



Geschäftsbericht 2012



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

INHALT

Vorwort	2
Nach 40 Jahren gibt es nun die Umgehungsstraße Finkenwerder	4
Nachrüstungsprogramm Elbtunnelröhren 1 – 3	8
Der Baumwall bekommt ein neues Gesicht	12
Der Warndienst Binnenhochwasser Hamburg	15
Erfahrungsbericht offenerporiger Asphalt	17
Herausforderungen des LSBG für IBA und IGS 2013	19
Zentrale Vergabestelle: rund 190 Vergaben im Jahr 2012	24
Lagebericht zum Jahresabschluss 2012	26
Bilanz	30
Gewinn- und Verlustrechnung	32
Bericht des Verwaltungsrates	33
Impressum	34

VORWORT



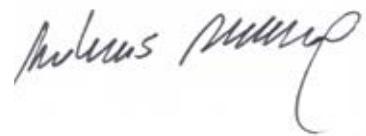
Die Bürger Hamburgs und die in der Stadt ansässigen Unternehmen brauchen leistungsfähige Verkehrsanlagen ebenso wie gut unterhaltene Gewässer und einen sicheren Hochwasserschutz. Alle zu diesem Zweck errichteten baulichen Anlagen unterliegen u. a. durch die enormen Verkehrslasten, aber auch durch Alterungsprozesse einem erheblichen Verschleiß und bedürfen daher einer vorausschauenden Instandhaltung.

Natürlich erzeugen auch Baumaßnahmen zur vorbeugenden Sanierung in gewissem Umfang Verkehrsbehinderungen. Im Gegensatz zu überraschenden Schadensereignissen lassen sich langfristig geplante Sanierungen jedoch so planen, dass diese Behinderungen erträglich bleiben.

Vor dieser Aufgabe steht der LSBG mit seinen vielen notwendigen Bauprojekten auf den wichtigen Hamburger Verkehrswegen. Deswegen werden viele Straßenkreuzungen quasi über Nacht asphaltiert und im großen Umfang Straßen-, Brücken- und sogar Hochwasserschutzmaßnahmen zusammengefasst, um die Sperrzeiten von Straßen optimal zu minimieren. Hierfür müssen Entwurfsingenieure, Ingenieurbüros und ausführende Firmen bis hin zum Asphaltmischwerk in engster Abstimmung agieren. Dies gelingt dem LSBG durch geschickte Projektsteuerung. Die Interessen der

Verkehrsteilnehmer werden in der Vorbereitung der Baumaßnahmen konsequent berücksichtigt, Mehrkosten für eine entsprechend aufwändige Verkehrsführung bzw. zur Erhaltung kurzer Bauzeiten aus den Baukosten getragen.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LSBG nicht nur für ihre gute fachliche Leistung sondern auch für das gute Jahresergebnis ihres Wirtschaftsplanes, mit dem sie einen bemerkenswerten Beitrag zur Konsolidierung des Haushalts insgesamt leisten.



Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Auch im Jahr 2012 hat sich unser LSBG gut entwickelt. Der Umsatz im Wirtschaftsplan steigt zum 5. Mal in Folge – auf fast 115 Mio. Euro. Dasselbe gilt für die betreuten Baumittel, die stolze 190 Mio. Euro erreichten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG haben einen Jahresüberschuss von 3,6 Mio. Euro erwirtschaftet.

Die Wettbewerbsfähigkeit des LSBG ergibt sich nicht nur aus diesen Zahlen, sondern auch aus dem inzwischen regelmäßig durchgeführten Benchmarking mit privat geführten Ingenieurfirmen. Trotz auslaufender Großprojekte wie der Sanierung des Elbtunnels oder des sogenannten „Sprung über die Elbe“ wächst die Nachfrage nach Ingenieurdienstleistungen in Hamburg rasant.

Die größte Herausforderung der nächsten Jahre liegt in der Bereitstellung der Bearbeitungskapazität für die vielen anspruchsvollen Infrastruktur-Vorhaben in Hamburg. Wir werden diese Aufgabe nur in engem Schulterschluss aller öffentlichen und privaten Ingenieur-Dienstleister erreichen. Wir müssen uns gemeinsam um die Förderung des technischen Nachwuchses kümmern und das Erforderliche dafür tun, dass diese Kräfte in Hamburg zum Einsatz kommen.

Administrative Fehlentscheidungen vergangener Jahrzehnte gefährden vieler-

orts das Funktionieren der technischen Infrastruktur. Der Logistikstandort Hamburg lebt von dieser Infrastruktur und muss sie entsprechend gut pflegen und vorausschauend sanieren. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG stehen hierfür mit ihrer Expertise und Ihren Partnern innerhalb und außerhalb der öffentlichen Verwaltung bereit.

Dieser Geschäftsbericht enthält eine Werkschau ausgewählter Projekte, die nur einen kleinen Teil unserer Aufgabenpalette abbilden.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Hauses für ihren großen Einsatz und ihre erfolgreiche Arbeit. Ebenso danke ich unseren Auftraggebern und den vielen auftragnehmenden Firmen für die verlässliche und partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Ihr



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



NACH 40 JAHREN GIBT ES NUN DIE UMGEHUNGSSTRASSE FINKENWERDER

Historie

Erste Forderungen nach einer Entlastung des Ortskerns Finkenwerder gab es bereits Ende der sechziger Jahre, nachdem der Bau der A7 und das Anwachsen der Flugzeugindustrie das Verkehrsaufkommen nochmals kräftig erhöht hatten.

In 1973 beantragte Max Lauschner den Bau einer Straße im Ortsausschuss Finkenwerder. 1983 verunglückte ein kleines Mädchen auf der viel befahrenen Straße tödlich, und Herr Lauschner gründete die Bürgervereinigung Umfahrung Finkenwerder (BUF).

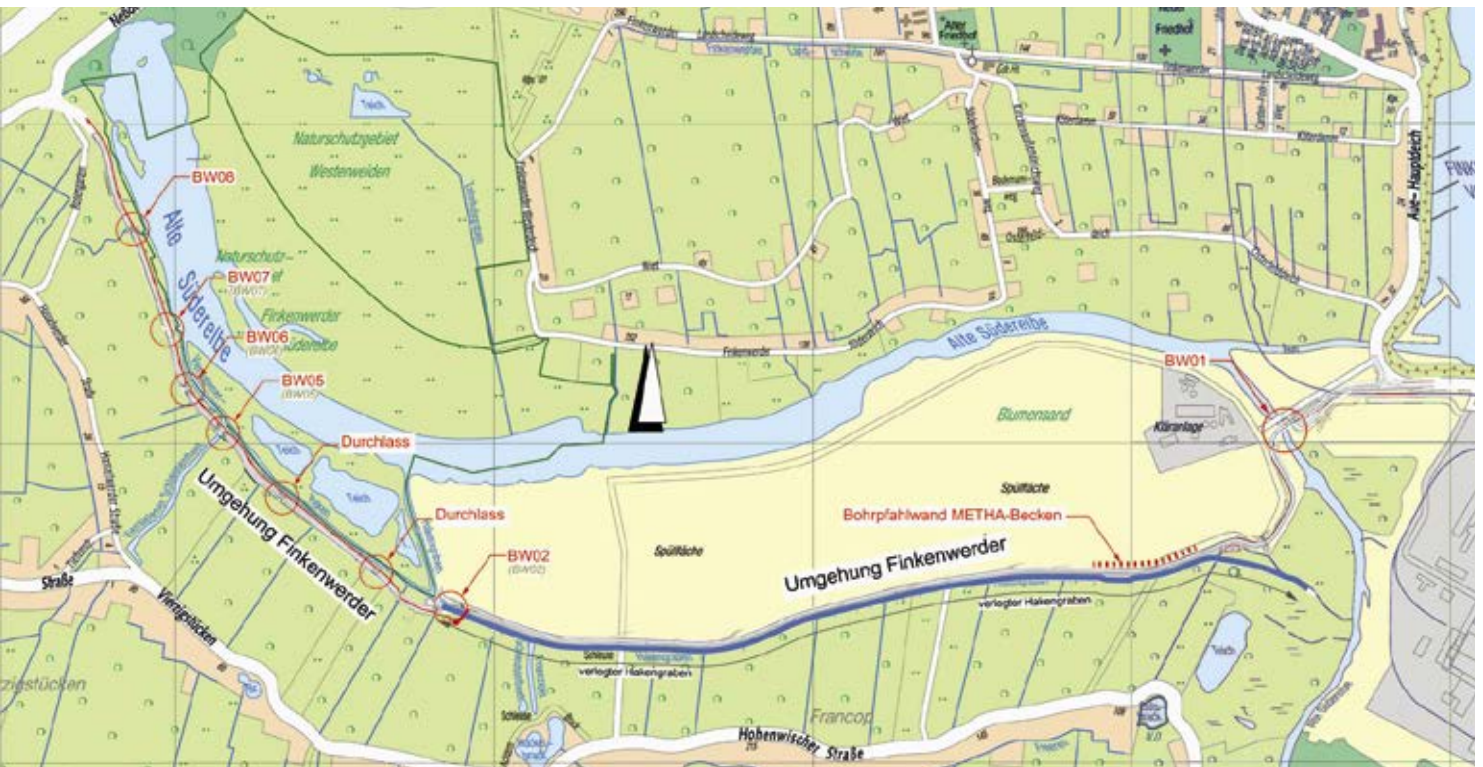
Mit dem Wunsch nach einer Umgehungsstraße begannen fast 30 Jahre andauernde Diskussionen insbesondere zur Lage der Ortsumgehung.

Schon damals gab es zwei mögliche Trassen, die im Laufe der Jahre ihre Namen wechselten, in der Lage jedoch überwiegend gleich blieben:

- die heute realisierte „Südtrasse“ = „Airstrasse“ = „UFI“ und
- die „Nordtrasse“ = „Einigungsstrasse“ = „Bezirkstrasse“

A 26 und / oder Ortsumgehung?

Erlaubt die geplante Bundesautobahn A 26 den Verzicht auf eine gesonderte Umgehungsstraße für Finkenwerder? Ergebnis der Prüfung: Die A 26 hätte nur zu einer geringeren Entlastung in der Ortsdurchfahrt von Finkenwerder geführt. Vor allem für den von und nach Osten orientierten Verkehr des Flugzeugwerkes hätte der Weg über die A 26 und eine dann ggf. erforderliche neue Verbindungsstraße bis zum Neuenfelder Hauptdeich erhebliche Umwegfahrten bedeutet. Damit wäre gegenüber der Situation vor dem Bau der Umgehungsstraße



Umgehung Finkenwerder – Übersichtskarte mit Brückenbauwerken

keine Verbesserung für Finkenwerder entstanden.

2002 hat der Senat deshalb entschieden, beide Trassen zu verwirklichen, und damit begann die Projektneuaufnahme für die heute realisierte Maßnahme.

Grundlage für die Umsetzung war die Schaffung des erforderlichen Planungsrechtes. Dies geschah mit der 67. Änderung des Flächennutzungsplans vom 23. September 2004. Die bisherige Ortsdurchfahrt Finkenwerder dient danach nicht mehr als Hauptverkehrsstraße und wird durch eine neue Hauptverkehrsstraße zur Umgehung des Ortsteils Finkenwerder ersetzt.

Baubeginn, Baustopp, Trassendiskussion

Die Arbeiten für die Umgehung Finkenwerder begannen am 15. Juli 2005 im östlichen Abschnitt der Maßnahme. Es handelte sich um vorgezogene Arbeiten, um die baulichen Grundlagen für die Verlegung des Hakengrabens zu schaffen.

Die Bauaktivitäten wurden aufgrund der Klagen von betroffenen Landwirten sowie von zwei Wasserverbänden im Frühjahr 2006 vor dem Oberverwaltungsgericht eingestellt. Auch hier war wieder die Lage der Trasse umstritten.

In einer gerichtlich erzwungenen erneuten Abwägung wurden die entscheidenden Faktoren erneut gegenüber gestellt:

- Inanspruchnahme von Privatflächen gibt es im Bereich beider Trassen, in größerem Umfang allerdings bei der Südtrasse,
- Inanspruchnahme der Obstbauflächen durch die Südtrasse und
- Beeinträchtigung der vorhandenen Wohnnutzungen und der Stadtteilentwicklung in Finkenwerder durch die Bezirkstrasse.

Mit der Entscheidung für den Bau der Südtrasse wurde zusätzlich sichergestellt, dass

- die Qualität des hochwertigen Landschaftsraumes zwischen dem Finkenwerder Landscheideweg und der Alten Süderelbe bewahrt wird,
- Siedlungsbereiche von zusätzlichen Lärmbelastungen weitgehend freigehalten werden,
- eine gesamtstädtisch notwendige Verkehrsinfrastruktur, die die Verkehre aus und in den Süderelberaum sowie die Airbus-bezogenen Verkehre bündelt, realisiert werden kann, ohne dass der dadurch begünstigte Wohnstandort Finkenwerder an anderer Stelle Nachteile hinnehmen muss und dass

- dem Obstbau als einer der wesentlichen Erwerbsgrundlagen im Alten Land durch die begleitenden Maßnahmen im Süderelberaum eine verlässliche Zukunftsperspektive geboten werden kann, auch wenn die Südtrasse in nicht unerheblichem Umfang landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nimmt.

Grundstücksverhandlungen

Voraussetzung dafür, dass mit dem Bau der Straße begonnen werden konnte, war, dass sich Stadt und 40 Obstbauern über den Verkauf der benötigten Anbauflächen einigen. Gleichzeitig mussten die Bauern ihre Klage zurückziehen und auf weitere gerichtliche Schritte gegen den Bau der Ortsumgehung und die ebenfalls in der Region geplante A 26 verzichten.

Für diese Einigung ist der Treuhandfonds Süderelbe mit 42 Millionen Euro eingerichtet worden, dem die Bürgerschaft 2007 zugestimmt hatte. Mit dem Geld wurden vor allem die Landwirte entschädigt, aber auch wasserwirtschaftliche Maßnahmen bezahlt.

Radwegeverbindung

Im Rahmen der Baumaßnahme „Umgehung Finkenwerder“ wurde südlich der Straße ein Unterhaltungsweg beziehungsweise ein Arbeits- und Schauweg für den Haakengraben angelegt. Er hat eine befestigte Breite von circa 2,50 m und kann vom Radverkehr genutzt werden. Eine vorhandene Wegführung von Norden nach Süden bleibt durch eine Querungsmöglichkeit der Umgehungsstraße bestehen.

Im Umfeld der UFI sind im Rahmen der Baumaßnahme „Finkenwerder Knoten“ gemeinsame Geh- und Radwege an den betroffenen Straßen im Zuständigkeitsbereich der Hamburg Port Authority (HPA) hergestellt worden. Dabei soll das Radwegenetz im Hafengebiet mit einer überarbeiteten Radverkehrswegweisung ausgestattet werden. Dies betrifft auch die Radverkehrsverbindung von Finkenwerder über den Aue Hauptdeich, Finkenwerder Straße, Waltershofer Straße in Richtung Harburg bis Höhe Moorburger Elbdeich.

Technische Daten

Insgesamt wurde das Hamburgische Straßennetz durch die UFI um rd. 5,5 km länger und die Stadt wurde um sechs Brücken mit Spannweiten von 10 m bis zu 100 m reicher.



Umgehung Finkenwerder – Brückenbauwerk 02 über den Haakengraben



Umgehung Finkenwerder – Brückenbauwerk 01 über die Alte Süderelbe

Zu den Bauarbeiten zählten außerdem:
Ein ca. 2.700 m langer Graben, der sogenannte Hakengraben, wurde um 6 m in Richtung Süden verlegt.

Insgesamt ca. 4.500 m des Straßendamms wurden in mehreren Schritten um bis zu 5 m mit Sand aufgeschüttet, so dass ein Belastungsdamm entstand. Das Gewicht von 200.000 m³ Sand (entspricht 20.000 LKW-Ladungen) presste den Boden zusammen, das herausgepresste Wasser wurde durch zahllose 10 m tiefe senkrechte Drainagen aufgenommen – der Sand zum größten Teil wieder abgetragen.

350 Betonpfähle wurden bis zu 13 m tief in den Boden gesenkt. Grund dafür war, den Marschboden (bis 1962 den Tiden ausgesetzt) entlang der Strecke in der Tiefe trocken zu bekommen, um ein späteres Absinken der Fahrbahnfläche auszuschließen.

Die UFI quert mit ihren Brücken und Durchlässen 18 wasserführende Gräben. Diese gestatten den Tieren freien Durchgang von Nord nach Süd und gewährleisten die Be- und Entwässerung der Obstanbaugebiete.

Zur Abtrennung der UFI im westlichen Abschnitt vom Naturschutzgebiet Westerheide / Süderelbe wurde

eine 2,5 km lange und 2 m hohe Sichtschutzwand mit Holzelementen montiert.

Der LSBG hat den Vorentwurf für die Arbeiten erstellt. Die weitere Planung und die Umsetzung wurden der Realisierungsgesellschaft Finkenwerder per Geschäftsbesorgungsvertrag übertragen.

Am 12. Dezember 2012 wurde die Umgehung Finkenwerder von Hamburgs Erstem Bürgermeister Olaf Scholz dem Verkehr übergeben. Die neue Straße trägt den Namen „An der alten Süderelbe“.



Umgehung Finkenwerder – Luftbildaufnahme

NACHRÜSTUNGSPROGRAMM ELBTUNNELRÖHREN 1 – 3

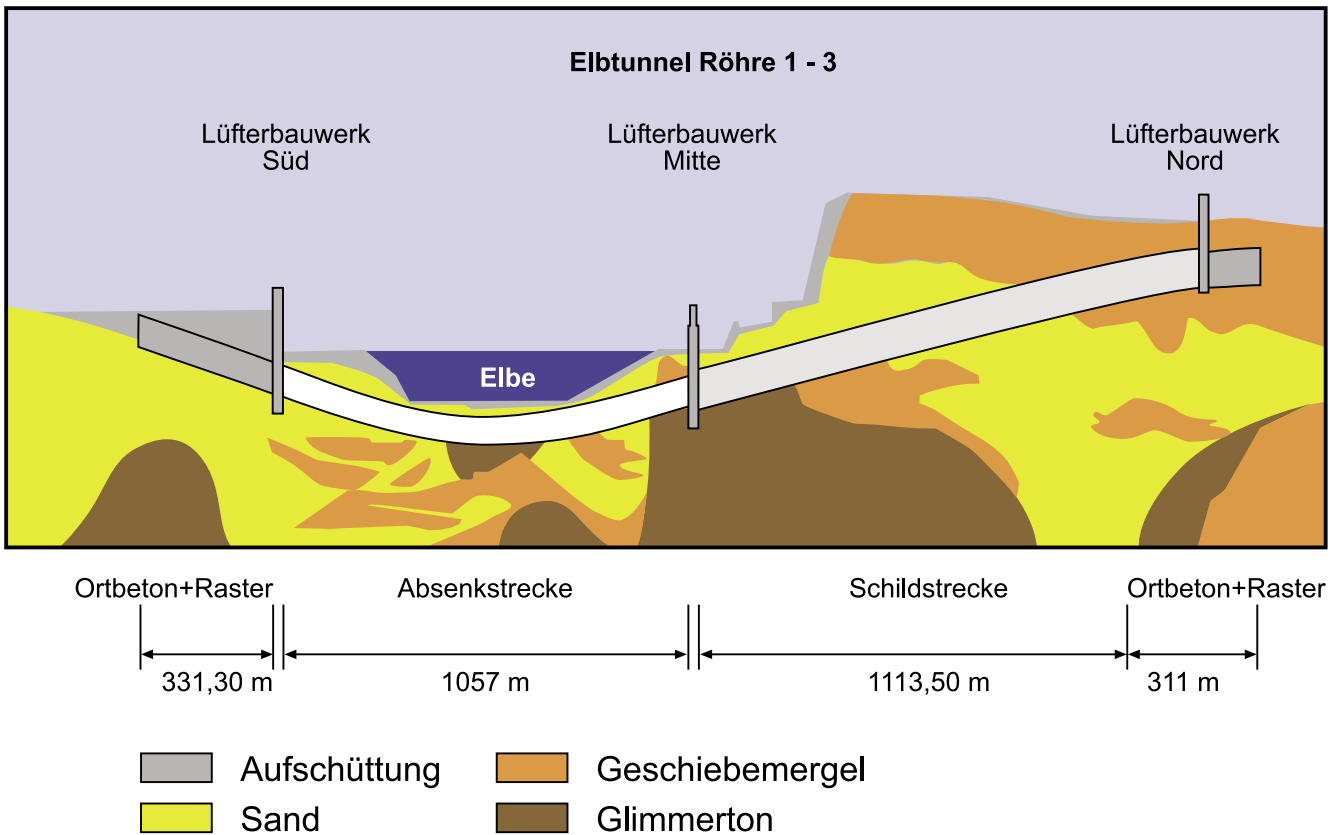
Mit Beschluss des Bundes zum sicherheitstechnischen Nachrüstprogramm für Straßentunnel in 2002 war die Entscheidung gefallen, und die ersten drei Röhren des 1975 gebauten Elbtunnels mussten den neuen Anforderungen angepasst werden. Der Elbtunnel liegt im Zuge der wichtigsten innereuropäischen Verbindung zwischen Skandinavien und Südeuropa und ist damit Teil des Trans-Europäischen Straßennetzes (TERN= Trans-European-Road-Net). Außerdem hat diese Elbquerung mit täglich 130.000 Fahrzeugen auch für die Hamburger

Wirtschaft und den innerstädtischen Verkehr eine große Bedeutung. Im Landesbetrieb wurde für diese äußerst anspruchsvollen Aufgaben ein Projektteam aus fachkundigen und langjährig erfahrenen Kollegen/-innen sowie Ingenieuren in der Bau- und Betriebstechnik gebildet.

Als TERN-Tunnel ist der Elbtunnel gemäß den Vorgaben der EU-Tunnelrichtlinie (RABT 2006) bis Ende 2014 auf den EU-Standard nachzurüsten. Die Schwerpunkte des geforderten Standards sind:

- Punktuelle Rand-Absaugung mit einzeln steuerbaren Klappen im Abstand von 50 bis 100 m
- Abstand der 1. Absaugöffnung zum Portal ca. 200 m
- Mindestabsaugmenge 300 m³/s bei einem Brand

Dies ist mit der Ende 2012 fertiggestellten Nachrüstungsmaßnahme und der Verkehrsfreigabe des 4-Röhren-Betriebs am 31. Januar 2013 bereits jetzt erreicht.



Elbtunnel – Längsschnitt Geologie

Zur Vorbereitung der Nachrüstungsmaßnahme fanden in den Jahren 2003 bis 2007 umfangreiche Asbestsanierungen statt.



Elbtunnel – Asbestsanierung

Die Schwerpunkte des umgesetzten Nachrüstprogramms sind:

- Verbesserung der Tunnellüftung
- Verbesserung der Notausgänge
- Verbesserung der Entwässerung
- Brandschutz für die Stahlbetonkonstruktion
- Modernisierung der betriebstechnischen Einrichtungen

Verbesserung der Tunnellüftung

Im Brandfall werden die in der Nähe des Brandherdes befindlichen 4 Rauchabzugsklappengruppen (jeweils 3 Klappen) auf einer Tunnellänge von rund 200 m vollständig geöffnet (punktuelle Rauchabsaugung). Die bauliche Umsetzung dieser Maßnahme stellte höchste ingenieurtechnische Ansprüche an den Entwurf und die Baudurchführung.

Alle 50 bis 60 m wurden die statisch tragenden Tunnelwände zwischen Fahrrohre und Luftkanal auf jeweils 13 m Länge vollständig zurückgebaut. In einem ersten Teilabbruch wurden schmale Wandschlitze hergestellt, in die Stahlstützen zur Abfangung eingestellt wurden. Nach einer ersten Teilvorspannung dieser Stützen, dem Kappen der noch verbliebenen Betonbewehrung und der Vollvorspannung wurden die restlichen Betonbereiche mit einem Höchstmaß an Präzision erschütterungsfrei ausgebaut (Schneiden der Wände). Dieses abschnittsweise Öffnen der Wände stellte einen erheblichen Eingriff in das unter voller Last stehende statische System der Senkkästen im Bereich der Absenkstrecke dar.



Elbtunnel –Tunnellüftung, Vorbereitung Stützen

Die Arbeiten fanden unter laufendem Betrieb in den anderen Tunnelröhren und unter ständigem Tideeinfluss tief unter der Elbe statt. Hierzu waren höchste Anforderungen an eine kontinuierliche Überwachung der hydrau-

lisch aufgetragenen Vorspannung sowie die Überwachung der Kräfte und der Verformungen des Tunnelbauwerkes gestellt.



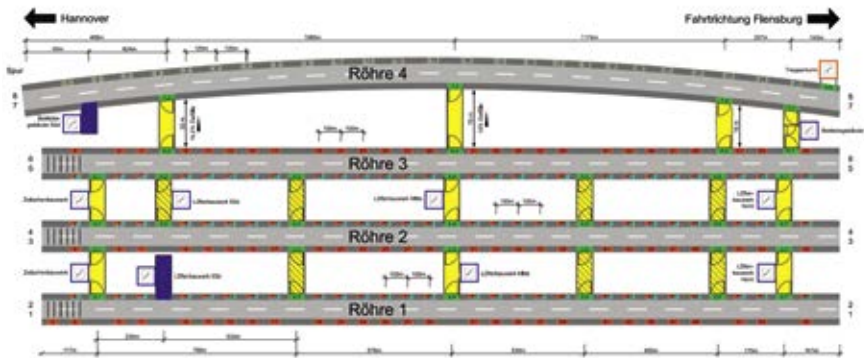
Elbtunnel –Tunnellüftung, Klappeneinbau

Mittels umfangreicher Messungen war sicherzustellen, dass zu jedem Zeitpunkt nur so hohe Vorspannkräfte ins Bauwerk eingeleitet wurden, dass es weder zum Zusammendrücken noch zum Aufweiten der Tunnelröhre kam.

In guter Zusammenarbeit zwischen der ARGE Nachrüstprogramm Elbtunnel Röhre 1–3 und dem Landesbetrieb konnten die hohen betontechnologischen Anforderungen gemeinsam erfüllt werden.

Verbesserung der Notausgänge

Durch den Einbau von zwei neuen Notausgängen und die Ertüchtigung von zwei bestehenden Notausgängen in der Absenkstrecke zwischen den jeweiligen Nachbarröhren konnten die Anforderungen der RABT erfüllt werden. An den Bauablauf



Elbtunnel – Übersicht Fluchtwege

waren höchste Ansprüche gestellt, da die benachbarte Röhre in Betrieb war. Der Abstand der Fluchtwegtunnel reduziert sich auf unter 310 m.

In den Schildvortriebsstrecken konnten aus baulichen Gründen keine zusätzlichen Notausgänge geschaffen werden, so dass hier der Fluchtwegabstand bis zu 570 m beträgt und andere, nachfolgend genannte Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen waren.

Verbesserung der Entwässerung

Die bisherige Fahrbahntwässerung in den Röhren 1 bis 3 bestand aus Einzelabläufen, die im Abstand von 7 bis 52 m jeweils am tieferliegenden Fahrbahnrand angeordnet waren.

Um die neuen Vorgaben einer Mindestabflussmenge von 100 l/sec zu

erreichen und aufgrund der besonderen geometrischen Anforderungen, wurden Schlitzrinnen als Sonderprofil entwickelt und im Bereich des Notgehweges eingebaut.



Elbtunnel – Entwässerungsrinne

Brandschutz für die Stahlbetonkonstruktion

Die Tunneldecken der Fahrräume wurden bereits 2000 und 2001 mit Brandschutzplatten nachgerüstet.

Um die Mindestanforderungen an den Brandschutz von tragenden Tunnelwänden zu erfüllen, sind die Wände in der Absenkstrecke des Fahrraums und in den Abluftkanälen aller Röhren mit einer Brandschutzbekleidung versehen worden, da die Stahlbetonrahmenkonstruktion keine Tragreserven für den Brandfall bietet.

Durch die punktuelle Rauchabsaugung war es auch erforderlich, die Abluftkanäle der Schildvortriebsstrecken mit Brandschutzplatten zu erüchtigen.

Insgesamt wurden über 135.000 m² ein- und zweilagige Brandschutzplattensysteme eingebaut.

Modernisierung der betriebstechnischen Einrichtungen

Für die Umsetzung der neuen Brandschutzanforderungen wird auch eine neue Betriebstechnik benötigt. Folgende Maschinenelemente wurden ausgetauscht bzw. neu eingebaut:

- 20 Zu- und Abluftlüfter mit zugehörigen Frequenzumformern und Transformatoren
- Speicherprogrammierbare Steuerung (SPS) zur Steuerung der Betriebszustände
- 360 steuerbare Klappen in Lüfterbauwerken und Abluftkanälen, um die Absaugleistung aller Ventilatoren um den Brandort herum bündeln zu können.

Für die Einrichtungen der Störfalldetektion wurden 90 km Kabel installiert.

Weiterhin wurde die betriebstechnische Einrichtung modernisiert. Dies sind im Wesentlichen Brandnotbeleuchtung und Fluchtwegkennzeichnung an den Tunnelwänden sowie zusätzliche aktive LED-Markierungsleuchten an den Fahrbahnrändern. Die Notruf- und Technischen im



Elbtunnel – Fluchttür



Elbtunnel – eingebaute Notfalleinrichtungen

Tunnel wurden umgerüstet. Es wurden Kameras mit Schwenk- bzw. Neigetechnik eingebaut.

Die Verständlichkeit der Ansagen über Lautsprecher konnte durch den Einbau eines neuen Lautsprechersystems in SLASS-Technik (synchronisierte Längsbeschallung) entscheidend verbessert werden.

Zusammenfassung

Seit 2003 hat die Bundesrepublik Deutschland über die Auftragsverwaltung Hamburg, vertreten durch den LSBG, mehr als 200 Mio. Euro in die Sicherheit des Elbtunnels investiert.

Die Bau- und betriebstechnischen Maßnahmen konnten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs in den jeweils verbleibenden drei Röhren in diesem äußerst anspruchsvollen Bauwerk gemeinsam mit den Fachbüros und ausführenden Firmen erfolgreich umgesetzt werden.

Mit dem Abschluss des Projektes wurde die Sicherheit des Elbtunnels in den über 30 Jahre alten Röhren 1 bis 3 auf den neuesten technischen Standard gebracht. Somit besteht für die vielen Verkehrsteilnehmer der größtmögliche Schutz im Fall eines Unfalls oder Brandes.

DER BAUMWALL BEKOMMT EIN NEUES GESICHT



Planung Niederhafen, Luftbildmontage aus Ost

Der Baumwall befindet sich seit jeher im Spannungsfeld zwischen Hafen und Stadt. Über die Jahre hinweg haben sich sowohl seine Bedeutung als auch seine Funktion geändert, geblieben ist jedoch der Stellenwert als Schaufenster der Stadt und als verbindendes Element zwischen Speicherstadt und der Alt- und Neustadt.

Mit der HafenCity entsteht im Hamburger Hafen ein neuer, in seiner Art einmaliger Stadtteil, der mit der Elbphilharmonie ein weltweit bekanntes Bauwerk erhält. Die HafenCity und die Elbphilharmonie werden über den Baumwall erreicht. Der Baumwall mit seiner U-Bahn-Station sowie die beiden Niederbaumbrücken dienen dabei als wichtiger Verkehrsknotenpunkt.

Der LSBG erhöht zwischen Baumwall und Hafentor die Hochwasserschutz-

anlagen und gestaltet sie um. Zusätzlich sind die Otto-Sill-Brücke und die Binnenhafenbrücke den neuen Bemessungswasserständen für den Hochwasserschutz angepasst worden, die westliche Niederbaumbrücke ist umgebaut und die Straßen- und Fußgängerführung unterhalb der U-Bahn-Haltestelle Baumwall dem Verkehr in die HafenCity angepasst worden. Die Entwicklung der HafenCity und das damit verbundene Verkehrsaufkommen machten eine Anpassung der Straßen im Bereich Baumwall / Niederbaumbrücken erforderlich.

An diesem Verkehrsknoten waren die drei Geschäftsbereiche Straßen, Konstruktive Ingenieurbauwerke sowie Gewässer und Hochwasserschutz gemeinsam beteiligt. Die besondere Herausforderung bestand in der Koordination aller einzelnen Baumaßnahmen, um gegenseitige Behinderungen

zu vermeiden und den Verkehrsstrom entlang der Straßen Vorsetzen und Baumwall jederzeit zu gewährleisten.

In 2011 und 2012 wurde der Baumwall in einem ersten Abschnitt in sehr kurzer Bauzeit umgebaut. Der Bau der Hochwasserschutz-, Straßen- und Brückenprojekte erfolgte in enger terminlicher Verzahnung mit der Instandsetzung der Brooksbrücke, dem Bau des Hochwasserschutztores Brooksbrücke, Projekten in der HafenCity, den Instandsetzungsarbeiten der Hamburger Hochbahn an der Haltestelle Baumwall und der U-Bahn-Brücke.

Sämtliche Umbaumaßnahmen erfolgten in zwei Abschnitten, so dass für Anlieger eine durchgängige Zufahrt sichergestellt war. Die Verlegung der Linksabbiegefahrstreifen in Richtung HafenCity in den Einmün-

dungsbereich der Straße Stubbenhuk sowie in Richtung Westen auf Höhe der Niederbaumbrücken schaffte neue, großzügige Freiflächen für Radfahrer und Fußgänger unterhalb des U-Bahn-Viadukts. Zusätzliche Buslinien mit barrierefreien Haltestellen an der U-Bahn-Station Baumwall ergänzen die ÖPNV-Anbindungen in die HafenCity. In Richtung Westen bis zur Roosenbrücke sowie in Richtung Osten bis zur Rampe der Hochwasserschutzanlage wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt. Durch Neuordnung und Optimierung der Lichtsignalanlagen verringert sich die Wartezeit der Fußgänger.

Die U-Bahn-Station Baumwall ist der zentrale Ausgangspunkt für die fußläufige Anbindung der westlichen HafenCity, der Speicherstadt und der Elbphilharmonie. Fußgänger mit einem dieser Ziele werden zukünftig über den Gehweg der westlichen Niederbaumbrücke geführt. Dazu wurde der Gehweg verbreitert und zum Baumwall trompetenartig aufgeweitet.

Unter dem U-Bahn-Viadukt entstand ein barrierefreier Platz mit integrierten Stationszugängen. Durch besondere Beleuchtungselemente und Pflasterbeläge erhält dieser Platz sowie der Weg in Richtung HafenCity eine einheitliche, hochwertige Gestaltung.

Die Binnenhafenbrücke und die Otto-Sill-Brücke sind dem Elbhochwasser ausgesetzt und stehen bei Eintritt des Bemessungswasserstandes teilweise unter Auftrieb. Die Brücken wurden 1965 bis 1967 bereits mit einer Auftriebssicherung gebaut.

Als Anpassung an die neuen Bemessungshöhen wurde das nördliche Gelände abgebaut und nach einem Entwurf des Londoner Architekturbüros Zaha Hadid Architects bis zu einer Schutzhöhe von NN + 7,6 m geschlossen. Weitere Schutzmaßnahmen bestehen aus einem zusätzlichen Stahlaufsatz auf dem südlichen Hauptträger, dem Einbau von zusätzlichen Absperrschiebern in die Brückenentwässerung sowie der Erneuerung und Verbesserung der wasserundurchlässigen Abdichtung zwischen Brückenüberbau und Widerlagern. Im Zuge der Instand-

setzungsarbeiten erhält die Brücke einen neuen Fahrbahnbelag und neuen Korrosionsschutz.

Auf den Hochwasserschutzanlagen Johannissbollwerk, Vorsetzen und Baumwall verläuft eine der bekanntesten Hafenspazierwege Hamburgs. Die Neugestaltung der Hochwasserschutzanlagen von den St. Pauli-Landungsbrücken bis zu der Schaartorschleuse beruht auf einem Konzept einer skulpturalen Landschaft von Zaha Hadid Architects. Der im Rahmen der Architekturolympiade 2006 prämierte Entwurf verbindet die Wege- und Sichtbezüge zwischen Stadt und Wasser, schafft eine gestalterische Einheit und lädt mit seinen Treppen und Terrassen zum Verweilen ein. Die horizontalen und vertikalen Flächen des Schutzbauwerks werden in dunklem Stein verkleidet, die Treppenstufen als helle Ausschnitte



Baumwall



Baustelle am Baumwall

aus Betonfertigteilen hergestellt. Der Entwurf verknüpft technische und städtebauliche Anforderungen mit dem Ziel, eine attraktive Promenade und stadtbildprägende Anlage zu schaffen. Die Gestaltung beruht auf dem Konzept, dass auch zukünftig auf der Anlage eine Promenade verläuft, die den gewünschten freien Blick in den Hafen ermöglicht, das Hochwasserschutzbauwerk insgesamt

besser mit dem städtischen Umfeld verbindet und den Zugang zur Elbe „öffnet“. Dazu sind wechselseitig auf Land- und Wasserseite Treppen mit prägender Form vorgesehen, die für die Promenade einen flussähnlichen Verlauf bewirken.

Die Bauarbeiten werden in dem ersten Abschnitt am Baumwall bis zum Frühjahr 2014 abgeschlossen sein.

In westlicher Richtung haben die Arbeiten an dem zweiten Abschnitt im Mai 2012 begonnen. In 2015 wird der dritte Abschnitt vom Rundbunker bis zum Hafentor begonnen. Zusätzlich werden die Hochwasserschutzanlagen im östlich angrenzenden Bereich der Schaartorschleuse ab 2014 erhöht und umgestaltet.

DER WARNDIENST BINNENHOCHWASSER HAMBURG

In den vergangenen Jahren ist es in der Freien und Hansestadt Hamburg immer wieder zu Hochwasserereignissen in der Folge von Starkregen und Dauerregen gekommen. Beispiele sind das Hochwasser im Februar 2011 (dokumentiert in Heft 6/2011 der Schriftenreihe des LSBG) und das Starkregenereignis im Bereich der Hamburger Innenstadt im Juni. Dabei entstanden erhebliche Sachschäden. Menschen sind bei solchen Ereignissen bisher nicht zu Schaden gekommen. Potentiell sind jedoch etwa 11.000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt durch Hochwasser an den Binnengewässern betroffen.

matisches System weiterentwickelt, das Informationen zu Hochwasserlagen und Hochwasserwarnungen im Internet bereitstellt. Am 15. Januar 2013 wurde der Internetauftritt des Warndienstes Binnenhochwasser Hamburg online geschaltet und ist unter www.wabiha.de erreichbar.

Damit wurde die bereits bestehende verwaltungsinterne Information und Warnung über Hochwasserlagen an den Binnengewässern in Hamburg auch für die Öffentlichkeit verfügbar. Diese Aufgabe ist in § 52 Abs. 4 des Hamburgischen Wassergesetzes festgelegt. Hiernach sind, „Soweit er-



Warndienst Binnenhochwasserschutz – Internetseite

Der Warndienst ist in enger Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), die die Warnpegel betreibt, und dem Deutschen Wetterdienst (DWD), der die Niederschlagsdaten und -vorhersagen liefert, entstanden. Der Warndienst ist in das Länderübergreifende Hochwasserportal, einer gemeinsamen Initiative der deutschen Bundesländer, integriert. Das Länderübergreifende Hochwasserportal ist im Internet unter www.hochwasserzentralen.de erreichbar.

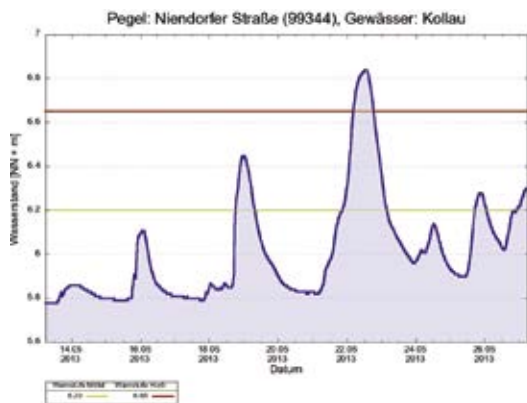
Auf der Internetseite des Warndienstes werden auf einer Karte die aktuellen Wasserstände und die Gesamtwarnstufe an 38 Pegeln, die über das Stadtgebiet verteilt sind, angezeigt. Darüber hinaus werden vom DWD mehrmals täglich Prognosen über zu erwartende Niederschläge und daraus möglicherweise entstehendem



Überschwemmung Ammersbek Mühlenteich

Als Konsequenz aus den Hochwasserereignissen hat der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) den Warndienst Binnenhochwasser Hamburg aufgebaut und im Jahr 2012 als auto-

forderlich, ... Warn- und Meldedienste einzurichten, um die Öffentlichkeit sowie mit der Abwehr von Hochwassergefahren betraute öffentliche und private Stellen in den betroffenen Gebieten rechtzeitig vor zu erwartenden Hochwassergefahren zu warnen.“



Pegelgrafik Niendorfer Str. (Kollau)

Hochwasser zur Verfügung gestellt. Die Wasserstände an den Beobachtungspegeln und die Niederschlagsprognosen werden von Servern der BSU und des DWD abgerufen. Der Warndienst überprüft in einem Zeitintervall von 5 Minuten, ob neue Daten vorliegen und ruft diese ab.

Die Wasserstände werden im Normalfall einmal täglich, im Hochwasserfall in kurzen Zeitintervallen aktualisiert. Die Wasserstände werden in Warnstufen eingeteilt. Kommt es zu ersten Ausuferungen an den Gewässern, so wird die mittlere Warnstufe ausgegeben, bei größeren Überschwemmungen die hohe Warnstufe. Die Abbildung links zeigt die Ganglinie der Kollau in Niendorf im Verlauf des Hochwassers im Mai 2013, bei dem es hier zu Überschwemmungen und Feuerwehreinsätzen kam.

Die Kollau zeigt ein für die urban geprägten Gewässer Hamburgs typisches Abflussverhalten mit schnell steigender Hochwasserwelle, die oft nur kurz andauert. Eine Reaktionszeit auf Niederschläge von nur einer halben Stunde ist nicht ungewöhnlich und macht eine rechtzeitige Warnung allein auf der Grundlage der Wasserstandsentwicklung kaum möglich. Aus diesem Grund ist im Warndienst Binnenhochwasser die Vorhersage des Niederschlages als eine wichtige hydrologische Komponente in die Warnung integriert.

Die Einstufung der vorhergesagten Niederschläge orientiert sich an den Kriterien des DWD für Wetterwarnungen. Die Niederschlagsprognosen werden aus dem COSMO-DE-Modell des DWD bereitgestellt. Dabei wird die Metropolregion Hamburg durch

ein Raster mit einer Zellgröße von 2,8 x 2,8 km und einer Ausdehnung von knapp 10.000 km² überdeckt. Für die 1200 Zellen des Rasters liefert das Modell dreistündlich Niederschlagsvorhersagen für die kommenden 21 Stunden. Diese Prognosen werden durch den Warndienst hinsichtlich möglicher bedeutender Niederschläge überprüft.

Gemeinsam mit den Wasserständen gehen die Niederschlagsprognosen in eine Bewertungsmatrix ein. Aus der Kombination der beiden Zustandsstufen wird eine Gesamtwarnstufe gebildet und ggf. eine Warnung abgeleitet.

Der Warndienst hat sich bei den beiden Hochwasserereignissen im Januar und Mai 2013 bewährt. Insbesondere im Vorfeld des Hochwasserereignisses im Mai 2013 konnten so frühzeitig Vorsorgemaßnahmen ergriffen und größere Schäden vermieden werden.

Die Internetseite verzeichnet stetig steigende Zugriffszahlen, zuletzt wurden bis zu 2800 Zugriffe am Tag verzeichnet. Im Laufe des Jahres 2013 sollen auf der Seite auch die Wasserstände der Elbe und Messdaten von Niederschlagsstationen dargestellt werden. Weiterhin haben wir vor, die Benutzerfreundlichkeit der Seite zu verbessern. Dies wird von der Finanzbehörde durch Bereitstellung von Mitteln im Rahmen des E-Government unterstützt.

		Warnstufe – Wettervorhersage				
		Keine Daten	Keine Warnung	Wetterwarnung	Unwetterwarnung	Extremes Unwetter
Warnstufe – Pegelstand	Keine Daten	-1	-1	-1	1	2
	Normal	-1	0	1	1	2
	Erste Ausuferungen	1	1	1	2	2
	Überschwemmungen	2	2	2	2	2

Bewertungsmatrix für Warnstufen

ERFAHRUNGSBERICHT OFFENPORIGER ASPHALT

Planung und Einbau

Der offenporige Asphalt (OPA) ist mittlerweile in Deutschland eine Standardbauweise. Seine besonderen bautechnischen Eigenschaften erfordern allerdings sorgfältige Planung. Die ausführenden Baufirmen sollten mit dem Einbau von OPA erfahren sein.

Bei Berücksichtigung der Randbedingungen und örtlichen Gegebenheiten sowie fachgerechtem Einbau werden mit dem OPA Lärminderungen erreicht, die mit Lärmschutzwänden bzw. -wällen – wenn überhaupt – nur mit sehr hohem Aufwand gelingen.

Nutzung

OPA erreicht seine lärmindernden Eigenschaften durch ein über dem Üblichen liegendes Hohlraumvolumen. Liegen die Grenzwerte für den Hohlraumgehalt bei Asphaltbinderdeckschichten bei < 6,5 Vol.-%, so darf dieser bei OPA bis zu 22% betragen. Diese lärmschluckenden Poren haben allerdings auch Auswirkungen auf seine Gebrauchseigenschaften. Plötzlich einsetzende Niederschläge auf gefrorenem Boden (Eisregen) sind im Winterdienst schwer beherrschbar, da vorsorgliches Abstreuen wirkungslos bleibt. Das aufgetragene Salz „verschwindet“ in den Poren.

Von Betriebsstrecken mit OPA ist bekannt, dass diese Deckschicht



Offenporiger Asphalt

gegenüber mechanischen Einflüssen empfindlicher ist als geschlossene Asphaltdeckschichten, etwa wenn Lkws nach Reifenplatzern auf ihren Felgen weiter fahren.

Einflüsse von Hitze und Öl wirken sich ebenfalls zerstörerisch auf den OPA aus.

Bei einem Motorbrand auf der Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein entsprechender kleinflächiger Schaden entstanden, der die Gebrauchsfähigkeit des OPA insgesamt aber nicht einschränkt.

Neben der Lärmreduzierung erhöht OPA auch die Verkehrssicherheit der Straße, da sich keine Sprühfahnen bilden und kein Aquaplaning auftritt.

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist wegen ihrer Dammlage und der offenen Entwässerung über die Bankette für den Einbau von OPA geeignet. Für die Zeit der Internationalen Gartenschau 2013 (igs 2013) war OPA deshalb die gewählte Maßnahme, um die Wilhelmsburger Reichsstraße, die mitten durch das Ausstellungsgelände führt, „ruhig zu stellen“.

Zunächst war vorgesehen, den OPA im Hocheinbau auf die vorhandene Gussasphalt-Deckschicht aufzubringen. Dies wurde von der Verkehrsdirektion jedoch wegen des dann überbauten Anprallbordes an der Betongleitwand, die die beiden Fahrtrichtungen voneinander trennt, abgelehnt. Für das zusätzliche Abfräsen musste der Zeitplan der Maßnahme

auf insgesamt zwei Wochen verlängert werden, obwohl bereits Nachtarbeit vorgesehen war, um die Bauzeit möglichst kurz zu halten. Für den Einbau wurde jeweils eine Richtungsfahrbahn gesperrt. Über die restlichen freien Fahrbahnen wurde der Verkehr mit der Fahrtrichtung Nord geführt, für den wegen zeitgleich laufender Arbeiten an der Anschlussstelle Harburg der A 1 keine Alternativ-Route angeboten werden konnte. Auf die Sperrung wurde frühzeitig durch eine Beschilderung hingewiesen. Zusätzlich wurden an alle Wilhelmsburger Haushalte Informationsflyer verteilt. Trotzdem waren die Verkehrsbehinderungen gerade in den ersten Tagen erheblich und erstreckten sich bis in die Innenstadt Hamburgs.

Mit einer Schichtdicke von 6 cm liegt der in der Wilhelmsburger Reichsstraße eingebaute OPA über den Regelwerten von 4 cm. Dies wurde zur Erhöhung der lärmindernden Wirkung vor dem Hintergrund der nur noch kurzen Nutzungsdauer der Wilhelmsburger Reichsstraße festgelegt. Nach einer dreivierteljährigen Liegezeit lassen sich allerdings noch keine Rückschlüsse auf die Standfestigkeit dieser Bauweise ziehen.

Bei den Kontrollprüfungen zu Ebenheit und Rauigkeit wurden keine von den Regelwerken abweichenden Werte festgestellt. Sämtliche Kon-



Einbau des offenporigen Asphalts

trollgrößen befinden sich innerhalb der definierten Toleranzen.

Die tatsächliche Lärminderung auf der Wilhelmsburger Reichsstraße liegt weit über den prognostizierten Werten, für die ihrerseits auch schon die höheren Anfangswerte angesetzt wurden. Über die gemessene Schallminderung des Mittelungspegels von knapp 7 dB(A) hinaus wirkt sich auch die Reduzierung der hohen Frequenzen positiv auf das Hörempfinden aus.

Mit der über den Erwartungen liegenden messtechnisch nachgewiesenen Schallminderung konnte auch auf das aus Lärmschutzgründen für erforderlich gehaltene Lkw-Fahrverbot während der Ausstellungszeit der igs 2013 verzichtet werden.

HERAUSFORDERUNGEN DES LSBG FÜR IBA UND IGS 2013

In 2013 finden in Wilhelmsburg zwei viel beachtete Ausstellungen statt. Mit der IBA, der internationalen Bauausstellung, zeigt Hamburg einem internationalen Publikum Ideen und mögliche Lösungen für eine Metro-pole des 21. Jahrhunderts. Bei der IGS 2013, der internationalen Gartenschau, werden moderne Gärten und Landschaftsgestaltung von heute in Szene gesetzt. Beide Veranstaltungen sind in die Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungsprojektes ‚Hamburgs Sprung über die Elbe‘ eingebunden, mit dem eine nachhaltig verbesserte Lebens- und Wohnqualität in den Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg und der Harburger Schlossinsel erreicht werden soll.

Zahlen und Fakten

Der LSBG hat für das Gelingen umfangreiche Arbeiten übernommen. Bis zum Frühjahr 2013 setzt er ein Bauvolumen von rd. 75 Mio. Euro um. Es werden viele neue kleine und zwei große Gewässer erstellt und teilweise für den Barkassenverkehr ausgebaut, mehr als 30 Brücken errichtet und grundinstandgesetzt, Erschließungsstraßen für neues Wohnen und Gewerbe hergestellt, Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt und große Parkanlagen neu gestaltet.

Den Umfang der verschiedenen Projekte sehen Sie in der nebenstehenden Tabelle.

Projekte und Maßnahmen für IBA und IGS	
Barkassenanbindung Rathauswettern	Gewässerausbau auf rd. 1.500 m
	Abriss und Neubau von 3 Brücken, davon 1 Straßenbrücke
	Wegebau und Grünflächen neu anlegen
Kanu-anbindung - Wasserbecken	Gewässererneubau auf rd. 2.100 m
	Neubau von 5 Brücken, davon 2 Straßenbrücken und ein Durchlass
	Wasserbecken, davon 2/3 für Wohnungsbau - WaterHouses -
Umbau Neuenfelder Straße / Am Inseipark / Gertrud-von-Thaden-Platz	Straßenumbau auf rd. 450 m, mit Änderungen der Gradienten und Querschnitt
	Neubau „Am Inseipark“ rd. 500 m
	Neubau Gertrud-von-Thaden-Platz mit Baugrundverbesserung und bewehrter Erde
	Erschließung Wohnhof und Kurt-Emmerich-Platz (rd. 200 WE)
Neubau S-Bahnbrücke und Empfangsgebäude	Abriss und Neubau der Fußgängerbrücke zur S-Bahn Wilhelmsburg
	Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes (Baudurchführung durch DB S&S) Erneuerung Anschluss Berta-Kröger-Platz (Baudurchführung Bezirk Mitte)
Baufeldfreimachung BSU-Gebäude	Beseitigung eines Biotops und dessen Ausgleich an anderer Stelle
	Bau einer Baustraße
Lärmschutz IGS/ IBA	Bau einer Lärmschutzwand ca. 1.400 m, teilweise als Stützwand
	Bau einer Baustraße
	Ausgleichsmaßnahmen
Brücken und Gewässer auf IGS-Gelände	Neubau bzw. Umbau von 22 Brücken und 12 Stegen
	Neubau bzw. Instandsetzung von ca. 2.500 m Gewässer und Anlegestellen
	Ausgleichsmaßnahmen
Kampfmittelräumung IGS- und IBA-Projekte	Kampfmittelsondierung
	Freilegung bei Verdacht
Reihertieganbindung	Verlegung der Straße Schluisgrove auf ca. 200 m
	Neubau einer Brücke über den Veringkanal
	Wegebau ca. 1.200 m
	Umbau von 4 Bahnübergangssteuerungsanlagen (BÜSTRAS) Herrichtung eines Busparkplatzes mit ca. 90 Stellplätzen
Temporärer Lärmschutz an der B4/75	Herstellung von OPA auf rd. 1.300 m
	Stellen von Lärmschutz/Sichtschutz beidseitig der B4/75 auf rd. 1.300 m
Baumanagement	Zeitmanagementpläne für sämtliche IGS-Baumaßnahmen
	Unterstützung und Koordinierung von Genehmigungsverfahren der IGS 2013
	Bauherren-Leistungen für IGS-Brücken und Gewässer
	Vergabe-Unterstützung für die IGS 2013
Spreehafenanbindung	Bau von 3 Landschafts-Deichtreppen
	Anbindung des Veringparks an den Spreehafen
	Bau des Anlegers Ernst-August-Schleuse
Kapazitätserhöhung A1 und Straßen in Wilhelmsburg	Freigabe Standstreifen A1 RiFa Süd zwischen AK HH-Süd und RS Stillhorn
	Optimierung von 20 Lichtsignalanlagen auf Umleitungsstrecke
	Umbau / Anpassung von 4 Kreuzungen auf Umleitungsstrecke Bau von 2 Fußgängerbrücken Kornweide
Verkehrslenkung zur IGS 2013	Verkehrslenkung der IGS-Besucher zu den Parkplätzen

„Schön“ versus „funktional“

Infrastrukturprojekte in einem städtebaulich relevanten Kontext umzusetzen bedeutet, dass einzelne Projekte wie Straßen, Brücken und Gewässer nicht nur funktional, technisch einwandfrei und zweckmäßig sein müssen, sondern auch einem hohen gestalterischen Anspruch genügen sollen. Hierfür setzten sich die LSBG-Ingenieure und -Ingenieurinnen mit Fachleuten aus den Disziplinen Architektur und Freiraumplanung an einen Tisch, um eine umsetzbare Lösung zu finden, die „hält und auch schön aussieht“.

Im Zuge der Umsetzung zeigten sich immer wieder Unterschiede in den Herangehensweisen. So führte zum Beispiel die unterschiedliche Detailschärfe der Entwurfsplanung für die Gestaltung des brückenangrenzenden Wegebauwerks, mit der ein Grünplaner der igs 2013 beauftragt war, und der vom LSBG beauftragten Entwurfsplanung der daneben liegenden Brücke zu Irritationen. Während der Brückenbauer eine zentimetergenaue Anschlusshöhe des Weges benötigte, um die Brücke statisch korrekt entwerfen zu können, beschäftigte sich der Freiraumplaner in dieser Phase noch mit der grundsätzlichen Wegeführung.

Ein gemeinsamer Blick in die HOAI zeigte: Die Planungsphilosophie ist unterschiedlich. Dies lässt sich bei-



Anschlussbereich Muharrem-Acar-Brücke



Fertiger Übergang Gertrud-von-Thaden-Platz zur Muharrem-Acar-Brücke

spielsweise an den Leistungsbildern Freianlagen und Ingenieurbauwerke ablesen. Ohne hierbei auf die unterschiedlichen Leistungsinhalte einzugehen, zeigt bereits ein Vergleich

des Vergütungsanspruches, dass die Freiraumplaner nach Abliefern des Entwurfs erst 28% ihres gesamten Honorars verdient haben, während es bei den Ingenieuren bereits 47%



Einhausung Gert-Schwämmle-Weg-Brücke



Fertiggestellte Gert-Schwämmle-Weg-Brücke

sind. Dass damit auch die jeweiligen Pläne anders aussehen, wurde bei beiden Seiten schnell klar. Das Problem konnte gelöst werden, indem mit vorläufigen Höhen gearbeitet wurde,

aber die Zwangspunkte des jeweils anderen Bauwerks beiden Seiten bewusst waren. So konnten die Anschlüsse technisch einwandfrei und gestalterisch gut gelingen.

Wetterkapiolen zum Countdown für den 23. März und den 26. April 2013

Nach dem langen und harten Winter 2011/2012 erschwerte auch der letzte Winter vor der Eröffnung der beiden Ausstellungen die Durchführung von Bauarbeiten. Dennoch wurde an den Eröffnungsterminen der IBA am 23. März und der igs 2013 am 26. April 2013 festgehalten.

Im Dezember 2012 sah es noch so aus, als würde die Gert-Schwämmle-Weg-Brücke nicht rechtzeitig fertig werden. Die Brücke stand erst im Rohbau noch mit Lehrgerüst, ohne Abdichtung, ohne Asphaltbelag und ohne Geländer.

Doch die Brücke wurde dank des unermüdlichen Einsatzes der örtlichen Bauüberwachung und Bauoberleitung des LSBG sowie eines Winterbauzelts rechtzeitig fertig gestellt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und wird gut angenommen.

Ungewohnte Aufgaben für den LSBG

Im Herbst 2009 wurde entschieden, dass die igs 2013 eine Gartenschaubahn erhalten soll, um den Gästen den 6,5 km langen Rundweg etwas leichter zu machen. Doch wie schreibt man so etwas aus?



igs-Gelände

Der LSBG als Berater der igs 2013 in allen infrastrukturellen Fragen konnte auch hier weiterhelfen. Zusammen mit der Zentralen Vergabeaufsicht der Behörde für Stadtentwicklung und

Umwelt –ZVA– wurde ein Interessenbekundungsverfahren angelehnt an § 7 Abs. 3 der Hamburgischen Landeshaushaltsordnung auf den Weg gebracht. Dafür wurde die Art der

Leistung, die erbracht werden soll (hier: Bau und Betrieb einer Monorail-Bahn mit einer Transportkapazität von mindestens 2.000 Personen/Stunde), beschrieben und Abgabedatum und -ort für das Angebot festgelegt. Die ZVA veröffentlichte diese Ausschreibung europaweit und im Amtlichen Anzeiger.

Die Auswahl des Anbieters und die Vertragsverhandlungen nebst -abschluss oblagen dann der igs 2013 GmbH als Auftraggeberin.

Der LSBG kam auch bei der praktischen Umsetzung der Monorail-Bahn ins Spiel. Hier war die wichtigste Aufgabe die Festlegung der Trasse. Die Bahn sollte beide Teile des durch die Wilhelmsburger Reichsstraße getrennten Ausstellungsgeländes miteinander verbinden und gleichzeitig einen Blick von oben auf die Gartenschau ermöglichen. Damit war klar, dass die Bahn überwiegend in Hochlage und nur in den 3 Bahnhöfen auf Geländeneiveau fahren würde. Es mussten die Randbedingungen der Bahn wie mögliches Steigungsmaß, minimale Kurvenradien, maximaler Stützenabstand, aber auch das vorhandene Gelände berücksichtigt werden. So bestimmte z. B. ein in der gewünschten Trasse liegendes naturschutzrechtlich geschütztes Biotop eine zusätzliche Kurve und die parallele Trassenführung entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße eine

geringe Stützhöhe, um die Autofahrer nicht abzulenken.

Kampfmittelverdachtspunkte, aber auch Bäume, die erhalten bleiben sollten, bestimmten ebenfalls den Fahrweg. Für die Monorail-Bahn ist eine Baugenehmigung erforderlich. Der LSBG hat hier unterstützt und seine Projektsteuerungsfunktion in hohem Maße wahrgenommen.

Am 28. Juli 2012 wurden die beiden Fahrschienen über die Wilhelmsburger Reichsstraße bei der ‚langen Nacht der Brücken‘ zusammen mit zwei anderen Fußgängerbrücken im Beisein von Herrn Senator Horch eingehoben.

Heute ist die ‚Rennraupe‘ von Wilhelmsburg eine der Attraktionen auf dem Gartenschaugelände. Sie fährt nur einen Sommer lang und wird mit Beendigung der igs 2013 wieder zurückgebaut.

Das Wissen und die vielfältigen neuen Erfahrungen der Kolleginnen und Kollegen des LSBG, die an diesen interdisziplinär angelegten großen Projekten – IBA 2013 und igs 2013 – mitgearbeitet haben, werden bleiben.



Einhub einer Monorail-Fahrschiene



Trasse der Monorailbahn

ZENTRALE VERGABESTELLE: RUND 190 VERGABEN IM JAHR 2012



MitarbeiterInnen des Vergabebereichs

Das Team des Fachbereiches Zentrale Vergabestelle im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sorgt für einen reibungslosen Ablauf von Vergaben.

Ab einer geschätzten Auftragssumme von über 25.000 Euro netto für Bauleistungen und von über 20.000 Euro netto für VOL-Leistungen werden hier alle Tätigkeiten rund um die Vergabe für den Landesbetrieb zentral wahrgenommen. Dies hat den Vorteil, dass die 12 Mitarbeiter der Zentralen Vergabestelle durch standardisierte Abläufe die nationalen wie auch EU-weiten Vergabeverfahren effizient bearbeiten. Dieser einheitliche Standard gewährleistet zudem eine hohe Rechtssicherheit.

Außerdem beraten sie die Kollegen der ausschreibenden Fachbereiche hinsichtlich der Ausschreibungsart sowie Vertragsgestaltung und stehen im engen Kontakt mit den Sachbearbeitern der beteiligten Dienststellen.

Fakten und Zahlen

Im Jahr 2012 wurden rund 190 Vergaben mit einem Auftragsvolumen von insgesamt 110 Millionen Euro im Fachbereich bearbeitet, wovon 16 Vergaben einen Auftragswert von über eine Million Euro hatten. Absoluter Spitzenreiter beim Auftragsvolumen war die VOB-Vergabe für die Hochwasserschutzanlage Niederhafen. Im letzten Jahr wurde der Zuschlag von 24,4 Millionen Euro erteilt, um eine der bekanntesten

Hafenpromenaden Hamburgs komplett zu erneuern.

Den Großteil der Vergaben stellen Bauleistungen dar. Von den 190 Vergaben aus dem Jahr 2012 handelte es sich bei 15 Vergaben um VOL-Leistungen, wobei der höchste Auftragswert mit rund 808.000 Euro für die Anschaffung von zwei Motorgeräte-trägern für die Autobahnmeistereien Hamburg Stillhorn und Othmarschen anfiel. Die Fahrzeuge werden nun zur Grün- und Gehölzpflege sowie im Winterdienst eingesetzt.

2012 stand auch für die Mitarbeiter der Zentralen Vergabestelle im Zeichen der Vorbereitung der Internationalen Gartenschau Hamburg (igs 2013). Zusätzlich zu den 190 Vergaben unterstützen die Sachbearbeiter der Zentralen Vergabestelle die igs bei rund 50 Maßnahmen vor allem beim Zusammenstellen der Verbindungsunterlagen.

Rahmenverträge

Experten im Team kümmern sich außerdem um die Rahmenverträge, die für einen festgelegten Zeitraum für regelmäßig wiederkehrende und gleichartige Leistungen an noch nicht festgelegten Objekten abgeschlossen werden. Nutzer dieser Verträge können unterschiedliche Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg sein, wobei die Auftragshöhe



Akten zur Angebotsauswertung der Rahmenverträge für Erhaltungsmaßnahmen an Straßen

bei Einzelverträgen für Bauleistungen in der Regel auf 25.000 Euro netto beschränkt ist. Grundlage für die Verträge sind die Hamburger Vergabehandbücher VOB sowie VOL.

Ein Beispiel hierfür sind die Rahmenverträge für Erhaltungsmaßnahmen an Straßen Bit (Asphaltarbeiten) und Stra (Straßenbauarbeiten), deren umfangreiches Vergabeverfahren von den Sachbearbeitern der Zentralen Vergabestelle betreut wird. In einem

zweistufigen Verfahren, bestehend aus dem öffentlichen Teilnahmewettbewerb zur Qualifikation und einer Beschränkten Ausschreibung, beteiligen sich jeweils 60 bis 80 Firmen. Beauftragt werden jedoch nur jeweils 40 Unternehmen.

Würde man diese Aufträge in einzelnen Vergabeverfahren vergeben, entstünden für die Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg deutlich höhere Verwaltungskosten.

Vergabe von freiberuflichen Leistungen als neue Aufgabe

Auch zukünftig steht das Team neuen Aufgaben offen gegenüber: Nachdem der Fachbereich im Sommer 2012 offiziell die Vergaben von VOL-Leistungen für den gesamten LSBG übernommen hat, arbeiten sich bereits einige Mitarbeiter in die Vergabe von freiberuflichen Leistungen (VOF) ein.

LAGEBERICHT ZUM JAHRESABSCHLUSS 2012

1. Aufgaben und Ziele

Der LSBG übernimmt Beratungs-, Bauherrenkern-, Planungs-, Projektvorbereitungs- und Projektsteuerungsleistungen, Umsetzungsleistungen sowie Betriebs- und Unterhaltungsleistungen für Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), die für die Entwicklung und die Funktionsfähigkeiten von Infrastrukturgütern, welche insbesondere dem Verkehr und der Wasserwirtschaft dienen, zuständig sind.

Die Geschäftstätigkeit orientiert sich an kaufmännischen Grundsätzen unter Einsatz betriebswirtschaftlicher Instrumente zur Steuerung.

Der LSBG erhält für seine Leistungen Honorare, die grundsätzlich denen privater Dienstleister entsprechen. Er strebt ein ausgeglichenes Jahresergebnis an, um seine Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Diese wird zudem in regelmäßigen Benchmark-Vergleichen überprüft. Der LSBG hat alle Aufwendungen aus der Gründungsphase vollständig an den Haushalt der Stadt zurückgezahlt, führt seit 2011 jährlich 1.098 Tsd. Euro an den Haushalt ab und hat mit dem Jahresergebnis 2012 die geplanten Verluste aus seiner Gründungsphase ausgeglichen. Die angestrebten Ziele wurden damit in den zurückliegenden Jahren erreicht.

Die bisherige Strategie ist die Grundlage für die weitere Entwicklung des Landesbetriebes. Der LSBG erwirtschaftet mindestens ausgeglichene Jahresergebnisse unter Berücksichtigung der Abführung an den Haushalt. Sein wirtschaftliches Handeln wird durch die systematische Analyse der betriebswirtschaftlichen Parameter überprüft.

2. Verlauf des Geschäftsjahres

Das Ergebnis des Geschäftsjahres wurde wie im Vorjahr durch eine deutliche Steigerung der erbrachten Leistungen im Bereich Verkehr geprägt.

Entwicklung der Umsatzerlöse und der Bestandsveränderungen sowie des Jahresüberschusses und des Kostendeckungsgrades

Die wesentlichen Auftraggeber des LSBG sind die Ämter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), speziell das Amt für Verkehr und Straßenwesen, und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), speziell das Amt für Umweltschutz. Außerdem beauftragen auch andere Dienststellen der FHH, wie z. B. Bezirksämter, den LSBG in geringem Umfang.

Der LSBG erbringt seine Leistungen im Wesentlichen durch das Erzielen von Umsatzerlösen und die Bewertung der Bestandsveränderungen für

fertige und unfertige Leistungen. Mit dem Stellen der Schlussrechnung des jeweiligen Projektes erfolgt der Ausweis von Umsatzerlösen, während die Bestände entsprechend verringert werden.

Für die Zusammensetzung des Jahresergebnisses sind im Wesentlichen zwei Faktoren maßgeblich: (I) die leistungsbezogene Abrechnung gegenüber den Auftraggebern und (II) die Auswirkung der pauschalen Honorarsätze sowie der Leerkosten, die größtenteils in den Jahren 2007 und 2008 entstanden sind und nur noch wenige länger laufende Projekte betreffen.

I. Leistungsbezogene Abrechnung gegenüber den Auftraggebern im Wirtschaftsjahr

Die Jahresrechnungen der Kontrakte sind auf Basis der bis zum Bilanzstichtag voraussichtlich erbrachten Leistungen gestellt worden.

II. Berücksichtigung von Verlusten, die sich aus der Honorarvergütung ergeben

Seit Gründung des LSBG wurden die Honorarsätze für viele Projekttypen spezifiziert und insbesondere für Großprojekte individuell vereinbart. Dennoch werden immer noch Projekte bearbeitet, die nach Pauschalhonoraren unabhängig von Projektgröße und Schwierigkeitsgrad vergütet werden. Eine kostendeckende Vergütung

ergibt sich daher erst bei Gesamtbe-
trachtung aller Projekte.

Unter strikter Anwendung des HGB
müssen entsprechend kaufmänni-
scher Vorsicht Verluste für Projekte
mit einem Honorarbedarf von mehr
als dem vereinbarten Honorarsatz so-
fort ergebniswirksam berücksichtigt
werden, während die Gewinne erst
mit der Schlussabrechnung realisiert
und in den Jahresergebnissen der
Folgejahre ausgewiesen werden kön-
nen. Aus dieser Systematik heraus
sind in der Gewinn- und Verlustrech-
nung erlösmindernde Bestandsver-
änderungen sowie Rückstellungen
für drohende Verluste aus schweben-
den Geschäften zu berücksichtigen,
die das Jahresergebnis beeinflussen.

Für die Zusammensetzung des Jah-
resabschlusses ergibt sich insgesamt
folgende Darstellung:

Die Bestandsveränderungen und die
drohenden Verluste aus schweben-
den Geschäften enthalten nach dem
Projekt- und Auftragsbestand die zu
erwartenden Verluste aus laufenden
Projekten.

Der Beitrag zum Jahresergebnis aus
Ziff. II ergibt sich aus der Veränderung
zum Vorjahr. Die Verluste noch laufen-
der Projekte haben sich gegenüber
2012 reduziert, weil beispielsweise
verlustträchtige Projekte schlussge-
rechnet werden konnten, und vertei-
len sich folgendermaßen:

Verluste			
In Tsd. EUR	2012	2011	Abweichung
Verluste aus der Honorarvergütung	8.781	9.888	- 1.107
Leerkosten	269	1.144	- 875
Zum Jahresende jeweils berücksich- tigte voraussichtliche Verluste noch laufender Projekte	9.050	11.032	- 1.982

Das Ergebnis der gesamten Erträge
in Höhe von 114.724 Tsd. Euro über-
steigt den Planansatz von 91.761 Tsd.
Euro deutlich.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Inves-
titionen in Höhe von 507 Tsd. Euro
getätigt. Der LSBG finanziert seine
größeren Investitionen (z. B. IT-Pro-
jekte oder Fahrzeuge) über Investi-
tionszuschüsse der Finanzbehörde
oder Auftraggeber.

Jahresabschluss			
In Tsd. EUR	I. Leistungsbezogene Abrechnung	II. Honorarvergütung / Leerkosten lfd. Projekte	Ergebnis 2012
Umsatzerlöse	92.722	0	92.722
Bestandsveränderungen	15.217	2.451	17.668
Sonst. und a.o. Erträge	3.359	975	4.334
Erträge	111.298	3.426	114.724
Materialaufwand	66.158	0	66.158
Personalaufwand	35.980	0	35.980
Abschreibungen	423	0	423
Sonstige Aufwendungen	8.120	1.444	9.564
Aufwendungen	110.681	1.444	112.125
Beitrag zum Jahresergebnis	617	1.982	2.599

Entwicklung des Eigenkapitals

Bedingt durch die strikte Anwendung der Allgemeinen Bewertungsgrundsätze des § 252 HGB, nach denen vorsichtig zu bewerten und alle vorhersehbaren Risiken und Verluste zu berücksichtigen sind, entstanden insbesondere in der Gründungsphase hohe Verluste, die aus der Honorarvergütung und der Abwertung von Beständen durch Leerkosten resultierten.

Bedingt durch verstärkte Schlussrechnung von Projekten mit positivem Ergebnis konnten seitdem Gewinnbeiträge zur Reduzierung dieses Fehlbetrages genutzt werden. Eine ab 1. 1. 2011 erfolgte Veränderung des Abrechnungsschemas hat das Ergebnis zusätzlich positiv beeinflusst und im Berichtsjahr zum Ausweis eines positiven Eigenkapitals beigetragen.

Die Entwicklung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

In Tsd. EUR	2012	2011	2010	2009
Grundkapital	1.215	1.215	1.215	1.215
Bilanzverlust Vorjahr	-1.112	-4.117	-8.245	-10.227
Jahresüberschuss	2.599	3.005	4.128	1.981
Eigenkapital	2.702	103	-2.902	-7.031

Das Eigenkapital von 2.702 Tsd. Euro übersteigt das Grundkapital von 1.215 Tsd. Euro um 1.487 Tsd. Euro. Eine mögliche Gewinnverwendung, z. B. die Einstellung in eine Gewinnrücklage, ist nicht vorgenommen worden.

3. Künftige Entwicklung

Der Wirtschaftsplan orientiert sich an den im Haushalt zur Beauftragung zur Verfügung stehenden Entgelten, Honoraren und Betriebsmittelerstattungen sowie der derzeit vorausschaubaren Entwicklung der Kontrakte. Da die Planung der Auftraggeber zum Teil parallel läuft, erfolgt die Veranschlagung im Wirtschaftsplan grundsätzlich „konservativ“, da es möglich ist, die veranschlagten Aufwendungen bei zusätzlichen Erträgen im Rahmen der Bewirtschaftung anzupassen.

Entwicklung der Umsatzerlöse, der Bestandsveränderungen sowie des Eigenkapitals und des Kostendeckungsgrades

Die Mittel im Haushalt der Auftraggeber sind – soweit vorhandene Kapazitäten dies zulassen – bei der Planung der Folgejahre berücksichtigt worden. Es können sich, wenn die Auftraggeber über diese Mittel im Rahmen der Bewirtschaftung nicht verfügen oder ggf. auch höhere Beträge zur Verfügung stellen können, Veränderungen bei der unterjährigen Bewirtschaftung des Wirtschaftsplans ergeben.

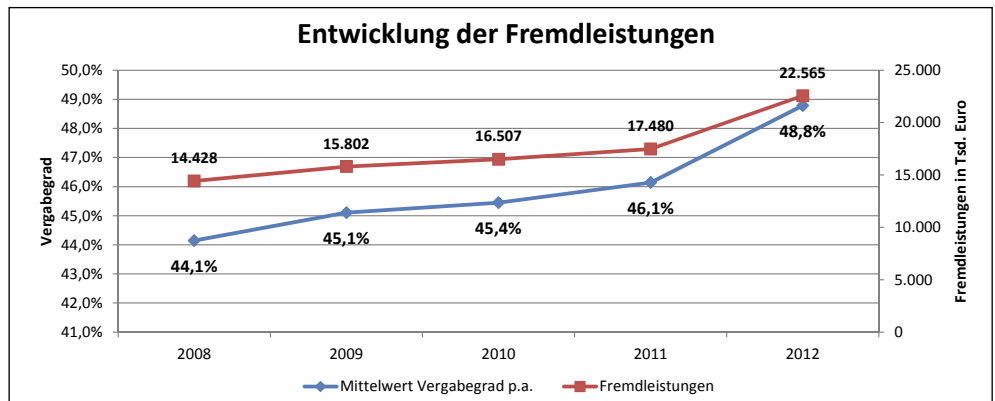
Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer hat zum 1. 1. 2011 ein neues Vergütungsschema eingeführt, das sich an der Honorarordnung für Architekten (HOAI) und dem Deutschen Verband der Projektmanager in der Bau- und Immobilienwirtschaft e.V. (DVP) orientiert. Durch die Einführung dieses Vergütungsschemas werden die notwendigen Bestandsabwertungen und Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften langfristig reduziert und kostensteigernde Effekte (z. B. Tarifsteigerungen im Personalbereich) bisher kompensiert.

Es hat sich gezeigt, dass die bei der Veranschlagung und Gründung des LSBG unterstellte vollständige Kostendeckung auch unter Berücksichtigung des vom LSBG zu erbringenden Konsolidierungsbeitrages eingehalten wird. Der Wert des Eigenkapitals hat sich erhöht.

4. Risiken der künftigen Entwicklung

Seit Gründung des LSBG bilden durchlaufende und wiederkehrende Betriebs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufgaben einen sicheren Grundstock für die Auftragslage des LSBG. Einige größere Neubauvorhaben sind dagegen hinsichtlich ihrer Finanzierbarkeit, ihrer rechtlichen Sicherung durch Planverfahren und der Realisierungspartner von externen, durch den LSBG nicht beeinflussbaren Faktoren, abhängig.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer entwickelt sein Selbstverständnis als Dienstleister auf der Basis des betriebswirtschaftlichen Managements kontinuierlich weiter und erwartet, dass sich dadurch seine Stellung als Dienstleister für Infrastrukturprojekte in Hamburg festigt. Der Erfolg ist – wie in der Gründungsdrucksache geschrieben – daran geknüpft, dass über eine große Personal- und Vergabekapazität für unterschiedliche Aufgabenfelder zusammengefasst disponiert werden kann. Derzeit ist zu beobachten, dass begrenzende Vorgaben hinsichtlich der einsetzbaren Personalkapazitäten bei steigendem Auftragsvolumen eine stark steigende Vergabequote (+3 %) zur Folge haben, die das wirtschaftliche Ergebnis beeinflusst. Die fremdvergebenen Ingenieurmittel



sind in 2012 um 5 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Da die Kosten der Fremdvergabe die Kosten der Eigenerstellung oftmals nicht nur um den zusätzlich anfallenden Mehrwertsteueranteil übersteigen, wird der Wirtschaftsplan durch die Erhöhung der Vergabequote stark belastet. Dies wirkt sich, verschärft auch durch die Steigerung der Personalkosten im betrieblichen Bereich trotz grundsätzlicher Effizienzsteigerungen in der Bearbeitung der Projekte, auf die geplanten Jahresergebnisse aus, so dass der positive Trend der Vergangenheit beeinträchtigt werden kann.

LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER

BILANZ PER 31. DEZEMBER 2012

Aktiva		
	31. 12. 2012	31. 12. 2011
	in EUR	in EUR
A. Anlagevermögen (1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	112.753,59	144.521,18
II. Sachanlagen		
1. Container	45.313,61	79.798,68
2. Technische Anlagen und Maschinen	180.529,42	197.447,06
3. Schiffe, Fahrzeuge und Geräte	1.196.955,44	1.081.585,80
4. Werkstatt-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	313.622,07	254.943,36
5. Anlagen im Bau	33.320,00	20.825,00
	1.769.740,54	1.634.599,90
	1.882.494,13	1.779.121,08
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Fertige Leistungen (2)	16.096.872,38	14.043.638,97
2. Unfertige Leistungen	130.150.234,28	114.535.452,07
3. Erhaltene Anzahlungen (3)	-114.512.567,85	-111.095.196,23
	31.734.538,81	17.483.894,81
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (4)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	476.604,42	345.201,41
2. Forderungen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	15.578.896,60	14.703.149,35
3. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände davon f. Steuern: € 0 (Vorjahr: € 0)	11.308,87	4.400,99
	16.066.809,89	15.052.751,75
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
1. Kassenbestand	19,26	93,04
2. Guthaben bei Kreditinstituten (5)	11.093.549,13	16.016.068,68
	11.093.568,39	16.016.161,72
	58.894.917,09	48.552.808,28
C. Rechnungsabgrenzungsposten	100.442,51	35.548,19
	60.877.853,73	50.367.477,55

LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 2012 BIS 31. DEZEMBER 2012

		2012	2012	2011	2011
		in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1.	Umsatzerlöse (10)		92.722.181,00		89.905.986,00
2.	Erhöhung des Bestands an fertigen/unfertigen Leistungen (10)		17.668.015,62		11.578.515,40
3.	andere aktivierte Eigenleistungen		0,00		
4.	Sonstige betriebliche Erträge		3.170.002,98		3.531.152,66
5.	Materialaufwand		-66.157.548,45		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-1.183.599,56		-1.042.033,76	-58.911.275,10
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. betriebliche Bauleistungen	-40.509.324,26		-38.124.084,54	
	c) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. Ingenieure, Gutachter	-24.464.624,63		-19.745.156,80	
6.	Personalaufwand		-35.980.216,70		
	a) Bezüge und Entgelte	-26.871.042,26		-25.869.669,69	-34.245.714,39
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und für Unterstützung	-9.109.174,44		-8.376.044,70	
7.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-422.877,17		-415.224,21
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		-8.440.865,25		-8.698.965,05
9.	Erträge aus Beteiligungen		0,00		
10.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		0,00		
11.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Abzinsung 12.871,20 Euro		76.220,69		100.056,40
12.	Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens		0,00		
13.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus der Abzinsung 8.768,99 Euro		-9.825,60		-5.083,40
14.	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		2.625.087,12		2.839.448,31
15.	Außerordentliche Erträge (11)		1.088.124,16		1.274.814,95
16.	Außerordentliche Aufwendungen		0,00		0,00
17.	Außerordentliches Ergebnis		1.088.124,16		1.274.814,95
18.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-7.930,00		0,00
19.	Sonstige Steuern		-8.674,91		-10.804,44
20.	Abführungen an den Haushalt		-1.098.000,00		-1.098.000,00
21.	Verlustübernahme aus dem Haushalt (Betriebsmittelzuschüsse)		0,00		
22.	Jahresüberschuss/-fehlbetrag		2.598.606,37		3.005.458,82

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 2012 schriftlich und mündlich in insgesamt 3 Verwaltungsratssitzungen über die Lage und Entwicklung des Landesbetriebes berichtet.

Der Jahresabschluss und Lagebericht 2012 wurden rechtzeitig erstellt, von der Vorprüfstelle der Finanzbehörde geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Verwaltungsrat hat die Unterlagen zum Jahresabschluss sowie den Bericht der Vorprüfstelle eingehend beraten und der Aufsicht führenden Behörde die Feststellung des vorgelegten Jahresabschlusses zum 31. 12. 2012 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 Wirtschaft, Verkehr und Innovation

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.lsbh.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Anabel Schnepf

Bildnachweis

Seite 2: BWVI

Seite 4, 6: ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH

Seite 7: Falcon Crest

Seite 9 links: Ing.-Büro IPM, Thomas Klemke

Seite 12: ON3 Studio

Seite 22: Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH

Seite 23 unten: INTAMIN Bahntechnik und Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG

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

Dezember 2013

