

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### **Haushaltsplan 2023/24, Einzelplan 7.1 – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung (LHO) für die Haushaltsjahre 2023 und 2024:**

### **Einrichtung von Einzelinvestitionen und Anpassungen bei bestehenden Investitionen im Aufgabenbereich 301 sowie Veranschlagungen von Erlösen und Kosten in den Produktgruppen 301.01, 301.02 und 301.04**

#### **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 im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ vier Einzelinvestitionen neu eingerichtet werden. Außerdem sind Anpassungen bei Ansätzen von bestehenden Investitionen für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 und von Verpflichtungsermächtigungen des Haushaltsjahres 2023 zugunsten der Haushaltsjahre 2024 bis 2028 erforderlich. In den Produktgruppen 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“, 301.02 „Straßen und Brücken“ und 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ sollen für das Haushaltsjahr 2023/2024 Erlöse und Kosten neu oder ergänzend veranschlagt werden. Die Änderungen im Einzelplan 7.1 sind insgesamt haushaltsneutral.

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

Anpassungen bei Investitionen im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“

#### **1. Einrichtung der neuen Einzelinvestition „MB3 – Umbau Amsinckstraße West KP Amsinckstraße/Spaldingstraße inkl. Nebenfahrbahn“**

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms soll die Amsinckstraße vom Högerdamm (Nord) bis östlich der Einmündung Woltmanstraße grundinstand gesetzt werden. Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtteil Hammerbrook. Die Amsinckstraße ist eine 7-streifige Hauptverkehrsstraße mit drei Fahrstreifen Richtung Westen, drei Fahrstreifen Richtung Osten und einem in der Mitte liegenden Bussonderstreifen Richtung Westen. Die Verkehrsbelastung auf diesem Straßenzug ist sehr hoch. Als übergeordnete Straße verbindet sie den Deichtorplatz im Nordwesten mit der Kreuzung Billhorner Brückenstraße/Heidenkampsweg im Südosten und dient als Zubringer zur Bundesautobahn 255 bzw. in Gegenrichtung als Zufahrtsstraße in die Innenstadt.

Im überplanten Bereich verkehren Busse der Linien 3, 112, 640 und 641. Die Metrobuslinie 3 und der Nachtbus 640 halten im Planungsgebiet an der Haltestelle Spaldingstraße. In den letzten

Jahren sind die Fahrgastzahlen im Busverkehr in Hamburg stetig gestiegen. Diese Entwicklung erfordert ein kontinuierliches Anpassen des Verkehrsangebots an die steigende Nachfrage. Auf der Metrobuslinie 3 ist festzustellen, dass sich die Nachfrage zunehmend der Kapazitätsgrenze nähert bzw. diese bereits überschritten hat. Im Hinblick auf den baulich schlechten Zustand der Haltestellen, der fehlenden Barrierefreiheit, der künftig zu erwartenden längeren Fahrzeuge sowie einer verbesserten Anfahbarkeit der Haltestelle, welche die Fahrgastwechselzeiten verkürzt, ist eine Überplanung der Haltestellen inkl. des angrenzenden Umfeldes sowie insbesondere die Verlegung der Linienführung notwendig. Damit wird insgesamt eine Verbesserung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere in Hinblick auf den Hamburg-Takt erzielt.

Die Metrobuslinie 3 soll aus dem Högerdamm heraus in die Amsinckstraße verlegt werden. Wichtige Ziele im überplanten Abschnitt der Amsinckstraße sind Bürogebäude, ein Hostel und geplante Apartments in der Nebenfahrbahn, das neue Sonninquartier und Hotels am südlichen Ende des Högerdamms. Im Zusammenhang mit der Verlegung der Metrobuslinie wurde auch die Schaffung eines zurzeit nicht vorhandenen Bussonderfahrstreifens Richtung stadtauswärts geprüft und in der Planung umgesetzt. Die Gehwege für zu Fuß Gehende werden in den erforderlichen Breiten hergestellt. Die Randbedingungen für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende werden z.B. durch taktile Bodenelemente, Bordabsenkungen, Ausstattung der Signalanlagen mit akustischen und Vibrationssignalen berücksichtigt. Für Radfahrende werden Verkehrsanlagen geschaffen, die dem aktuellen Hamburger Standard gemäß Radentscheid entsprechen (S. Drucksache 22/106 „Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg. Die Fahrradstadt Hamburg wird inklusiver.“).

Ein weiteres Ziel dieser Planung ist ein regelwerkconformes Angebot für alle Verkehrsteilnehmenden. Freiwerdende Räume sollen genutzt werden, um dem Fuß- und Radverkehr zukünftig konfliktfreie und ausreichend große Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Linienführung des Radverkehrs wird durch die Entstehung einer zusätz-

lichen Radfurt Richtung Norden über die Amsinckstraße verbessert.

Die Fahrstreifenanzahl wird durch den Umbau gegenüber dem heutigen Bestand nicht verändert. Es erfolgt stadtauswärts die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens, wodurch die Aufweitung zum 3. MIV-Fahrstreifen ab Knoten Högerdamm eingerichtet wird. Die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes bleibt bestehen. Ebenfalls wird die Leistungsfähigkeit der Straße während der Bauzeit durch die Einrichtung einer leistungsfähigen 3:1 Verkehrsführung für den gesamten Bauzeitraum gewährleistet.

Zur Betrachtung des Zustandes der Amsinckstraße und der Nebenfahrbahn wurde eine Untersuchung des Baugrundes durchgeführt. Es zeigen sich zumeist größere Schäden in der Fahrbahn, die eine Grundinstandsetzung unabdingbar machen. Auf Grund des sanierungsbedürftigen Zustands der Straßenflächen am Knotenpunkt Amsinckstraße/Spaldingstraße wird diese Kreuzung mitsaniert. Neben der Grundinstandsetzung der Fahrbahn wird der Verkehrsraum durch eine zusätzliche Haltestelle stadtauswärts, die Anpassung der Haltestelle stadteinwärts inklusive der Fußgängerquerungen und eine zusätzliche Radquerung über die Amsinckstraße umgestaltet. Mit der Radquerung wird erstmalig eine direkte Radverbindung zwischen dem Deichtorplatz und der Nordkanalstraße geschaffen. Deutlich verbesserte Radverkehrsanlagen werden durch den Einsatz von z.B. Protected Bike Lanes erreicht. Mit der Neugestaltung des Knotens Amsinckstraße/Spaldingstraße wird eine umfassende Anpassung der Lichtsignalanlage notwendig. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Amsinckstraße/Högerdamm (Am Mittelkanal) wird ebenfalls angepasst. Die Umbaumaßnahmen an den Lichtsignalanlagen werden zeitlich entzerrt und somit der Verkehrsfluss optimiert. Die Grünanlagen werden erweitert und Neuanpflanzungen sowie Standortverbesserungen am vorhandenen Baumbestand durchgeführt.

Im Zuge der Kostenberechnung gemäß der Haushaltsunterlage Bau (HU-Bau) nach § 18 LHO vom 27. März 2023 wurden Gesamtbaukosten inklusive Honorare in Höhe von 6.433 Tsd. Euro festgestellt.

Kosten- definition		Kostenbestand- teile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag	Kosten- fest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:			4.526		
		Ansatz für Kosten- varianz:			341		
		Preissteigerungen:			366		
		Baunebenkosten (Planungskosten):			1.200		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>				<b>6.433</b>		
		Grunderwerbs- kosten:			0		
		Einrichtungskosten:			0		
	Besondere Kosten- risiken:			206			
<b>Summe:</b>					<b>6.639</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . . .	294.000 Euro
Davon sind zugeordnet dem	
Investiven Bereich* . . . . .	250.000 Euro
Konsumtiven Bereich. . . . .	44.000 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	0 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	200.000 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	0 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	1.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2026 . . . . .	2.709.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026 . . . . .	1.230.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt: . . . . .	4.209.000 Euro
Davon zu Lasten 2023 . . . . .	0 Euro
Davon zu Lasten 2024 . . . . .	500.000 Euro
Davon zu Lasten 2025 . . . . .	1.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026 . . . . .	2.709.000 Euro

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

Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenze ist für das Projekt „MB3 Amsinckstraße (West) KP Amsinckstraße/Spaldingstraße inkl. Nebenfahrbahn“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigungen werden 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 XI“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 15 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist Anfang des Jahres 2027 geplant. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen betragen rd. 149 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

## 2. **Einrichtung der neuen Einzelinvestition „Veloroute 14 Elbgaustraße zwischen Rugenborg und Niekampsweg“**

Die Elbgaustraße ist Teil der Veloroute 14. Die ursprünglich vorhandene Radverkehrsführung mit untermaßigen Radwegen und abschnittsweise Mischverkehr entspricht nicht den Ansprüchen an ein sicheres und komfortables Radfahren sowie den vorgesehenen Standards für Velorouten. Die Elbgaustraße ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie des Ring 3 in Hamburg. Die Straße führt aus südwestlicher Richtung von dem Stadtteil Lurup kommend nach Nordosten zum Knotenpunkt Kieler Straße. Sie besitzt eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen sowie den im Norden liegenden Bundesautobahnen A7 und A23. Der überplante Straßenabschnitt erstreckt sich über die Bezirke Altona (Stadtteil Lurup) und Eimsbüttel (Stadtteil Eidelstedt). Zwischen dem Knoten Luruper Hauptstraße und Farnhornweg ist die Fahrbahn vierstreifig und zwischen dem Knoten Farnhornweg und Kieler Straße zweistreifig ausgebaut. Der konkrete Planungsraum umfasst eine

Länge von ca. 2,3 km und verläuft von der Elly-See-Straße bis zum Niekampsweg.

Neben der Förderung des Radverkehrs ist Ziel der Maßnahme, bessere Voraussetzungen für den Fußverkehr und den ÖPNV zu schaffen sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Der Radverkehr soll ebenso wie die Anlagen für den Fußverkehr und den ÖPNV 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. Bis auf vereinzelte Fahrstreifenanpassungen an zwei Knotenpunkten bleibt die Fahrstreifenanzahl erhalten. Der Verkehrsfluss ist weiterhin gewährleistet.

Der Ausbau der Veloroute 14 wird ergänzt durch den Anschluss an den in Planung befindlichen Radschnellweg nach Elmshorn. Im Zuge des ÖPNV Ausbaus ist an der S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße eine Kapazitätserweiterung des Bushaltestellenbereichs erforderlich. Zur Sicherheit eines gesteigerten Fahrgastaufkommens sind im Planungsgebiet mehrere zusätzliche Fußgängerampeln zusätzlich zu den im Bestand vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) vorgesehen. Gleichzeitig werden die bestehenden LSA hinsichtlich gesteigerter Anforderungen umgebaut (u.a. Blinden-/Radfahrersignalisierung, Kameradetektion, Busbeschleunigung). Die Aufwertung und langfristige Verbesserung der Grünflächen und der Standortbedingungen für die Bestandsbäume sind Teil des Projektes.

Während des geplanten Bauablaufs werden erhöhte Anforderungen an die lichtsignalisierte Verkehrsführung unter Einhaltung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie eines optimierten Verkehrsflusses gestellt. Dies bedingt auch Wochenendarbeiten, vermehrte Postenregelungen und Abstimmungsaufwand.

Im Zuge der Kostenberechnung gemäß HU-Bau nach §18 LHO vom 30. März 2023 wurden Gesamtbaukosten inklusive Honorare in Höhe von 24.032 Tsd. Euro ermittelt.

Kosten- definition		Kostenbestand- teile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag	Kosten- fest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:			18.232		
		Ansatz für Kosten- varianz:			1.369		
		Preissteigerungen:			0		
		Baunebenkosten (Planungskosten):			4.431		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>				<b>24.032</b>		
		Grunderwerbs- kosten:			59		
		Einrichtungskosten:			0		
	Besondere Kosten- risiken:			504			
<b>Summe:</b>					<b>24.595</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . .	550.000 Euro
Davon sind zugeordnet dem	
Investiven Bereich* . . . . .	467.000 Euro
Konsumtiven Bereich. . . . .	83.000 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz investiv 2026 . . . . .	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz investiv 2027 . . . . .	1.208.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2027 . . . . .	1.333.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023: . . . . .	3.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2024 . . . . .	3.000.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2024 gesamt: . . . . .	9.208.000 Euro
Davon zu Lasten 2025 . . . . .	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026 . . . . .	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2027 . . . . .	1.208.000 Euro

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

Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenze ist für das Projekt „Veloroute 14 Elbgaustraße zwischen Rugenbarg und Niekampsweg“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigungen werden für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung benötigt. Die haushaltsneutrale Gegenfinanzierung für die Deckung der Auszahlungen wird durch Absenkung der Ansätze im Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“, für die Deckung der Verpflichtungsermächtigungen durch Absenkung der Verpflichtungsermächtigungen im Investitionsprogramm „Ausbau Radverkehr BfdRuF“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 62 Tsd. Euro.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist geplant für Anfang 2027. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen (437 Tsd. Euro jährlich ab 2027) sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

### 3. **Einrichtung der neuen Einzelinvestition „Neuordnung und Grundinstandsetzung Max-Brauer-Allee zwischen Paul-Nevermann-Platz und Goetheallee (M20/25)“**

Die Max-Brauer-Allee soll im Rahmen des Bauprogramms „Busbeschleunigung“, hier: „Metrobuslinie 20 und 25“ neu geordnet und grundinstandgesetzt werden. Der überplante Bereich befindet sich im Bezirk Altona, in den Stadtteilen Altona-Nord und Altona-Altstadt. Die Max-Brauer-Allee ist eine überwiegend zweibahnige Straße mit je zwei Richtungsfahrtstreifen. Sie ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes in Hamburg und hat eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion.

Der Umbau der Max-Brauer-Allee erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung für die Verkehrsoptimierung in folgenden vier räumlich und zeitlich voneinander unabhängigen Maßnahmen mit jeweils eigenem Verkehrswert:

1. Umbau Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße (bereits gebaut),
2. Max-Brauer-Allee zwischen Goetheallee und Eggerstedtstraße (derzeit im Bau),
3. Max-Brauer-Allee zwischen Paul-Nevermann-Platz und Goetheallee (hier betrachtet),
4. Max-Brauer-Allee von Paul-Nevermann-Platz bis Palmaille (Bestandteil der Drucksache 22/11729).

Neben der Förderung des Busverkehrs sind Ziele der Baumaßnahmen, 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. Die Überplanungen berücksichtigen den aktuellen Hamburger Standard gemäß der „Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg. Die Fahrradstadt Hamburg wird inklusiver.“ (siehe Drucksache 22/106).

Anstelle von Radfahrstreifen sind vermehrt geschützte Radverkehrsführungen in Form von Protected Bike Lanes und Kopenhagener Radwegen vorgesehen. Der Umfang der Grünarbeiten umfasst neben Neupflanzungen auch Maßnahmen zur Standortverbesserung des vorhandenen Baumbestandes.

Für die Maßnahme Neuordnung und Grundinstandsetzung Max-Brauer-Allee zwischen Paul-Nevermann-Platz und Goetheallee (M20/25) wurden gemäß der Kostenberechnung der HU-Bau nach §18 LHO vom 24. März 2023 Gesamtbaukosten inklusive Honorare in Höhe von 8.945 Tsd. Euro ermittelt.

Kosten- definition		Kostenbestand- teile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag	Kosten- fest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:			6.400		
		Ansatz für Kosten- varianz:			480		
		Preissteigerungen:			157		
		Baunebenkosten (Planungskosten):			1.908		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>				<b>8.945</b>		
		Grunderwerbs- kosten:			0		
		Einrichtungskosten:			0		
	Besondere Kosten- risiken:			478			
<b>Summe:</b>					<b>9.423</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . . .	151.000 Euro
Davon sind zugeordnet dem	
Investiven Bereich . . . . .	129.000 Euro
Konsumtiven Bereich . . . . .	22.000 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	2.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	2.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	1.003.000 Euro
Ansatz investiv 2026 . . . . .	1.791.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026 . . . . .	0 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt: . . . . .	5.791.000 Euro
Davon zu Lasten 2024 . . . . .	2.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2025 . . . . .	2.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026 . . . . .	1.791.000 Euro

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

Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenze ist für das Projekt „Neuordnung und Grundinstandsetzung Max-Brauer-Allee zwischen Paul-Neve-mann-Platz und Goetheallee (M20/25)“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigungen werden 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 XI“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 15 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist geplant für Anfang 2026. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen (214 Tsd. Euro jährlich ab 2026) sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 4. **Kostensteigerung bei der Einzelinvestition „Grundinstandsetzung und Umbau des Wellingsbüttler Wegs“**

Der Wellingsbüttler Weg liegt im Bezirk Wandsbek im Stadtteil Wellingsbüttel und ist Bestandteil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes. Der hier betrachtete Baubereich erstreckt sich von der Bezirksgrenze an der Einmündung der Straße Borstels Ende bis zur Rolfinckstraße. Der Straßenzug bildet eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Wellingsbüttel und der Hamburger Innenstadt.

Im Wellingsbüttler Weg und der Wellingsbütteler Landstraße (siehe auch nachfolgenden Punkt) müssen die Abwasser-, Trinkwasser-, Strom- und Gasleitungen dringend saniert werden. Da die Sanierungen und Maßnahmen der Leitungsträger alle zeitnah anstehen, wurde beschlossen, die erforderliche Grundinstandsetzung der Straße unmittelbar anzuschließen und diese mit den Maßnahmen der Leitungsträger zusammen zu bündeln. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein kooperatives Bauprojekt der INFRACREW HAMBURG. Das bedeutet, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und die Leitungsunternehmen Hamburg Wasser (HW), Stromnetz Hamburg (SNH) und Gasnetz Hamburg (GNH) stimmen ihre Bauablaufplanung inklusive des Verkehrskonzepts sowie ihre verschiedenen Baumaßnahmen innerhalb des Bauprojekts aufeinander ab und werden gemeinsam als Kooperationspartner bauen. Im Sinne der Bürger:innen werden die Bauarbeiten somit insgesamt effizienter gestaltet, die Bauzeiten verkürzt und die Einschränkungen

für die Anliegenden und die Verkehrsteilnehmenden verringert. Durch die Bündelung aller anstehenden Maßnahmen im Kooperationsprojekt wird eine Bauzeitverkürzung von ca. 20% erreicht. Im Auftrag der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat Hamburg Wasser als Gesamtprojektleitung und Veranlasser der Maßnahme die Federführung übernommen. Die Maßnahmen in der Wellingsbütteler Landstraße erfolgen zuerst (ab 2024), die Maßnahmen im Wellingsbüttler Weg zeitlich später (ab 2027).

Die Grundinstandsetzung des Wellingsbüttler Weges ist erforderlich, da sich die Straße in einem sehr schlechten Allgemeinzustand mit vielen schadhafte Stellen (Spurrinnen, Aufgrabungen, Quer- und Längsrisse, Ausbesserungsstellen) befindet. Zudem befinden sich die Radverkehrsanlagen in einem baulich mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den erforderlichen Standards, sodass die verkehrlichen, rechtlichen und funktionalen Anforderungen nicht mehr erfüllt werden. Daher soll die gesamte Strecke saniert und umgebaut werden. Ziele sind neben der Erneuerung die Optimierung des Straßenquerschnitts, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen sowie die Sanierung der Fahrbahn und der Seitenräume. Des Weiteren soll die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dies wird insbesondere durch breitere Gehwege, beidseitige Radfahrstreifen, barrierefreie Bushaltestellen und zusätzliche Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende erreicht.

Die Kostenberechnung der Straßenbaumaßnahme gemäß der HU-Bau nach §18 LHO vom 12. April 2022 beinhaltet Gesamtbaukosten inklusive Honorare in Höhe von 12.433 Tsd. Euro nach dem Preisstand von 2020/2021. Eine Aktualisierung der Kostenberechnung hat nunmehr Gesamtkosten in Höhe von 16.155 Tsd. Euro ergeben. Durch eine Erhöhung der Brutto-Baukosten erhöhen sich auch die Baunebenkosten.

Die zusätzlichen Kosten des Gesamtprojekts (inkl. Honorare) betragen 3.722 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind dafür ursächlich:

- die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Corona-Pandemie und des russischen Krieges gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt,
- umfangreichere Grünarbeiten als ursprünglich geplant zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des Alleecharakters, u.a. Standortverbesserung für Bestandsbäume und weitere Neupflanzungen,
- Berücksichtigung neuer Bushaltestellen für den geplanten Hamburg-Takt.



Kosten- definition		Kostenbestand- teile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)			
			Kosten- rahmen	Kosten- berech- nung HU-Bau	Kosten- berechnung 1. Nachtrag HU-Bau	Kosten- anschlag
in Tsd. Euro						
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		8.872	11.109	
		Ansatz für Kosten- varianz:		666	835	
		Preissteigerungen:		400	969	
		Baunebenkosten (Planungskosten):		2.495	3.242	
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>12.433</b>	<b>16.155</b>	
		Grunderwerbs- kosten:		90	90	
		Einrichtungskosten:		0	0	
	Besondere Kosten- risiken:		603	897		
<b>Summe:</b>			<b>13.126</b>	<b>17.142</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . .	403.000 Euro
Davon sind zugeordnet dem	
Investiven Bereich* . . . . .	274.000 Euro
Konsumtiven Bereich** . . . . .	129.000 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	200.000 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2026 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2027 . . . . .	5.201.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2027 . . . . .	310.000 Euro
Ansatz investiv 2028 . . . . .	1.607.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2028 . . . . .	24.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt: . . . . .	13.308.000 Euro
Davon zu Lasten 2024 . . . . .	500.000 Euro
Davon zu Lasten 2025 . . . . .	3.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026 . . . . .	3.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2027 . . . . .	5.201.000 Euro
Davon zu Lasten 2028 . . . . .	1.607.000 Euro

\* bereits aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur“ finanziert,

\*\* korrigierte Angaben zum Haushaltsplan 2023/24 auf Grund weiterer Zahlungen zum Jahresende.

Die zu veranschlagenden Gesamtbaukosten für die Einzelinvestition erhöhen sich um 3.722 Tsd. Euro mit einem konsumtiven Anteil von 115 Tsd. Euro und einem investiven Anteil von 3.607 Tsd. Euro. Die ab dem Jahr 2026 erforderlichen investiven Mehrauszahlungen in Höhe von 3.607 Tsd. Euro werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025/2026 berücksichtigt. Für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung wird im Jahr 2023 eine um 3.607 Tsd. Euro erhöhte Verpflichtungsermächtigung benötigt (Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 13.308 Tsd. Euro), die aus dem Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ bereitgestellt werden soll. Die Ansätze nach dem geplanten Bauende sind zur Abrechnung der Maßnahme und möglichen Nachtragsbearbeitungen erforderlich.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 39 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist geplant für Anfang 2027. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen (466 Tsd. Euro jährlich ab 2027) sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

##### 5. **Einrichtung der neuen Einzelinvestition „Grundinstandsetzung und Umbau der Wellingsbütteler Landstraße“**

Die Wellingsbütteler Landstraße schließt direkt an den Wellingsbüttler Weg an. Wie dort müssen auch hier die Abwasser-, Trinkwasser-, Strom- und Gasleitungen dringend saniert werden. Dies erfolgt ebenfalls in einem Kooperationsprojekt, indem Hamburg Wasser (HW) als Gesamtprojektleitung und Veranlasser der Maßnahme die Federführung übernommen hat, analog dem unter dem Punkt 4 beschriebenen Kooperationsprojekt zum Wellingsbüttler Weg. Die Maßnahmen in der Wellingsbütteler Landstraße erfolgen zuerst, die Maßnahmen im Wellingsbüttler Weg zeitlich später.

Der Straßenzustand der Wellingsbütteler Landstraße ist gemäß Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) nach den Bohrkernen sowie der optischen Begutachtung im schlechten Bereich einzuordnen. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch viele Netzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden. Ziel der Planung ist die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahn in

Verbindung mit einer Optimierung der Straßenquerschnitte, sodass die Errichtung von sicheren Radverkehrsanlagen und Gehwegen unter Beibehaltung der beiden Fahrstreifen und unter besonderer Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes sowie die Optimierung der Lichtsignalanlagen erfolgen kann. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verbunden mit einer Steigerung der Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Zudem plant der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) im Zusammenhang mit dem Hamburg Takt die Einrichtung einer neuen Buslinie über die Wellingsbütteler Landstraße und den Wellingsbüttler Weg. Dafür sind bereits im Zuge der Grundinstandsetzung der Wellingsbütteler Landstraße neue Haltestellen einzurichten.

Ursprünglich sollten die erforderlichen Maßnahmen in der Wellingsbütteler Landstraße dabei in mehreren zeitlich und räumlich unabhängigen Abschnitten realisiert werden. Während der Planung hat sich gezeigt, dass bei den Bestandsleitungen ein erheblicher Sanierungsbedarf besteht und auch zusätzliche Leitungen verlegt werden müssen. Eine Umsetzung in den bisher geplanten Abschnitten ist daher so nicht mehr möglich. Im Zuge der Kostenberechnung der HU Bau nach §18 LHO vom 24. März 2023 wurden Gesamtbaukosten inklusive Honorare in Höhe von 20.962 Tsd. Euro gegenüber den zusammengefassten Kostenschätzungen der vormaligen Bauabschnitte mit Stand 2021 in Höhe von 14.382 Tsd. Euro festgestellt. Durch die Erhöhung der Brutto-Baukosten erhöhen sich die hierauf bezogenen prozentual vereinbarten Baunebenkosten. Insgesamt belaufen sich die Brutto-Gesamtmehrkosten auf 6.580 Tsd. Euro. Im Wesentlichen sind hierfür ursächlich:

- Die allgemeine Preissteigerung durch Inflation sowie Rohstoff- und Materialengpässe infolge der Corona-Pandemie und des russischen Kriegs gegen die Ukraine insbesondere für Betonbaustoffe und Asphalt,
- umfangreichere Grünarbeiten als ursprünglich geplant zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des Alleencharakters, u.a. Standortverbesserung für Bestandsbäume und weitere Neupflanzungen,
- Anschluss des Radschnellwegs nach Bad Bramstedt,
- Berücksichtigung neuer Bushaltestellen für den geplanten Hamburg-Takt.

Kosten- definition		Kostenbestand- teile	Kostenermittlungsstufe (Kosten einschl. Umsatzsteuer)				
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag	Kosten- fest- stellung
in Tsd. Euro							
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten:		10.670	14.418		
		Ansatz für Kosten- varianz:		803	1.082		
		Preissteigerungen:		21	1.255		
		Baunebenkosten (Planungskosten):		2.888	4.207		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>			<b>14.382</b>	<b>20.962</b>		
		Grunderwerbs- kosten:		1.500	0		
		Einrichtungskosten:		0	0		
	Besondere Kosten- risiken:		1.809	376			
<b>Summe:</b>				<b>17.691</b>	<b>21.338</b>		

Von den Gesamtbaukosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . . .	691.000 Euro
Davon sind zugeordnet dem	
Investiven Bereich* . . . . .	369.000 Euro
Konsumtiven Bereich. . . . .	322.000 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	100.000 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	1.500.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	500.000 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2026 . . . . .	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2026 . . . . .	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2027 . . . . .	4.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2027 . . . . .	1.000.000 Euro
Ansatz investiv 2028 . . . . .	2.368.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2028 . . . . .	1.303.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023: . . . . .	1.500.000 Euro
Davon zu Lasten 2024 . . . . .	1.500.000 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2024 gesamt: . . . . .	13.368.000 Euro
Davon zu Lasten 2025 . . . . .	3.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2026 . . . . .	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2027 . . . . .	4.000.000 Euro
Davon zu Lasten 2028 . . . . .	2.368.000 Euro

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

Auf Grund der Überschreitung der Wertgrenze ist für das Projekt „Grundinstandsetzung und Umbau der Wellingsbütteler Landstraße“ eine neue Einzelinvestition einzurichten. Die Verpflichtungsermächtigungen werden für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung und Abrechnung der Maßnahme nach Bauende 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 XI“ gewährleistet.

Die konsumtiven Anteile sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die Folgekosten belaufen sich auf rund 43 Tsd. Euro jährlich.

Die geplante Nutzungsdauer der Straße beträgt 30 Jahre. Die Aktivierung ist geplant zum Anfang des Jahres 2028. Die zugehörigen Kosten aus Abschreibungen (rund 525 Tsd. Euro jährlich ab 2028) sind in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt.

#### 6. **Kostensteigerung bei der Einzelinvestition „Erneuerung LSA-Zentralsteuerung“**

Ein Verkehrsrechner ist für Betrieb, Schaltung und Steuerung aller angeschlossenen Lichtsignalanlagen (LSA) zwingend erforderlich. Er gewährleistet den koordinierten Betrieb der LSA einschließlich seiner Verkehrsführungs- und Verkehrslenkungsfunktion. Er ist somit für die Verkehrssicherheit, den Verkehrsfluss und die Leichtigkeit des Verkehrs unabdingbar. Der Verzicht auf eine Steuerung erschwert die Möglichkeit des Eingriffs auf die Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie das Erkennen und Beheben von Störungen. Ziel der Maßnahme „Erneuerung LSA-Zentralsteuerung“ ist die Modernisierung der zentralen Steuerung der Lichtsignalanlagen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Auf Grund der technisch überalterten Verkehrsrechner-Bestandssysteme ist eine Modernisierung zwingend erforderlich. Die alten Systeme sind zunehmend störungs- und ausfallanfällig, der Betrieb ist unwirtschaftlich und Ersatzteile sind am Markt immer schwerer verfügbar. Es soll eine Umstellung auf eine Systemarchitektur basierend auf modernen und offenen Standards erfolgen. Damit sollen zukünftig alle systemtechnischen und verkehrlichen Anforderungen abgedeckt und sichergestellt werden.

Die Maßnahmen zur IT-Sicherheit und Datenschutz sollen im Zuge des Projekts an die aktuellen Erfordernisse angepasst werden. Die derzeitigen

Verkehrsrechner werden zentralisiert und in einem neuen zentralen Verkehrssteuerrechner für die knapp 1.800 Lichtsignalanlagen zusammengeführt. Durch die Umsetzung der Maßnahme soll ein sicherer Betrieb auch in der Zukunft gewährleistet, die Flexibilität gesteigert, sowie die Wirtschaftlichkeit erhöht werden. Die Hamburg-spezifische Daten- und Kommunikationsschnittstelle soll durch eine standardisierte, offene und bereits am Markt erprobte Schnittstelle abgelöst werden. Die Modernisierung der Kommunikationsinfrastruktur soll mehr Wettbewerb und dauerhaft wirtschaftlichen Betrieb durch den Einsatz von Standard-Kommunikationskomponenten ermöglichen. Die Beschaffung und Implementierung der neuen LSA-Zentralsteuerung ist in den Jahren 2023 bis 2025 vorgesehen.

Die Anmeldung dieser Einzelinvestition zum Haushaltsplan 2023/2024 erfolgte auf Grundlage einer Kostenschätzung auf Basis der Vorplanung. Die Kostenschätzung aus Februar 2022 beinhaltete Gesamtbaukosten von 4.640 Tsd. Euro nach dem damaligen Preisstand. Im Zuge der Entwurfsplanung wurden die Kosten in Form einer Kostenberechnung fortgeschrieben. Neben den starken allgemeinen Preissteigerungen, Lieferungs- und Materialengpässen kommt es insbesondere zu Kostenerhöhungen durch den notwendigen Parallelbetrieb des Bestandssystems mit der neuen LSA Zentralsteuerung. Der Parallelbetrieb verlängert die Projektlaufzeit um ein Jahr und führt zu Kostenerhöhungen für Betrieb und Wartung der Systeme. Weiterhin führen höhere Aufwendungen für Schnittstellenanpassungen und höhere Anforderungen an die IT-Sicherheit zu Preissteigerungen. Die Kostenberechnung ergibt nun Gesamtkosten in Höhe von 7.998 Tsd. Euro. Die Mehrkosten betragen 3.358 Tsd. Euro.

Von den Anschaffungs-/ Herstellungskosten sind bis einschl. 2022 insgesamt bereitgestellt: . . . . .	0 Euro
Davon sind zugeordnet dem Investiven Bereich. . . . .	0 Euro
Konsumtiven Bereich . . . . .	0 Euro
Ansatz investiv 2023 . . . . .	3.000.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2023 . . . . .	0 Euro
Ansatz investiv 2024 . . . . .	1.640.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2024 . . . . .	0 Euro
Ansatz investiv 2025 . . . . .	3.358.000 Euro
Ansatz konsumtiv 2025 . . . . .	0 Euro
Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt: . . . . .	4.998.000 Euro

Davon zu Lasten 2024 . . . . . 1.640.000 Euro  
 Davon zu Lasten 2025 . . . . . 3.358.000 Euro

Die Gesamtkosten für die Einzelinvestition erhöhen sich um 3.358 Tsd. Euro. Die Deckung der investiven Auszahlung wird durch die Absenkung des Ansatzes im Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ gewährleistet. Die im Jahr 2025 erforderlichen investiven Mehrauszahlungen in Höhe von 3.358 Tsd. Euro werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025/2026 berücksichtigt.

Für die Auftragsvergabe zur Baudurchführung wird im Jahr 2023 eine um 3.358 Tsd. Euro erhöhte Verpflichtungsermächtigung benötigt (Verpflichtungsermächtigung 2023 gesamt 4.998 Tsd. Euro), die aus dem Investitionsprogramm „Sicherung der Verkehrsinfrastruktur“ bereitgestellt werden soll.

Die Folgekosten belaufen sich auf rd. 1.200 Tsd. Euro jährlich und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ berücksichtigt. Die jährlichen Abschreibungen belaufen sich ab dem Jahr 2026 auf 800 Tsd. Euro (im ersten Jahr 2025 die Hälfte in Höhe von 400 Tsd. Euro) und werden in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt. Die der Abschreibung zugrunde gelegte Nutzungsdauer beträgt 10 Jahre.

**7. Anpassungen bei der Einzelinvestition „Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost“: Änderungen in der Veranschlagung von Einzahlungen und Auszahlungen sowie Erlösen und Kosten**

Das Vorhaben „Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost“ verzögerte sich auf Grund eingegangener Klagen zum Planfeststellungsbeschluss für den 1. Planfeststellungsabschnitt, der erst am 5. Oktober 2021 bestandkräftig wurde. Dies erforderte den gesamten Terminplan des Projekts – inklusive Bau- und Sperrpausen – neu zu überarbeiten. Aus den zeitlichen Verschiebungen resultiert der spätere Baubeginn. Hieraus ergibt sich eine veränderte Veranschlagung, die mit dieser Drucksache dargestellt werden soll.

**1. Anpassung von Einzahlungen und Auszahlungen bei der S4 Ost**

Der Bund gewährt Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Von dem im GVFG-Programm zu erbringenden Länderanteil übernimmt die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ca. 70 % und Schleswig-Holstein (SH) ca. 30 %. Das Zuwendungsverfahren wird vollständig durch Hamburg abgewickelt. SH erstattet seinen Länderanteil an den Zahlungen an Ham-

burg. Im Jahr 2022 konnten die geplanten Einzahlungen nicht in voller Höhe erzielt werden. Im Jahr 2023 werden höhere Einzahlungen aus SH an dem 30 %igen Finanzierungsanteil erwartet, im Jahr 2024 werden hingegen geringere Einzahlungen erwartet als ursprünglich geplant. Die Einzahlungen sollen daher mit 1.006 Tsd. Euro im Jahr 2023 (vorher veranschlagt 285 Tsd. Euro) und 2.336 Tsd. Euro im Jahr 2024 (vorher veranschlagt 8.229 Tsd. Euro) neu veranschlagt werden.

Die Einzahlungen und Auszahlungen beim Bau der S-Bahn-Linie S4 sollen im Haushalt 2023/2024 für 2023 um 721 Tsd. Euro auf 1.006 Euro erhöht werden und für das Jahr 2024 um 5.893 Tsd. Euro auf 2.336 Tsd. Euro abgesenkt werden.

**2. Anpassung von Erlösen und Kosten aus Transferleistungen in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ für „Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost“**

Gemäß der Verwaltungsvereinbarung zwischen Hamburg und SH zu Planungsleistungen und bauvorbereitenden Maßnahmen der Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 werden die Kosten der Länder zu zwei Drittel von Hamburg und zu einem Drittel von SH übernommen. Der Hamburger Anteil wird aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Es werden Erlöse von SH für das von Hamburg vorfinanzierte Drittel im Jahr 2023 von 4.153 Tsd. Euro und im Jahr 2024 von 10.055 Tsd. Euro erwartet. Die Erlöse wurden bisher nicht im Haushalt veranschlagt.

Bei der Europäischen Union (EU) wurde 2019 ein Förderantrag zur Planung der S-Bahn-Linie S4 Ost gestellt. Die S4 Ost wurde mit der Förderung von Planungsleistungen seit 2012 mit drei Förderungen – für Bauvorbereitende Maßnahmen Planfeststellungsabschnitt 1 sowie die Abstellanlage Bahrenfeld und das Elektronisches Stellwerk Ohlsdorf – bedacht. Die dritte Förderung über eine Gesamtsumme von 8.454 Tsd. Euro wird 2024 auslaufen. Zwei Abschläge hat Hamburg bereits 2020 (von 859 Tsd. Euro) und 2022 (von rd. 844 Tsd. Euro) erhalten. Mitte 2024 wird eine Zwischenzahlung und Ende 2024 wird eine Schlusszahlung erwartet. Die ausstehende Fördersumme beträgt rd. 6.751 Tsd. Euro. SH hat sich mit einem Drittel an der Durchführung der Maßnahme beteiligt. Daher steht SH ein Drittel aus der EU-Förderung zu. Der Erlös im Jahr 2024 wurde bisher nicht im Haushalt veranschlagt, da die

zustimmenden Prüfungen durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die EU noch ausstehen.

Die Erlöse in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ sollen daher um 4.153 Tsd. Euro im Jahr 2023 und 16.806 Tsd. Euro (10.055 Tsd. Euro höher als die bisher veranschlagten Erlöse aus SH und 6.751 Tsd. Euro aus EU-Förderung) im Jahr 2024 erhöht werden.

Die von SH erstattete Kostenbeteiligung sollen als Kostenermächtigung für die Durchführung der Maßnahme zufließen. Für die Weiterleitung des auf SH entfallenden Anteils aus der EU-Förderung (Rückfluss an SH) ist eine weitere Kostenermächtigung erforderlich.

Die Kosten aus Transferleistungen in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ sollen daher nach dem Bruttoprinzip des Haushalts um 4.153 Tsd. Euro im Jahr 2023 und um 12.306 Tsd. Euro (10.055 Tsd. Euro + rd. 2.251 Tsd. Euro Rückzahlung an SH aus der EU-Förderung) im Jahr 2024 erhöht werden. Der bei der FHH verbleibende Anteil von rd. 4.501 Tsd. Euro der EU-Förderung mindert die Projektkosten, die bereits aus Regionalisierungsmitteln finanziert worden sind. Die Kostenermächtigungen aus Transferleistungen müssen daher den Regionalisierungsmitteln wieder zufließen, damit erhöht sich die Kostenermächtigung der Kosten aus Transferleistungen in der Produktgruppe 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ um 4.501 Tsd. Euro.

Der Leistungszweck der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ wird nicht beeinflusst.

### 3. Anpassung von Erlösen und Kosten für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen für den „Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost“

Bei Kreuzungen von Eisenbahnen des Bundes mit Straßen in kommunaler Baulast wird ein Bestandteil der erforderlichen Kreuzungsmaßnahmen im Projekt „Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost“ nach §13 Absatz 3 Satz 1 und 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom Bund zu drei Sechstel, der DB AG zu zwei Sechstel und dem Land Hamburg zu einem Sechstel finanziert. Für die laufenden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen Claudiusstraße und Schloßgarten hat sich der Baubeginn auf das Jahr 2023 verschoben. Daher wird ein Erlös des Bundes im

Jahr 2023 in Höhe von 2.024 Tsd. Euro und für 2024 in Höhe von 1.492 Tsd. Euro erwartet. Dieser Erlös wurde bisher nicht veranschlagt. Das wird hiermit nachgeholt und eine korrespondierende Kostenermächtigung veranschlagt.

Die Erlöse und Kosten aus Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ sollen um 2.024 Tsd. Euro für das Jahr 2023 (Bundesanteil gemäß § 13 Absatz 3 EKrG) und 1.492 Tsd. Euro für das Jahr 2024 erhöht werden. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

### 8. Anpassung von Einzahlungen und Auszahlungen bei der sonstigen Investition hier „Dauerzählstellen“

Für das Fördermittelprojekt automatisierte Verkehrsmengenerfassung (aVME), das im Rahmen der Fördermittelrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert wird, wurden für 2021 Einzahlungen in Höhe von 2.700 Tsd. Euro und im Jahr 2022 in Höhe von 1.600 Tsd. Euro erwartet und mit Drucksache 22/5319 nachveranschlagt. Die Förderquote des Bundes beträgt 50 %. Der Anteil Hamburgs wurde bis Ende 2021 aus den Globalfonds der Senatskanzlei (Einzelplan 9.2) finanziert. Das Projekt endete 2022. Die Abrechnung einschließlich des Verwendungsnachweises erfolgt im Jahr 2023. Die Fördermittel konnten im Jahr 2022 nicht abgerufen werden. Diese werden im Jahr 2023 in Höhe von 600 Tsd. Euro erwartet und wurden bei der Planung des Haushaltes 2023/2024 nicht berücksichtigt.

Die Einzahlungen und Auszahlungen der sonstigen Investition „Dauerzählstellen“ des Aufgabenbereichs 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ sollen daher im Jahr 2023 um 600 Tsd. Euro erhöht werden.

### 9. Anpassung von Einzahlungen und Auszahlungen bei der Investition „Aufhebung der Bahnübergänge Wandsbek“

Für die laufende Investitionsmaßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge Wandsbek“ werden für das Jahr 2023 investive Einzahlungen in Höhe von 400 Tsd. Euro aus Kostenerstattungen der Deutschen Bahn AG gemäß §13 EKrG erwartet. Diese sollen die Auszahlungen für den laufenden Grunderwerb im selben Jahr decken. Bei der Planung des Haushaltes 2023/2024 wurde dies nicht berücksichtigt und soll nachgeholt werden.

Die Einzahlungen und Auszahlungen für die Investitionsmaßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge Wandsbek“ werden daher im Jahr 2023 um jeweils 400 Tsd. Euro erhöht. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

#### 10. Anpassung von Erlösen und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“

##### 1. Anpassung von Erlösen und Kosten ITS-Projekte

Hamburg hat zum Ziel, Modellstadt für moderne Mobilitäts- und Logistiklösungen zu werden. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) engagieren sich seit Jahren im Rahmen der Strategie für Intelligente Transport Systeme (ITS-Strategie). Vor diesem Hintergrund werden geeignete Themen und Projekte im Rahmen von Förderprojekten – insbesondere von Bundesförderprojekten – gesucht, umgesetzt und (ko-) finanziert. Für die Fördermittelprojekte „European Digital Dynamic Mapping (EDDY)“ und GAIA-X konnten Erlöse aus Bundesmitteln akquiriert werden. Das Projekt EDDY wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zu 70 % gefördert, es werden entsprechend des Antrags beim Bund Erlöse von jeweils 84 Tsd. Euro im Jahr 2023 und 2024 veranschlagt. Das Projekt GAIA-X wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) zu 100 % gefördert. Es werden Erlöse von 90 Tsd. Euro im Jahr 2023 und 169 Tsd. Euro im Jahr 2024 erwartet. Für das Projekt AHOI Shuttle liegt seit 2023 ein Zuwendungsbescheid mit einer Förderquote von 56 % vor. Es werden Erlöse vom Bund von 86 Tsd. Euro im Jahr 2023 und von 90 Tsd. Euro im Jahr 2024 erwartet. Das Forschungsprojekt zur Förderung der Mobilität WerkStadt 2025 (KoGoMo) wird vom Bund im Jahr 2023 mit rd. 87 Tsd. Euro und im Jahr 2024 mit rd. 100 Tsd. Euro gefördert. Diese Erlöse wurden bei der Planung des Haushalts 2023/2024 nicht veranschlagt.

Die Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ sollen daher um 347 Tsd. Euro im Jahr 2023 und 443 Tsd. Euro im Jahr 2024 erhöht werden. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

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

##### 1. Anpassung der Erlöse und Kosten für Brückenschäden

Der LSBG reguliert Schäden an den Bauwerken der BVM, die durch Dritte verursacht wurden (z.B. durch Verkehrsunfälle), mit den Versicherern der Schadensverursacher. Bei Schäden, die z.B. im Zuge einer geplanten Instandsetzung eines Bauwerkes behoben werden können, wird zunächst eine fiktive Abrechnung mit den Versicherern durchgeführt. Im Nachhinein zahlt der LSBG die von den Versicherern erhaltenen Beträge an die BVM als Eigentümerin der Bauwerke aus. Somit sollen im Haushalt 2023/2024 75 Tsd. Euro pro Jahr als Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt werden. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

##### 2. Anpassung der Erlöse und Kosten der „Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen“

Für die laufenden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen „Erneuerung der technischen Sicherung“ bei den Bahnübergängen Lauenbrucher Straße und Moorburger Straße werden konsumtive Erlöse in Höhe von 150 Tsd. Euro für das Haushaltsjahr 2023 aus Bundesmitteln erwartet. Diese sollen zur Deckung der Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit für die beiden Maßnahmen im selben Jahr verwendet werden. Da dies bei der Planung des Haushaltes 2023/2024 nicht berücksichtigt wurde, sollen die Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ um jeweils 150 Tsd. Euro erhöht werden. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

##### 3. Anpassung der Erlöse und Kosten für die Schadensregulierung an Anlagen der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) und an Lichtsignalanlagen (LSA)

Der LSBG beauftragt in der Regel unmittelbar die Beseitigung von Schäden an der ÖB und den LSA und reguliert anschließend diese mit dem Versicherer des Schadensverursachers. Die von dem Versicherer erstatteten Beträge werden von dem LSBG an die BVM als Eigentümerin der Anlagen zurückerstattet. Daher sollen im Haushalt 2023/2024 Erlöse in Höhe von 2.000 Tsd. Euro pro Jahr als Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ veranschlagt werden.

cken“ veranschlagt werden. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

**12. Anpassung von Erlösen und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Produktgruppe 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“**

Im Haushalt 2023 sollen Erlöse und Kosten in Höhe von 5.100 Tsd. Euro in der Produktgruppe 301.04 „Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende“ für die Ortsdurchfahrten Hamburg gem. Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) ergänzend veranschlagt werden. Die Erlöse resultieren aus Einnahmen aus dem BFStrMG für die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen. Die Mittel sollen für Erneuerungsmaßnahmen an der öffentlichen Beleuchtung und an Lichtsignalanlagen an Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen eingesetzt werden. Weiterhin soll eine Verwendung dieser Mittel für Sanierungen und Instandsetzungsmaßnahmen an Fahrbahnen, Geh- und Radwegen im Zuge der innerstädtischen Abschnitte der Bundesstraßen/Ortsdurchfahrten erfolgen. Dafür werden die Erlöse und Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit in der Bewirtschaftung aus dem Zentralen Programm in die Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“ übertragen. Der Leistungszweck der Produktgruppe wird nicht beeinflusst.

**13. Anpassung der Erlöse und der Kosten aus Abschreibungen in der Produktgruppe 301.02 „Straßen und Brücken“**

Aus den Änderungen der Investitionsplanung ergeben sich im Jahr 2024 in der Produktgruppe

301.02 „Straßen und Brücken“ Anpassungen bei den Kosten aus Abschreibungen (Kostensteigerung um 13 Tsd. Euro) und, da auch Einzahlungen von Dritten veranschlagt werden, Anpassungen bei den Erlösen aus der Auflösung von Sonderposten in entsprechender Höhe (Erlössteigerung um 13 Tsd. Euro). In der Summe sind die Anpassungen haushaltsneutral.

**14. Vorwegüberweisung**

Die Vorwegüberweisung ist erforderlich, um die Bautermine für die Maßnahme Grundinstandsetzung und Umbau der Wellingsbütteler Landstraße – eine Kooperationsmaßnahme, bei der Hamburg Wasser die Federführung hat – einzuhalten. In dieser Funktion schreibt Hamburg Wasser die Gesamtbauleistungen für alle Teile der Gesamtbaumaßnahme (Bauleistungen aller beteiligten Leitungsunternehmen und Straßenbau) in einer optimierten Zeit- und Ablaufplanung aus. Um die Finanzierung des Straßenbauteils sicherstellen zu können, ist ein Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft bis Oktober 2023 erforderlich. Sonst verzögert sich die Gesamtmaßnahme deutlich mit negativen Auswirkungen auf alle Betroffenen und auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme.

**15. Petitum**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge

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



## Anlage 1

Zahlenprotokoll

## Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2023/2024

## Einzelplan 7.1

## 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	302.486	6.524	309.010	316.607	18.741	335.348
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	98.202	2.371	100.573	108.312	1.935	110.247
Kosten aus Transferleistungen	360.945	4.153	365.098	362.571	12.306	374.877

## 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>Verkehrsentwicklung</b> 412						
Erlöse	267	347	614	269	443	712
Kosten	11.626	347	11.973	11.124	443	11.567
<b>Schnellbahnbau</b> 415						
Erlöse	0	6.177	6.177	0	18.298	18.298
Kosten	33.393	6.177	39.570	18.408	13.798	32.206

## 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	199.642	2.225	201.867	182.063	2.088	184.151
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	112.183	2.225	114.408	97.202	2.075	99.277
Kosten aus Abschreibungen	97.497	0	97.497	98.062	13	98.074

## Zahlenprotokoll

## 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>Brücken und weitere Infrastruktur</b>	412						
Erlöse		21.927	2.225	24.152	17.285	2.088	19.373
Kosten		65.486	2.225	67.711	63.357	2.088	65.444

## 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
Erlöse	78.207	5.100	83.307	68.413	0	68.413
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	34.524	5.100	39.624	17.524	0	17.524
Kosten aus Transferleistungen	71.000	0	71.000	61.000	4.501	65.501

## 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		75.559	0	75.559	65.985	4.501	70.486
<b>Verkehr und Mobilitätswende</b>	992						
Erlöse		3.000	5.100	8.100	3.000	0	3.000
Kosten		21.404	5.100	26.504	23.058	0	23.058

## noch Anlage 1

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>Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost</b>						
Einzahlungen	285	721	1.006	8.229	-5.893	2.336
Auszahlungen	285	721	1.006	8.229	-5.893	2.336
<b>Erneuerung LSA-Zentralsteuerung</b>						
Verpflichtungsermächtigungen	1.640	3.358	4.998	0	0	0
<b>GI u. Umbau Wellingsbütteler Landstraße</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	500	500	0	1.500	1.500
Verpflichtungsermächtigungen	0	1.500	1.500	0	13.368	13.368
<b>GI Wellingsbüttler Weg</b>						
Auszahlungen	500	0	500	500	0	500
Verpflichtungsermächtigungen	9.701	3.607	13.308	0	0	0
<b>MB3 Umbau Amsinckstr West KP/Spaldingstr</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	0	0	0	500	500
Verpflichtungsermächtigungen	0	4.209	4.209	0	0	0
<b>Neuord., GI Max-Br-A. Paul-N-Pl./Goeth.</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	500	500	0	2.000	2.000
Verpflichtungsermächtigungen	0	5.791	5.791	0	0	0
<b>VR14 Elbgastr. Rugenbarg/Niekampsweg</b> <span style="float: right;">Investition wird neu eingerichtet</span>						
Auszahlungen	0	500	500	0	3.000	3.000
Verpflichtungsermächtigungen	0	3.000	3.000	0	9.208	9.208
<b>Investitionsprogramme</b>						
<b>Aufhebung der Bahnübergänge Wandsbek</b>						
Einzahlungen	0	400	400	0	0	0
Auszahlungen	0	400	400	0	0	0
<b>Ausbau Radverkehr BfdRuF</b>						
Verpflichtungsermächtigungen	40.000	-3.000	37.000	40.000	-9.208	30.792
<b>Öffentliche Straßeninfrastruktur XI</b>						
Auszahlungen	31.220	-1.500	29.720	29.896	-7.000	22.896
Verpflichtungsermächtigungen	17.769	-15.107	2.662	44.448	-13.368	31.080
<b>Sicherung Verkehrsinfrastruktur</b>						
Verpflichtungsermächtigungen	13.640	-3.358	10.282	13.250	0	13.250
<b>Sonstige Investitionen</b>						
Einzahlungen	7.000	600	7.600	4.000	0	4.000
Auszahlungen	7.450	600	8.050	4.450	0	4.450