

Antrag

der Abgeordneten Rosa Domm, Dennis Paustian-Döscher, Eva Botzenhart, Olaf Duge, Mareike Engels, Alske Freter, René Gögge, Linus Görg, Michael Gwosdz, Jennifer Jasberg, Lisa Kern, Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Christa Möller-Metzger, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Ulrike Sparr, Charlotte Stoffel, Lena Zagst (GRÜNE) und Fraktion

und

der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Milan Pein, Julia Barth-Dworzynski, Cem Berk, Matthias Czech, Martina Friederichs, Astrid Hennies, Clarissa Herbst, Regina-Elisabeth Jäck, Martina Koepen, Jörg Mehdau, Baris Önes, Dr. Mathias Petersen, Lars Pochnicht, Britta Schlage, Frank Schmitt, Markus Schreiber, Sören Schumacher, Ali Simsek, Dr. Tim Stoberock, Dr. Sven Tode, Michael Weinreich (SPD) und Fraktion

Haushaltsplan-Entwurf 2025/2026

Einzelplan 7.1

Betr.: Investieren in ein starkes Hamburg von morgen: gute Mobilität für alle – für ein attraktives, klimafreundliches und zukunftsgerichtetes Hamburg

Hamburg befindet sich inmitten der Mobilitätswende, hin zu einer attraktiven, umwelt- und klimafreundlicheren sowie inklusiven Mobilität für alle. Die Hamburger*innen sind in den unterschiedlichsten Ausprägungen sehr mobil und gleichzeitig wächst die Stadt sowie die Metropolregion rund um Hamburg stetig weiter. Deshalb ist eine zukunftsgerichtete und leistungsfähige Mobilität ein zentrales Ziel der Hamburger Regierung aus SPD und GRÜNEN. Im Kern davon steht die Schaffung eines leistungsfähigen Umweltverbundes aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) mit dem Versprechen des Hamburg-Taktes (Drs. 22/952) sowie Rad- und Fußverkehr für die Schaffung von lebenswerten Stadträumen (Drs. 22/952). Ab 2030 soll jede*r Hamburger*in in Zukunft von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit hoher Qualität erreichen können.

Die Regierungsfractionen von SPD und GRÜNEN haben sich das Ziel gesetzt, dass bis 2030 80 Prozent aller Wege in Hamburg mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, also mit dem Fahrrad, dem ÖPNV, mit dem Rollstuhl und anderen Mobilitätshilfen oder zu Fuß. Dabei befindet sich die Stadt bereits auf einem guten Weg: Die letzte Befragung zum sogenannten Modal Split in 2022 hat gezeigt, dass bereits jetzt 68 Prozent der Wege in Hamburg mit dem Umweltverbund zurückgelegt wurden. Der Vergleich zur letzten Befragung im Jahre 2017 fällt eindeutig aus: Der Anteil von Wegen mit dem ÖPNV und dem Fahrrad ist gestiegen, während der Anteil des Autoverkehrs gesunken ist (Drs. 22/13670).

Um diese positive Entwicklung zu verstärken, wird umfangreich in die Infrastruktur investiert und der ÖPNV weiter ausgebaut: mit mehr Linien, einem dichteren Takt und einem besseren Service. Nach einem Jahrzehnt der Planung haben die Bauarbeiten für den Ausbau des Hamburger Schnellbahnnetzes begonnen und schreiten voran.

Die S4 nach Bad Oldesloe und die S5 nach Kaltenkirchen werden Schritt für Schritt realisiert, ebenso die Verlängerung der U4 auf die Horner Geest.

Anfang 2024 hat Hamburg zudem den Förderbescheid des Bundes für den ersten Bauabschnitt der neuen U-Bahnlinie U5 erhalten. Aktuell finden die Bauarbeiten für den ersten Bauabschnitt von Bramfeld bis zur City Nord statt, auf dem die U5 ab Ende 2027 in den Probetrieb gehen wird. Anschließend wird die U-Bahn nach 2030 über den Hauptbahnhof und die Universität Hamburg (UHH) bis zu den Arenen am Volkspark verlaufen.

Weitere Linien, die sich in der Planung befinden, sind die S6 als dritte Linie in den Hamburger Süden und die Verlängerung der U4 bis zum Kleinen Grasbrook. Perspektivisch sollen auch die Stadtteile Osdorf und Lurup durch den Ausbau der S6 in den Westen erschlossen werden; außerdem wird die Machbarkeit der Anbindung des Stadtteils Wilhelmsburg an das Schnellbahnnetz geprüft. Mit dem Fahrplanwechsel 2023/2024 haben die Koalitionsfraktionen von SPD und GRÜNEN darüber hinaus das bereits bestehende Liniennetz der S-Bahn übersichtlicher und leistungsfähiger gemacht (Drs. 22/9785).

Gleichzeitig treibt die rot-grüne Regierungskoalition die Digitalisierung der Schnellbahnen voran und macht große Fortschritte beim Ausbau der Barrierefreiheit: Stand heute sind innerhalb der Hamburgischen Stadtgrenzen bereits über 90 Prozent der S-Bahn-Haltestellen und 96 Prozent der U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut, aktuell werden die Haltestellen Meißberg und Saarlandstraße umgebaut. Auch die Busse der HOCHBAHN und vhh.mobility sowie die Fähren der HADAG sind barrierefrei, die Zahl der barrierefreien Bushaltestellen wird sukzessive ausgeweitet (Drs. 22/7352).

Der Hamburger Hauptbahnhof stellt mit einer halben Million Reisenden pro Tag einen wichtigen Knotenpunkt für den deutschen und europäischen Schienenverkehr dar. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan für den Umbau und die Erweiterung des Hauptbahnhofs haben die Regierungsfractionen einen wichtigen ersten Schritt zur Kapazitätserweiterung des Bahnhofs gemacht (Drs. 22/2839), der in den nächsten Jahrzehnten in die Umsetzung gehen muss.

Neben den Schnellbahnen baut der rot-grüne Senat für die Realisierung des Hamburg-Taktes auch den Busverkehr und insbesondere die Metro- und Expressbuslinien, aber auch die Stadtbuslinien und das Nachtangebot aus. So werden aktuell etwa die Linien X27 und 113 verstärkt. Zwischen Harburg und Finkenwerder wurde im Sommer die neue Buslinie X46 eingerichtet, die vor allem für die Beschäftigten von Airbus eine deutliche Verbesserung in der Anbindung bedeutet. Neue Busbetriebshöfe, Priorisierung an Lichtsignalanlagen und separate Bussonderfahrstreifen erhöhen die Zuverlässigkeit im Busverkehr und ermöglichen weitere Taktverdichtungen. Zusätzlich erweitern perspektivisch autonom fahrende Linienerkehre und On-Demand-Angebote das bestehende Angebot des ÖPNV (Drs. 22/5289) und ermöglichen die bessere Anbindung insbesondere des Stadtrandes.

Neben der Angebotsausweitung im ÖPNV ist auch der Preis des Angebots seit der Einführung des Deutschlandtickets für die Nutzer*innen noch attraktiver geworden (Drs. 22/11735): In Hamburg haben pro Monat fast 800.000 Menschen ein Deutschlandticket und diese Zahl ist seit der Einführung kontinuierlich gestiegen. Das sind so viele Menschen wie in keiner anderen Stadt, sodass hier von einer signifikanten Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV ausgegangen werden kann. Studierende (Drs. 22/11298), Auszubildende und Menschen im Leistungsbezug erhalten das Deutschlandticket vergünstigt, Hamburger Schüler*innen fahren seit dem Schuljahr 2024/2025 komplett kostenlos (Drs. 22/14802) und bekommen so einen Zugang zu klimafreundlicher Mobilität und Teilhabe, unabhängig vom Geldbeutel ihrer Eltern.

Das Auto ist und bleibt ein relevanter Teil der Mobilität in Hamburg, so etwa für den Wirtschaftsverkehr und insbesondere für die Strecken und Zwecke, bei denen die Hamburger*innen darauf angewiesen sind. Dafür und für den ÖPNV und den Radverkehr auf den Straßen werden in dieser Legislaturperiode so viele Fahrbahnkilometer wie nie zuvor saniert: Mit 744 Kilometer sanierten Straßen von 2020 bis 2023 hat die

Regierungskoalition die Sanierungsleistung gegenüber den Jahren zuvor um über 20 Prozent gesteigert.

Zur Stärkung des Umweltverbunds, auch in Kombination mit dem motorisierten Individualverkehr, setzen die Koalitionsfraktionen von SPD und GRÜNEN zudem auf vernetzte Mobilitätslösungen wie Park-and-ride (P+R) und Bike-and-ride (B+R) sowie den Ausbau der hvv Switch Punkte (Drs. 22/4295), die eine räumliche Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten umfassen. Außerdem werden Neubaugebiete frühzeitig an den ÖPNV, hvv switch und das StadtRAD angebunden sowie mit guten Fahrradparkmöglichkeiten ausgestattet, sodass das eigene Auto dort entbehrlich wird (Drs. 22/15063). Insbesondere in der Innenstadt setzen die Koalitionsfraktionen auf attraktive und autoarme Räume und schaffen mehr Platz für Fußgänger*innen. Dafür hat der rot-grüne Senat beispielsweise den Jungfernstieg für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, das Rathausviertel umgestaltet und wandelt die Steinstraße in eine Kommunaltrasse um (Drs. 22/1697).

Durch die Einigung mit den Initiator*innen der Volksinitiative „Radentscheid Hamburg – Sicheres Radfahren für alle, überall in Hamburg“ (Drs. 22/106) und die Fortführung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr haben die Regierungskoalitionen zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs auf den Weg gebracht: Dadurch ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 15 Prozent in 2018 auf 22 Prozent in 2023 gestiegen (Drs. 22/13670). Unter anderem hat Rot-Grün in dieser Legislaturperiode jährlich etwa 60 km Radwege gebaut und instand gesetzt und das Veloroutennetz zu über 80 Prozent fertiggestellt. Bei den neuen Radwegen legen die Koalitionsfraktionen einen starken Fokus auf baulich von der Straße und vom Gehweg getrennte Radwege, sodass 2023 ein Anteil von 67 Prozent geschützte Radinfrastruktur erreicht werden konnte. In Zukunft sollen sieben Radschnellwege („Radrouten Plus“) ins Hamburger Umland das Hamburger Radwegenetz ergänzen. Für diese Radrouten liegen bereits Machbarkeitsuntersuchungen vor und erste Teilabschnitte wurden realisiert (Drs. 22/13670). An Schnellbahnstationen gibt es mittlerweile 25.200 B+R-Stellplätze, jährlich wurden zuletzt rund 2.000 neue Fahrradbügel in den Quartieren errichtet und das Hamburger Stadtrad-System umfasst mittlerweile über 350 Leihstationen (Drs. 22/13670). Zusätzlich führt Rot-Grün aktuell ein einjähriges Pilotprojekt zur Erprobung von verschiedenen Fahrradkleingaragen an zwölf Standorten durch, um so Fahrradfahrenden und ihren Rädern mehr Schutz vor Witterung und Diebstahl sowie eine komfortable Abstellmöglichkeit im öffentlichen Raum zu bieten.

Um auch den Fußverkehr in den Blick zu nehmen, haben die Regierungskoalitionen von SPD und GRÜNEN den Senat aufgefordert, die Erstellung einer Fußverkehrsstrategie für Hamburg zu erarbeiten (Drs. 22/14780), die die Verbesserung des Fußverkehrs in Hamburg und die Umsetzung konkreter Maßnahmen zum Ziel hat. Gleichzeitig soll die Sicherheit im Straßenverkehr gesteigert werden, weswegen die Koalitionsfraktionen sich für sichere Schulwege, beispielsweise mit der Errichtung von Schulstraßen (Drs. 22/16066) und die erleichterte Einrichtung von Tempo 30 (Drs. 22/9088) einsetzen. Übergeordnet steht nach wie vor die handlungsleitende Zielvorstellung von null Verkehrstoten und null Schwerverletzten im Straßenverkehr (Vision Zero).

Um die klimafreundliche Mobilität auch beim Individualverkehr voranzubringen, baut die Regierungskoalition die elektrische Ladeinfrastruktur für E-Autos aus und stellt im Projekt „Zukunftstaxi“ sukzessive alle Taxen in Hamburg auf lokal CO₂- emissionsfreie Fahrzeuge um (Drs. 22/8000). Bis zum Jahr 2025 wollen die Koalitionsfraktionen von SPD und GRÜNE die städtische Ladeinfrastruktur mittels der HEnW Mobil auf mindestens 2.000 Ladepunkte ausbauen (Drs. 22/15850). Für die Klimaanpassung verankern die Koalitionsfraktionen die Elemente der blau-grünen Infrastruktur (das heißt strukturreich gestaltete Grünräume in Kombination mit lokalem ökologischem Regenwassermanagement) strukturell in der Straßenplanung (Drs. 22/12947) und setzen die blau-grünen Vorgaben in Pilotmaßnahmen wie beispielsweise in der Louise-Schröder-Straße oder der Königstraße bereits umfassend um.

Mit dem Haushalt 2025/2026 setzt die Regierungskoalition die begonnene Arbeit fort und stellt sicher, dass der Pfad der Strategie Mobilitätswende (Drs. 22/13670) erfolgreich weitergeführt wird. Dabei soll insbesondere die Infrastruktur des ÖPNV gestärkt werden.

Folgende Maßnahmen sollen dieses Vorhaben unterstützen:

A. Klimaresiliente Bahnhöfe für Hamburg

In einer fortschreitenden Klimakrise mit zunehmenden Extremwetterereignissen muss die kritische Infrastruktur klimafit gemacht und so weit wie möglich an den Klimawandel angepasst werden. Das gilt auch für die Bahnhöfe. Deswegen wollen wir gemeinsam mit der Deutschen Bahn das Umfeld des Fern- und Regionalbahnhofes Hamburg-Harburg in einem Pilotprojekt umgestalten und so klimaresilient machen. Die Planung eines klimaangepassten Bahnhofsumfeldes ist ein komplexer Prozess, für den es bislang keinen standardisierten Maßnahmenkatalog gibt. Elemente wie Entsiegelung, Baumpflanzungen und Verschattungsmaßnahmen müssen in einem Klimaanpassungskonzept erarbeitet werden. Ziel ist es, passende Maßnahmen zu erheben und miteinander zu kombinieren, sodass Klimafolgen effektiv abgemildert werden können. Die identifizierten Maßnahmen spenden Schatten, bieten Abkühlung und schaffen Versickerungsflächen für Starkregen (Schwammstadt-Prinzip). Gleichzeitig bilden sie auch noch einen Lebensraum für Flora und Fauna und können so die Biodiversität fördern.

B. Pönalen – Strafzahlungen für Verspätungen zielgerichtet für die Behebung von Verspätungsursachen verwenden

Für die Finanzierung des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) und der Verkehrsverträge, die die Stadt Hamburg mit den Verkehrsunternehmen abschließt, erhält die Stadt Hamburg vom Bund die sogenannten Regionalisierungsmittel. In den Verkehrsverträgen ist festgehalten, dass die Unternehmen im Falle von Verspätungen oder Ausfällen Strafzahlungen, sogenannte Pönalen, leisten. Diese fließen im Falle einer Zahlung im städtischen Haushalt wieder zurück in die Regionalisierungsmittel.

Zukünftig sollen diese Pönalen gezielt in Maßnahmen investiert werden, die die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im SPNV steigern. Dazu gehören beispielsweise die Erweiterung der Schieneninfrastruktur wie etwa Weichen und Signalanlagen, eine Erhöhung der Betriebsreserve durch zusätzliche Fahrzeuge, bessere Fahrgastinformationen bei Störungen oder ein hochwertiger Schienenersatzverkehr während geplanter Baustellen.

Mit dem vorliegenden Petition soll erreicht werden, dass im städtischen Haushalt die Pönalen prioritär dafür einsetzt werden, die Ursachen von Verspätungen und Ausfällen zu beseitigen. Die Hamburger Fahrgäste profitieren dadurch von einem zuverlässigeren und pünktlicheren SPNV.

C. Investitionen in die öffentliche Straßeninfrastruktur

Der genaue Zeitplan für die internen Abstimmungen betreffend der Verkehrsplanungen Berner Heerweg und dabei insbesondere die Auswertung der Stellungnahmen im Rahmen des Verschickungsverfahrens ist noch nicht absehbar und abhängig von Art, Umfang und Zielrichtung der Stellungnahmen sowie ihren Auswirkungen für die weiteren Planungen. Daher werden die für die Maßnahmen „Berner Heerweg“ vorgesehenen Auszahlungs- und Verpflichtungsermächtigungen in das Investitionsprogramm „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ überführt, um so für (andere) Projekte wie den Neu-, Um- und Ausbau-, Grundinstandsetzungs-, ÖPNV- sowie Erschließungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt werden zu können.

D. Förderung der Schienenersatzverkehre der Hamburger Hochbahn AG im Jahr 2025

Im Rahmen von Baumaßnahmen der Verkehrs- beziehungsweise Schieneninfrastruktur ist es eine zentrale Aufgabe der Verkehrsunternehmen, einen leistungsfähigen Schienenersatzverkehr sicherzustellen. Schienenersatzverkehre (SEV) erfahren aufgrund der steigenden Anzahl und des größeren Umfangs von Sperrungen im Schnellbahnnetz innerhalb des hvv kontinuierlich mehr Bedeutung.

Die Hamburger Hochbahn AG als größtes Verkehrsunternehmen im hvv hat hierbei einen besonderen Stellenwert bei geplanten Ersatzverkehren in Hamburg. Einerseits ist die HOCHBAHN Sperrungsverursacherin bei den zahlreichen Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen im eigenen U-Bahn-Netz, andererseits agiert die HOCH-

BAHN als Busunternehmen zur Erbringung von Schienenersatzverkehren sowohl bei eigenen Sperrungen als auch bei Sperrungen anderer Schnellbahnunternehmen (vorrangig der DB-Tochter S-Bahn Hamburg).

Für das Jahr 2025 geht die HOCHBAHN von einem weiterhin hohen Mittelbedarf für die Erbringung von Schienenersatzverkehren aus, der maßgeblich durch Instandhaltungsprojekte ausgelöst wird. Beispielhaft zu nennen sind für das Jahr 2025 der Austausch von mehreren Brücken im Bereich Volksdorf sowie die Fertigstellung des Kreuzungsbauwerks für die U4-Verlängerung auf die Horner Geest, welche zu längerfristigen Schienenersatzverkehren führen werden.

Im Vergleich der Entwicklung des Verbraucherpreisindex mit den Anpassungen des hvv-Tarifs fällt auf, dass sich die allgemeine Preisentwicklung stärker entwickelt hat als der hvv-Tarif. Damit wirkten die Preisanpassungen des hvv preisdämpfend und haben zur Entlastung der Bürger*innen beigetragen.

Damit es der Hamburger Hochbahn AG trotz gestiegener Personal- und Energiekosten gelingt, ihre geplanten Schienenersatzverkehre effizient umzusetzen, soll diese für die Bereitstellung von Schienenersatzverkehren einen Zuschuss in Höhe von bis zu 5 Millionen Euro für das Jahr 2025 erhalten.

Dies vorausgeschickt möge die Bürgerschaft beschließen:

A. Klimaresiliente Bahnhöfe für Hamburg

Die Bürgerschaft möge beschließen:

- I. Im Aufgabenbereich 302 „Verkehr“ des Einzelplans 7.1 wird das neue Investitionsprogramm „Klimaresiliente Bahnhöfe“ mit einer Auszahlungsermächtigung von 1,5 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2025 und 2 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2026 veranschlagt. Im Gegenzug wird der Ansatz der Auszahlungen des Zentralen Investitionsprogramms „Zentrale Verstärkung Investition“ des Aufgabenbereichs 283 „Zentrale Finanzen“ des Einzelplans 9.2 für das Haushaltsjahr 2025 um 1,5 Millionen Euro und für das Haushaltsjahr 2026 um 2 Millionen Euro abgesenkt.

Der Senat wird ersucht,

- II. im Rahmen eines Pilotprojektes gemeinsam mit der Deutschen Bahn Maßnahmen zur verbesserten Klimaresilienz des Umfeldes des Bahnhofs Hamburg-Harburg, wie beispielsweise Entsiegelung, Begrünung und Verschattung, zu erarbeiten und umzusetzen, und in diesem Rahmen die notwendigen Planungskosten sowie Abschreibungen aus vorhandenen Ansätzen des Einzelplans 7.1 bereitzustellen,
- III. aus diesem Pilotprojekt Erkenntnisse abzuleiten, wie auch die anderen Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg besser an die Erderhitzung und vermehrte Extremwetterereignisse angepasst werden können,
- IV. hierüber der Bürgerschaft bis zum 31.12.2026 zu berichten.

B. Pönalen - Strafzahlungen für Verspätungen zielgerichtet für die Behebung von Verspätungsursachen verwenden

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. die der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) vom Bund nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) zurückfließenden Mittel aus Überzahlungen der SPNV-Verträge wegen Pönalen und Entgeltminderungen aus Schlecht- und Nichtleistungen von Verkehrsunternehmen unter Beachtung der Zweckbestimmung möglichst ausschließlich für infrastrukturelle beziehungsweise betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und der Angebotsqualität im SPNV (schienegebundener Nahverkehr) zu verwenden,

2. der Bürgerschaft jeweils nach dem Ende eines Haushaltsjahres über die nach 1. angefallenen Mittel und ihre Verwendung zu berichten.

C. Investitionen in die öffentliche Straßeninfrastruktur

Die Bürgerschaft möge beschließen:

- I. Im Aufgabenbereich 301 „Mobilitätswende Straßen“ werden die Ansätze der Einzelinvestition „Berner Heerweg Neusurenl. b. Berner All.“ in den Haushaltsjahren 2025 und 2026 um jeweils 500.000 Euro abgesenkt. Im Gegenzug werden die Ansätze des Investitionsprogramms „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ in den Haushaltsjahren 2025 und 2026 um jeweils 500.000 Euro erhöht,
- II. Im Aufgabenbereich 301 „Mobilitätswende Straßen“ wird die Verpflichtungsermächtigung der Einzelinvestition „Berner Heerweg Neusurenl. b. Berner All.“ im Haushaltsjahr 2025 um 25,1 Millionen Euro abgesenkt. Im Gegenzug wird im Aufgabenbereich 301 „Mobilitätswende Straßen“ die Verpflichtungsermächtigung des Investitionsprogramms „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ im Haushaltsjahr 2025 um 25,1 Millionen Euro erhöht,
- III. Im Aufgabenbereich 301 „Mobilitätswende Straßen“ wird die Verpflichtungsermächtigung der Einzelinvestition „Berner Heerweg, Ausbau Veloroute 6“ im Haushaltsjahr 2025 um 1 Million Euro und im Haushaltsjahr 2026 um 3,101 Millionen Euro abgesenkt. Im Gegenzug wird im Aufgabenbereich 301 „Mobilitätswende Straßen“ die Verpflichtungsermächtigung des Investitionsprogramms „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ im Haushaltsjahr 2025 um 1 Million Euro und im Haushaltsjahr 2026 um 3,101 Millionen Euro erhöht.

Der Senat wird ersucht,

- IV. die Änderung der Ansätze der unter dem Petitum „Die Bürgerschaft möge beschließen“ genannten Investitionen auch in der Mittelfristigen Finanzplanung 2024 – 2028 zu berücksichtigen.

D. Förderung der Schienenersatzverkehre der Hamburger Hochbahn AG im Jahr 2025

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Ansatz der Produktgruppe 283.02 „Zentrale Ansätze II“ des Einzelplans 9.2 wird für das Haushaltsjahr 2025 im Kontenbereich „Globale Mehrkosten“ um 4,5 Millionen Euro und im Kontenbereich „Kosten aus Abschreibungen“ um 500.000 Euro abgesenkt. Im Gegenzug wird der Ansatz der Produktgruppe 302.01 „Verkehr“ im Einzelplan 7.1 für das Haushaltsjahr 2025 im Kontenbereich „Kosten aus Transferleistungen“ um 5 Millionen Euro erhöht. Darüber hinaus wird zum Ausgleich der zahlungs- und nichtzahlungswirksamen Positionen im Aufgabenbereich 283 „Zentrale Finanzen“ des Einzelplans 9.2 der Ansatz des Investitionsprogramms „Zentrale Investitionsreserve“ für das Haushaltsjahr 2025 um 500.000 Euro abgesenkt.