



Geschäftsbericht 2010



Landesbetrieb
Straßen, Brücken
und Gewässer



Hamburg

INHALT

Vorwort	2
Standorte für Ladestationen von Elektromobilen	4
Ein gutes Jahr für lärmgeplagte Hamburger Bürger	6
Umleitungskonzept für den Umbau der lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Bürgerweide/Wallstraßenbrücke und Wallstraße/Steinhauerdamm	10
Recycling-Baustoffe	13
Neubau Mäanderfischpass im Zuge des Umbaus der Fuhlsbütteler Schleuse	15
Diese Maßnahme zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie wird gefördert durch EU-Fördermittel.	15
Ausgleichsmaßnahmen Neuland Ost und Billwerder Insel (Holzhafen)	18
Kleinteilige Umweltmaßnahmen bei großen Bauvorhaben	20
Energieeinsparungen im LSGB	23
Umweltfreundliche Materialwirtschaft	26
Bilanz	28
Bericht des Verwaltungsrates	30
Impressum	32

VORWORT



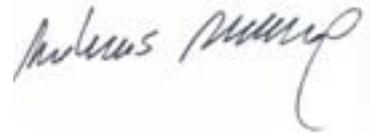
Liebe Leserin, lieber Leser,

eine zukunftsfähige Infrastruktur ist ein wichtiger Baustein für eine moderne Metropole. Hamburg muss deshalb die verfügbaren Ressourcen wirtschaftlich optimal einsetzen, um bei knappen öffentlichen Mitteln notwendige Investitionen und Instandsetzungen umsetzen zu können.

Die Diskussion über den Erhaltungszustand unserer Infrastruktur, aber auch die Debatte um Staus durch Baustellen auf wichtigen Straßen verdeutlichen, wie wichtig eine qualifizierte Unterhaltung unserer Straßen und Brücken für unsere Stadt ist. Die Bürgerinnen und Bürger Hamburgs sowie die Gäste der Stadt können sich darauf verlassen, dass die Anlagen zur Daseinsvorsorge gut unterhalten und stets einsatzbereit sind. Dazu gehören Bauwerke zum Hochwasserschutz ebenso wie Straßen und Brücken.

Mit dem LSBG verfügt Hamburg über einen Dienstleister, der diese Aufgaben zuverlässig erledigt und ein besonderes Augenmerk auf eine kostengünstige Umsetzung der vielen bedeutenden Projekte und Aufgaben richtet.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer trägt mit seinen 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz wesentlich dazu bei, den Wert unserer Infrastruktur für die kommenden Generationen zu erhalten.



Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Seit 2010 steht fest, Hamburg trägt 2011 den Titel „Umwelthauptstadt Europas“. Ist das ein Thema für den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer? Die Antwort ist ein klares Ja. Belange des Umwelt- und Klimaschutzes sind häufig Grund und Auslöser für unsere Projekte, mindestens sind sie bestimmende Faktoren im Rahmen ihrer Umsetzung.

Noch vor einigen Jahren wurden Baumaßnahmen überwiegend als störende Eingriffe und umgekehrt viele Umweltauflagen als schlichte Realisierungshindernisse empfunden. Dieses konfrontative Aufgabenverständnis ist weitgehend überwunden und einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit gewichen – zum Wohle der Stadt.

Was liegt daher näher, als im Jahr der Umwelthauptstadt eine Auswahl unserer – kleinen und großen – Beiträge für den Umweltschutz in Hamburg zu präsentieren.

So haben Maßnahmen zur Emissionsvermeidung einen hohen Stellenwert. Der LSBG errichtet an vielen Stellen in Hamburg Lärmschutzanlagen an viel befahrenen Straßen, durch neu entwickelte Straßenbeläge soll Lärm erst gar nicht entstehen. Anlagen zur Reinigung des Straßenwassers entlasten die Hamburger Gewässer.

Der Energieverbrauch wird durch viele Projekte reduziert. „Unser“ größter Verbraucher ist die öffentliche Beleuchtung, zusammen mit den Lichtsignalanlagen. Wir orientieren uns

hier an den Einsparvorgaben der Klimakonferenzen und werden unseren Verbrauch, verglichen mit 1990, trotz stetigen Anlagenzuwachses bis 2020 um 40 % reduzieren. Eine Verstärkung der Verkehrsabläufe durch intelligente Führung des Verkehrs verringert den Energieverbrauch bei jedem Fahrzeug, das seltener bremsen und wieder anfahren muss. Auch ein sparsamer Umgang mit Verbrauchsstoffen in Büros und Werkstätten dient diesem Ziel.

Wir setzen konsequent sogenannte Sekundär-Rohstoffe ein, wo immer dies technisch und wirtschaftlich vertretbar ist. Straßenaufbruch und Aushubboden wird recycelt, qualitätsgeprüfte Brennstoffe, z. B. aus Müllverbrennungsschlacke oder gebrochenem Bauschutt, ersetzen natürliche Rohstoffe.

Darüber hinaus realisiert der LSBG Ausgleichsmaßnahmen, durch die Biotop neu geschaffen oder aufgewertet werden und betreut Projekte zur Renaturierung von Gewässern.

Auch diese Projekte sind selbstverständlicher Teil unserer Aufgabenpalette und haben zu unserem guten Jahresergebnis 2010 beigetragen.

Ich danke allen Mitarbeitern des LSBG für ihr Engagement und ihre Leistung, unseren Auftraggebern innerhalb und außerhalb der Hamburger Verwaltung, unserem Personalrat und dem Verwaltungsrat für Vertrauen und konstruktive Kritik.



Hans-Jochen Hinz
Geschäftsführer des Landesbetriebes
Straßen, Brücken und Gewässer

STANDORTE FÜR LADESTATIONEN VON ELEKTROMOBILEN



Das „Ladeplatz“ –Team

Im Rahmen des Projekts Modellregion Elektromobilität Hamburg („hh=more“) erhielt der LSBG den Auftrag, Ladeplätze für Elektromobile im öffentlich zugänglichen Raum im gesamten Stadtgebiet Hamburgs zu suchen. Neben dem Klären der rechtlichen Rahmenbedingungen mussten die Flächen kartiert und bewertet werden.

Rechtliche Voraussetzungen

In 2010 gab es keine straßenrechtliche Regelung für Ladeplätze von Elektromobilen (ähnlich der für Anwohner oder Behinderte). Wir prüften die folgenden Alternativen:

- Bei **(Park-) Privilegierung** von „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ wird eine Reservierung von Parkraum mit Beschilderung im gewidmeten Straßenraum vorgenommen. Das heißt Elektrofahrzeugen (z. B. Anordnung von Zeichen 283 Parken und Laden) und Zusatzzeichen mit Symbol für Elektrofahrzeug. Die Straßenverkehrsbehörde lehnte dies mit Verweis auf die Rechtslage ab. In Berlin und Nordrhein-Westfalen wird es derzeit so praktiziert.
- Die **Entwidmung** schied aus, da hier der Nachweis geführt werden müsste, dass die Flächen nicht mehr dauerhaft für den öffentlichen Verkehr benötigt werden.
- Die Verwendung von **hamburg-eigenen Flächen** wurde wegen der relativ hohen Kosten (Miete oder Kauf der Fläche, Bau der Zufahrtmöglichkeit, Befestigung des Stellplatzes) nicht weiterverfolgt.

- Letztlich wurde die **Sondernutzung** i. S. v. § 19 Abs. 5 Hamburger Wegegesetz gewählt: Die Errichtung von Ladestationen (Ladesäulen) im öffentlichen Weg stellt eine Sondernutzung dar, denn andere werden durch die Einrichtung der Station dauerhaft vom Gemeingebrauch ausgeschlossen.

Methodik der Standortsuche

Für die Suche von Ladeplätzen standen die Wahrnehmung für die Öffentlichkeit und die Entfernung zu Haltepunkten von S-Bahn, U-Bahn und Bus sowie zu Standorten von Leihfahrrädern. So wurden zunächst ca. 200 Gebiete in der gesamten Stadt identifiziert. Jeder der zunächst 100 Standorte mit zunächst einem Stellplatz, erweiterbar auf zwei, wurde von der Arbeitsgruppe des Projekts mithilfe des vom LSBG entwickelten Datenblattes (Lageplan und Fotodokumentation) und Bewertungsbogens beurteilt und erhielt eine Bewertungszahl. Hierin spiegelt sich sowohl die Nutzer- (Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit, Attraktivität des Standortes) als auch die der Anbieterperspektive (geringer Aufwand für den Bau und die elektrotechnische Installation, Wahrnehmbarkeit für die Öffentlichkeit, Erweiterbarkeit) wider.

Die höchstbewerteten Plätze kamen nun in die bezirkliche Abstimmung. Obwohl mehrere Bezirksversammlungen sich grundsätzlich für die Elektromobilität ausgesprochen hatten, wurden im Einzelfall Vorschläge abgelehnt, denn auf den gefundenen Flächen sind schon andere Nutzer, die eingeschränkt

werden. An attraktiven Standorten besteht ein hoher Parkdruck. Natürlich spielten auch städtebauliche Aspekte und Bedingungen des Denkmalschutzes eine Rolle bei der Bestimmung der Ladeplätze. So mussten zahlreiche Vorschläge bis zu viermal überarbeitet werden, bevor Aussicht auf eine Sondernutzungsgenehmigung bestand.

Bau und Betrieb

Der LSBG übernimmt die straßenbaulichen Arbeiten für die Herrichtung der Ladeplätze und den Betrieb der Flächen (Instandhaltung während der Sondernutzung). Die Ladesäulen werden von den Betreibern (Hamburg Energie, Vattenfall) aufgebaut und angeschlossen.

Der Ladeplatz erhält, sofern noch nicht vorhanden, eine für den vorgesehenen Standort geeignete Randmarkierung, in der Mitte der Fläche wird der Buchstabe „e“ und der Text „Ladeplatz E-Mobil“ als Markierung aufgebracht, ggf. wird eine Ausbuchtung für die Ladesäule gebaut. Optional können an einem Ladeplatz abschließbare Klappbügel oder nichtamtliche Hinweisschilder vorgesehen werden.

Die erste Ladesäule im Neuen Wall neben dem Rathaus wurde am 23. 11. 2010 vom damaligen Bürgermeister und der Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Betrieb genommen.

Ausblick

Die Informationen der Standorte sind für den künftigen Abruf im Internet vorbereitet und können in einer digitalen Karte dargestellt werden.

EIN GUTES JAHR FÜR LÄRMGEPLAGTE HAMBURGER BÜRGER



Das „Anti-Lärm“ – Team

Der LSBG hat im Jahr 2010 für eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen die rechtlichen Voraussetzungen für deren Umsetzung geschaffen und diese zu einem bedeutenden Teil bereits realisiert bzw. mit deren Bau begonnen. Insgesamt hat der LSBG durch die Geschäftsbereiche Straßen und Konstruktiver Ingenieurbau im Jahr 2010 Lärmschutzprojekte im Gesamtwert von rd. 43 Mio. Euro gebaut bzw. soweit vorbereitet, dass mit dem Bau kurzfristig begonnen werden kann. Somit werden künftig mehr als 4.000 Wohngebäude und damit über 40.000 Hamburger Bürger vor gesundheitsschädlichem Verkehrslärm besser geschützt.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung konnte der LSBG fünf Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von ca. 1,6 km und einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3 Mio. Euro realisieren. An der B5 werden seit 2010 zwei Lärmschutzwände

an der Steinbeker Hauptstraße und der Straße Am Langberg gebaut, die noch im Sommer 2011 fertig gestellt werden. Im Bereich Brillkamp, Susebekweg und Unterer Landweg erfolgte die Fertigstellung der Lärmschutzwände bereits weitgehend in 2010.

Lärmschutz A24

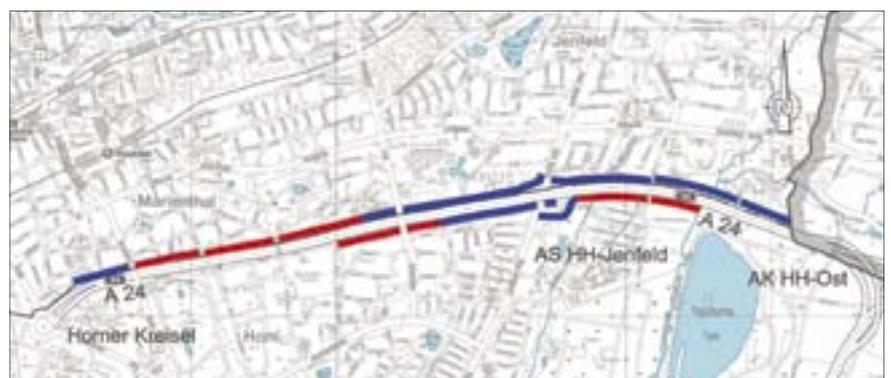
An der A24 hat der LSBG Projekte im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes durchgeführt. Zwischen Geißleinweg und Horner Kreisel wurden in 2010 auf einer Länge von insgesamt ca. 2,3 km

neue Lärmschutzwände mit einem Gesamtvolumen von 3,7 Mio. Euro errichtet. Die sichtbaren Wandhöhen betragen zwischen rd. 2,0 m bis rd. 7,0 m (Abb. 1).

Südlich der A24 zwischen Jenfelder Bach und der Straße Haferblöcken wird ein Neubaugebiet entstehen. Hier wird Hamburg die Kosten für die Lärmschutzanlagen in Höhe von 2,5 Mio. Euro übernehmen. Planung und Bau obliegen dem LSBG. Diese Maßnahme wurde in 2010 weitgehend fertig gestellt.

Lärmschutz A25

Für die A25 zwischen dem AD HH-Südost und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein hat der LSBG in 2010 die Plangenehmigung für Lärmschutzmaßnahmen auf ca. 13 km Länge beidseits der Autobahn erwirkt. Aufgrund der unvorhersehbaren Verkehrsentwicklung auf der A25 nach Öffnung der früheren innerdeutschen Grenze hatten die Anwohner Anspruch auf diese ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen. Im Rahmen einer zeitgleich vom LSBG durchge-



— Bestand Lärmschutz — Neubau Lärmschutz

Abb. 1: Lärmschutzkonzept A24

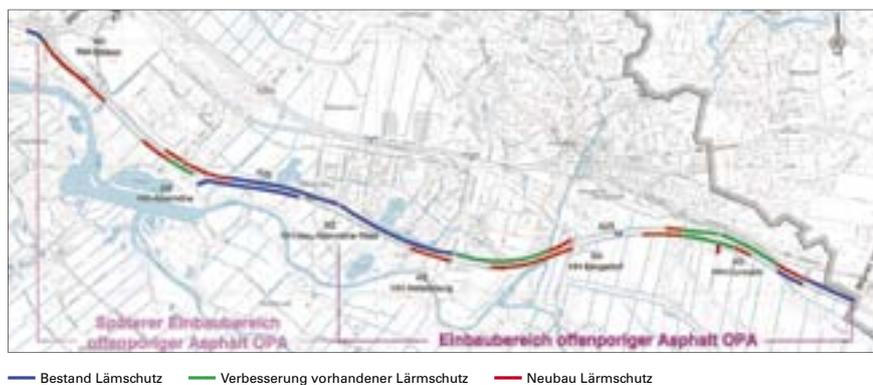


Abb. 2: Lärmschutzkonzept A25, Mitte:



Abb. 3: Lärmschutzkonzept A1



Abb. 4: Minderungswirkung des Lärmschutzkonzeptes A1 – Differenzpegel in dB(A)

Lärmschutz A1

An der A1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt werden zurzeit auf einer Länge von 5,7 km umfangreiche Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4 bis 8 m durch den LSBG gebaut bzw. bestehende Anlagen ergänzt. Hier hat der LSBG mit dem Rechtsamt das Planfeststellungsverfahren erfolgreich durchgeführt und Anfang 2010 den Planfeststellungsbeschluss erhalten. Damit wird ein verbesserter Lärmschutz für rd. 2.600 Wohngebäude bzw. mehr als 35.000 Einwohner Hamburgs erreicht (Abb. 3).

Ebenso wie bei der A25 waren bei der A1 ergänzende Lärmschutzmaßnahmen wegen der unvorhersehbaren Verkehrszunahme im Zuge der Wiedervereinigung erforderlich geworden. Ca. 16 Mio. Euro an Bundesmitteln werden bis zur Fertigstellung der Gesamtmaßnahme Ende 2014 / Anfang 2015 durch den LSBG für Lärmschutzmaßnahmen an der A1 umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird die Brücke über die Glinder Au erneuert und mit Lärmschutzwänden versehen.

Auch auf der A1 wird im Rahmen einer zeitgleichen Grundinstandsetzung in dem genannten Abschnitt OPA auf einer vielbefahrenen Magistrale in Hamburg eingebaut. Die Minderungswirkung der geplanten Lärmschutzanlagen beträgt, unter der Berücksichtigung der Effekte des offenporigen Asphalts, zwischen 8 dB(A) und 15 dB(A), wobei eine Re-

fürten Grundinstandsetzung der A25 wird hier erstmals in Hamburg ein lärmindernder Fahrbahnbelag (offenporiger Asphalt, sog. OPA) eingebaut. Der Bau der Maßnahmen hat bereits in 2010 begonnen und wird 2013 abgeschlossen sein. Insgesamt werden ca. 23,5 Mio. Euro an

Bundesmitteln für den Lärmschutz (einschließlich passivem Lärmschutz und OPA) investiert. Für etwa 5.000 Einwohner entlang der A25 kann auf diese Weise ein gegenüber der heutigen Situation deutlich verbesserter Lärmschutz erzielt werden (Abb. 2).

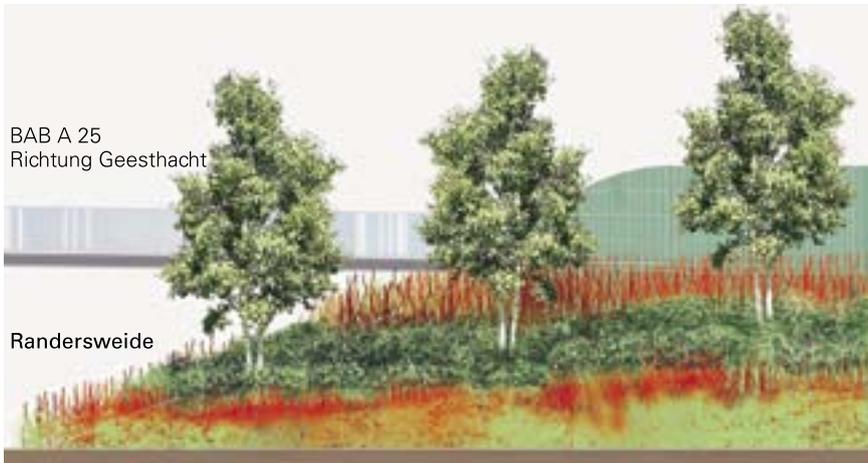


Abb. 5 Einbindung Lärmschutzwände in Stadt- und Landschaftsbild



Neubau Lärmschutzwand

duzierung um 10 dB(A) einer Halbierung des Lärmempfindens entspricht (Abb. 4).

Die Entscheidung zum Einbau von OPA auf Hamburger Autobahnen wurde gemeinsam mit unserem Auftraggeber, dem Amt für Verkehr und Straßenwesen, aufgrund der sehr guten lärmtechnischen Eigenschaft dieses Belages getroffen. Die Herstellung offenerporiger Fahrbahnbeläge ist eine hoch sensible Bauweise, die erhebliche technische,

verkehrliche und finanzielle Anforderungen an Planung, Bauausführung und den Betrieb stellt. Der LSBG wird sich auch in Zukunft diesen Aufgaben stellen, um Hamburgs Bürger vor gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Verkehrslärms zu schützen und einen möglichst reibungslosen und sicheren Verkehrsfluss auf den Hamburger Autobahnen zu gewährleisten.

Lärmschutz Wilhelmsburger Reichsstraße

Schließlich ist die Erlangung des Baurechts zum Bau einer Lärmschutzwand zwischen dem Gelände der igs Hamburg 2013 und den Bahnanlagen in Wilhelmsburg bzw. der Flächen für die zu verlegende Wilhelmsburger Reichsstraße zu erwähnen. Das Zustimmungsverfahren nach der Hamburgischen Bauordnung wurde federführend durch das Team „Sprung über die Elbe“ mit tatkräftiger Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen aus dem Fachbereich „Planung und Entwurf Bundesfernstraßen“ trotz aller Widrigkeiten zwischenzeitlich erfolgreich durchgeführt. Das künftige igs-Gelände wird somit rechtzeitig vor Eröffnung der igs 2013 vor störendem Verkehrslärm geschützt. Diese Maßnahme wird bei einer späteren Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sinnvoll und wirksam in das Lärmschutzkonzept für die neue Wilhelmsburger Mitte integriert.

Umweltverträgliche Herstellung

Lärmschutzanlagen dienen dem Schutz der Gesundheit des Menschen und stellen einen aktiven Beitrag zum Umwelt- und Gesundheitsschutz dar. Dabei ist deren Realisierung auch mit Eingriffen in Natur und Umwelt verbunden. Daher achtet der LSBG stets darauf, diese Maßnahmen möglichst umweltverträglich herzustellen. So werden bereits von Beginn an alle relevanten Umweltbelange berücksichtigt und mögliche Maßnahmen zur Minderung von Umweltbeeinträchtigungen, wie beispielsweise die Verwendung transparenter Wandelemente zur Reduktion des Schattenwurfs der Wände oder die artgerechte Ausgestaltung der Wände zur Vermeidung von Vogelschlag, in die weitere Planung integriert. Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt werden durch geeignete naturschutzfachliche Aufwertungsmaßnahmen auf anderen Flächen kompensiert. Darüber hinaus achtet der LSBG besonders auf die Einbindung der Lärmschutzanlagen in das Stadt- und Landschaftsbild, wie in dem Beispiel zu erkennen ist (Abb. 5).

Ausblick

Als Ausblick auf die zukünftigen Tätigkeiten des LSBG in Bezug auf Lärmschutz an Bundesfernstraßen ergeben sich, neben der Lärmvorsorge bei Neu- und Ausbaumaßnahmen, neue und vielfältige Möglichkeiten insbesondere durch die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung durch den Bund. Lärmsanierung

gen sind freiwillige Leistungen des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie können im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel durchgeführt werden, wenn diese keine unverhältnismäßig hohen Aufwendungen gegenüber passiven Schutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenstern) erfordern oder andere überwiegende öffentliche oder private Belange dagegen stehen. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht im Gegensatz zu Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen von Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen jedoch nicht.

Als Auslöseschwelle für die Lärmsanierung gelten seit 2010 niedrigere

Grenzwerte: Kamen früher Abschnitte von Bundesfernstraßen erst bei einem Lärmpegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts für eine Lärmsanierung in Frage, so können aufgrund der neuen Regelungen des BMVBS heute Lärmsanierungen bereits bei Überschreiten der Sanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts ermöglicht werden, sofern die erforderlichen Haushaltsmittel vorhanden sind und andere übergeordnete Belange nicht entgegen stehen. Die sich aus dieser Regelung ergebenden Möglichkeiten zum Schutze der Hamburger Bevölkerung vor Lärmemissionen wird der LSBG auch künftig nutzen und zielorientiert weiter verfolgen.



Lärmschutzwand begrünt

UMLEITUNGSKONZEPT FÜR DEN UMBAU DER LICHTSIGNALGEREGELTEN KNOTENPUNKTE BÜRGERWEIDE / WALLSTRASSENBRÜCKE UND WALLSTRASSE / STEINHAUERDAMM



Unser „Umleitungsprofi“

Situation vor Realisierung der Baumaßnahme

An den Kreuzungen (Knoten) Wallstraße/Bürgerweide sowie Wallstraße/Steinhauerdamm kreuzen sich auf kurzer Distanz die Verkehrsströme im Zuge der B75 vom Heidenkampsweg zur Lübecker Straße und zur Mundsburg (und umgekehrt) sowie vom Horner Kreisel zur Sechslingspforte (und umgekehrt). Dabei entstanden in der Bürgerweide-Süd in Richtung Wallstraßenbrücke zeitweise, insbesondere in Spitzenstunden, Rückstaus, die den Rechtsabbieger in Richtung Horner Kreisel behinderten. Zusätzlich staute sich der Verkehr auf der Wallstraßenbrücke in Richtung Sechslingspforte so weit zurück, dass der Abbiegeverkehr von der Bürgerweide-Süd in den Steinhauerdamm behindert wurde.

Im Steinhauerdamm behinderten sich Geradeausfahrer und Rechtsabbieger durch Überstauung ihrer Spu-

ren im Zulauf zur Lichtsignalanlage Lübecker Straße/Mühlendamm.

Zudem waren diese Knotenpunkte bei der Behörde für Inneres (VD 52) als Unfallhäufungsstellen registriert.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation war nicht ausschließlich durch Optimierung der Lichtsignalanlagen (LSA) möglich, so dass zusätzliche Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten Wallstraße/Bürgerweide und Wallstraße/Steinhauerdamm erforderlich wurden.

Randbedingungen für die Verkehrsführung im Baufeld

Neben den erforderlichen Straßenumbauten zur Verbesserung des Verkehrsflusses an den beiden Knotenpunkten mussten auch Bautätigkeiten von Hamburg Wasser und dem Brückenbau in die Bauphasen- und Umleitungsplanung integriert

werden. Die Erneuerung der Wasserleitung – aufgehängt unter der Brücke – wie auch die Sanierung der Wallstraßenbrücke hatten zur Folge, dass nur noch in begrenztem Umfang Verkehrsflächen für provisorische Verkehrsführungen im Baufeld bzw. auf der Wallstraßenbrücke zur Verfügung gestellt werden konnten. Im Baufeld wurden die vorhandenen Lichtsignalanlagen durch zwei provisorische Lichtsignalanlagen, ersetzt.

Während der gesamten Bauzeit wurden drei Bauphasen eingerichtet, die immer die gleichen Verkehrsabläufe sowohl für die „motorisierten“ als auch für die „nicht motorisierten“ Verkehrsteilnehmer zuließen. So konnten sich alle Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig gut auf die Verkehrsführungen sowohl im Bau- als auch auf den Umleitungs-/Ausweichstrecken einstellen. Darum wissend, dass erfahrungsgemäß ein Teil der Verkehrsteilnehmer auf selbst gewählte Routen ausweicht, ist dennoch für die Untersuchung der Umleitungs-/Ausweichstrecken das zu verlagernde Verkehrsaufkommen in vollem Umfang angesetzt worden. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung war, dass Verkehrsströme mit einem im Verhältnis zu den Hauptverkehrsrichtungen geringen Verkehrsaufkommen in das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz umgeleitet werden sollten, um leistungsfähige Verkehrsabwicklungen im Baufeld anbieten zu können.

Umleitungskonzepte außerhalb des Baufeldes

Während der gesamten Bauzeit waren davon drei Abbiegebeziehungen betroffen. Für diese Verkehrsströme

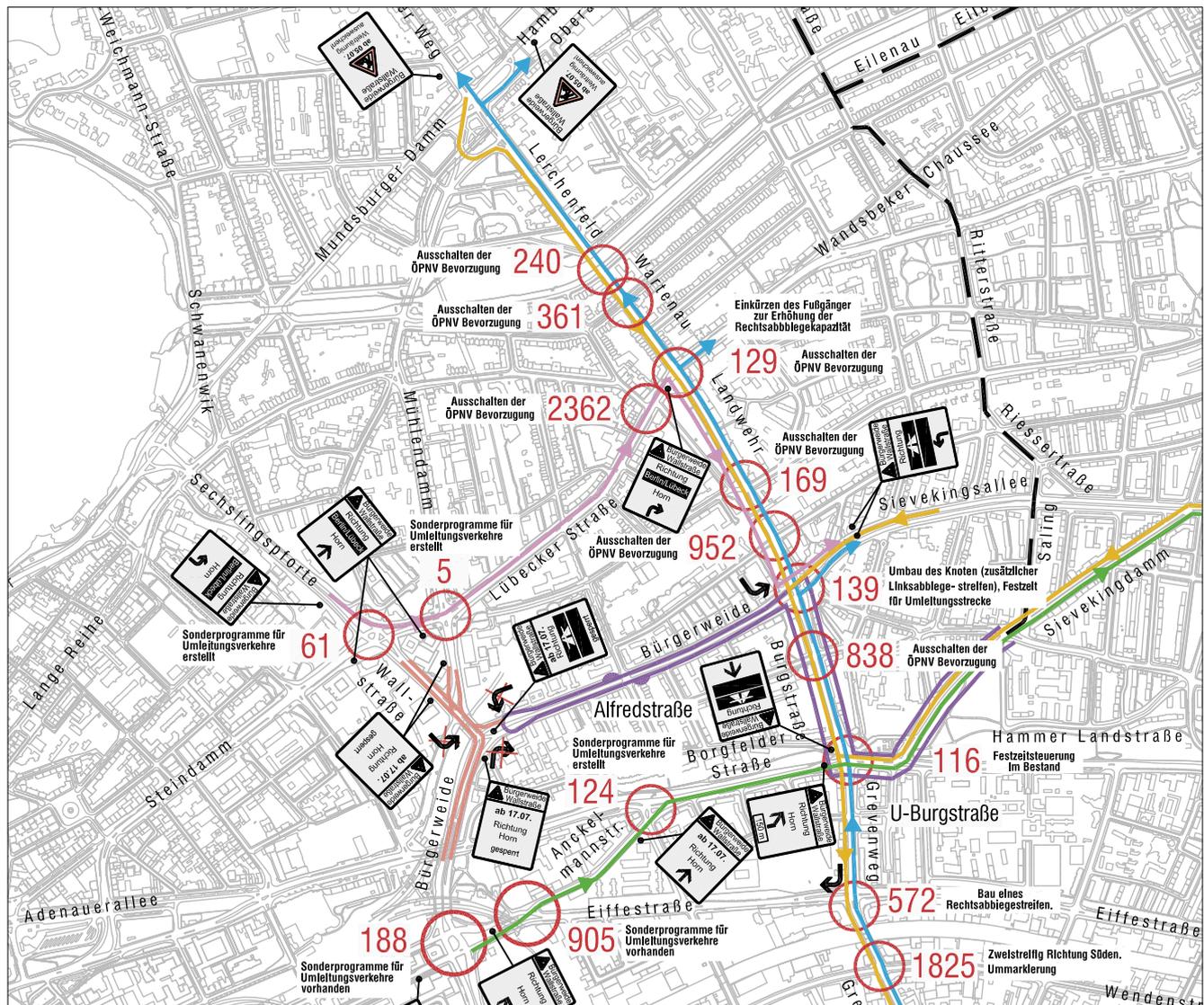
wurden in Abstimmung mit der Polizei und der KOST folgende Umleitungskonzepte entwickelt und eingerichtet:

- Das Rechtsabbiegen stadtaus-

wärts vom Anckelmannsplatz kommend in Richtung Horner Kreisel wurde aufgehoben. Eine Ausweichstrecke über Anckelmannsplatz/Anckelmannstraße/

LSA Name					
5	Lübecker Straße/Mühlendamm	572	Eiffestraße/Grevenweg		mögliche Umfahrung
61	Lübeckertordamm/Sechslingspforte	838	Burgstraße/Bethesdastraße		Ausweichstrecke
116	Borgfelder Straße/Burgstraße	905	Eiffestraße/Anckelmannplatz		Ausweichstrecke
124	Borgfelder Straße/Ausschläger Weg	952	Landwehr/Marienthaler Straße		Ausweichstrecke
129	Lübecker Straße/Landwehr	1824	Süderstraße/Grevenweg		Ausweichstrecke
139	Bürgerweide/Landwehr/Burgstraße	1825	Grevenweg/Wendenstraße		Buslinie 161
169	Landwehr/Hasselbrookstraße	2362	Lübecker Straße/Güntherstraße		verbleibene Fahrbeziehungen
188	Anckelmannplatz	240	Wartenau/Eilenau		

	Vorwegweiser
	Wegfallende Fahrbeziehung
	Zusätzliche Fahrbeziehung Ausweichstrecke



Ausweichstrecken Grundinstandsetzung Bürgerweide

Borgfelder Straße/Siekingdamm wurde eingerichtet.

Für die Ausweichstrecke wurde die Lichtsignalanlage am Knoten Borgfelder Straße/Ausschläger Weg mit Sonderprogrammen versorgt. Mit diesen Sonderprogrammen konnte der zusätzliche Verkehr an diesem Knoten abgewickelt werden.

- Das Linksabbiegen stadtauswärts von der Wallstraße in Richtung Horner Kreisel wurde aufgehoben. Diese Verkehre wurden über die Sechslingspforte/Lübecker Straße/Landwehr/Siekingallee umgeleitet.

Die Lichtsignalanlagen Lübeckertordamm/Sechslingspforte und Lübecker Straße/Mühlendamm wurden mit Sonderprogrammen versorgt. Am Knoten Lübecker Straße/Landwehr wurde die Grünzeit für die Fußgänger über die Landwehr eingekürzt, um den erhöhten Rechtsabbiegerverkehr aus Richtung Sechslingspforte abwickeln zu können.

- Das Linksabbiegen stadteinwärts vom Horner Kreisel in Richtung Anckelmannsplatz wurde aufgehoben. Als Ausweichstrecke standen die Straßen Siekingallee/Landwehr/Burgstraße/Grevenweg/Süderstraße und Siekingdamm/Grevenweg/Süderstraße zur Verfügung.

An den Knoten Wartenau/Eilenau, Wartenau/Uhlandstraße, Lübecker Straße/Landwehr, Lübecker Straße/Güntherstraße, Landwehr/Hasselbrookstraße, Landwehr/Marienthaler Straße und Burgstraße/Bethesdastraße wurde die ÖPNV-Bevorzugung für die Zeit der Baumaßnahme abgeschaltet, um dem Umleitungsverkehr einen optimierten Verkehrsablauf anbieten zu können.

Der Knoten Bürgerweide/Landwehr/Burgstraße wurde umgebaut. Es wurde ein zweiter Linksabbiegerfahrstreifen aus der Straße Landwehr in die Siekingallee-Ost hergestellt, um eine höhere Leistungsfähigkeit für den gesonderten Linksabbieger zu erzielen. Es wurden zudem Sonderprogramme versorgt, die auf die zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgelegt sind.

Am Knoten Eiffestraße/Grevenweg wurde ein Rechtsabbiegerfahrstreifen ergänzt. Damit konnte verhindert werden, dass die rechts abbiegenden Fahrzeuge, die gegenüber den parallel geführten Fußgängern wartepflichtig sind, den Geradeausverkehr bzw. den Umleitungsverkehr in Richtung Süderstraße im Abfluss behindern.

Der Grevenweg wurde ab der Eiffestraße in Richtung Süderstraße durchgängig zweistreifig markiert. Am Knoten Grevenweg/Süderstraße wurde durch Umbaumaßnahmen das zweistreifige Rechtsabbiegen in Richtung

Heidenkampsweg ermöglicht. Zusätzlich wurde der Straßenbelag erneuert. Für die Gegenrichtung wurde das Linksabbiegen aus dem Grevenweg in die Sorbenstraße und in die Wendenstraße untersagt, um eine Behinderung durch den Abbiegeverkehr zu vermeiden.

Insgesamt wurden an 21 Lichtsignalanlagen Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe für den Umleitungsverkehr vorgenommen. 11 Lichtsignalanlagen wurden daraufhin signaltechnisch angepasst, 3 lichtsignalgeregelte Knotenpunkte wurden umgebaut. An 7 Lichtsignalanlagen wurden bereits vorhandene verkehrsabhängige Steuerungen oder Sonderprogramme aktiviert und über den Verkehrsrechner geschaltet.

Nach Beginn der Baumaßnahme an der Bürgerweide, wurden die Ausweichstrecken beobachtet um zu sehen, ob die von uns getroffenen Maßnahmen den gewünschten Erfolg gebracht haben oder ob weitere Maßnahmen notwendig sind.

Sowohl in der Baustelle selber als auch auf den Ausweichstrecken konnten keine Stausituationen festgestellt werden. Beschwerden von Verkehrsteilnehmern sind beim LSBG nicht eingegangen.

Diese detaillierte Vorbereitung ermöglichte ein Umbauen der Kreuzungen ohne größere negative Einflüsse für den motorisierten Verkehr.

RECYCLING-BAUSTOFFE

Mit dem Begriff „Recycling“ wird der Vorgang bezeichnet, bei dem aus gebrauchten, defekten, unmodernen oder sonst wie nicht mehr benötigten Produkten (meist Abfall) ein Sekundärrohstoff wird. Der Begriff ist in Deutschland nicht gesetzlich geregelt. Recycling ist jedes Verwertungsverfahren, durch das Abfallmaterialien zu Erzeugnissen, Materialien oder Stoffen entweder für den ursprünglichen Zweck oder für andere Zwecke aufbereitet werden. Es schließt die Aufbereitung organischer Materialien ein, aber nicht die energetische Verwertung und die Aufbereitung zu Materialien, die für die Verwendung als Brennstoff oder zur Verfüllung bestimmt sind. Die ähnlichste, momentan im deutschen Gesetz zu findende Definition zum Recycling ist die zu „stofflicher Verwertung“ im Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG).

Die neuere europäische Gesetzgebung hat die Zielhierarchie der Abfallwirtschaft neu definiert (2008/98/EG). Die Abfallhierarchie soll demnach wie folgt aussehen:

1. Abfallvermeidung: hierzu gehört unter anderem auch das Verbot von umweltgefährdenden Stoffen wie z. B. PCB, FCKW etc.
2. Vorbereitung zu Wiederverwendung: das heißt eine erneute Nutzung des Guts wie z. B. Pfandflasche, Second-Hand-Use etc.
3. Recycling durch stoffliche Verwertung: definierte Abfallstoffströme oder Teile davon werden aufberei-



Unsere „Recyclingspezialistin“

tet, um daraus wieder vermarktungsfähige Sekundärrohstoffe zu gewinnen.

4. Sonstige Verwertung, z. B. durch energetische Verwertung: die Stoffe werden verbrannt oder vergast, jedoch mit dem alleinigen Ziel der Energiegewinnung.
5. Beseitigung, z. B. durch Deponieren.

Recycling-Baustoff (Straßenbau)

Für den Straßenbau ist der Punkt 3 von Bedeutung. Ein **Recycling-Baustoff** (kurz „RC-Baustoff“) ist ein Baustoff oder ein Baustoffgemisch, das entsprechend seiner Herkunft unterschiedliche Stoffeigenschaften besitzt. Im Straßen- und Wegebau kommen zahlreiche dieser Stoffe (sogenannte Sekundärrohstoffe) zum Einsatz, welche Abfallprodukte aus anderen Bereichen darstellen.

Allen Stoffen gemeinsam ist, dass durch ihre Verwendung wertvolle

Ressourcen und Deponieraum gespart werden. Außerdem ist häufig die Aufbereitung und Weiterverwendung finanziell günstiger als eine endgültige Beseitigung.

Da dem Schutz von Umwelt und Ressourcen in Hamburg ein sehr hoher Stellenwert beigemessen wird, ist zur Schonung der natürlichen Ressourcen die Verwendung von Ersatzbaustoffen zu bevorzugen, sofern sie für den vorgesehenen Einsatzzweck geeignet sind.

In Hamburg überwiegend eingesetzte RC-Baustoffe:

Die **Emvau-Schlacke** ist ein industrielles Nebenprodukt aus der Abfallverbrennung.

Aus der Rohschlacke, die aus dem Verbrennungsprozess entsteht, wird in der Schlackenaufbereitung der eigentliche Baustoff produziert. Durch Sieben und Brechen wird die geforderte Siebkennlinie eingestellt.

Metalle werden durch Magnete abgetrennt. Nach einer Zwischenlagerung von mind. 3 Monaten kann die Schlacke als Baustoff eingesetzt werden. Die Zwischenlagerung ist für das Abschließen chemischer Reaktionen erforderlich, die durch den Kontakt mit Wasser ausgelöst werden können.

Das behandelte Material dient als Aufbau der Frostschutz- und der Tragschicht im Straßenbau.

Durch die Wiederverwertung der Schlacke entstehen finanzielle Vorteile, da Deponierungskosten entfallen. So kostet die Deponierung einer Gewichtstonne Schlacke rund 50 Euro. Dagegen stehen Aufbereitungs- und Vermarktungskosten von etwa 15 Euro.

Asphaltaufbruch

Der abgefräste Asphalt wird als Tragschicht im Straßenbau wieder eingebaut. Hierbei muss zwischen unbelastetem und belastetem Asphaltaufbruch unterschieden werden.

Pechhaltiger Straßenaufbruch wird mit einer Zementmischung versetzt, so dass das gesundheitsschädliche Pech nicht mehr austreten kann. So entsteht die sogenannte Pechverfestigung. Unbelasteter Asphalt kann direkt wieder eingebaut werden.

Altgummi aus Reifen kann zur Modifizierung von Bitumen eingesetzt werden und in der Oberflächenbehandlung zur Absiegelung von rissig gewordenen Decken bzw. zur Verhinderung von Reflexionsrissen sowie

zur besseren Haftung des Abstreusplittes verwendet werden. Weiterhin dient dieses Gemisch als Fugenvergussmasse.

Der Vollständigkeit halber ist hier noch der **Bauschutt** zu erwähnen. Er wird als Baustraße verwendet und später wieder ausgebaut, um erneut eingesetzt bzw. recycelt zu werden. Eine stark unterschiedliche Zusammensetzung stellt häufig ein Problem dar. Hierzu gehören vor allem Beton-Mineral-Gemische in verschiedenen Körnungen aus Betonrecycling und Ziegelmineralgemische, ebenfalls in den je nach Einsatzbereich erforderlichen Kornzusammensetzungen.

Allgemeine Vorgaben

Bei allen genannten Baustoffen ist sicher zu stellen, dass sie für den jeweiligen Einsatz geeignet sind. Weiter dürfen keine unzulässigen Schadstoffmengen enthalten sein bzw. nach entsprechender Aufbereitung abgegeben werden. Die Erfüllung dieser Bedingungen sind mit den bekannten Eignungsprüfungen festzustellen, gegebenenfalls mit den entsprechenden Prüfverfahren, die

für den jeweiligen Stoff in den entsprechenden Normen und Vorschriften genannt sind.

Weiter sind zahlreiche Rechtsgrundlagen zu beachten:

- Gem. § 5 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Anlagen u. a. so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt nicht zu vermeidende Abfälle verwertet werden (z. B. Schlacke).
- Gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sind Abfälle – wenn sie nicht vermieden werden können – zumindest zu verwerten (§ 1 Abs. 1 KrW-/AbfG).
- Laut den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbestimmungen und Richtlinien/Rundschreiben der BSU für Straßenbauarbeiten in Hamburg“, die automatisch Bestandteil von Bauverträgen sind, sind wir verpflichtet bei geeigneten Baumaßnahmen Ersatz- und Recyclingbaustoffe Vorrang vor anderen Baustoffen auszuschreiben.

Projekt	Menge
Moorfleeter Straße	4.000 t
Berzeliusstraße	2.000 t
Schröderstiftstraße	1.400 t
Domachse	1.200 t
Neuenfelder Straße	800 t

Tabelle: Einbau von Pechverfestigung 2010

NEUBAU MÄANDERFISCHPASS IM ZUGE DES UMBAUS DER FUHLSBÜTTELER SCHLEUSE

DIESE MASSNAHME ZUR UMSETZUNG DER WASSERRAHMENRICHTLINIE WIRD GEFÖRDERT DURCH EU-FÖRDERMITTEL.

Bestandsanalyse

Die bestehende fast 100 Jahre alte Fuhsbütteler Schleuse und deren Anlagen wie beispielsweise die Schleusenammer, Wehranlage, Uferwände und das Betriebsgebäude sind sanierungsbedürftig. Sie müssen abgebrochen und teilweise neu errichtet werden. Die Erneuerung ist erforderlich, weil Bauwerksuntersuchungen ergeben haben, dass die Standsicherheit der Bauwerke langfristig nicht mehr gegeben ist.



Das „Schleusenteam“

Der vorhandene Denilfischpass (technische Hilfe für Fische, Höhenunterschiede auf relativ kurzer Strecke zu überwinden) unterhalb der Bootschleppe ist beschädigt und in seiner Funktion stark eingeschränkt. Er hat sich zudem bei den örtlichen Gegebenheiten nicht als wirksam erwiesen. Damit war die Durchgängigkeit und Fischaufstieg- und abstieg an der Fuhsbütteler Schleuse für Fische und Kleinstlebewesen (Makrozoobenthos) nicht mehr gegeben.

Ökologische Randbedingungen

Im Zuge der Umbaumaßnahme der Fuhsbütteler Schleuse wird u.a. ein neuer Mäanderfischpass zur Umsetzung der Ziele aus der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) gebaut, die den Rahmen für den Schutz der Binnenoberflächengewässer vorgibt und maßgeblich zur Verbesserung des Zustandes des Ökosystems im Gewässer beiträgt. Die Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Fließgewässer wird zu einer deutlichen Verbesserung in

dem bisher durch Querbauwerke beeinträchtigten Gewässer führen.

In einem fischereibiologischen Gutachten wurde die grundsätzliche Bedeutung der Fließgewässerdurchgängigkeit für Fische unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der EU-WRRL sowie das Fischartenpotenzial der Alster dargestellt. Die entsprechenden Empfehlungen daraus wurden bei der Planung des Mäanderfischpasses berücksichtigt.

Neubau

Die Gestaltung und Auslegung des Mäanderfischpasses an der Fuhsbütteler Schleuse wird durch die verfügbare Wassermenge und die vorhandene Bebauung im Umkreis der Schleusenanlage beeinflusst. Für die Bemessung des Fischpasses steht eine Abflussmenge von nur 500 l/s zur Verfügung. Dieser Abfluss würde jedoch für eine standort- und funktionsstüchtige Sohlgleite oder -rampe



Bestand Fuhlsbütteler Schleuse



Bestand Bootsrampe und Freigerinne

nicht ausreichen (Bauwerke werden bei Höhenunterschieden).

Aufgrund von vorgegebenen Rahmenbedingungen kann keine naturnahe Aufstiegsanlage errichtet werden, deshalb wird an der Fuhlsbütteler Schleuse eine technische Variante gewählt: der Mäanderfischpass – eine Variante des Vertikalschlitzpasses. Dieser wird laut Merkblatt des Deutschen Verbandes für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V. (DVWK) als günstigste Bauweise für einen technischen Fischpass empfohlen, da er für alle Fischarten und Altersklassen sowie bei Einbau eines durchgehenden Sohlsubstrates auch für Makrozoobenthos passierbar ist. Die Strömung in den Becken ist trubulenzarm und bietet den Fischen in der Beckenmitte eine Ruhezone.

Der Mäanderfischpass besteht aus Rundbecken, die wechselseitig gegeneinander versetzt angeordnet und durch vertikale Schlitzverbindungen sind. Der Innendurchmesser der verzahnten Becken beträgt 2,0 m und die Wasserspiegel-Differenz von Becken zu Becken 20 cm. Durch die Verjüngung der Schlitzverbindungen zur Sohle wird eine laminare (ruhige) Strömung erzeugt, die ein leichteres Auffinden der Leitströmung ermöglichen soll. An der Fuhlsbütteler Schleuse wird zusätzlich noch eine Lokströmung durch das austretende Turbinenwasser der Wasserkraftanlage erzeugt, die die Leitströmung positiv verstärkt.

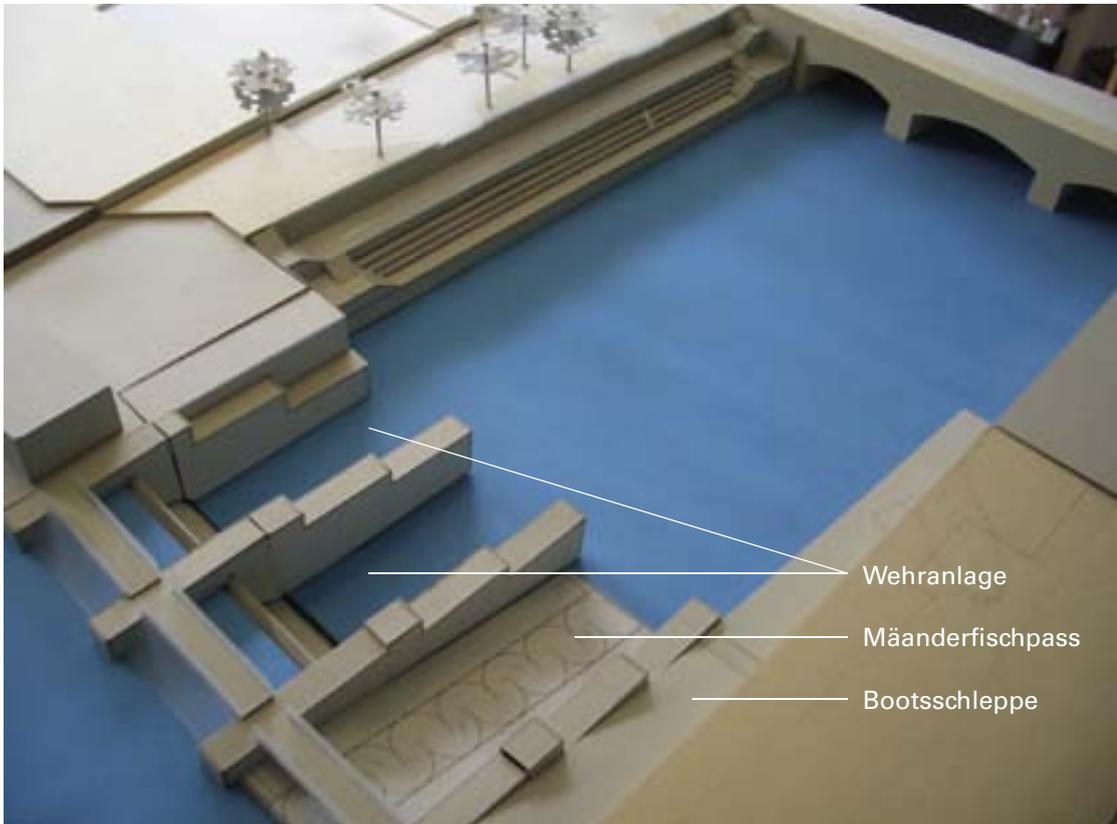
Die Beckenelemente des Mäanderfischpasses bestehen aus Faserzementbeton und Glasfaserverstärkten-Fertigteilen. Sie werden auf einer durchlaufenden Stahlbetonrampe fixiert. Die Vertikalschlitzverbindungen als Durchlässe zwischen den Becken werden den Ansprüchen des vorhandenen Fischartenpotentials der Alster gerecht. Eine Geotextilmatte wird mittels Dübeln auf der rauen Betonsohle fixiert. Nach langer Betriebszeit lagern sich dünne Sedimentschichten in den Ruhe-zonen der Becken ab. Diese Struktur bietet Wander- und Lebensräume für Makrozoobenthos und Kleinfische. Der an der Fuhlsbütteler Schleuse gewählte Mäanderfischpass weist ein Sohlsubstrat auf, das sowohl eine Benthosbesiedlung (Lebewesen in der Bodenzone von Gewässern) als auch eine –wanderung in das Oberwasser der Stauhaltung ermöglicht.

Der Baubeginn für die auf 2 Jahre terminierte Umbaumaßnahme war im März 2011.

Finanzierung

Durch den neu errichteten Mäanderfischpass an der Fuhlsbütteler Schleuse wird damit eine Durchgängigkeit des Gewässers Alster für Fische und Makrozoobenthos geschaffen und die Ziele der WRRL umgesetzt.

Deshalb wird sich die Europäische Gemeinschaft aus Mitteln des „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes“ (ELER) an der Finanzierung dieser Maßnahme beteiligen.

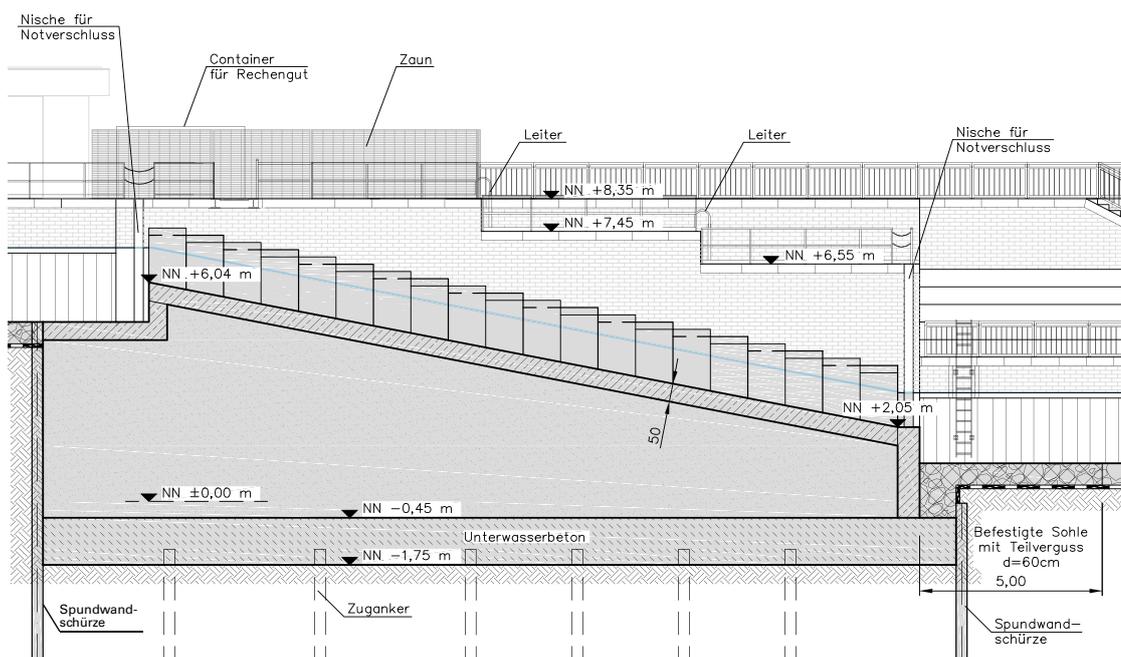


Wehranlage

Mäanderfischpass

Bootsschleppe

Modell Neubau Fuhlsbüttler Schleuse



Mäanderfischpass (Schnitt)

AUSGLEICHSMASSNAHMEN NEULAND OST UND BILLWERDER INSEL (HOLZHAFEN)



Das Team für Ausgleichsmaßnahmen

- die Wiederherstellung und zyklische Pflege von 17 km Gräben,
- die Schaffung von Vernässungszonen durch Bodenabtrag auf rund 7,8 ha,
- der Bau von bis zu 8 Stauwehren und 6 Überlaufschwelen zum Einstau von 140 ha Grünlandgräben,
- Erneuerung des Be- und Entwässerungssystems,
- Neuanlage von 14 Kleingewässern,
- punktuelle Grabenaufweitungen,
- Optimierung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten (Erneuerung oder Verlegung von Überfahrten, Weidezäune, Weidetore),
- Wiederherstellung eines artenreichen Feuchtgrünlandes durch Saatgutübertragung.

Wir konnten überwiegend nur außerhalb der Brutperioden bauen. Dies bedingte eine relativ lange und diskontinuierliche Bauzeit.

Neuland Ost

In Neuland hat der LSBG zur Kompensierung der naturschutzrechtlichen Eingriffe durch die Umgehungsstraße Finkenwerder (UFI), des Finkenwerder Knotens sowie der Bebauungspläne Neugraben-Fischbek 65 und Neuenfelde 16 Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

Das Gebiet mit einer Größe von etwa 136 Hektar erstreckt sich östlich der Autobahn A 1, Höhe Anschlussstelle Hamburg-Harburg bis zur Landesgrenze Niedersachsen und umfasst etwa 60 % der dort vorhandenen landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Was soll erreicht werden?

Das Leitbild für die Entwicklung der Flächen war die Schaffung eines weithin offenen Feuchtgrünlandgebietes.

Hierfür hat der LSBG verschiedene Einzelmaßnahmen geplant und durchgeführt. Im Wesentlichen sind dies:

Wie hat sich die Fläche entwickelt?

Die Flächen haben sich mittlerweile durch die getroffenen Maßnahmen feststellbar umgewandelt. Es wurde ein offenes Feuchtgrünlandgebiet mit Sumpfdotterblumenwiesen und Lebensräume für Wiesenvögel geschaffen.

Gleichzeitig haben wir bauliche Vorkehrungen getroffen, die der fortschreitenden Moordegradierung/-setzung entgegen arbeitet. Die Erfolge dieser Maßnahme sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt wahrnehmbar.



Hydraulikbagger mit Spezialfahrwerk



Grabenwiederherstellung

Billwerder Insel

Mit der Billwerder Insel wird eine ca. 20 Hektar große Fläche innerhalb der Billwerder Bucht bezeichnet. Die Fläche wurde durch einen Deich, der zur zweiten Hamburger Deichlinie gehört, vor Hochwasser geschützt.

Was gilt es zu erreichen?

Unter der naturschutzfachlichen Federführung der Umweltbehörde hat der LSBG als Ausgleichsmaßnahme für den Autobahnausbau der BAB A1 den alten Deich der Billwerder Insel zurückgebaut und durch Abschieben des Bodens und Herstellen von Prielten auf rd. 20 Hektar einen Lebensraum für Süßwasserwatt, Röhricht und Auwald geschaffen.

Der Hochwasserschutz ist durch Neuerrichtung einer gleichwertigen Anlage an weiter zurückgelegter Stelle gewährleistet.

Die nunmehr der Tide ausgesetzten Flächen sind wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Das Süßwasserwatt, das nicht von salzigem Nordseewasser beeinflusst wird, zählt zu den aktivsten und produktivsten Ökosystemen. Es ist Lebensraum für unzählige Kleinstlebewesen und hat eine große Bedeutung für die Selbstreinigung der Elbe.

Wie stellt sich die Fläche dar?

Die Umweltbehörde beobachtet die Entwicklung der rückgedeichten Flächen. Bis jetzt entwickeln sich die Flächen aus Sicht des Naturschutzes bestens. Sie sind sowohl botanisch



Billwerder Insel vor dem Umbau



Billwerder Insel nach Rückbau des alten Deiches

als auch vogelkundlich untersucht worden. Besonders botanisch ist eine sehr positive Entwicklung festgestellt worden. Es haben sich in kurzer Zeit seltene Pflanzen (u. a. Schierlingswasserfenchel) angesiedelt.

Auch von den Wasservögeln werden die Wattflächen gut angenommen und ab und an ist auch der Seeadler zu beobachten.

Mit der Rückdeichung und Vorlandgestaltung ist dem LSBG eine erfolgreiche Ausgleichsmaßnahme gelungen.

KLEINTEILIGE UMWELTMASSNAHMEN BEI GROSSEN BAUVORHABEN



Die „Umweltschützer“ für „Hamburgs Sprung über die Elbe“



Regulierung der Wasserstände

Bis 2013 soll „Hamburgs Sprung über die Elbe“ auf der Elbinsel Wilhelmsburg wesentlich vorangekommen sein. Der LSBG setzt für dieses Hamburgische Stadtentwicklungsprojekt Infrastrukturmittel in Höhe von rd. 75 Mio. Euro um.

Als wesentliche Bauprojekte sind dabei zu nennen:

- Neubau der Fußgängerbrücke zum S-Bahnhof Wilhelmsburg und die Sanierung des Bahnhofsgebäudes
- Umbau der Neuenfelder Straße und der Straße am Containerbahnhof
- Lärmschutz an den DB-Gleisen entlang des Geländes der Internationalen Gartenbauausstellung (igs)
- Ausbau und Neubau zweier Wasserwege, die Kanuanbindung als Oberflächenentwässerung und Freizeitmöglichkeit für eine Nutzung mit Ruderboot und Kanu und die Barkassenanbindung, dem zukünftigen Wasserweg „Vom Rathaus zum Rathaus“ für Fahrgastschiffe.

Alle diese Maßnahmen sind mit teils großen Veränderungen der vorhandenen Umgebung verbunden. Wo es sich hierbei um ein natürliches oder naturnahes Umfeld handelt ist der LSBG zur Kompensation unvermeidlicher Eingriffe in Natur und Landschaft verpflichtet.

Am Beispiel der Barkassenanbindung zeigen wir, dass hier große und kleine Ausgleichsmaßnahmen zusammenspielen müssen, um die Bilanz für die Natur mit schwarzen Zahlen aufgehen zu lassen.

Damit auf der Rathauswettern Barkassen fahren können, muss sie von ca. 5 Meter auf 14 Meter Fahrwasserbreite ausgebaut werden. Da die Ufer der Wettern bisher grün und baumbestanden waren, werden durch den Ausbau an mehreren Stellen Uferbiotope und angrenzende Parkflächen mit der dazugehörigen Fauna und Flora vorübergehend zerstört. Parkboden wird in wasserüberströmten, d. h. geringwertigeren Boden umgewandelt.

Ausgleichs- und Ersatzkonzept

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens für den Ausbau ist ein Ausgleichs- und Ersatzkonzept entwickelt worden. Dieses sieht vor, im Südosten von Wilhelmsburg auf ausgewählten Grundstücken Bäume und Sträucher zu pflanzen und nördlich davon auf Wiesenflächen eine sog. Offenlandentwicklung zu ermöglichen. Dazu werden die Wasserstän-

de in den vorhandenen Gröppen und Wettern durch den Einbau von Wehren angehoben und die Bewirtschaftung auf dem angrenzenden Grünland so geändert, dass sich durch hohen Wasserstand Feuchtgrünland entwickeln kann, was wiederum den Wiesenvögeln zugute kommt.

Natürlich werden aber auch an der Rathauswettern selbst, nach Abschluss der Baumaßnahmen, Bäume und Sträucher gepflanzt und die neuen Ufer mit Röhrichten vorbereitet, dass sich hier wieder eine ortstypische Fauna und Flora ansiedeln kann.

Darüber hinaus wurden vor Baubeginn die vorhandenen Erlenstubben sorgfältig gerodet und eingeschlagen. Somit konnten Teile des ursprünglichen Baumbestandes gesichert werden. Sie werden nach Fertigstellung der neuen Ufer wieder eingepflanzt und werden bereits in kurzer Zeit die Uferkante neu prägen.

Projekte für den Artenschutz

Neben der Wiederherstellung der Bedingungen für beeinträchtigte Biotope sind für besonders oder streng geschützte Arten noch einmal besondere artenschutzrechtliche Auflagen zu erfüllen. Mit der rechtzeitigen Realisierung der sogenannten CEF-Maßnahmen (CEF = Continuous Ecological Functionality) soll gewährleistet werden, dass die Wohnplätze (Habitats) für besondere Arten nur kurzfristig beeinträchtigt werden.

Die Rathauswettern bietet Jagdgebiete und Flugstraßen für Fledermäuse, wie z. B. der Wasser- und der Rauhaufledermaus und darüber hinaus Lebensraum für geschützte Vögel, wie dem Haussperling und der Teichralle.



Setzen eines Schwimmnestes



Schwimminsel mit Blessshuhn



Schülerinitiative „plant-for-the-planet“



Baumpflanzung durch Schülerinnen und Schüler

Für diese Tierarten wurden bereits im Winter 2009/10 neue Wohnplätze, das heißt Schwimmnester oder Bruthöhlen geschaffen, die noch im gleichen Jahr „bezogen“ worden sind.

Für Fledermäuse wurden Brutkästen angebracht, für Höhlenbrüter wie dem Kleiber und für Baumläufer Nester platziert. Eine Kontrolle der Nisthilfen hat ergeben, dass die neuen Heime der Höhlenbrüter bereits in 2010 genutzt wurden. Die Fledermauskästen wurden offenbar „fremdbezogen“; hier wird der LSBG für die neue Brutsaison weitere Kästen aufhängen, so dass die Nachfrage aller potentiellen Bedarfe befriedigt werden kann.

Beteiligung bei der Umsetzung

Bei der Umsetzung der Maßnahmen werden auch junge Multiplikatoren mit einbezogen. Kinder und Jugendliche hatten die Tatsache, dass für die Barkassenanbindung Bäume gefällt werden mussten, ganz besonders

bedauert. Deshalb stellt der LSBG einen Teil des neuen Bewuchses am Ufer der Rathauswettern mit tatkräftiger Unterstützung von Kindern der Organisation „plant-for-the-planet“ (www.plant-for-the-planet.org) her. Zusammen mit der igs 2013 wurden im Frühjahr 2011 im Rahmen einer Pflanzaktion Bäume und Büsche am Ostufer der Rathauswettern gepflanzt.

Fazit

Der LSBG wird mit Abschluss der technischen Baumaßnahme die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für die Barkassenanbindung vollständig umgesetzt haben. Der finanzielle Aufwand dafür beträgt 4 – 5 % der gesamten Herstellungskosten.

ENERGIEEINSPARUNGEN IM LSBG

Der LSBG betreibt eine Vielzahl von Anlagen, Fahrzeugen und Gebäuden, welche Energie benötigen. Da die fossilen Energiequellen endlich sind und ständig steigende Energiekosten die Betriebsbudgets belasten, hat der LSBG beschlossen, systematisch nach Einsparpotentialen zu suchen und diese im Zuge von Grundinstandsetzung der Anlagen und bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen zu erschließen. Es hat sich gezeigt, dass die Zusammenführung des Baus und des Betriebs von Anlagen aus einer Hand ein Garant dafür ist, stets nach der insgesamt wirtschaftlichsten Lösung zu suchen. Im LSBG fließen die Erkenntnisse aus dem Betrieb der Anlagen stets mit ein, wenn wir Neuplanungen machen.

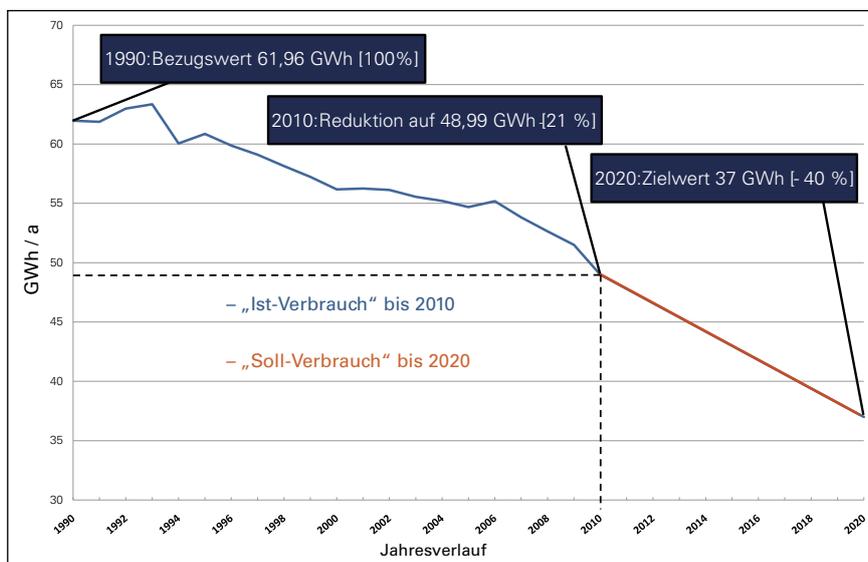
Da sich die Technik permanent weiter entwickelt, ist die Suche nach Einsparpotentialen eine Daueraufgabe, die mit hohem Engagement betrieben wird. Im Folgenden werden die Erfolge seit Gründung des LSBGs dargestellt.

Kraftstoffverbrauch

Durch die Beschaffung von verbrauchsarmen Fahrzeugen werden spezifische Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und beim Schadstoffausstoß erzielt. So konnte der spezifische Verbrauch der beim LSBG eingesetzten Kraftfahrzeuge des Behörden-Transportservice (überwiegend LKWs) von durchschnittlich 13,6 l/ 100 km im Jahre 2007 auf 11,4 l/ 100 km gesenkt werden (rd. 16%).



Das Energiesparteam



Energieverbrauch bis 2020

Heizungs- und Gebäudesanierung

An den Gebäuden der Autobahnmeisterei Othmarschen und Stillhorn werden energetische Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, mit dem Ziel, den Energieverbrauch zu senken.

In der Autobahnmeisterei Othmarschen wurde 2010 einer von zwei



Signalleuchte mit Lichtemittierenden Dioden (LED) und Glühlampe (rechts)

Gaskesseln gegen eine moderne Holzpellet-Heizung ersetzt. In Zukunft sollen die vorhandenen Fenster gegen moderne isolierende Fenster ausgetauscht werden, was die Energieverluste durch die Fenster zusätzlich um 30 % senken wird.

In der Autobahnmeisterei Stillhorn wurden die Fenster in den letzten Jahren ausgetauscht und das Flachdach des Bürogebäudes energetisch saniert. Im Jahr 2011 soll ein alter Gaskessel gegen einen modernen Gasbrennwertkessel ausgetauscht und die Verteilung der Heizungsversorgung optimiert werden. Zur Optimierung der Warmwasserversorgung wird auf dem Flachdach eine Solaranlage gebaut. Dadurch sollen rund 1,7 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Es ist geplant, das Verkehrsrechneramt Eimsbüttel in den Jahren 2011 und 2012 energetisch zu sanieren. Das Dach, die Fenster, Teile der Fassade und die Haustechnik, bestehend aus Klimaanlage, Heizung und Beleuchtungsanlage werden auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Der Energiebedarf für Heizung und Kühlung wird dabei deutlich gesenkt.

Im Rahmen von Mietvertragsverhandlungen mit dem Europa-Center, als Vermieterin des Mietobjekts Sachsenkamp/Sachsenfeld, wurde erreicht, dass die nicht optimal gedämmten Außenfassaden und Dächer mit verbessertem Wärmeschutz ausgestattet werden. Durch die Maßnahme rechnen wir mit angenehme-

ren Temperaturen im Sommer und geringeren Heizkosten im Winter.

Büros, Baubüros und andere Gebäude

Trotz aller Bemühungen, den Stromverbrauch in den Büros durch den Einbau von Bewegungs-/Präsenzmeldern und energiesparenden Leuchtstofflampen zu senken, ist dieser durch die zunehmende Ausstattung mit elektrischen Geräten gestiegen. Der kalte Winter 2010/2011 sorgte für eine Steigerung bei den Baubüros, die zum Teil elektrisch beheizt sind. Es ist eine Herausforderung für die nächsten Jahre, den Verbrauch nachhaltig zu senken.

Wasserwirtschaftliche Anlagen

Mit dem Energierreferat der BSU wurden die Anlagen auf mögliche Energieeinsparungen untersucht. Als Ergebnis ist die Ausrüstung von zwei Pumpen des Schöpfwerkes Hohenwisch mit frequenzumrichter gesteuerten Antrieben zu nennen. Der Stromverbrauch ist seitdem von rd. 182.000 kWh im Jahre 2007 auf rd. 127.000 kWh im Jahr 2009 gesunken. Dies entspricht einer Einsparung von ca. 30 %.

Weiterhin ist der LSBG ständig dabei, die ihm anvertrauten Infrastrukturanlagen elektrotechnisch auf den neuesten Stand zu halten. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf mögliche Energieeinsparpotentiale gelegt.

Der Energieverbrauch kann, abhängig vom Wetter, von Jahr zu Jahr stark schwanken.

Tunnelbetrieb

Zu den größten Verbrauchern elektrischer Energie gehören der Elbtunnel mit der Tunnelbetriebszentrale. Neben der Beleuchtung sind die technischen Einrichtungen der Verkehrslenkung sowie der Be- und Entlüftung die wesentlichen Faktoren.

Im Rahmen des Nachrüstprogramms der Röhren 1 – 3 werden viele Energiesparmaßnahmen umgesetzt. Es müssen aber auch neue Sicherheitsauflagen erfüllt werden, die zusätzlichen Strom benötigen.

Zu den Sparmaßnahmen gehören unter anderem die geplante Umrüstung der Frequenzumformer an den Tunnellüftern. Die Lüfter werden künftig bei Stillstand abgeschaltet. So werden die „stand by“-Verluste vermieden. Am südlichen Tunnelportal wurden die Fahrbahnbeleuchtungen und die Beleuchtungssteuerung erneuert. Es wird mit einer Verbrauchsreduzierung von ca. 25% gerechnet.

Öffentliche Beleuchtung und Lichtsignalanlagen

Die größten Verbraucher elektrischer Energie im LSBG sind die öffentliche Beleuchtung und die Lichtsignalanlagen.

Ausgehend von den Plänen der Bundesregierung, den CO₂ Ausstoß bis zum Jahr 2020 auf 40 % des Wertes von 1990 zu senken, wurde überprüft, ob dies möglich ist. Eine der Randbedingungen war, auf Sparmaßnahmen zu Lasten der Sicherheit zu verzichten.



Verladen einer Schöpfwerkspumpe

So wird weiterhin auf eine nächtliche Abschaltung der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) und der Lichtsignalanlagen (LSA) verzichtet. Der LSBG wird das Reduktionsziel der Bundesregierung deutlich übertreffen. Bereits in 2010 haben wir eine Reduktion von 21 % erreicht. Durch den Umbau der Stromerzeugung hin zu regenerativen Quellen wird der spezifische CO₂-Ausstoß pro erzeugter kWh weiter gesenkt.

In den Jahren von 2007 bis 2010 wurde der jährliche Energieverbrauch bereits um rund 5,17 Mio. kWh gesenkt. Bis zum Jahr 2020 ist geplant,

den Energieverbrauch von derzeit 49 Mio. kWh/a (Jahr 2010) auf 37 Mio. kWh/a zu senken.

Die Zusammenstellung zeigt, dass der Jahresenergieverbrauch der Hauptabnehmer des LSBGs von 2007 bis 2010 um 5,38 Mio. kWh pro Jahr gesunken ist. Hierdurch wird die Umwelt jährlich um 3.094 Tonnen CO₂ entlastet. Diese Erfolge motivieren uns, in den kommenden Jahren die Anstrengungen weiter zu verstärken.

	2007	2008	2009	2010
Tunnelbetrieb	8,24	7,07	7,23	7,69
ÖB und LSA	53,82	52,63	50,89	48,99
Summe in GWh/a	62,06	59,7	58,12	56,68
CO ₂ Ausstoß in t/a	35.685	34.328	33.419	32.591
Bezug auf das Jahr 2007	100,0%	96,2%	93,7%	91,3%

Tabelle: Energieverbrauch der Hauptabnehmer von 2007 bis 2010

UMWELTFREUNDLICHE MATERIALWIRTSCHAFT



Die „Beschafter“

Papiereinsparung durch digitale Ausschreibung

Vor dem Hintergrund der erheblichen Papiermengen, die die Ausschreibungen des LSBG in der Vervielfältigung für die Bieter nach sich ziehen, haben die Mitarbeiter des Fachbereiches einen Vorschlag erarbeitet, die Kopierkosten und den daraus entstehenden Arbeitsaufwand drastisch zu reduzieren.

Seit Mitte 2010 werden die Vergabeunterlagen des LSBG im Wesentlichen auf einer CD (Aufforderungsheftung – Formblätter; Baubeschreibung, Leistungsverzeichnis und Anlagen wie Gutachten, Pläne etc.) versendet. Nur noch die Angebotsheftung (Formblätter und LV) gibt es als Papierversion.

Diese Vorgehensweise hat zu erheblichen finanziellen Einsparungen nicht nur beim LSBG sondern auch bei den Bietern geführt.

Die Vervielfältigungskosten für die Vergabeunterlagen reduzieren sich um durchschnittlich ca. 80 % für alle Ausschreibungen. Für 2009 hätten sich Einsparungen von ca. 80.000 Euro ergeben. Durch die erheblich höhere Anzahl von Ausschreibungen in 2010 steigt die Einsparung auf rd. 150.000 Euro.

Nicht berücksichtigt ist die Möglichkeit, sich bei der Vervielfältigung der Vergabeunterlagen nunmehr weitaus näher an den wirklichen Bedarf anzupassen (keine „Rest-Papierberge“ mehr). Nachlieferungen sind innerhalb eines Tages möglich (keine Pausen für Planunterlagen durch Fremdunternehmen).

Die Einsparungen bei der Zentralen Vergabeaufsicht der BSU stellen sich hauptsächlich durch geringere Portokosten und erheblich einfacheres Handling der Vergabeunterlagen dar. Die Lagerkapazitäten für Vergabeunterlagen können auf einen Hefter reduziert werden.

Für die Bieter ergeben sich geringere Kosten beim Kauf der Vergabeunterlagen. Im Mittel ist hier von den gleichen Einsparungen wie bei den Vervielfältigungskosten, nämlich 80 % auszugehen. Durch die erheblich geringeren Kosten könnten die Bieter eventuell in die Lage versetzt werden mehr Vergabeunterlagen von anderen Ausschreibungen zu kaufen und damit die Biervielfalt erhöhen.

Weiterhin wird der Verbrauch von Papier, sei es für Kopie oder auch Papierpausen, erheblich reduziert. So leistet der LSBG durch diesen Betrieblichen Vorschlag einen Beitrag zur Umsetzung des Umweltschutzgedankens in der BSU.

Beschaffung von Verbrauchsstoffen

Der Betrieb von Brücken, Tunneln, Bundesfernstraßen und Gewässern nebst Wasserbauwerken erfordert neben einem erheblichen Personaleinsatz auch den Einsatz einer Vielzahl von Betriebsstoffen, Geräten und Fahrzeugen. Seien es nun Anstrichstoffe, Hydraulik- und Schmieröle, Baustoffe (Asphalt, Holz, Streugut, Stähle usw.) bis hin zur Beschaffung von Arbeitskleidung und Büromöbeln, auf jeden Fall stellt sich bei jeder Beschaffung neben den Fragen der jeweils wirtschaftlichsten Angebote auch die der Umweltverträglichkeit.

Die Beschaffungen im LSBG orientieren sich am „Leitfaden“ zur umweltverträglichen Beschaffung von Liefe-

rungen und Leistungen nach der VOL vom 1. 12. 2007“

Als hilfreich erwiesen haben sich die vom Umweltbundesamt erarbeiteten Vergabekriterien (Umwelt-Gütezeichen „Blauer Engel“).

Neben der Umweltverträglichkeit spielt in einigen Bereichen mehr und mehr auch die Klimaverträglichkeit eine Rolle, so z. B. bei der Beschaffung und dem Betrieb von Fahrzeugen. Hierbei ist im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge (z. B. Lkw im Winterdienst) die neueste und verbrauchssparsamste verfügbare Dieseltechnologie Maßstab der Beschaffung.

Materialien	Durchschnittlich beauftragte Menge /Jahr	Besondere Ökologische Standards	Bemerkungen
Fahrzeuge und Geräte			
PKW	3 Stück	Neueste Abgasnorm	Rahmenvertrag
Verbrauchsstoffe			
Batterien	800 Stück	Nickel und Cadmium frei	Rahmenvertrag
Spezialreiniger	170 Ltr.	100 % abbaubar	
Industriereiniger	240 Ltr.	100 % abbaubar	
Bio-Entfetter	170 Ltr.	100 % abbaubar	
Lacke und Holzschutz	220 Ltr.	Wasserbasis, lösemittelfrei	
Öle, Schmierstoffe	Ca 11.000 Ltr.	Hoher Anteil nachwachsender Rohstoffe (50%), Umweltzeichen Euro Margerite	Hochleistungs- und Hydraulikflüssigkeiten auf Basis gesättigter Synthetischer Ester
Leichtlauföle	230 Ltr.	Energiesparend durch geringe Reibungsverluste, 10W-40/Z92	Kombination von Additiven mit dünnflüssigen Motorölen
Holz	30 m ³	Keine Tropenhölzer, keine Verwendung von Holzschutzmitteln im Gewässerbau	Recyclingpfähle für Windschutzzäune
Streugut	Bis 10.000 t	Natürl. Natriumchlorid mit Antitackmittel	
Putzlappen	900 kg	Verwendung von Altkleider Stoffstücken	
Arbeitsschutz			
Einsatz des Waschwagens		Keine Tenside. Reinigung durch Hochdruckbalken und vorhandene Waschbürsten	

Tabelle: Einzelne Beschaffungsarten und die umweltrelevanten Beschaffungskriterien:

BILANZ



Das „Finanzteam“

Nach den positiven Geschäftsergebnissen der Jahre 2008 und 2009 konnte der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer im Jahr 2010 erneut ein positives Geschäftsergebnis mit einer deutlichen Steigerung des Jahresüberschusses erreichen. Der überwiegende Teil des Ergebnisses wurde durch die gewöhnliche Geschäftstätigkeit erreicht – im zurückliegenden Jahr konnte der Umsatz deutlich durch die Abrechnung von Projekten gesteigert werden.

Der erzielte Jahresüberschuss 2010 leistet einen sichtbaren Beitrag zum weiteren Abbau des nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrages. Dieser Fehlbetrag entstand in der Gründungsphase durch die Projektbewertung im Zusammenhang mit dem im Handelsgesetzbuch verankerten Vorsichtsprinzip und der Verpflichtung zur Bildung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften.

Bilanziell war die Aufstellung des Jahresabschlusses 2010 durch die erstmalige Anwendung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches nach dem Bilanzmodernisierungsgesetz geprägt. Hinsichtlich detaillierter Angaben zu den angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen, Ausführungen zur Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie zu sonstigen ergänzenden Erläuterungen wird auf den vollständigen Jahresabschluss inklusive Anhang und Lagebericht unter www.lsb.g.hamburg.de verwiesen.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer hat mit Aufträgen für wiederkehrende Betriebs-, Unterhaltungs- und Instandhaltungsaufgaben einen Grundstock für einen kontinuierlichen Geschäftsbetrieb geschaffen. Neubauvorhaben dagegen sind hinsichtlich Finanzierbarkeit und rechtlicher Sicherung durch Planverfahren durch externe, nicht vom Landesbetrieb beeinflussbare Faktoren, abhängig.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer entwickelt sein Selbstverständnis als Dienstleister auf Basis des betriebswirtschaftlichen Managements weiter und erwartet, dass sich dadurch die Stellung als Dienstleister für Infrastrukturprojekte in Hamburg weiter festigt und auch künftig durch positive Jahresüberschüsse der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag weiter abgebaut werden kann.

LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER

BILANZ PER 31. DEZEMBER 2010



Aktiva		31. 12. 2010	31. 12. 2009
		in EUR	in EUR
A. Anlagevermögen (1)			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		216.100,57	289.694,31
II. Sachanlagen			
1. Container		137.530,47	190.364,63
2. Technische Anlagen und Maschinen		225.148,39	252.148,79
3. Schiffe, Fahrzeuge und Geräte		1.099.767,87	744.715,16
4. Werkstatt-, Betriebs- und Geschäftsausstattung		251.048,16	265.402,61
5. Anlagen im Bau		0,00	0,00
		1.713.494,89	1.452.631,19
		1.929.595,46	1.742.325,50
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Unfertige Erzeugnisse / Leistungen (2)		117.000.575,64	91.287.104,95
2. Fertige Erzeugnisse/Leistungen		0,00	0,00
3. Erhaltene Anzahlungen (3)		-97.559.743,95	-68.325.458,88
		19.440.831,69	22.961.646,07
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (4)			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5.74769,78	444.048,86
2. Forderungen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		15.437.793,30	12.745.363,33
3. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen		0,00	18.424,89
4. Sonstige Vermögensgegenstände davon f. Steuern: € 0 (Vorjahr: € 9.805,11)		5.752,87	260.341,25
		16.018.315,95	13.468.178,33
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
1. Kassenbestand		564,95	344,89
2. Guthaben bei Kreditinstituten (5)		17.450.808,85	7.225.635,70
		17.451.373,80	7.225.980,59
		52.910.521,44	43.655.804,99
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		28.185,68	199.517,16
D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (6)			
		2.903.520,08	7.031.533,65
		57.771.822,66	52.629.181,30
Passiva		31. 12. 2010	31. 12. 2009
		in EUR	in EUR
A. Eigenkapital (6)			
I. Grundkapital		1.214.934,29	1.214.934,29
II. Verlust / Gewinn			
Jahresüberschuss / -fehlbetrag		4.128.013,57	1.980.825,57
Verlust Vorjahr		-8.246.467,94	-10.227.293,51
		2.903.520,08	7.031.533,65
III. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		0,00	0,00
		919.282,04	650.750,98
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse (7)			
C. Rückstellungen (8)			
1. Rückstellungen für Pensionen, Beihilfen und ähnliche Verpflichtungen		10.050.848,50	9.055.811,48
3. Sonstige Rückstellungen		9.026.252,21	8.491.172,71
		19.077.100,71	17.546.984,19
D. Verbindlichkeiten (9)			
1. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen		35.201.144,70	31.629.796,64
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.780.384,48	1.916.203,02
3. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		733.539,26	435.420,79
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		38.350,00	16.500,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon für Steuern: € 17383,91 (Vorjahr: € 0)		22.021,47	433.525,68
		37.775.439,91	34.431.446,13
		57.771.822,66	52.629.181,30

BERICHT DES VERWALTUNGSRATES



Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat die Aufsicht führende Behörde bei der Steuerung des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer unterstützt. Dazu gehörte insbesondere auch die Überwachung der Ordnungsmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung. Die Geschäftsführung hat dem Verwaltungsrat im Geschäftsjahr 2010 schriftlich und mündlich in insgesamt 2 Verwaltungsratssitzungen über die Lage und Entwicklung des Landesbetriebes berichtet.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2010 wurden rechtzeitig erstellt, von der Vorprüfstelle der Finanzbehörde geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Verwaltungsrat hat diese Unterlagen sowie den Bericht der Vorprüfstelle eingehend beraten und der Aufsicht führenden Behörde die Feststellung des vorgelegten Jahresabschlusses zum 31.12.2010 empfohlen.

Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit.



Andreas Rieckhof
Vorsitzender des Verwaltungsrates

IMPRESSUM

Herausgeber

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Sachsenfeld 3–5
20097 Hamburg

Telefon 040 / 4 28 26-26 62 (Hauptgeschäftszimmer)

Telefax: 040 / 4 28 26-21 70

E-Mail: info@lsbg.hamburg.de

Internet: www.lsb.g.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Helga Lemcke-Knoll

Bildnachweis

Titel, Seite 19, BSU – Aufwind

Seite 2, BWVI

Seite 16, Seite 17. unten KED Ingenieure,

Seite 18 Mitte und unten, BSU V. Dinse

Alle anderen Fotos stammen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LSBG.

Gestaltung

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Auflage

300 Exemplare

gedruckt auf 80% Recyclingpapier

Erscheinungstermin und Stand

September 2011