2019 bis zur geplanten Inbetriebnahme (Abschluss der Bauleistung) im Jahr 2032, zzgl. eines Nachlaufs (Restarbeiten und abschließende Rechnungslegung) in das Jahr 2033 und wurde durch einen externen Gutachter ermittelt.

Die Grundlage für die Ermittlung der erwarteten Preissteigerungen war ein speziell auf die Erfordernisse des unterirdischen Schnellbahnbaus ausgerichteter Warenkorb mit 16 Einzelleistungen, die ihrem jeweiligen Umfang entsprechend in die Wichtung einfließen und etwa 92% der erforderlichen Gewerkeleistungen umfassen. Auf Basis der gutachterlichen Stellungnahme wurden folgende Preissteigerungsraten für die Bauleis-

tungen und die Baunebenkosten in der BuK für das Projekt U5 Bramfeld – City Nord angesetzt:

	2019–2022	2023–2032 (gepl. Bauende)
Bauleistungen	3,9 % p.a.	2,3 % p.a.
Baunebenkosten	2,8 % p.a.	2,8 % p.a.

Tabelle1: Preissteigerungsraten in der BuK 2019 zum Projekt „U5 Bramfeld – City Nord“

Hieraus ergab sich eine Preissteigerung in Höhe von 311 Mio. Euro über den gesamten Realisierungszeitraum.

2.2 Unvorhersehbare Ereignisse

Seit dem Jahr 2019 sind zwei unvorhersehbare Ereignisse eingetreten, die weltweit erhebliche Auswirkungen nach sich gezogen haben und unmittelbar Einfluss auf die beiden vorgenannten Projekte nehmen.

Corona Pandemie

Im Zuge der weltweiten Maßnahmen zur Eindämmung und Bekämpfung der Corona-Pandemie kam es zu einem historischen Einbruch der Wirtschaftsleistung in nahezu allen Sektoren der Wirtschaft. Erschwerend kamen im gleichen Zeitraum Behinderungen der Lieferketten im internationalen Umfeld z.B. durch „Lockdowns“ und Transportbeschränkungen infolge Grenzsicherungen hinzu. Der Erholungsprozess nach dem Ende des ersten „Lockdowns“ kam im Zuge der zweiten Infektionswelle insgesamt zum Erliegen, wobei der Konjunkturverlauf zwischen Industrie und Dienstleistern große Unterschiede aufweist.

Schon im Mai 2021 hat der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. in einem Positionspapier über verspätete Lieferungen und/oder geringere Liefermengen, ausbleibende Lieferungen von Baumaterialien sowie von unvorhergesehenen schnell und stark steigenden Materialpreisen berichtet.

Krieg Russlands gegen die Ukraine

Mit der Invasion russischer Truppen in die Ukraine am 24. Februar 2022 haben sich die vorgenannten Auswirkungen weltweit noch weiter verstärkt. So haben sich u.a. die Verbraucherpreise in Deutschland im Jahresdurchschnitt 2022 um 6,9% gegenüber 2021 erhöht. Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) lag die Jahresteuerrate damit deutlich höher als in den vorangegangenen Jahren (3,1% im Jahr 2021 und 0,5% im Jahr 2020). Die historisch hohe Jahresteuerrate

wird von den extremen Preisanstiegen u.a. für Energieprodukte seit dem Beginn des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine geprägt.

Die Energieprodukte verteuerten sich 2022 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 34,7%, nach einem Anstieg um 10,4% im Jahr 2021. Besonders deutlich erhöhten sich die Preise für leichtes Heizöl (+87,0%) und Erdgas (+64,8%). Auch andere Energieprodukte wie zum Beispiel elektrische Energie (+20,1%) und fossile Kraftstoffe (+26,8%) verteuerten sich. Betroffen waren alle Kraftstoffsorten, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß: Diesel +39,6% und Super +21,8%. Bei Stahlprodukten ist zudem zu berücksichtigen, dass die Ukraine und Russland rund 10% zur weltweiten Stahlproduktion beitragen und somit starke Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Produkte entstanden sind.

2.3 Auswirkungen auf die Projekte

Leistungspositionen des Beton- und Stahlbaus haben am Gesamtumfang der U5 Bramfeld – City Nord einen Anteil von rund 45% bezogen auf die im Jahr 2019 ermittelten Basiskosten, sodass durch die großen Mengen und den oben genannten Gründen der Produktverfügbarkeit und höheren Energiekosten deutliche Mehrbedarfe zu verzeichnen sind. Auch der deutliche Anstieg der Kosten für Betriebsstoffe (u.a. der Dieselpreis) führt zu höheren Transportkosten für Baumaterialien. Eine Erhöhung der Strompreise führt zudem zu deutlichen Mehrkosten beim Betrieb der Tunnelvortriebsmaschine.

Die seit 2021 abgeschlossenen kleineren Vergaben bestätigten diesen grundsätzlichen Trend. Um seriös die Auswirkungen auf das Gesamtprojekt abschätzen zu können, waren aber die Ergebnisse aus der Ausschreibung der beiden Hauptbaulose, die rund 65% des Gesamtprojekts ausmachen, abzuwarten.

2.4 Fortschreibung der Preissteigerungsraten

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Sachverhalte und vor dem Hintergrund laufend neuer Erkenntnisse aus den durchgeführten Ausschreibungen ist die Preissteigerungsrate des für das Neubauprojekt U5 Bramfeld – City Nord entwickelten Warenkorbs seit 2019 stetig anhand der aktuellen Destatis-Werte überprüft worden. Während die Ausschreibungsergebnisse im Jahr 2019 und 2020 keine besondere, die bisherigen Ansätze für Preissteigerungsraten deutlich übersteigende Entwicklung zeigten, ist seit dem Jahr 2021 ein realer und signifikanter Anstieg bei den

Baukosten (BK) und den Baunebenkosten (BNK) festzustellen. Aus diesen Gründen ist eine Fortschreibung der Preissteigerungsraten notwendig.

Durch den externen Gutachter ist ein Gutachten mit einer wirtschaftlichen Prognose für die Baupreisentwicklung erstellt worden (Gutachten

2023). Nach Betrachtung verschiedener Prognosemodelle wurde der Ansatz aus der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (veröffentlicht am 29. September 2022¹⁾ bei der Fortschreibung der Preissteigerungsraten verwendet und den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt.

Preissteigerung		2019 [%]	2020 [%]	2021 [%]	2022 [%]	2023 [%]	2024 [%]	2025 [%]	2026 [%]
auf Baukosten	Stand Drs. 21/18397	3,9	3,9	3,9	3,9	2,3	2,3	2,3	2,3
	Stand Gutachten 2023	5,4	2,7	6,6	15,8	10,3	2,9	4,8	4,8
auf Baunebenkosten	Stand Drs. 21/18397	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
	Stand Gutachten 2023	3,3	2,3	4,9	10,5	10,3	2,9	3,1	3,1

Tabelle 2: Vergleich Preissteigerungsraten 2019–2026 Drucksache 21/18397 und Gutachten 2023

Preissteigerung		2027 [%]	2028 [%]	2029 [%]	2030 [%]	2031 [%]	2032 [%]	2033 [%]	2034 [%]
auf Baukosten	Stand Drs. 21/18397	2,3	2a,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
	Stand Gutachten 2023	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
auf Baunebenkosten	Stand Drs. 21/18397	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
	Stand Gutachten 2023	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1

Tabelle 3: Vergleich Preissteigerungsraten 2027–2034 Drucksache 21/18397 und Gutachten 2023

2019 bis 2022:

Für die Baupreise bis zum Ende des Jahres 2022 werden die real eingetretenen und von Destatis ermittelten Preissteigerungen mit dem jeweils passenden Erzeugerpreisindex für Baukosten (gewichteter Warenkorb) und Baunebenkosten (Architektur- und Ingenieurdienstleistungen) angesetzt. Da der Jahresdurchschnittswert des Erzeugerpreisindex für Architektur- und Ingenieurdienstleistungen für das Jahr 2022 zum Zeitpunkt der Erstellung des externen Gutachtens noch nicht veröffentlicht wurde, wird auf Basis der Veröffentlichungen für die ersten drei Quartale des Jahres 2022 eine Abschätzung zu einer prozentualen Veränderung zum Vorjahr in Höhe von 10,5% getroffen.

2023 bis 2024:

Für die Prognose der Preissteigerungsraten in den Jahren 2023 und 2024 wird auf die vorstehend genannte Konjunkturprognose der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, in der eine Veränderung des Preisniveaus der Baukosten in Höhe von 10,3% für das Jahr 2023 und in Höhe von 2,9% für das Jahr 2024 prognostiziert wor-

¹⁾ Die Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose überprüft im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz die gesamtwirtschaftlichen Vorausschätzungen, die den Haushalts- und Finanzplanungen der Bundesregierung zugrunde liegen. <https://gemeinschaftsdiagnose.de/2022/09/29/gemeinschaftsdiagnose-herbst-2022-energiekrise-inflation-rezession-wohlstandsverlust/>

den ist, zurückgegriffen. Diese Werte werden gleichermaßen für die Baukosten und die Baunebenkosten angesetzt.

Ab 2025:

Für das Jahr 2025 und die darauffolgenden Jahre wird für die Preissteigerung der Baukosten – in Analogie zum Vorgehen im Jahr 2019 – der 10-Jahres-Mittelwert des Index „U5-Ost“ aus dem Zeitraum 2013 bis 2022 angesetzt.

Für die Baunebenkosten wird hingegen der 10-Jahres-Mittelwert des Erzeugerpreisindex für Architektur- und Ingenieurdienstleistungen über den Zeitraum von 2012 bis 2021 angesetzt.

Die oben dargestellten Zahlenreihen (siehe Tabelle 2 und 3) zu den Neubauarbeiten an der U-Bahn-Linie U5 werden sinngemäß auch für die U4 Horner Geest angewendet. Ein entsprechendes Gutachten wurde erstellt.

3. Aktueller Sachstand der Projekte

3.1 U4 Horner Geest

3.1.1 Stand des Projektes

Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest liegt seit dem 13. Februar 2020 vor. Der offizielle Spatenstich für das Projekt fand am 22. Februar 2021 unmittelbar vor dem Beginn der Hauptbauleistungen statt.

Die Arbeiten werden in drei Bauabschnitten durchgeführt. Der 1. Bauabschnitt umfasst den Umbau der Haltestelle Horner Rennbahn sowie das Kreuzungsbauwerk U2/U4 zur Ausfädelung der U4. Der 2. Bauabschnitt beinhaltet den weiteren Streckenabschnitt auf die Horner Geest bis zum Linienende mit den Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest. Im 3. Bauabschnitt erfolgt der Neubau eines Kehrgleises im Bereich der heutigen U2/U4 Haltestelle Burgstraße.

Die Rohbauarbeiten für den 1. und 2. Bauabschnitt wurden im November 2020 bzw. Dezember 2021 vergeben.

Zum Jahreswechsel 2022/2023 wurde folgender Stand erreicht:

Im 1. Bauabschnitt laufen die finalen Rohbauarbeiten. Für die Erweiterung der Haltestelle Horner Rennbahn konnte am 31. März 2023 das Richtfest gefeiert werden. Mit dem Gleisbau wurde begonnen. Ab Mai 2023 erfolgt die elfmonatige Streckensperrung der U2/U4 für den Abbruch und die Erneuerung der Anschlusstunnel.

Im 2. Bauabschnitt wurden die Sielumbaumaßnahmen abschlossen. Die Arbeiten an den Haltestellen Horner Geest und Stoltenstraße sowie an den Tunnelabschnitten laufen seit März 2022.

Im 3. Bauabschnitt wurden die Arbeiten bis Mitte Februar 2023 komplett abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgt ab Mai 2023.

Das Projekt befindet sich im vorgesehenen Zeitplan. Die Betriebsaufnahme der Neubaustrecke ist unverändert für Ende des Jahres 2026 vorgesehen.

3.1.2 Kostenveränderungen

Die Hamburgische Bürgerschaft hat der Drucksache 21/16649 dem Bau der U4-Verlängerung auf die Horner Geest zugestimmt. Diese Gesamtkosten wurden wie folgt dargestellt:

Basiskosten	355	Mio. Euro
Ansatz für Kostenvarianz.	36	Mio. Euro
Preissteigerungen.	21	Mio. Euro
Baunebenkosten		
• ab Lph 1	19,76	Mio. Euro
• ab Lph 5	33	Mio. Euro
Gesamtbaukosten.	464,76	Mio. Euro
Grunderwerbskosten.	5	Mio. Euro
Nebenkosten.	0,1	Mio. Euro
Gesamtkosten.	469,86	Mio. Euro
nachrichtlich:		
besondere Kostenrisiken.	41	Mio. Euro

Fortschreibung Preissteigerungen

Auf Grund der vorgenannten Ausführungen zur Entwicklung der Bau- und Baunebenkosten (siehe Nummer 2) und in Analogie zum Vorgehen bei dem Neubauprojekt „U5 Bramfeld – City Nord“ (siehe Nummer 3.2) wurde auf Grundlage eines externen Gutachtens der Ansatz für Preissteigerungen neu ermittelt. Insgesamt ergibt sich eine Preissteigerung in Höhe von 117 Mio. Euro und somit ein Mehrbedarf in Höhe von 96 Mio. Euro gegenüber den in der Drucksache 21/16649 prognostizierten Preissteigerungen in Höhe von 21 Mio. Euro.

Die Drucksache 21/16649 enthält einen Ansatz in Höhe von 41 Mio. Euro für Besondere Kostenrisiken, darunter 21 Mio. Euro, falls die Preissteigerungen höher als kalkuliert ausfallen sollten (zusätzlich nochmals 6% auf die Basiskosten). Dieser Risikoposten kann nunmehr entfallen.

Die tatsächlich eingetretenen Preissteigerungen in den Jahren 2023 und folgenden sollen jährlich über eine Fortschreibung des oben genannten Gutachtens nachgewiesen werden.

Zusammenfassung

		Kostenbestandteile	Kostenberechnung (Grundlage zur Drs. 21/16649) [Mio. Euro]	Fortgeschriebene Kostenberechnung [Mio. Euro]	Finanzierung mit dieser Drs. (Nachtrag) [Mio. Euro]		
		Stand:	12/2018	03/2023			
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten	Baukosten	Basiskosten	355	355		
			Ansatz für Kostenvarianz	36	36		
			Preissteigerungen	21	117	+96	
		Baunebenkosten					
		ab Lph 1		19,76	19,76		
		ab Lph 5		33	33		
	Gesamtbaukosten		464,76	560,76	+96		
	Grunderwerbskosten		5	5			
Nebenkosten		0,1	0,1				
Hier zu finanzierende Summe					96		
		Einrichtungskosten	Entfällt	Entfällt			
		Besondere Kostenrisiken	41	20			

Tabelle 4: Zusammenfassung der Gesamtbaukosten U4 Horner Geest mit Stand 2023

3.2 U5 Bramfeld – City Nord

3.2.1 Stand des Projektes

Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit dem 30. September 2021 vor. Unmittelbar noch im Kalenderjahr 2021 wurde mit den bauvorbereiten Arbeiten begonnen (u.a. Oberflächenfreimachung, Kampfmittelsondierungen, Leitungsarbeiten, Herrichten von Baustelleneinrichtungsflächen). Diese Arbeiten laufen gegenwärtig noch und werden sich bis in das Jahr 2024 erstrecken. Der offizielle Spatenstich fand am 30. September 2022 statt.

Der Generalunternehmer für die Erstellung des Rohbaus für den Bereich von City Nord bis Sengelmannstraße (Hauptbaulos 1) wurde Ende des Jahres 2022 gebunden und wird Mitte des Jahres 2023 die Arbeiten vor Ort aufnehmen. Die Angebote für den Abschnitt östlich der Sengelmannstraße bis Bramfeld (Hauptbaulos 2) befinden sich in der Auswertung. Nach angestrebter Vergabe im Sommer sollen die Arbeiten vor Ort – nach dem Abschluss der vorbereitenden Arbeiten der Leitungsträger – im Jahr 2024 begonnen werden.

Die Aufnahme des Probetriebes in einem ersten Teilabschnitt der U5 Bramfeld – City Nord ist ab dem Jahr 2027 vorgesehen. Die Fertigstellung des Gesamtabschnittes Anfang der 2030er Jahre wird unverändert angestrebt.

3.2.2 Kostenveränderungen

Die Hamburgische Bürgerschaft hat der Drucksache 21/18397 zum Bau der U-Bahn-Linie U5 für den Abschnitt Bramfeld – City Nord zugestimmt und hierfür 1.714 Mio. Euro (zuzüglich 6 Mio. Euro Grunderwerb) bewilligt. Die Gesamtkosten wurden wie folgt dargestellt:

Basiskosten	1.050	Mio. Euro
Ansatz für Kostenvarianz.	124	Mio. Euro
Preissteigerungen.	311	Mio. Euro
Baunebenkosten		
• Lph 1 – 4	40	Mio. Euro
• ab Lph 5	229	Mio. Euro
Gesamtbaukosten.	1.754	Mio. Euro
Grunderwerbskosten.	6	Mio. Euro
Nebenkosten.	0,4	Mio. Euro
Gesamtkosten.	1.760,4	Mio. Euro
nachrichtlich		
besondere Kostenrisiken.	82	Mio. Euro

Fortschreibung Preissteigerungen

Auf Grund der vorgenannten Ausführungen zur Entwicklung der Bau- und Baunebenkosten (siehe Nummer 2) wurde auf Grundlage des oben genannten externen Gutachtens der Ansatz für Preissteigerungen neu ermittelt. Insgesamt ergibt sich eine Preissteigerung in Höhe von 1.165 Mio. Euro und somit ein Mehrbedarf in Höhe von 854 Mio. Euro gegenüber den in der Drucksache 21/18397 prognostizierten Preissteigerungen in Höhe von 311 Mio. Euro.

Die tatsächlich eingetretenen Preissteigerungen für die Jahre 2023 und folgende sollen jährlich über eine Fortschreibung des oben genannten Gutachtens nachgewiesen werden.

Fortschreibung Basiskosten

Neben der Fortschreibung der jährlichen Preissteigerungsraten und den sich daraus ergebenden Preissteigerungssummen aus dem externen Gutachten sind für das Neubauprojekt an der U-Bahn-Linie U5 das Vergabeergebnis des Hauptbaulos 1 und das Submissionsergebnis aus dem Hauptbaulos 2 mit in die Bewertung einzubeziehen.

Das Hauptbaulos 1 ist im Frühjahr des Jahres 2022 europaweit ausgeschrieben worden. Der Leistungsumfang berücksichtigte die fortgeschriebenen Planungen, die Auflagen aus der Planfeststellung und die Mengenmehrungen auf Grund neuerer Erkenntnisse u.a. zu den Baugrundverhältnissen.

Die Vergabeergebnisse waren, auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen, deutlich höher als erwartet und spiegeln die derzeitige unsichere Marktsituation wider. So war festzustellen, dass die Einheitspreise für Stahl um den Faktor 2,0, die Einheitspreise für Schlitzwandarbeiten um den Faktor 2,5 und die Einheitspreise für Betonarbeiten gegenüber dem Budget aus der BuK 2019 um den Faktor 1,7 erhöht waren. Auch der Pauschalpreis für die Baustelleneinrichtungen hat sich um den Faktor 4,0 erhöht.

Erst nach intensiven Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen mit den Bietenden ist der Auftrag im Dezember des Jahres 2022 an den Mindestbietenden mit der Maßgabe vergeben worden, dass mit dem Generalunternehmer für die Erstellung des Rohbaus für den Bereich von City Nord bis Sengelmannstraße (Hauptbaulos 1) eine einvernehmliche und schadensmindernde Vereinbarung zur vorzeitigen Aufhebung des Bauver-

trages für das Hauptbaulos 1 getroffen wird, für den Fall, dass die Hamburgische Bürgerschaft über den in Nummer 7 formulierten Antrag des Senats nicht antragsgemäß beschließt.

Die Vergabe erfolgte schlussendlich mit einer Überschreitung von rund 58 Mio. Euro gegenüber dem Budget aus der BuK 2019, bestehend aus den Basiskosten Stand 2019 und den ursprünglichen im Jahr 2019 ermittelten Preissteigerungen. Unter Berücksichtigung der im Jahr 2023 angepassten Preissteigerungsraten (vgl. Tabelle 2) ergibt sich immer noch eine Überschreitung von 35 Mio. Euro.

Es ist davon auszugehen, dass die Bietenden auf Grund der sehr volatilen Marktsituation in Verbindung mit einer Bauzeit von sechs Jahren eine zusätzliche Risikovorsorge in den wesentlichen Positionen mit eingepreist haben. Dies ist u.a. aus den sehr hohen Baustellengemeinkosten und den deutlich höheren Einheitspreisen auch gegenüber vergleichbaren Leistungen aus anderen Projekten abzuleiten.

Das Hauptbaulos 2 ist ab September des Jahres 2022 europaweit ausgeschrieben worden. Auch hier umfasst der Leistungsumfang die fortgeschriebenen Planungen, die Auflagen aus der Planfeststellung und die Massenmehrungen auf Grund neuerer Erkenntnisse u.a. zu den Baugrundverhältnissen und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den Tunnelvortrieb.

Die Submission fand Ende Februar des Jahres 2023 statt, es liegen mehrere Angebote vor. Vorbehaltlich der noch bis zum Sommer des Jahres 2023 vorgesehenen Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche wird der Trend aus der Vergabe Hauptbaulos 1 bestätigt. Die Vergabe soll im August 2023 erfolgen.

Mit Stand März des Jahres 2023 ist zunächst auf Grundlage des Submissionsergebnisses festzustellen, dass gegenüber der BuK 2019, bestehend aus den Basiskosten Stand 2019 und den Preissteigerungen Stand 2019 eine Überschreitung von 339 Mio. Euro vorhanden ist. Mit Berücksichtigung der angepassten Preissteigerungsraten Stand 2023 ergibt sich immer noch eine Überschreitung von 222 Mio. Euro.

Auch hier ist auf Grund der enormen Überschreitung davon auszugehen, dass die Bietenden auf Grund der sehr volatilen Marktsituation in Verbindung mit der langen Bauzeit von fast acht Jahren sowie den erhöhten Risiken bei einem Tunnelvortrieb im innerstädtischen Bereich eine zusätzliche Risikovorsorge mit eingepreist haben.

In der Summe sind somit gegenüber dem neuen Budget aus dem Jahr 2023, bestehend aus den bisherigen Basiskosten aus der BuK 2019 und den tatsächlich eingetretenen Preissteigerungsraten für die Jahre 2019 bis 2022 sowie der Prognose für das Jahr 2023 durch tatsächlich vorliegende und unter Wettbewerbsbedingungen durchgeführte Vergaben bzw. Submissionen zusätzliche Mehrkosten in Höhe von 257 Mio. Euro zu verzeichnen. Diese tatsächlich vorhandenen Mehrkosten werden vor diesem Hintergrund zu den Basiskosten hinzugefügt.

Fortschreibung Ansatz für Kostenvarianz

Gemäß den Ausführungen in der Drucksache 21/18397 wurde die Kostenvarianz nicht mit einem prozentualen Ansatz der Basiskosten, sondern anhand eines dezidierten Risikoregisters ermittelt. In Summe wurde ein Ansatz für die Kostenvarianz in Höhe von knapp 12% der Basiskosten eingestellt.

Eine aktuelle Verifizierung des bisherigen Risikoregisters vor dem Hintergrund des eingetretenen Projektverlaufs ergab, dass ein geringer Teil der Risiken nicht mehr vorhanden ist sowie einzelne Risiken bereits eingetreten bzw. teilweise in Bauausschreibungen eingeflossen und daher Teil der Basiskosten geworden sind. In Summe konnte hier eine Reduzierung um 8 Mio. Euro ermittelt werden, sodass sich ein neuer Ansatz für die Kostenvarianz in Höhe von 116 Mio. Euro ergibt. Dieser Ansatz beträgt 8,9% der fortgeschriebenen Basiskosten und liegt nunmehr innerhalb des

gemäß Drucksache 20/6208 vorgegebenen Toleranzrahmens.

Fortschreibung Grunderwerbskosten

Die Maßnahme U5 Bramfeld – City Nord betrifft überwiegend den öffentlichen Grund. Dennoch ist in mehreren Bereichen ein Grunderwerb sowie die dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeiten für dauerhafte Unterbauungen privater Flächen) erforderlich. Darüber hinaus sind auch temporäre Inanspruchnahmen öffentlicher und privater Flächen erforderlich. Betroffenheit löst sowohl die Baumaßnahme für die U-Bahn-Anlagen selbst als auch solche für die temporäre bzw. dauerhafte Verlegungen von Leitungstrassen aus. Eigentümer betroffener privater Grundstücke haben für die angenommene Wertminderung durch die einzutragenden Grunddienstbarkeiten Anspruch auf eine angemessene Nutzungsentschädigung. Nach dem U-Bahn-Verkehrswegevertrag zwischen der FHH und der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) vom 21./22. Dezember 1998 ist die Stadt verpflichtet, der Hochbahn die für die Errichtung und Benutzung von U-Bahn-Verkehrswegen erforderlichen Grundstücke und Grunddienstbarkeiten kostenfrei zu beschaffen bzw. zu überlassen. In der Drucksache 21/18397 wurden diese Kosten auf 6 Mio. Euro geschätzt. Nach fortgeschriebener Schätzung auf Grund aktueller Erkenntnisse belaufen sich die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb und die Entschädigungszahlungen für Grunddienstbarkeiten auf 7 Mio. Euro.

Zusammenfassung

		Kostenbestandteile	Kostenberechnung (Grundlage zur Drs. 21/18397) [Mio. Euro]	Fortgeschriebene Kostenberechnung inkl. Preissteigerungen [Mio. Euro]	Finanzierung mit dieser Drs. [Mio. Euro]
		Stand	07/2019	03/2023	
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten	Baukosten			
		Basiskosten	1.050	1.307	+257
		Ansatz für Kostenvarianz	124	116	-8
		Preissteigerungen	311	1.165	+854
	Baunebenkosten Lph 1-4 ab Lph 5	40 229	40 229		
	Gesamtbaukosten	1.754	2.857	+1103	
	Grunderwerbskosten Nebenkosten	6 0,4	7 0,4	+1	
Hier zu finanzierende Summe				1.104	
		Einrichtungskosten	entfällt	entfällt	
		Besondere Kostenrisiken	82	82	

Tabelle 5: Zusammenfassung der Gesamtbaukosten U5 Bramfeld – City Nord mit Stand 2023

3.3 U5 City Nord – Jarrestraße

3.3.1 Stand des Projektes

Das Projekt umfasst den Planungsraum City Nord – Jarrestraße.

Die Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 wurden im Jahr 2022 mit dem Ziel aufgenommen, im Jahr 2024 den Antrag auf Planfeststellung für diesen Streckenabschnitt bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen.

Die Entwurfsplanung soll im Sommer 2024 abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren im 2. Quartal 2024 eingeleitet werden. Auf Grund bisheriger Abstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde wird angestrebt, das Verfahren bis zum Jahr 2026 abzuschließen. Danach soll, analog zum Bauprojekt U5 Bramfeld – City Nord, mit den ersten bauvorbereitenden Arbeiten begonnen werden.

Die Planungen verlaufen wie vorgesehen.

3.4 U5 Jarrestraße – Arenen

3.4.1 Stand des Projektes

Im Jahr 2018 ist mit der Vorplanung 1.0 des Abschnittes City Nord – Arenen begonnen worden. Bis zum Abschluss im Jahr 2022 sind diverse Optimierungen im Zuge einer Vorplanung 2.0 durchgeführt worden. Als erster, weiterer Bereich ist der Abschnitt City Nord – Jarrestraße herausgelöst und separat in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung überführt worden (vgl. Nummer 3.3).

Der verbleibende Abschnitt Jarrestraße – Arenen soll ab dem Sommer des Jahres 2023 ebenfalls in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) überführt werden.

3.4.2 Kostenveränderungen

Hier wurden bisher 120 Mio. Euro im Haushalt 2023/2024 veranschlagt. Auf Grundlage einer detaillierten Ermittlung der Eigen- und Fremdleis-

tungen ist ein Finanzmittelbedarf von 189 Mio. Euro ermittelt worden.

Vor dem Hintergrund der im obigen Abschnitt zu „Entwicklung der Bau- und Baunebenkosten“ (siehe oben Nummer 2) genannten Ursachen sind auch bei den Planungsleistungen deutliche Preissteigerungen festzustellen gewesen. So sind insbesondere die Kosten für die Fremdleistungen deutlich höher als bei den bisherigen Planungsprojekten. Grund hierfür sind insbesondere die Planungsleistungen des Generalplaners und die noch ausstehenden Baugrunduntersuchungen und -gutachten sowie der gegenüber anderen Planungsprojekten deutlich längere Planungszeitraum zu nennen.

Unter Berücksichtigung des vorgenannten Leistungsumfanges zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie zur Laufzeit bis zum Ende der 20er Jahre beinhaltet der Zuwendungsantrag einen Planungsmittelbedarf in Höhe von 189 Mio. Euro. Darin enthalten sind u.a. auch 31 Mio. Euro für Preissteigerungen bei den noch zu vergebenden Fremdleistungen.

4. Auswirkung auf den Haushalt und die Vermögenslage

4.1 Auswirkungen auf den Haushalt

in Tsd. Euro	2023	2024	2025	2026	2027
Mittelabfluss neu	103.000	114.000	106.000	43.000	47.000

Tabelle 6: Zuwendung U4 Horner Geest – Mittelabfluss

Die Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken bzw. für die Bestellung von Grunddienstbarkeiten in Höhe von 5.000 Tsd. Euro waren im Jahr 2019 veranschlagt (Abwicklung direkt über den AB 301 Verkehr und Mobilitätswende).

Mit Schreiben vom 30. August 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der endgültigen Aufnahme des Vorhabens „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“ in das Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (Kategorie „a“) zugestimmt. Die Förderhöhe beträgt bis zu 212.350 Tsd. Euro. Hierin enthalten ist eine Planungskostenpauschale von 10 % auf die zuwendungsfähigen Baukosten. Bis zum Ende des Jahres 2022 hat die FHH 54.492 Tsd. Euro GVFG-Mittel als Einzahlungen auf die Einzelinvestition

4.1.1 U4 Horner Geest

Mit der Drucksache 21/16649 waren im Jahr 2019 von den damals erwarteten Gesamtbaukosten in Höhe von 464.760 Tsd. Euro (zzgl. 5.100 Tsd. Euro für Grunderwerbs- und Nebenkosten [= 469.860 Tsd. Euro]) 450.000 Tsd. Euro für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest im Haushalt neu veranschlagt worden. Die übrigen 19.860 Tsd. Euro waren bereits aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

Mit Bescheid vom 4. Juli 2019 hat die Hochbahn für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest – Leistungsphasen 5 bis 9 eine Zuwendung in Höhe von 445.000 Tsd. Euro erhalten. Vorgezogene Teile der Leistungsphasen 5 und 6 waren bereits in einem gesonderten Zuwendungsbescheid über 4.760 Tsd. Euro bewilligt und aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Auf Grund der in Abschnitt 3.1.2 (Kostenveränderungen) dargestellten Kostensteigerung in Höhe von 96.000 Tsd. Euro auf 541.000 Tsd. Euro für diesen Zuwendungszweck beabsichtigt die Hochbahn im Jahr 2023 einen Antrag auf eine entsprechende Erhöhung dieser Zuwendung zu stellen. Der Mittelabfluss aus der Zuwendung wird wie folgt erwartet:

„Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“ erhalten. Zudem sind 4.758 Tsd. Euro für die vorgezogenen Teile der Leistungsphasen 5 und 6 aus der Planungskostenpauschale in die Regionalisierungsmittel zurückgefließen (und stehen der FHH für andere Maßnahmen wieder zur Verfügung). Ein Änderungsantrag auf Erhöhung der GVFG-Förderung auf der Basis nachgewiesener Preissteigerungen ist beabsichtigt (siehe auch Nummer 5).

Auf der Basis der aktuellen Mittelabflusspläne der Hochbahn ist zu erwarten, dass in den Haushaltsjahren 2023 und 2024 mehr GVFG-Mittel beim Bund abgefordert werden können als bislang in diesen Jahren veranschlagt. Die Veranschlagung der Einzahlungen aus GVFG-Mitteln in den Jahren 2023 und 2024 soll daher an die Meldung zum

GVFG-Bundesprogramm 2023–2027 angepasst und somit erhöht werden.

Für die im Jahr 2024 benötigten Mehrauszahlungen werden Ermächtigungen in Höhe von 25.948 Tsd. Euro aus dem Einzelplan 9.2. Allgemeine Finanzwirtschaft, Aufgabenbereich 283 „Zentrale Finanzen“, Einzelinvestition Sondervermögen „Finanzierung Schnellbahnausbau“ bereitgestellt.

Zusammengefasst sind nachfolgende Anpassungen des Haushaltsplans 2023/2024, Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ beabsichtigt:

Einzahlungen Einzelinvestition „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“

In Tsd. Euro	Plan	
	2023	2024
Haushaltsplan 2023/2024	50.800	60.000
Veranschlagung neu	63.000	62.400
Differenz	12.200	2.400

Tabelle 7: Einzahlungen Einzelinvestition „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“

Auszahlungen Einzelinvestition „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“

In Tsd. Euro	Plan*	
	2023	2024
Haushaltsplan 2023/2024	80.000	70.000
Bedarf neu	107.860	114.000
Veranschlagung neu	92.200	98.348
Differenz Veranschlagung	12.200	28.348
Davon aus GVFG-Mehreinzahlung	12.200	2.400
Davon von Epl. 9.2 SoV Finanzierung Schnellbahnausbau	0	25.948

* Zuwendung und Grundstückskosten

Tabelle 8: Auszahlungen Einzelinvestition „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“

Verpflichtungsermächtigung Einzelinvestition „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“

Folgende Neuveranschlagung einer Verpflichtungsermächtigung ist für die Erhöhung der Zuwendungssumme beim Zuwendungsbescheid der Hochbahn für das Jahr 2023 erforderlich:

Verpflichtungsermächtigung für das Jahr 2023:	91.348 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2024	28.348 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2025	31.000 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2026	17.000 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2027	15.000 Tsd. Euro

4.1.2 U5 Bramfeld – City Nord

Mit der Drucksache 21/18397 waren im Jahr 2019 von den damals erwarteten Gesamtbaukosten in Höhe von 1.754.000 Tsd. Euro (zzgl. 6.400 Tsd. Euro Grunderwerbs- und Nebenkosten [= 1.760.400 Tsd. Euro]) 1.720.000 Tsd. Euro für den Neubau der U-Bahn-Linie U5, Realisierungsabschnitt U5-Ost: Bramfeld – City Nord im Haushalt neu veranschlagt worden. Die übrigen 40.400 Tsd. Euro waren bereits aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

Mit Bescheid vom 12. Dezember 2019 hat die Hochbahn für das Neubauprojekt U5 Bramfeld – City Nord, Leistungsphasen 5 bis 9 eine Zuwendung in Höhe von 1.714.000 Tsd. Euro erhalten. Auf Grund der in Abschnitt 3.2.2. (Kostenveränderungen) dargestellten Kostensteigerung für diesen Zuwendungszweck in Höhe von 1.714.000 Tsd. Euro um 1.103.000 Tsd. Euro auf 2.817.000 Tsd. Euro beabsichtigt die Hochbahn im Jahr 2023 einen Antrag auf eine entsprechende Erhöhung dieser Zuwendung zu stellen.

Die Hochbahn erwartet folgenden Mittelabfluss aus der Zuwendung:

in Tsd. Euro	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Mittabfluss neu	95.200	210.000	400.000	299.000	300.000	261.000
	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Mittabfluss neu	238.000	188.000	233.000	235.000	190.000	116.000

Tabelle 9: Zuwendung U5 Bramfeld – City Nord – Mittelabfluss

Die Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken bzw. für die Bestellung von Grunddienstbarkeiten in Höhe von 6.000 Tsd. Euro sind in den Jahren 2022 bis 2024 zu je 2.000 Tsd. Euro veranschlagt (Abwicklung direkt über den AB 301 „Verkehr und Mobilitätswende“). Für das Jahr 2024 wird ein Mehrbedarf in Höhe von 1.000 Tsd. Euro erwartet.

Es ist für das Jahr 2023 vorgesehen, einen Antrag auf eine GVFG-Förderung beim Bund zu stellen. Die Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr laufen. Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine endgültige Aufnahme des Vorhabens U5 Bramfeld – City Nord in das Bundesprogramm gemäß §6 Absatz 1 GVFG (Kategorie „a“) vorliegt, können weiterhin noch keine Einzahlungen aus den GVFG-Mitteln bei der Einzelinvestition „Neubau U5-Ost: Bramfeld – City Nord“ im Haushaltsplan 2023 und 2024 veranschlagt werden.

Die Veranschlagung der Auszahlungsermächtigungen wird im Jahr 2023 an den erwarteten Mittelabfluss für die Zuwendung an die Hochbahn angepasst. Der Planansatz der Einzelinvestition „U5-Ost: Bramfeld – City Nord“ im Einzelplan 7.1, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ wird um 187.600 Tsd. Euro abgesenkt und im Gegenzug im Einzelplan 9.2 Allgemeine Finanzwirtschaft, Aufgabenbereich 283 „Zentrale Finanzen“ die Einzelinvestition Sondervermögen „Finanzierung Schnellbahnausbau“ um 77.548 Tsd. Euro sowie das Investitionsprogramm Zentrale Verstärkung Investition um 110.052 Tsd. Euro erhöht. Die Veranschlagung zusätzlicher Ermächtigungen in der Position Zentrale Verstärkung Investition des Einzelplans 9.2 erfolgt vor dem Hintergrund erwarteter Immobilienankäufe der FHH. Der Senat wird die Bürgerschaft hierzu gesondert befassen. Der Zufluss in das Sondervermögen „Finanzierung Schnellbahnausbau“

erfolgt in der Höhe, in der im Jahr 2024 Mehrbedarfe bei den Einzelinvestitionen „Verlängerung der U4 auf die Horner Geest“ und „U5-Ost: Bramfeld – City Nord im Einzelplan 7.1 „Verkehr und Mobilitätswende“, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ zu finanzieren sind.

Für die im Jahr 2024 benötigten Mehrauszahlungen werden Ermächtigungen in Höhe von 51.600 Tsd. Euro aus dem Einzelplan 9.2 Allgemeine Finanzwirtschaft, Aufgabenbereich 283 „Zentrale Finanzen“, Einzelinvestition Sondervermögen „Finanzierung Schnellbahnausbau“ bereitgestellt.

Zusammengefasst sind nachfolgende Anpassungen des Haushaltsplans 2023/2024, Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ beabsichtigt:

Einzahlungen Einzelinvestition „U5-Ost: Bramfeld – City Nord“

Weiterhin noch keine Veranschlagung (s. o.).

Auszahlungen Einzelinvestition „U5-Ost: Bramfeld – City Nord“

In Tsd. Euro	Plan*	
	2023	2024
Haushaltsplan 2023/2024	203.600	161.400
Bedarf neu	98.422	213.000
Veranschlagung neu	16.000	213.000
Differenz Veranschlagung	-187.600	51.600

* Zuwendung und Grundstückskosten

Tabelle 10: Auszahlungen Einzelinvestition „U5-Ost: Bramfeld – City Nord“

Verpflichtungsermächtigung Einzelinvestition
 „U5-Ost: Bramfeld – City Nord“

Folgende Neuveranschlagung einer Verpflichtungsermächtigung ist für die Erhöhung der Zuwendungssumme beim Zuwendungsbescheid der Hochbahn in 2023 erforderlich:

Verpflichtungsermächtigung für das Jahr 2023: 1.103.000 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2024 0 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2025 91.600 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2026 76.200 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2027 121.300 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2028 95.300 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2029 113.600 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2030 59.500 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2031 160.800 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2032 206.000 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2033 62.700 Tsd. Euro

davon zu Lasten des Jahres 2034 116.000 Tsd. Euro

4.1.3 U5 Jarrestraße – Arenen

Die Hochbahn hat einen Zuwendungsantrag In Höhe von 189.000 Tsd. Euro für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der U-Bahn-Linie U5 Jarrestraße – Arenen gestellt. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2023/2024 hatte die Hochbahn noch Kosten in Höhe von 120.000 Tsd. Euro für diese Planung erwartet. Auf dieser Basis erfolgte die Berücksichtigung bei der Veranschlagung der Verpflichtungsermächtigungen im Einzelplan 7.1, Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“, Kontenbereich für Kosten aus Transferleistungen im Haushaltsplan 2023/2024 für das Jahr 2023.

in Tsd. Euro	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	gesamt
Haushaltsplan 2023/2024	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	120.000
Erwarteter Mittelabfluss Stand 3/2023	8.000	22.000	40.000	40.000	38.000	19.000	16.000	6.000	189.000

Tabelle 11: Mittelabfluss Entwurfs- und Genehmigungsplanung „U5 Jarrestraße – Arenen“

Um die Zuwendung in der beantragten Höhe bewilligen zu können, bedarf es einer Erhöhung der Verpflichtungsermächtigungen im Einzelplan 7.1, Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“, Kontenbereich für Kosten aus Transferleistungen um 69.000 Tsd. Euro. auf neu 267.000 Tsd. Euro (bisher 198.000 Tsd. Euro). Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025/2026 sind die entsprechenden Ermächtigungen für Kosten aus Transferleistungen zu veranschlagen.

4.2 Auswirkungen auf die Vermögenslage

Die Nutzungsrechte aus den zusätzlich geleisteten Zuwendungen an die Hochbahn für den Bau

der U4 Horner Geest und die U5 Bramfeld – City Nord sind als immaterielle Vermögensgegenstände zu aktivieren. Nach Fertigstellung der Maßnahmen sind Ermächtigungen für Kosten aus Abschreibungen im Einzelplan 7.1, Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ zu veranschlagen. Zufließende GVFG-Mittel sind zu passivieren und über die Nutzungsdauer des geförderten Vermögensgegenstands ertragswirksam aufzulösen. Die jährlichen Erträge erhöhen über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH. Die jährlichen Kosten für die Zuwendung U5 Jarrestraße – Arenen mindern über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH.

5. Wirtschaftlichkeit

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt über eine Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr gemäß der Verfahrensanleitung des Bundes. Eine solche ist zwingende Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Bundes nach dem GVFG. Der Nachweis ist erbracht, wenn der (jährliche) volkswirtschaftliche Nutzen die (auf Jahresscheiben umgerechneten) Kosten für die Investition übersteigt, also das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer eins ist ($NKV > 1,0$).

Für die U4 Horner Geest liegt ein entsprechender Nachweis vor. Auf dieser Grundlage gewährt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Finanzhilfe nach dem GVFG.

Für die U-Bahn-Linie U5 (als Gesamtlinie) wird dieser Nachweis aktuell erstellt. In Abstimmung mit dem BMDV wird eine abschnittsweise Antragstellung auf Zuwendungen nach dem GVFG zur Realisierung der U5 auf der Grundlage eines Wirtschaftlichkeitsnachweises für die Gesamtlinie der U5 angestrebt, beginnend mit dem Abschnitt U5 Bramfeld – City Nord.

Die zuwendungsfähigen Kosten werden anhand der Bau- und Kostenunterlage ermittelt. Lohn- und Preissteigerungen können geltend gemacht werden, da das Verfahren sowohl für die Kosten als auch die monetarisierten Nutzenbeiträge ein

einheitliches Bezugsjahr vorsieht, auf welches inflationsbedingte Preissteigerungen zurückgerechnet werden. Die allgemeine Preissteigerung ändert somit nichts an der Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme.

6. Vorwegüberweisung an die Ausschüsse

Die mit der Drucksache angestrebten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 bedürfen aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft noch vor der parlamentarischen Sommerpause und somit einer Befassung in den zuständigen Ausschüssen noch im Mai 2023. Die Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 sind Voraussetzung für die Erhöhungen der bestehenden Bauzuwendungen U4 Horner Geest und U5 Bramfeld – City Nord bzw. der Bewilligung für die Zuwendung Entwurfs- und Genehmigungsplanung U5 Jarrestraße – Arenen. Erst nach den Bewilligungen kann die Hochbahn entsprechende Aufträge vergeben. Im Falle einer späteren Befassung könnte es zu Verzögerungen bei dem Projekt U5 Bramfeld – City Nord kommen.

7. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen und
2. die im anliegenden Zahlenprotokoll (Anlage 1) dargestellten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 beschließen.

Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2023/2024

Einzelplan 7.1

Verpflichtungsermächtigungen der Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten

	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
VE für Kosten für Transferleistungen	198.000	69.000	267.000	130.000	0	130.000

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
Einzelinvestitionen						
Neubau U5-Ost: Bramfeld - City Nord						
Auszahlungen	203.600	-187.600	16.000	161.400	51.600	213.000
Verpflichtungsermächtigungen	0	1.103.000	1.103.000	0	0	0
Verlängerung der U4 auf die Horner Geest						
Einzahlungen	50.800	12.200	63.000	60.000	2.400	62.400
Auszahlungen	80.000	12.200	92.200	70.000	28.348	98.348
Verpflichtungsermächtigungen	0	91.348	91.348	0	0	0

Einzelplan 9.2

Investitionen des Aufgabenbereichs 283 Zentrale Finanzen

	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
Einzelinvestitionen						
Sondervermögen Finanzierung Schnellbahnausbau						
Auszahlungen	500.000	77.548	577.548	400.000	-77.548	322.452
Zentrale Verstärkung Investition						
Auszahlungen	66.759	110.052	176.811	154.853	0	154.853