Geschäftsbericht 2014

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Hamburg

Inhalt

Vorwort	2
Kurznachrichten aus dem LSBG	4
Mit dem Rad entlang des Oberhafens und des Billhafens	6
Acht auf einen Streich – Umbau der Fuhlsbüttler Straße	11
Ausbau der Veloroute 11	14
Erneuerung von Fahrtreppen und Aufzügen an U- und S-Bahn-Stationen	17
Virtueller Projektraum	21
Großraum- und Schwertransportmanagement	23
Busbeschleunigung am Beispiel der Metrobuslinie 5	27
Grundinstandsetzung der A7 und Verstärkung der Autobahnbrücke Stader Straße	31
Die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A1	36
Europaweite Ausschreibungen im Landesbetrieb	39
Umbau der Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Schaartor	41
Lagebericht zum Jahresabschluss 2014	44
Bilanz	52
Gewinn- und Verlustrechnung	54
Jahresabschluss – Anhang	55
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	61
Bericht des Verwaltungsrates	63
Impressum	64

Vorwort

Die Erhaltung der Infrastrukturanlagen ist ein Schwerpunkt im Senatsprogramm. Eine Stadt wie Hamburg muss sich jedes Jahr aufs Neue um Straßen, Brücken, Hochwasserschutzanlagen und viele weitere Anlagen kümmern. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer spielt dabei eine wesentliche Rolle.

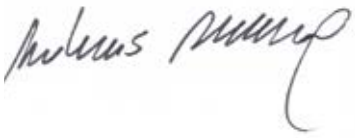
Mit dem Geschäftsbericht 2014 zeigt sich erneut die große Bandbreite der Leistungen des LSBG. Neben großen Instandsetzungsprojekten wie der Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße oder der Brückenverstärkung auf der A 7 in Heimfeld wurden viele kleine Projekte im gesamten Stadtgebiet bearbeitet. Der LSBG erbringt außerordentlich vielfältige Dienstleistungen für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger. Der vorliegende Geschäftsbericht 2014 verdeutlicht dies auf sehr anschauliche Weise. Hamburg kann sich auch auf die fachkundigen Ingenieurinnen und Ingenieure des LSBG verlassen, wenn durch Unfälle z.B. wichtige Brücken oder der Elbtunnel beschädigt werden. In allen Fällen ist es gelungen, die daraus resultierenden Verkehrsbehinderungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG haben in der Berichtsperiode erneut bewiesen, dass sie die unterschiedlichsten Projekte im öffentlichen Raum von der Bushaltestelle bis zur Hochwasserschutzanlage sorgfältig planen und koordiniert umsetzen.

Gerade vor diesem Hintergrund freue ich mich über die zügige Realisierung des ersten Teilabschnittes der Metrobuslinie 5 im Rahmen der sogenannten Busbeschleunigung, die nicht nur messbare Vorteile für viele tausend Fahrgäste gebracht, sondern auch die durchgreifende Sanierung ganzer Straßenzüge bewirkt hat.

Das positive Jahresergebnis spricht für die gute Leistung im Geschäftsjahr 2014.

Mein herzlicher Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LSBG, die engagiert nicht nur die in diesem Bericht vorgestellten Projekte vorangetrieben haben.



Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Die Mitarbeiter des LSBG haben im Geschäftsjahr 2014 unter erheblichen Anstrengungen einen leichten Zuwachs der Erträge aus Honoraren und Entgelten erwirtschaftet, obwohl im Jahresdurchschnitt weniger Personal zur Verfügung stand. Dem gegenüber nahmen die – aus Sicht des LSBG durchlaufenden – Baumittelerstattungen im Wesentlichen für das Projekt Sprung über die Elbe ab. Zusammengefasst bildet sich das in einem geringfügig sinkenden Gesamtumsatz im Wirtschaftsplan ab. Der insgesamt erwirtschaftete Überschuss von rd. 1,3 Mio. € verstärkt unser Eigenkapital.

Der LSBG ist also wirtschaftlich gesund und führt überdies jährlich einen Konsolidierungsbeitrag von circa 1,1 Mio. € an den Haushalt ab.

Dieses erfreuliche Ergebnis verdanken wir einer langfristig sehr stabilen Auftragslage. Der Hochwasserschutz ist und bleibt in Hamburg eine Daueraufgabe. In den letzten Jahren zeigte sich dies u. a. im Umbau der Hochwasserschutzanlage Binnenhafen und in der Berechnung von Überschwemmungsgebieten mit dem Ziel, besseren Schutz vor Überschwemmungen im Binnenland bieten zu können und mögliche Schäden zu verringern. Hamburg will seine Infrastruktur nachhaltig „auf Vordermann“ bringen, deshalb arbeitet der LSBG nicht nur an vielen einzelnen Straßen- und Brückensanierungen, sondern entwickelt weit in die Zukunft reichende Arbeitsprogramme und erhält damit Zeit für einen gut abgestimmten Planungsvorlauf. Die langfristige Perspektive ermöglicht so z. B. die sinnvolle Zusammenfassung verschiedener Baumaßnahmen auf stark belasteten Straßenzügen zur Vermeidung unnötiger Baustellenstaus und begünstigt eine bessere Steuerung der benötigten Haushaltsmittel. Nur sorgfältige Planung in dieser Form ermöglicht die weitere kontinuierliche Steigerung der Bautätigkeit im öffentlichen Raum. In 2014 haben wir mit rd. 169 Mio. € erneut ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt – zum Wohle der Verkehrsteilnehmer, die sich vielerorts über neu hergerichtete Straßenräume freuen können.

Um den Instandsetzungsstau der letzten Jahrzehnte auszugleichen, sind in den nächsten Jahren ähnliche Anstrengungen erforderlich, nicht nur im Straßen- sondern z. B. auch im Brückenbau und an den Uferbefestigungen entlang der Hamburger Gewässer.

Unsere Mitarbeiter im Betriebsdienst sorgen zuverlässig dafür, dass viele Bauwerke, die einst für eine weit geringere Belastung gebaut wurden, auch heute noch zuverlässig den Beanspruchungen des Alltags standhalten. Doch viele dieser Anlagen haben absehbar die Grenze ihrer Belastbarkeit erreicht und müssen nun grundlegend instandgesetzt oder ausgetauscht werden.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LSBG und natürlich unseren Geschäftspartnern innerhalb und außerhalb der öffentlichen Verwaltung für ein wirklich gutes Jahresergebnis 2014.

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

Kurznachrichten aus dem LSBG

Baustellenschilder

Seit längerem sind die vielen Straßenbaustellen in Hamburg ein großes Thema für Bürger und Medien. Die Hansestadt verfügt über ein Straßennetz von rund 4000 Kilometern Länge. 2014 wurden 75 km der Fahrbahnen durch den LSBG instandgesetzt. Außerdem wurden 10,5 km Radwege erneuert und fast 2,5 km zusätzlich gebaut.

Für die Sanierungsarbeiten an Stadtstraßen in Hamburg hat der LSBG in Zusammenarbeit mit der Agentur public:news neue einheitliche Baustellenschilder entwickelt. Sie nehmen die Gestaltungselemente des Corporate Design der Stadt Hamburg auf. Die Schilder wurden im Herbst 2014 im Rahmen einer Pilotphase an mehreren Baustellen aufgestellt und sollen ab 2015 flächendeckend verwendet werden.

Das neue Baustellenschild: Beispiel Schwanenwik

Hamburger Familiensiegel

Die Familienfreundlichkeit des LSBG ist durch die „Hamburger Allianz für Familien“ bestätigt worden. Am 3. November 2014 wurde dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der seit Januar 2014 Träger des Familiensiegels ist, im Beisein von Bundesfamilienministerin Manuela Schwesig die Urkunde im Rahmen eines Senatsempfangs offiziell verliehen.

Die Hamburger „Allianz für Familien“ ist eine gemeinsame Initiative des Senats, der Handelskammer und der Handwerkskammer. Sie zertifiziert kleine und mittlere Unternehmen, die sich für familienfreundliche Arbeitsbedingungen engagieren und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtern.

Der Landesbetrieb bietet seinen Beschäftigten unter anderem flexible Arbeitszeitregelungen, Teilzeitarbeitsplätze, Home-Office-Regelungen sowie eine Kindernotfallbetreuung an.

Verleihung des Hamburger Familiensiegels

Nachwuchswerbung

Der LSBG engagiert sich für das duale Studium und die Traineeausbildung im Bauingenieurwesen. Um diese Ausbildungsmöglichkeiten weiter bekannt zu machen, ist der LSBG jährlich auf den Hamburger Messen „Einstieg", „karriere:dual" und „vocatium" sowie auf der „bonding" in Braunschweig und Aachen vertreten.

Der LSBG auf der Messe „Einstieg"

Die Nachwuchskräfte des LSBG unterstützen hierbei, so dass Interessierte aus erster Hand Informationen erhalten. Durch Gespräche mit den Nachwuchskräften bekommen potenzielle Bewerberinnen und Bewerber einen guten Einblick in die vielfältigen Aufgaben des LSBG. Diese Strategie ist sehr wirkungsvoll: Die meisten Bewerberinnen und Bewerber geben in ihrer Bewerbung an, dass sie durch Messen auf den LSBG aufmerksam geworden sind.

Seit dem Start der Ausbildungen 2010 haben 5 Trainees und 2 dual Studierende ihre Ausbildung erfolgreich absolviert. In der Ausbildung sind zurzeit 8 dual Studierende und 4 Trainees.

Der LSBG ist außerdem Mitglied im Verein Bauingenieure für Hamburg e.V. Der Zweck des Vereins ist, Hamburg und die Metropolregion als zukunftsträchtigen, attraktiven Ausbildungs- und Arbeitsort für Ingenieurinnen und Ingenieure zu etablieren.

Mikroseminare im LSBG

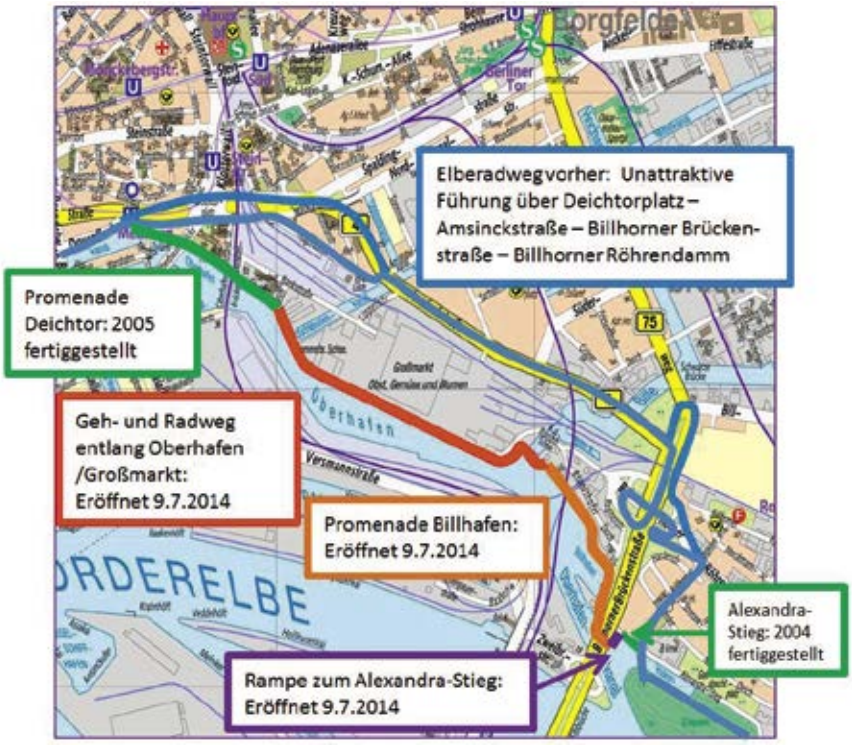
Der LSBG bietet eine Vielzahl verschiedener Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Dazu gehört unter anderem auch das Format der Mikroseminare. Hierbei handelt es sich um Kurzvorträge (Dauer ca. 60-90 Min) von Wissensträgern des LSBG zu unterschiedlichen fachspezifischen Themen. Sie sind Bestandteil des Wissenstransfers (z. B. zur Weitergabe von technischem Wissen und Erfahrungswissen). An Mikroseminaren können alle interessierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG teilnehmen. Im Jahr 2014 fanden sieben Veranstaltungen zu Themen wie z. B. „Öffentlichkeitsarbeit im LSBG" und „Nutzung von Jahresverträgen im LSBG" statt. Insgesamt 203 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen diese Angebote wahr.

Mit dem Rad entlang des Oberhafens und des Billhafens

Die Anbindung der östlichen Stadtteile Hamburgs an das Stadtzentrum war im Gegensatz zu den nördlichen und westlichen Stadtteilen für Fahrradfahrer und Wanderer bisher nicht optimal. Insbesondere aus Rothenburgsort und den Vier- und Marschlanden war das Zentrum nur über die verkehrsreiche Amsinckstaße und deren verzweigte Kreuzungen erreichbar. Aber auch der überregionale Elberadweg von Cuxhaven bis nach Tschechien, der sich heute zu einer der attraktivsten Fahrradrouten für Touristen aus aller Welt entwickelt hat, hatte hier einen unübersichtlichen und nicht ungefährlichen Verlauf.

Diese missliche Situation im Bereich des Großmarktes wurde bereits 1997 erkannt. Mit der Senatsdrucksache 97/0757 wurde der Wille geäußert, die Verlegung des Radweges an den Oberhafen nach dem Neubau der beidseitig angrenzenden Hochwasserschutzanlagen (HWS-Anlagen) am Billhafen und Stadtdeich zu prüfen.

Die neue HWS-Anlage Großmarkt wurde bereits im Jahr 2000 so konstruiert, dass der Geh- und Radweg später ohne größeren zusätzlichen Aufwand hergestellt werden kann. Die zunächst noch nicht benötigte Fläche wurde dem Großmarkt zur Nutzung überlassen.



Bisherige und jetzige Streckenführung

In der Fahrradstrategie der FHH von 2008 ist das Ziel verankert, den Fahrradanteil am Gesamtverkehr zu verdoppeln und stadtteilverbindende Routen zu schaffen. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) entschied, auch die Radfernwege Hamburg – Bremen (Teil der EuroVeloRoute 3 Trondheim – Santiago de Compostela, „Pilgerroute") und Hamburg – Rügen sowie die Hamburger Freizeitrouten 5 und 6 auf die attraktive Strecke entlang des Ober- und Billhafens zu verlegen.

Die Voraussetzungen für den Lückenschluss zwischen der Innenstadt und Rothenburgsort wurden mit der Fertigstellung der westlich liegenden HWS-Anlage Stadtdeich / Deichtor 2005 und dem Beginn der Bauarbeiten für die östlich liegende HWS-Anlage Billhafen 2009 geschaffen. Im Jahr 2009 begann die Planung des Geh- und Radweges am Großmarkt, Baubeginn war 2012.

Linienführung und Konstruktion

Der neue Abschnitt des Radweges führt aus Richtung Innenstadt von der Promenade der Hochwasserschutzanlage Stadtdeich / Deichtor zur 2014 fertiggestellten Promenade über die Hochwasserschutzanlage Billhafen. Der Weg verläuft entlang des Großmarktgeländes unmittelbar am Oberhafen. Zwei Brücken führen über die

Einfahrten der Hammerbrookschleuse und der Brandshofer Schleuse. Vom Billhafen führt der Geh- und Radweg weiter über den Alexandra-Stieg zum Elbpark Entenwerder und dann in Richtung Rothenburgsort und Vier- und Marschlande. Die Unterquerung der Brücke Billhorner Brückenstraße und die Rampe westlich des Straßendammes Billhorner Brückenstraße wurden im Rahmen des HWS-Projekts Billhafen gebaut. Insgesamt wurden knapp 2 km neuer Geh- und Radweg hergestellt. Einschließlich der Promenade auf der Hochwasserschutzanlage Stadtdeich / Deichtor ist nun eine Strecke von 2,5 km für Radfahrer und Fußgänger nutzbar. Die neue nahezu kreuzungsfreie Streckenführung ist wesentlich verkehrssicherer und verkürzt die bisherige Verbindung zur Innenstadt um etwa 1 km. Die Strecke ist damit wesentlich attraktiver, nicht nur für Touristen, sondern auch für die Bewohner der Stadt. Dies konnte schon während der Eröffnungsveranstaltung festgestellt werden, als Radfahrer die kaum eröffnete Strecke bereits im 5-Minuten-Takt befuhren. Somit zeigte sich schon am ersten Tag die immense verkehrsstrategische Bedeutung dieser Wegverbindung zwischen der Innenstadt und den östlichen Stadtteilen.

Zur Anbindung des neuen Geh- und Radweges an die fertiggestellte Promenade Stadtdeich / Deichtor wurde das rote Pflaster auf der neuen 7,25 m breiten Promenade zunächst bis zur Brücke über die Hammerbrookschleuse (1. Promenadenbrücke) fortgesetzt.

Beidseitig der Brücke laden Bänke mit Blick auf die HafenCity und die Innenstadtsilhouette zum Verweilen ein. Neben der Schleuse Hammerbrook steht das denkmalgeschützte Böllerhaus, von dem aus auch heute noch mit Böllerschüssen vor Sturmfluten gewarnt wird.

Der tiefliegende Bereich vor dem Böllerhaus musste zunächst überbrückt werden; dazu wurde der Geh- und Radweg aufgeständert. Die erste Promenadenbrücke besteht somit aus zwei Teilen: der eigentlichen Fußgängerbrücke, die separat auf zwei Pfählen gegründet ist, und der Aufständerung, einer biegesteifen Stahlrahmenkonstruktion, die auf die vorhandene Hochwasserschutzkonstruktion aufgesetzt wurde.

Anschluss an die Promenade Stadtdeich / Deichtor mit Blick auf die Innenstadt

Ruheplätze mit Bänken und Bäumen

Brücke über die Hammerbrookschleuse

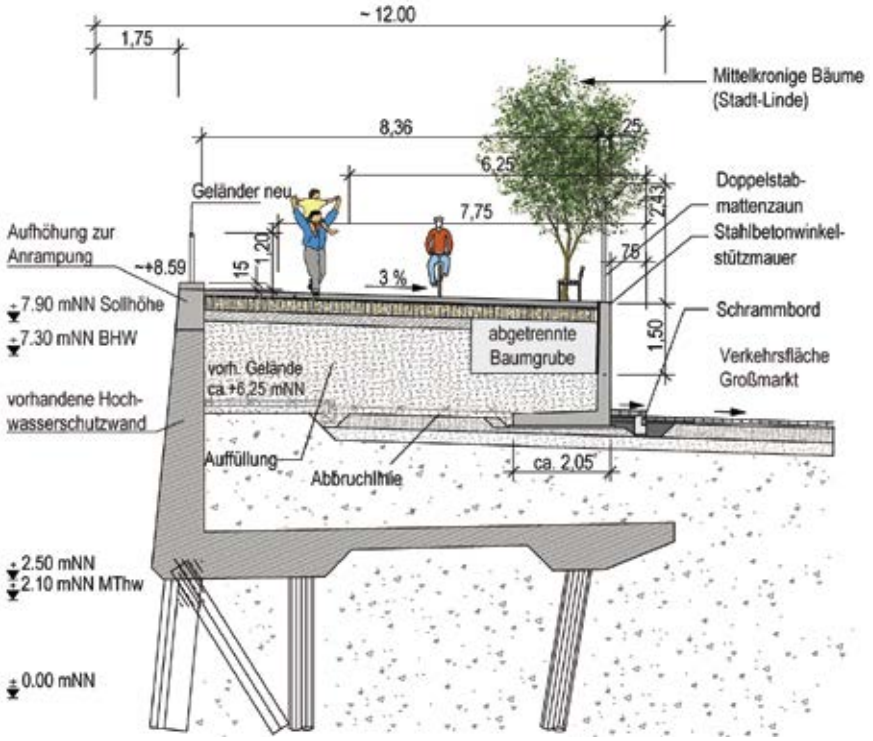
Blick vom aufgeständerten Geh- und Radweg auf das Böllerhaus

Brücke über die Einfahrt zur Brandshofer Schleuse – dahinter das Betriebshaus der Schleuse

Die zweite Promenadenbrücke überspannt die Einfahrt der Brandshofer Schleuse. Die Unterkanten der auskragenden Enden beider Brücken liegen über den vorhandenen Hochwasserschutzwänden mit einer Höhe von NN + 8,00 m. Seitlich der Brücken wurden deshalb die Hochwasserschutzwände und damit der Geh- und Radweg bis zur Brückenoberkante aufgehöht.

Landseitig wird der Geh- und Radweg durch Fertigteilwinkelstützwände auf seiner ganzen Länge abgestützt, damit die erforderliche Höhe auf der ganzen Länge erreicht wird.

Die Stahlbrücken sind aus Kostengründen mit einem Holzbohlenbelag versehen, der den Weg zudem variationsreicher macht. Sie haben eine nutzbare Breite von 3,50 m und sind über Kopfbalken auf Rohrpfählen gegründet. Alle Brücken sind für Fahrzeuge mit einer Gesamtlast von 7,5 t ausgelegt, so dass Rettungsfahrzeuge und Fahrzeuge der Deichverteidigung die Brücken passieren können. Solche Überfahrten finden planmäßig selten statt. Schwere Fahrzeuge für Deichverteidigung und -unterhaltung können bei Bedarf vom Großmarkt aus auf den Geh- und Radweg hinauf bis an die Brücken heran fahren.



Aufgeweiteter Querschnitt in den Brückenbereichen

Im bereits hochliegenden Streckenabschnitt an der großen Obst- und Gemüsehalle dienten Winkelstützwände nur als Zaunfundamente. Die Höhe des Weges wurde aus Kostengründen auf der ganzen Länge so bemessen, dass wasserseitig so wenig wie möglich Geländer neu hergestellt werden mussten. In der Regel ist der Weg 5,50 m breit. Lediglich in den Bereichen vor der Großmarkthalle und um die Brücken herum sind die rot gepflasterten Ruheplätze mit Bänken und Bäumen auf 6,30 bis 8,30 m verbreitert. Von diesen Plätzen aus hat man einen guten Blick auf die Stadtsilhouette sowie auf die Großmarkhalle und den Ober- und Billhafen.

Auf das Großmarktgelände fahren täglich 2.300 bis 3.500 Fahrzeuge von Händlern und Einkäufern. Sie benutzen die Hauptbetriebsstraße entlang der Hochwasserschutzwand am Oberhafen. Diese Straße war und ist gleichzeitig die Deichverteidigungsstraße der HWS-Anlage „Großmarkt". Sie wurde in Richtung Großmarktgelände um eine Fahrstreifenbreite verschoben, um Platz für den Geh- und Radweg zu schaffen. An zwei Stellen musste die Betriebsstraße um nicht ausreichend tragfähige Hohlräume im Untergrund herumgeführt und das gesamte Parkplatzkonzept des Großmarktes neu organisiert werden.

Die Abgrenzung des Großmarktes gegenüber dem öffentlich zugänglichen Bereich war auch weiterhin mit einem 2,50 m hohen Zaun sicherzustellen. Die Betriebsstraße auf dem Großmarktgelände grenzt unmittelbar an den Geh- und Radweg. Für einen direkten Zugang vom Geh- und Radweg zum bereits geöffneten Musical-Theater auf dem Großmarktgelände wurde ein Tor im Zaun eingebaut.

Östlich der Brandshofer Schleuse schließt die Promenade der Hochwasserschutzanlage Billhafen an. Hinter der Unterführung führt der Geh- und Radweg über eine Rampe zum Alexandra-Stieg. Der Weg führt nach Rothenburgsort, Moorfleet, in die Vier- und Marschlande und weiter elbaufwärts.

Weg zur Unterführung der Billhorner Elbbrücken

Bauablauf und Kosten

Der Geh- und Radweg wurde in einem bautechnisch schwierigen Gelände hergestellt. Gewerke aus dem

Rampe von der Unterführung der Billhorner Elbbrücken auf den Alexandra-Stieg

Hoch- und Tiefbau, dem Brücken-, dem Straßen- sowie dem Landschaftsbau arbeiteten koordiniert zusammen.

Zunächst musste die Betriebsstraße des Großmarkts auf ganzer Länge verschoben werden. Insgesamt wurden zwei Brücken, eine Aufständerung vor dem Böllerhaus, Winkelstützwände zur Hochlegung des Weges sowie ein Zaun, Beleuchtung sowie 5 Tore, eine Unterführung der Billhorner Brücken und eine Rampe zur Anbindung an den Alexandra-Stieg hergestellt.

Den Geh- und Radweg entlang des Oberhafens und des Billhafens hat ein Landschaftsarchitekt mitgestaltet. Für Abwechslung sorgen der

Belagwechsel zwischen Asphalt und rotem Pflaster, aber auch die Vielzahl von Bänken und Bäumen.

Die Finanzierung des Geh- und Radweges auf der Hochwasserschutzanlage am Großmarkt und der Rampe zum Alexandra-Stieg östlich der Billhorner Brückenstraße mit Baukosten von insgesamt ca. 4,8 Mio. Euro erfolgte aus Mitteln der „Förderung des Radverkehrs". Im Laufe der Planung und der Bauausführung wurde das Projekt technisch und wirtschaftlich optimiert. Das Projekt konnte weitgehend kostenstabil trotz der Bauverzögerungen im sehr langen Winter 2012/2013 umgesetzt werden.

Der Bau dieser Geh- und Radwegeverbindung als Eingangstor zur

Eröffnung am 9. 7. 2014 durch Hamburgs 1. Bürgermeister Olaf Scholz, Senator Frank Horch (BWVI), Staatsrat Andreas Rieckhof (BWVI) und Geschäftsführer Hans-Jochen Hinz (LSBG)

Team „Lückenschluss" Stadtdeich / Deichtor – Großmarkt – Billhafen

Innenstadt wurde möglich durch die Verzahnung der Planung von Hochwasserschutzanlagen und der Umsetzung des Radwegekonzepts der FHH. Innerhalb des LSBG arbeiteten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen aus den Geschäftsbereichen Straßenbau (S), Konstruktiver Ingenieurbau (K) und Gewässer und Hochwasserschutz (G) erfolgreich zusammen. Am Projekt beteiligt waren aus dem Geschäftsbereich G die Fachbereiche Planung und Entwurf Hochwasserschutz, Baudurchführung sowie Deichverteidigung und Deichaufsicht. Aus dem Geschäftsbereich K waren die Fachbereiche Entwurf, statisch-konstruktive Prüfung und Baudurchführung und aus dem Geschäftsbereich S der Fachbereich öffentliche Beleuchtung beteiligt.

Herauszustellen ist auch die gute Zusammenarbeit mit dem Großmarkt. Der Großmarkt musste einen gravierenden Eingriff in den Betrieb hinnehmen, aber in der Summe überwiegen die Vorteile durch die städtebauliche Gestaltung und Anbindung insbesondere an die Innenstadt. Dies betrifft zunächst das Musical-Theater in einem Teil der Großmarkthalle, aber mehr und mehr wird der Großmarkt auch Veranstaltungsort von Großevents werden, wobei kurze Wege in die Innenstadt von Vorteil sind.

Trotz des Zeitverzuges aufgrund des sehr harten und langen Winters 2012/2013 konnte der Geh- und Radweg zusammen mit der Promenade entlang des Billhafens, der Unterführung Billhorner Brücken und der Rampe zum Alexandra-Stieg rechtzeitig zur Eröffnung am 9. Juli 2014 fertig gestellt werden.

Acht auf einen Streich – Umbau der Fuhlsbüttler Strasse

Die Fuhlsbüttler Straße ist eine der ältesten Einkaufsstraßen in Hamburg und gleichzeitig eine wichtige Verkehrsader in Nord-Süd-Richtung. Durch die starke Verkehrsbelastung war die Fahrbahn stark beschädigt. Außerdem waren die Geh- und Radwege in schlechtem Zustand.

Das Bauvorhaben „Fuhlsbüttler Straße“ ist aus acht unterschiedlich motivierten Projekten zu einem 4,5 km langen Straßenbauprojekt zusammengewachsen.

Angefangen hat es im Süden der Fuhlsbüttler Straße oder der „Fuhle“, wie sie in der Nachbarschaft liebevoll genannt wird. Dort wo die Straße sich in Fuhlsbüttler und Hufnerstraße gabelt, gibt es seit 2004 ein sogenanntes Sanierungsgebiet (Abschnitt 1 in der Karte). Hamburg hat es sich hier zur Aufgabe gemacht, das Zentrum von Barmbek-Nord zu stärken. Erreicht werden sollte das u. a. durch eine Neuordnung der Verkehrsflächen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Fuhle. Ein städtebaulicher Wettbewerb führte zu dem von Anwohnerinnen und Anwohnern positiv aufgenommenen Ergebnis, die Parkplätze neu zu ordnen und die Gehwege ansprechend zu pflastern. Dabei sollte auch der viel zu schmale Radweg auf die Straße verlegt werden, damit mehr Platz zum Flanieren entsteht. Neue Bäume sollten gepflanzt und Bänke aufgestellt werden.

Übersichtsplan Fuhlsbüttler Straße

Dazu kamen die Vorhaben aus dem Programm der Busbeschleunigung in der Fuhle (Abschnitte 2, 4 und 6 in der Karte). Dort sollten Bushaltestellen der Metrobuslinie 7 saniert und Kreuzungsbereiche optimiert werden.

Die Fahrbahn auf den dazwischenliegenden Abschnitten 3, 5 und 7 der Fuhle sowie der lange Bereich nördlich der Nordheimstraße (Abschnitt 8 in der Karte) waren sanierungsbedürftig geworden. Sie sollten in den nächsten Jahren grundinstandgesetzt

werden. Klar war weiterhin, dass entlang der gesamten Strecke auch die Radfahrenden eine moderne und regelkonforme Führung auf der Fahrbahn, d. h. einen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, erhalten sollten.

Der LSBG hat in Absprache mit den drei örtlichen Polizeikommissariaten, der KOST, der Hamburger Hochbahn und nicht zuletzt mit dem Bezirksamt Nord sämtliche getrennt geplanten Projekte zu einer Baustelle zusammengeführt und an mehreren Abschnitten in der Fuhle gleichzeitig gebaut. Durch die so erreichte verhältnismäßig kurze Bauzeit für die Fahrbahn war es möglich, die Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

Noch eine weitere Verkürzung der Bauzeit konnte erreicht werden: Die halbseitige Sperrung der Baustrecke und Einrichtung als Einbahnstraße in Richtung stadtauswärts bei gleichzeitiger Umleitung des Verkehrs in Richtung stadteinwärts über den Rübenkamp schien erst ungewöhnlich. Diese Variante hat sich jedoch als die optimale Lösung herausgestellt, weil sie ein schnelles Arbeiten in größeren zusammenhängenden Bereichen und damit nur kurze Beeinträchtigung des Verkehrsgeschehens ermöglichte. Dass die Fahrbahn durch weniger „Nahtstellen" auch länger hält, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Die Baumaßnahmen

Im Sanierungsgebiet wurde die Verkehrssicherheit besonders für Radfahrer und Fußgänger verbessert. Es wurden Radfahrbahnen angelegt und an 15 Punkten Abstellanlagen mit Fahrradbügeln eingerichtet. Die Nebenflächen wurden großzügiger gestaltet und vergrößert, so konnte mehr Platz geschaffen werden. Gewerblich genutzte Vorflächen und Fußgängerwege wurden klar voneinander abgegrenzt.

Zwischen der Genslerstraße und der Dennerstraße wurde die Fahrbahn der Fuhlsbüttler Straße grundinstandgesetzt. Auf der Fahrbahn gibt es nun eine Fahrspur je Richtung und markierte Streifen für den Radverkehr. Zwischen den vorhandenen Bäumen sind Parkstände in Längs- oder Schrägaufstellung (übrigens in gleichbleibender Anzahl) sowie die für die Geschäfte so wichtigen Lieferzonen eingerichtet. Die Gehwege auf öffentlichem Grund wurden neu gepflastert.

Der Umbau der Kreuzung unter der Barmbeker-Ring-Brücke sorgt u. a. durch eine kompaktere Bauweise für mehr Übersicht und deshalb für mehr Verkehrssicherheit. Die Bushaltestellen „Neue Wöhr" wurden jeweils hinter die zentrale Ampel verlegt, modernisiert und verlängert. Die Fahrbahn wurde saniert, und es wurden dort Radfahrstreifen angelegt. Die Gehwege wurden neu gepflastert und die beiden großen Parkplätze erneuert.

Zwischen der Barmbeker-Ring-Brücke und der Kreuzung Hebebrandstraße / Nordheimstraße wurden die Deckschichten der Fuhlsbüttler Straße saniert. Auch hier nutzt der Radverkehr nun die Fahrbahn. Durch die Längs- und Schrägaufstellung konnten mehr Parkplätze als vorher angelegt werden. Die Bushaltestellen Hartzloh wurden verlängert und modernisiert sowie sämtliche Gehwege erneuert (incl. Rückbau der Radwege). Zudem gibt es nun taktile Unterstützung für seheingeschränkte Personen.

Fuhle im Bereich Ilandkoppel vor dem Umbau

Fuhle im Bereich Ilandkoppel nach dem Umbau

Planung Fuhlsbüttler Straße Süd

Zwischen Rübenkamp und Beisserstraße wird der Radverkehr nun auf der Fahrbahn, auf einem klassischen Radfahrstreifen, geführt. Für den Kfz-Verkehr verbleibt eine Fahrspur pro Richtung. Alle Busse halten für ein kurvenfreies An- und Abfahren und ein zügigeres Einfädeln in den Verkehr zukünftig am Fahrbahnrand.

Zwischen Rübenkamp und Wellingsbüttler Landstraße wurde der bestehende Radweg östlich der Straße baulich ertüchtigt. Stadteinwärts wird der Radverkehr ab der Fuhlsbüttler Straße Nr. 733 über einen Radfahrstreifen geführt, der links neben einem 2 m breiten Multifunktionsstreifen entlangführt. Dieser schützt den Radfahrer vor dem fließenden Verkehr und ermöglicht den Kfz ein kurzzeitiges Halten auf der Fahrbahn, ohne dass der nachfolgende Verkehr behindert wird.

Die Bauzeit für das Herrichten der Fahrbahn in der Fuhlsbüttler Straße war geplant von August (Abschnitt 8 ab Mitte Juli) bis Ende November 2014. Am 30.11.2014 konnte der Zweirichtungsverkehr wieder aufgenommen werden.

Die gemeinsam geplante Verkehrsführung mit Umschaltung der Ampel-Programme auf der Ausweichstrecke Rübenkamp hat problemlos funktioniert und für eine kurze Bauzeit gesorgt. Sie soll als Vorbild für zukünftige „Großprojekte“ mit ähnlichen Randbedingungen dienen.

Im südlichen Teil der Fuhle, im Abschnitt 1, dauern die Arbeiten für die Nebenflächen, also Gehwege und Parkplätze, noch an; sie werden in 2015 fertiggestellt.

Dann wird die Fuhle mit gelbem Natursteinpflaster und bequemen Sitzbänken in neuem Glanz erstrahlen und allen Fuhlsbüttlern und ihren Besuchern zur Verfügung stehen.

Die entstandenen Radverkehrsanlagen wurden vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) gelobt, und es wurden auf der dortigen Homepage mehrere positive Details veröffentlicht.

Ausbau der Veloroute 11

Die Veloroute 11 ist neben den Freizeit- und Tourismusrouten ein Bestandteil des Hamburger Fahrradroutennetzes. Sie ist 16,4 km lang und verbindet das Hamburger Rathaus mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Vom Rathaus führt sie über den Rödingsmarkt, durch das Portugiesenviertel, entlang der St. Pauli-Landungsbrücken, durch den alten Elbtunnel in den Hafen, durch Wilhelmsburger Wohngebiete, entlang des ehemaligen IGS-Geländes, über die Brücke des 17. Juni nach Harburg.

Eines der Hauptziele der Förderung des Radverkehrs ist, dass die Velorouten als Alltagsnetz stadtteilübergreifend attraktiv, sicher und komfortabel zu befahren sind. Radfahrer, die täglich und bei jedem Wetter das Rad als Verkehrsmittel nutzen, stellen relativ hohe Anforderungen an die Beschaffenheit und Kontinuität von Radverkehrsanlagen, besonders an die ausgewiesenen Velorouten.

Das Fahrrad ist ein ideales Verkehrsmittel für die Stadt, da es vergleichsweise wenig Verkehrsfläche beansprucht und auf Nahverkehrswegen sehr flexibel und schnell eingesetzt werden kann. Radfahren verursacht keine Lärm- und Schadstoffemissionen; es werden fossile Brennstoffe eingespart.

Knapp die Hälfte aller Fahrten des motorisierten Individualverkehrs erfolgt im Radius von 5 km um die Wohnung. Durch eine moderne Infrastruktur für Radfahrer wird die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Rad begünstigt.

Der Ausbau der Velorouten ermöglicht eine sicherere Verkehrsführung für Radfahrer. Sofern möglich, werden Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. In stark belasteten Bereichen von Hauptverkehrsstraßen können so Unfälle vermieden werden.

St. Pauli-Landungsbrücken:

An den St. Pauli-Landungsbrücken wurden 2014 in beiden Fahrtrichtungen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. Der Radfahrer, der zuvor in der Nebenfläche auf schmalen Radwegen geführt wurde, hat nun eine ausreichend große Fläche im Straßenverkehr zur Verfügung.

Aus dem Portugiesenviertel kommend wird der Radverkehr an der Kreuzung Johannisbollwerk / Ditmar-Koel-Straße auf den Radfahrsteifen geleitet. Im weiteren Verlauf der Straße Bei den St. Pauli-Landungsbrücken fährt der Radfahrer links neben der vorhandenen Bushaltestelle und Ladezone parallel zum Kfz-Verkehr.

Vor der Einmündung Helgoländer Allee gibt es für den zum Millerntor fahrenden rechts abbiegenden Radfahrer einen separaten Radfahrstreifen auf der Rechtsabbiegerspur.

St. Pauli-Landungsbrücken

Der Radfahrer, welcher geradeaus in Richtung Fischmarkt unterwegs ist, wird parallel zum Kfz-Verkehr mit einer gemeinsamen Ampel über die Kreuzung geführt. Für Linksabbieger in Richtung Alter Elbtunnel gibt es hinter der Kreuzung eine Aufstellfläche, von wo aus der Radfahrer die Straße überqueren kann.

Kreuzung Bei den St. Pauli-Landungsbrücken / Helgoländer Allee / St. Pauli Hafenstraße

In entgegengesetzter Richtung fährt der Radfahrer auf dem Radfahrstreifen in der St. Pauli Hafenstraße und wird parallel zum Kfz-Verkehr über die Kreuzung auf den Radfahrstreifen in der Straße Bei den St. Pauli-Landungsbrücken geleitet. Zum Linksabbiegen in die Helgoländer Allee Richtung Reeperbahn ist eine Aufstellfläche hinter der Kreuzung vorhanden.

Die Haltestellen für Touristenbusse an den St. Pauli-Landungsbrücken wurden nach Süden in die bisherige Nebenfläche verlegt. Anstelle des Radweges zwischen Bushaltestelle und Gehweg ist nun ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vorhanden. In der Vergangenheit häufig aufgetretene Unfälle zwischen aussteigendem Fahrgast und Radfahrer können so verhindert werden.

Haltestellen für Touristenbusse vor dem Umbau

Haltestellen für Touristenbusse nach dem Umbau

Der Radfahrstreifen führt hinter der Fußgängerquerung zur U-Bahnhaltestelle geradeaus entlang der Hochwasserschutzanlage in Richtung HafenCity. Um wieder ins Portugiesenviertel zu gelangen, sind Abbiegepiktogramme zum Linksabbiegen in die Ditmar-Koel-Straße über den Kfz-Linksabbieger im Radfahrstreifen markiert.

Rödingsmarkt:

In der Straße Rödingsmarkt, welche die Innenstadt mit der Speicherstadt verbindet, wurden 2013 in beiden Fahrtrichtungen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert. Die Radfahrer, die sich zuvor die Fahrstreifen mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr teilen mussten, haben nun eine eigene Fläche im Straßenraum zur Verfügung.

Die überbreiten Fahrstreifen im Rödingsmarkt machten die Markierung von Radfahrstreifen unter Einhaltung der Regelabmessungen gemäß PLAST 9 (Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg: Anlagen des Radverkehrs) ohne größere bauliche Maßnahmen möglich.

In den Kreuzungsbereichen Rödingsmarkt / Ludwig-Erhard-Straße / Willy-Brandt-Straße und Rödingsmarkt / Schaartorbrücke / Kajen / Otto-Sill-Brücke, Binnenhafenbrücke wurden die Radfahrer zuvor auf der westlichen Seite in die Nebenflächen geleitet, um gemeinsam mit dem Fußgänger die kreuzenden Straßen zu überqueren. Nun fahren sie kontinuierlich auf ausreichend breiten Furten

mit einem eigenen Ampellicht parallel zum Kfz-Verkehr. Das Linksabbiegen ins Nikolaiquartier ist durch Aufstellflächen hinter den Kreuzungen gesichert. Rechtsabbieger in Richtung St. Pauli werden unmittelbar vor den Kreuzungen in die Nebenfläche auf den Radweg geleitet.

Im gesamten Kreuzungsbereich Rödingsmarkt / Schaartorbrücke / Kajen / Otto-Sill-Brücke, Binnenhafenbrücke wurden die Radwege sowie die Furten auf Regelmaße verbreitert. Der an den Binnenhafen führende Radweg auf der südlichen Nebenfläche des Kajen, welcher im Zweirichtungsverkehr zu befahren ist, wurde ebenfalls regelkonform ausgebaut.

Südwestlich des Knotenpunktes Rödingsmarkt / Schaartorbrücke / Kajen / Otto-Sill-Brücke, Binnenhafenbrücke wird der Radfahrer auf den vorhandenen Radweg in der Nebenfläche geführt. Ihm ist es jedoch in diesem Bereich freigestellt, ob er die Brücke in Richtung Elbpromenade auf dem Radweg überquert oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Radfahrstreifen läuft dementsprechend offen aus.

Südlich der Kreuzung Rödingsmarkt / Ludwig-Erhard-Straße / Willy-Brandt-Straße wurde zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen ein Vorbeifahrstreifen für Radfahrer bis zur Haltelinie des Kfz-Verkehrs markiert. Er darf unter spezieller Beachtung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Nach dem Überqueren der Kreuzung wird der Radfahrer gesichert in den Mischverkehr Richtung Innenstadt geleitet.

Kreuzung Rödingsmarkt / Ludwig-Erhard-Straße Blickrichtung Innenstadt

Kreuzung Rödingsmarkt / Ludwig-Erhard-Straße Blickrichtung Speicherstadt

Vorbeifahrstreifen im Rödingsmarkt Ecke Willy-Brandt-Straße

Erneuerung von Fahrtreppen und Aufzügen an U- und S-Bahn-Stationen

Der LSBG ist Betreiber von 30 Fahrtreppen und 9 Aufzügen im Hamburger Stadtgebiet. Die Anlagen befinden sich überwiegend in der Nähe von Bahnhöfen und Brücken. Betrieben werden die Anlagen vom Geschäftsbereich Betriebe, Fachbereich Straßentunnel und Verkehrstelematik. Der Fachbereich ist nicht nur mit dem Betrieb der Anlagen betraut, sondern auch mit der Instandhaltung und Instandsetzung bis hin zur Ersatzbeschaffung.

Im Jahr 2014 wurden 4 Fahrtreppen und 2 Aufzüge erneuert. Dabei handelt es sich um die Fahrtreppen Mönckebergstraße (2 Stück), Spitalerstraße / Wandelhalle und Adolph-Schönfelder-Straße sowie die Aufzüge an der S-Bahn-Haltestelle Harburg Rathaus. Die Anlagen mussten aufgrund ihres Alters und technischen Zustandes ausgetauscht werden. Die Erneuerung der Anlagen kostete 1,44 Mio. Euro.

Erneuerung der Fahrtreppen

Schäden durch Vandalismus und witterungsbedingte Korrosion an den Fahrtreppen führten über die Jahre zu einem insgesamt technisch und optisch nicht mehr einwandfreien Zustand. An der Fahrtreppe Mönckebergstraße war der Verschleiß aufgrund der hohen Nutzerzahlen weit fortgeschritten. Diese Fahrtreppe wird von bis zu 12.000 Personen pro Tag genutzt. Die durchschnittliche „Lebensdauer“ einer Fahrtreppe beträgt ca.15–20 Jahre.

Die neuen Anlagen erhalten durch technische Einbauten eine bessere Nutzbarkeit. Folgende technische Einbauten wurden eingesetzt:

- Die Treppe kann in Auf- und Abwärtsrichtung genutzt werden (Wechselschaltung).
- Die Überwachung der Stufen mit Lichtschranken ermöglicht eine automatische Wiedereinschaltung nach Missbrauch der Nothalt-Einrichtung (Wiederbereitschaftsschaltung).
- Die Treppe ist an ein zentrales Meldesystem angeschlossen. Bei Störungen werden kurze Reaktionszeiten und somit kürzere Stillstandszeiten erreicht.
- Ein Diagnosesystem ermöglicht eine rasche Fehlerfeststellung bei Störeinsätzen, so dass Reparaturen schneller durchgeführt werden können.

Durch den Einsatz von effizienten Motoren, Heizungen und Beleuchtungseinrichtungen (LED-Technik) kann der Stromverbrauch reduziert werden, was zu geringeren Betriebskosten führt.

Zwei der Fahrtreppen befinden sich an der Mönckebergstraße Ecke Glockengießerwall. Die Fahrtreppen verbinden die Mönckebergstraße mit dem Fußgängertunnel unterhalb des Glockengießerwalls, der als Zugang zum Hamburger Hauptbahnhof dient.

Fahrtreppe Mönckebergstraße Nord nach der Inbetriebnahme im Sommer 2014

Demontage der Fahrtreppe Mönckebergstraße Süd im Sommer 2014

Für die Erneuerung der Fahrtreppen war es erforderlich, die Mönckebergstraße in zwei Nächten komplett für den Straßenverkehr zu sperren.

Die Fahrtreppe Adolph-Schönfelder Straße ist ein Zugang zur Rönnhaidbrücke, die das Einkaufszentrum Hamburger Straße und die U-Bahn-Station Hamburger Straße verbindet.

Demontage der Fahrtreppe Adolph-Schönfelder-Straße

Die Fahrtreppe Spitalerstraße / Wandelhalle dient als Zugang zur U2 und U4 am Hauptbahnhof Nord.

Die neue Fahrtreppe Adolph-Schönfelder-Straße

Vor dem Austausch einer Fahrtreppe oder eines Aufzuges muss geprüft werden, ob in den geplanten Zeiträumen größere Veranstaltungen oder Baumaßnahmen im Umfeld stattfinden. Durch eine rechtzeitige Abklärung können gegenseitige Beeinträchtigungen vermieden werden. Hierzu sind Abstimmungsgespräche mit dem Bezirk, der KOST, dem HVV und teilweise mit der DB AG notwendig. Der Aus- und Einbau einer Fahrtreppe erfolgt in der Regel nachts, da hier mit den geringsten Behinderungen für den Straßen- und Fußgängerverkehr zu rechnen ist. Für den Ausbau müssen die Fahrtreppe rundherum freigestemmt und die Abdichtungen zum umgebenden Bauwerk sowie die Verkabelungen abgetrennt werden. Die Fahrtreppe wird

Die neue Fahrtreppe Spitalerstraße / Wandelhalle

dann mit einem Mobilkran aus dem Fahrtreppenbett herausgehoben.

Nachdem die neue Fahrtreppe wieder mit einem Kran auf die vorhandenen Auflager gesetzt wurde, sind noch weitere Arbeitsschritte bis zur Inbetriebnahme notwendig. Die Fahrtreppe muss millimetergenau ausgerichtet werden, da es sonst im Betrieb zu einseitig stärkerem Verschleiß kommen kann. Die Fugen zwischen Fahrtreppe und Bauwerk sind mit dauerhaft elastischem Material abzudichten, damit kein Wasser in die Bauwerke eindringen kann. Zeitgleich wird die Verkabelung auf den Steuerschrank aufgeklemmt. Abschließend sind diverse technische Einstellarbeiten mit Probefahrten sowie die abschließende Prüfung durch eine zugelassene Überwachungsstelle (TÜV, Dekra etc.) vorzunehmen.

In der Regel sind Fahrtreppen über eine geflieste Fegerinne mit einer meist nebenliegenden festen Treppe verbunden. Die Rinne dient zur Reinigung der Treppe und zum besseren Abfließen von Regenwasser. Bei den Fahrtreppen an der Mönckebergstraße und Spitalerstraße wurde, abweichend von der sonst gängigen Bauweise, die Fegerinne aus Edelstahl gebaut. Durch diese Bauweise kann auf das Fliesen zwischen Fahrtreppe und fester Treppe verzichtet werden. Eine Silikonfuge reicht zur Abdichtung aus. Durch die geringe Anzahl von Dichtungsfugen kann weniger Regenwasser in das Bauwerk eindringen.

Üblicherweise wird bei der Erneuerung einer Fahrtreppe der hier eingebauten Größen ein Mobilkran eingesetzt; nicht so in der Mönckebergstraße. Eine Fahrtreppe der hier verbauten Größe hat ein Gewicht von ca. 10 t. Bei der Demontage und Montage war zu beachten, dass die Straße aufgrund des Brückencharakters nur begrenzt belastbar ist. Zur Verteilung der Last kamen zwei Kräne zum Einsatz, die den Ein- und Ausbau erledigten. Um eine „Grundversorgung“ aufrechtzuerhalten, wurden die Fahrtreppen an der Mönckebergstraße nacheinander ausgetauscht, sodass die Mönckebergstraße immer über eine Fahrtreppe erreichbar war.

Bei den beiden Treppen Spitaler Straße und Adolph-Schönfelder-Straße wurde jeweils nur ein Kran benötigt.

Pro Fahrtreppe war eine Bauzeit von 4,5 Wochen angesetzt. Begonnen wurde am 26. Mai 2014 mit der Fahrtreppe Spitalerstraße / Wandelhalle; der Einbau der Fahrtreppe Adolph-Schönfelder-Straße war am 11. September 2014 abgeschlossen.

Erneuerung der Aufzüge an der S-Bahn-Station Harburg Rathaus

An der S-Bahn-Station Harburg Rathaus führen zwei Aufzüge von der Fußgängerunterführung unter dem Harburger Ring zu den S-Bahn-Gleisen. Die Aufzüge werden stark und mit steigender Tendenz genutzt. Aufgrund von Vandalismus und anderer unsachgemäßer Benutzung der Aufzüge waren diese in einem insgesamt nicht mehr akzeptablen Zustand.

Der LSBG hat sich bei der Erneuerung das Ziel gesteckt, die Aufzüge heller und freundlicher zu gestalten und die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen.

Die Aufzüge wurden von hydraulischem Antrieb auf Seilantrieb umgestellt. In den letzten Jahren haben die Nutzerzahlen stark zugenommen. Dadurch hat es immer wieder Probleme mit der Wärmeableitung aus den Maschinenräumen gegeben. Bei einem Seilaufzug tritt dieses Problem nicht auf.

Mit Umstellung der Antriebsart konnte als erste Verbesserung die Fahrgeschwindigkeit von 0,5 m/s auf 1 m/s erhöht werden.

Trotz geschlossener Aufzugschächte erhielten die Kabinen an allen Seiten Glaswände. Der Schacht wurde hell gestrichen und in allen Ecken eine

durchgehende LED-Beleuchtung installiert. So konnte die Aufzugskabine aufgehellt werden. Weiterhin wirkt die Kabine durch die verglasten Wände insgesamt größer. Die größere Helligkeit und die größer erscheinende Kabine vermitteln ein Gefühl der Sicherheit und steigern das Wohlbefinden.

Für Mitbürger, die mit einem Rollstuhl unterwegs sind, wurden die Wände gegenüber den Türen mit auf Hochglanz polierten Edelstahlblechen als Spiegel versehen. Mit den Spiegeln können die Rollstuhlfahrer beim rückwärts Ausfahren aus der Kabine erkennen, ob hinter ihnen Personen stehen. Die Bleche liefern außerdem zusätzliche Helligkeit durch Lichtreflexion.

Eine weitere Herausforderung war es, die Aufzugskabinen so zu konstruieren, dass anfallende Flüssigkeiten mit einem Auffangbehälter aufgefangen werden können. Diese Behälter sollen einfach zu reinigen sein.

Der Leser mag sich jetzt fragen: Was für Flüssigkeiten?

Leider kommt es immer wieder vor, dass Mitbürger sich in den Aufzügen erleichtern. Bei den Altanlagen führte dies zu starken Korrosionsschäden. Diese Schäden hatten immer wieder Instandsetzungszeiten und Kosten zur Folge, und letztendlich war dies auch ein Aspekt für den Austausch.

Die Aufzüge wurden in der Zeit vom 1. September 2014 bis zum 31. Oktober 2014 ausgetauscht. Um die Erreichbarkeit der Haltestelle Harburg Rathaus für mobilitätseingeschränkte Mitbürger während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten, wurden die Aufzüge nacheinander erneuert. Die Bauzeit je Aufzug betrug jeweils einen Monat. Für die schnelle Umsetzung wurde dem LSBG ein Lob von der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAG) ausgesprochen.

Aufzug Gleis 3 nach dem Umbau auf Bahnsteigebene

Aufzug Gleis 1-2 nach dem Umbau auf Unterführungsebene

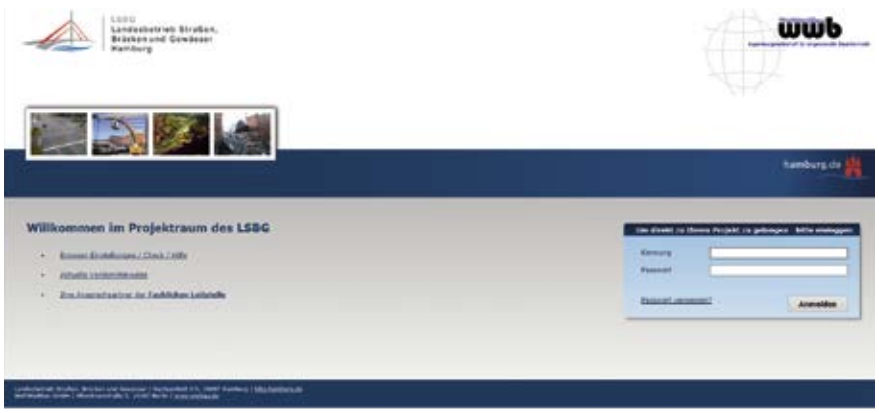
Virtueller Projektraum

Als technischer Dienstleister für Hamburg und seine Bürgerinnen und Bürger erfüllt der LSBG seine Aufträge zuverlässig, umfassend und wirtschaftlich erfolgreich. Dieser hohe Anspruch des LSBG-Leitbildes generiert zugleich einen hohen Anspruch an die Qualität von internen Arbeitsprozessen. Daraus leitet sich als eine der zentralen Zielsetzungen des LSBG ab, eine deutliche Kosten- und Risikoreduzierung durch wirtschaftlicheres Handeln mit Transparenz und Effizienz zu erreichen.

Um die Projektarbeit im LSBG zu unterstützen, wurden bereits in den Jahren 2009 und 2012 Projektplattformen in Pilotprojekten getestet. Die positiven Erfahrungen bestätigten, dass die Plattformen hilfreiche Arbeitsinstrumente sind. Auf Basis dieser praxisgereiften Erkenntnisse traf der LSBG die Entscheidung, mit dem Projekt Virtueller Projektraum flächendeckend eine ausgewählte Plattform für alle operativen Bereiche einzuführen.

Der Aufbau des virtuellen Projektraums des LSBG stellt einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der strategischen Zielsetzung dar, weil hiermit eine professionelle Plattform für die Projektarbeit geschaffen wird.

Die Ausschreibung für den virtuellen Projektraum erfolgte EU-weit und wurde von unserem IT-Dienstleister Dataport professionell begleitet. Dies beinhaltete in einem Zeitraum von 15 Monaten die Durchführung der Auftragsbekanntmachung bis zum Verhandlungsverfahren, in dem das wirtschaftlich günstigste Angebot in Bezug auf die Ausschreibungskriterien herausgefiltert wurde. In einem umfangreichen, alle operativen Geschäftsbereiche beteiligenden Abstimmungsprozess wurden die ausgewählten Firmen befragt und mit einer Punkte-Bewertungssystematik schriftlich eingeschätzt. Die Berliner Firma WeltWeitBau GmbH ging mit ihrem Produkt Plan Team-SPACE deutlich als bester Anbieter für den LSBG hervor.



Startseite Virtueller Projektraum

Im Mai 2014 konnte das Projekt unmittelbar nach der Zuschlagserteilung der Vergabestelle beginnen.

Um ein so weitgreifendes Instrument unternehmensweit einzuführen, wird schrittweise vorgegangen und mit Pilotprojekten gearbeitet, die sicherstellen, dass die Besonderheiten aller Geschäftsbereiche berücksichtigt werden. Damit wird erreicht, dass jeder Geschäftsbereich seine Arbeitsschritte im Projektraum wiederfindet und die bestehende Software an die eigenen Arbeitsbedürfnisse angepasst und optimiert wird.

Die Pilotprojekte umfassen die ganze Projektvielfalt des LSBG: Für den Straßenbereich sind es die Grundinstandsetzung der BAB A 253 und die Erneuerung der Markierungsarbeiten auf einem Teilabschnitt der BAB A 7, für den Gewässer- und Hochwasserschutz ist es die Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs und für den Geschäftsbereich Konstruktiver Ingenieurbau die Grundinstandsetzung der Grillparzer Brücke. Sukzessive kommen weitere Pilotprojekte hinzu, wie z. B. die Baudurchführung am Niederhafen sowie geschäftsbereichsübergreifend die Erneuerung der Hayns Park-Brücke. Auf diese Weise wird der Projektraum mit möglichst umfassenden Erfahrungen so aufgebaut, dass er für alle Projektbeteiligten ein gern angewendetes Arbeitsinstrument wird.

Die wesentlichen Vorteile einer gemeinsamen Projektplattform auf einen Blick:

- digitale, verzögerungs- und barrierefreie Lieferung und Verteilung sehr großer Datenmengen ohne Speicher-Beschränkung (z. B. große Vektor-Dateien),
- technisch uneingeschränkte Möglichkeit zur Einbindung externer Mitarbeiter und Unternehmen, die derzeit durch die FHH-Firewall nur in einer begrenzten Form zugelassen wird,
- administrative Entlastung der Projektleitung, da sich die zeitintensive Qualitätssicherung verringert (z. B. hinsichtlich unterschiedlicher Versionen),
- durch Transparenz und optimierte Abläufe können zeitliche Freiräume für andere Tätigkeiten geschaffen werden.

Ein Bestandteil des Projekts Virtueller Projektraum ist auch die enge Zusammenarbeit mit dem Projekt Eldorado – Digitales Archiv. Im Fokus steht dabei die Erarbeitung einer komfortablen Lösung für die Archivierung in dem bestehenden Archivierungs-System Eldorado. Um bereits im Arbeitsprozess die archivierungswürdigen Dokumente markieren zu können, werden für Eldorado relevante Eingabefelder in den Projektraum integriert. Somit wird bei Projektabschluss die Archivierungstätigkeit mit automatischen Überleitungen in das Archivsystem auf ein handhabbares Maß reduziert.

Projektteam Virtueller Projektraum

Weitere Arbeitserleichterungen werden ebenfalls im Rahmen des Projektes geschaffen. Dazu gehören eine einheitliche Benennung der Pläne, eine zentrale und somit qualitätsgesicherte Pflege der externen Daten wie z. B. von Ingenieurbüros sowie die Erarbeitung von Vorlagen für unterschiedlichste Projekte.

Auch juristische Aspekte – wie z. B. der Umgang mit gescannten Dokumenten versus Papierversionen – werden im Rahmen des Projektes behandelt.

Für Mitte 2016 ist geplant, alle zukünftigen Projekte des LSBG mit dem virtuellen Projektraum abzubilden. Hierfür wird jeder Mitarbeiter der operativen Bereiche des LSBG im Laufe des ersten Halbjahres 2016 geschult. Eine im Rahmen des Projekts aufzubauende Fachliche Leitstelle unterstützt die Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit dem Help Desk der beauftragten Firma jederzeit in seiner Arbeit im Projektraum.

Bis dahin sind noch einige Schritte zu gehen, aber der Weg in die digitale Welt ist bereitet. Diesen Prozess werden wir weiterhin konstruktiv im Sinne des LSBG und aller seiner Mitarbeiter gestalten.

Grossraum- und Schwertransportmanagement

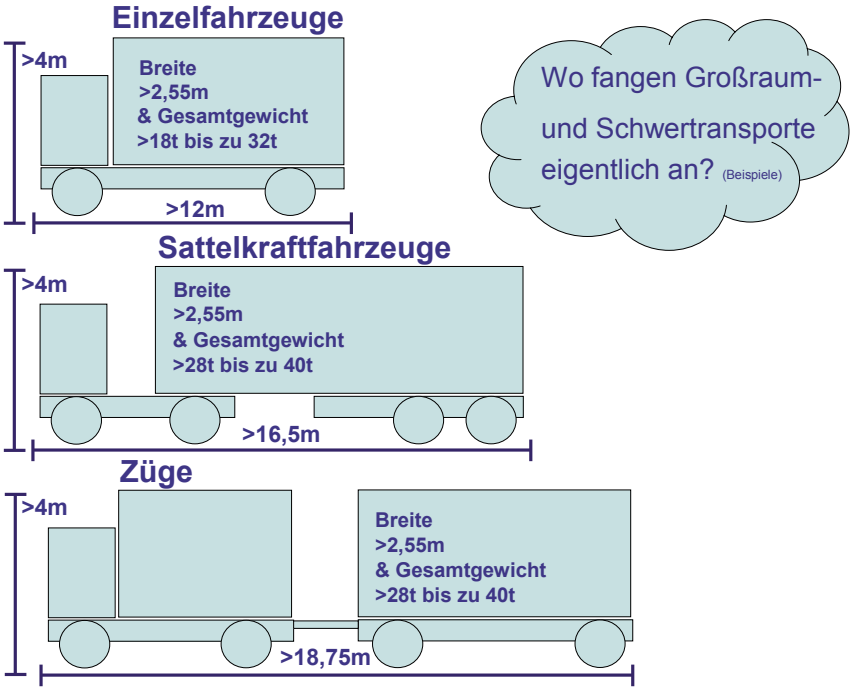
Schwertransporte auf unseren Landes- und Bundesstraßen gehören heute zum Alltag. Allerdings benötigen alle Transporte, die die vorgeschriebenen Parameter (Abmessungen und/oder Gewichte) überschreiten, eine Ausnahmegenehmigung. Diese richtet sich nach der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), §§ 32, 34 sowie 70 und der Straßenverkehrsordnung (StVO), §§ 29, 46 und deren Verwaltungsvorschrift (VwV).

Schwertransport der Firma Bohnet

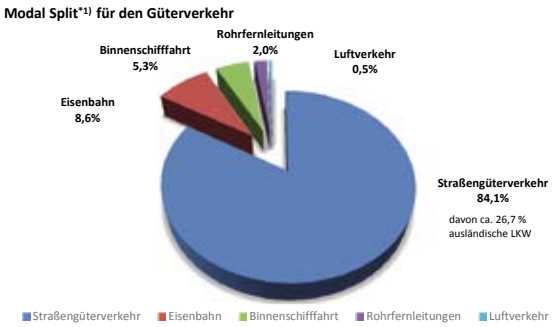
Die Genehmigung wird bei der Straßenverkehrsbehörde (Landesbetrieb Verkehr, LBV) beantragt. Vor Erteilung derartiger Genehmigungen ist vom LBV nach § 29 Abs. 3 Nr. V der VwV und nach §70 StVZO der Straßenbaulastträger zu hören. Für Hauptverkehrsstraßen ist dies die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, vertreten durch den LSBG. Der LSBG gibt eine Stellungnahme (Zustimmung / Zustimmung mit Auflagen / Ablehnung) zu der Tragfähigkeit der auf der Route liegenden Bauwerke ab.

In den letzten 20 Jahren konnte eine außerordentlich dynamische Entwicklung des Straßengüterverkehrs beobachtet werden. Diese Entwicklung hält an. Die Verkehrsleistung [Mrd. tkm] im Güterverkehr soll nach einer Prognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2005 im Zeitraum von 2004 bis 2025 um gut 80% steigen.

Die Beanspruchung der Bauwerke durch Verkehrslasten steigert sich in der 4. Potenz, d. h. ein LKW mit 44 t



Genehmigungspflichtige Schwertransporte



Modal Split des Transportaufkommens in Deutschland

[1)]Modal Split ist die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel

belastet die Bauwerke stärker als 100.000 Mittelklasse-Pkw. Dementsprechend macht sich das enorme Wachstum nicht nur äußerlich auf unseren Straßen bemerkbar, sondern auch im Zustand unserer Brücken- und Ingenieurbauwerke. Im Rahmen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 wird durch regelmäßige Prüfungen der Zustand der Bauwerke dokumentiert.

Die Problemstellungen des Großraum- und Schwertransportsektors können nur durch die fachübergreifende Zusammenarbeit der einzelnen beteiligten Stellen und eine ordentliche Dokumentation rechtzeitig erkannt und gelöst werden.

Dies soll das Ablaufschema eines VEMAGS-Antragsverfahrens verdeutlichen:

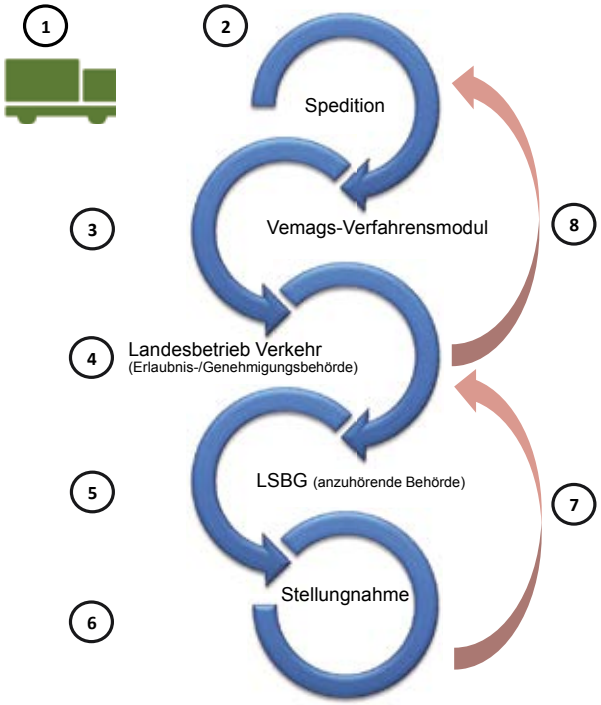
(1) Eine Spedition möchte mit einem genehmigungspflichtigen Transport durch Hamburg fahren.

(2) Mit Hilfe eines elektronischen Online-Portals, dem sogenannten VEMAGS-Verfahrensmodul (VErfahrensMAnagement Großraum- und Schwertransporte), kann die Spedition innerhalb weniger Minuten einen Antrag bei der zuständigen Erlaubnis-/Genehmigungsbehörde (Landesbetrieb Verkehr) stellen.

(3) Das VEMAGS-Verfahrensmodul verarbeitet alle Informationen (Abmessungen, Gewichte, Achsabstände, Achslasten, Fahrtweg und Zeitraum) hinsichtlich eines Transports und dient als Schnittstelle zwischen Antragsteller und Behörden. In Verbindung mit der Antragsnummer können die anzuhörenden Behörden / Stellen, wie z. B. Polizei, Deutsche Bahn oder Bezirksamt, den Antrag für die Prüfung aufrufen und der Antragsteller den aktuellen Bearbeitungsstand abfragen.

(4) Der LBV überprüft den Antrag auf inhaltliche Richtigkeit und übermittelt diesen anschließend an weitere anzuhörende Behörden.

(5) Nach Weiterleitung des Antrages an den LSBG wird der angegebene Streckenabschnitt mit Hilfe einer topographischen Datenbank (FHH-Atlas) überprüft. Mit Hilfe einer Excel-Programmoberfläche werden alle auf der Strecke befindlichen Brückenbau-



Ablauf eines VEMAGS-Antragsverfahrens (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte)

werke tabellarisch hinterlegt und mit einem vereinfachten Verfahren statisch analysiert.

(6) Im Anschluss an diese vereinfachte statische Nachrechnung wird eine Stellungnahme in Form einer Zustimmung, einer Zustimmung mit Auflagen oder einer Ablehnung erstellt (siehe Tabelle rechts). Im Fall einer Überlastung werden dem Antragsteller mögliche Alternativen, wie z. B. Änderung der Achsabstände, Änderung der Route oder Reduzierung der Achslasten aufgezeigt. Werden diese vom Antragsteller als nicht umsetzbar erachtet, kann er auf eigene Kosten eine statische Nachrechnung beauftragen.

(7) Die Stellungnahme (ggf. mit den erteilten Auflagen) wird als Zustimmung / Ablehnung an die Erlaubnis- / Genehmigungsbehörde (LBV) übermittelt.

(8) Der LBV erteilt mit eventuellen zusätzlichen Hinweisen die Genehmigung des Antrages für einen festgesetzten Zeitraum. In der Regel gelten die Genehmigungen für drei Monate. Die Fristsetzung gewährleistet, dass die Auflagen den aktuellen Zustand der Brückenbauwerke berücksichtigen und diese sicher befahren werden können.

Schwertransport der Fa. XXX, als Vemags-Einzelantrag Nr.: XXX

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben Ihren Schwertransport geprüft und stimmen dem Befahren der Brücken mit nachfolgend aufgeführten Auflagen zu.

iBW-Nr.	Bauwerksname/km/Lokalisation	verkehrliche Auflagen
Hinfahrt: AK HH-Ost - A1 - AS HH-Billstedt - Bergedorfer Straße - AS HH-Billstedt Mitte – Moorfleeter Brücke - AS HH-Billstedt Mitte - Bergedorfer Straße - AS HH-Billstedt - A1 - AS HH Harburg - Neuländer Str. - AS HH Neuland - A 253 - Wilhelmsburger Reichsstr. - AS HH-Wilhelmsburg – Neuenfelder Str. -Mengestr. – Bei der Wollkämmerei – Reiherstieg Hauptdeich – Neuhöfer Str. – Neuhöfer Damm – Nippoldstraße – Köhlbranddeich – Am Vulkanhafen		
551/2	Autobahnkreuz HH-SÜD, A1 / A255 / Überbau West km: 152,29 L: A1	Hauptspur: Schwertransport Schritttempo Nebenspur: normaler Verkehr
484/2	Süderelbbrücke / Süderelbe / A1 Überbau West 484 A km: 156,375 L: A1	Hauptspur: Schwertransport normales Tempo und normaler Verkehr mit 20m Abstand; Nebenspur: normaler Verkehr
485	Neuländer Elbdeich km: 156,755 L: A1	Hauptspur: Schwertransport Schritttempo Nebenspur: normaler Verkehr
486	Neuländer Wettern km: 156,91 L: A1	Hauptspur: Schwertransport Schritttempo Nebenspur: normaler Verkehr
752/2	Europabrücke/Neue Süderelbbr. (Ost) km: 3,87 L: A253	Hauptspur: Schwertransport Schritttempo Nebenspur: nur PKW, für LKW gesperrt
775/2	Veringkanalbrücke L: Bei der Wollkämmerei / Veringkanal	Hauptspur: Schwertransport Schritttempo Nebenspur: normaler Verkehr

Auflagenbeispiel für einen Schwertransport (Stand 10/14)

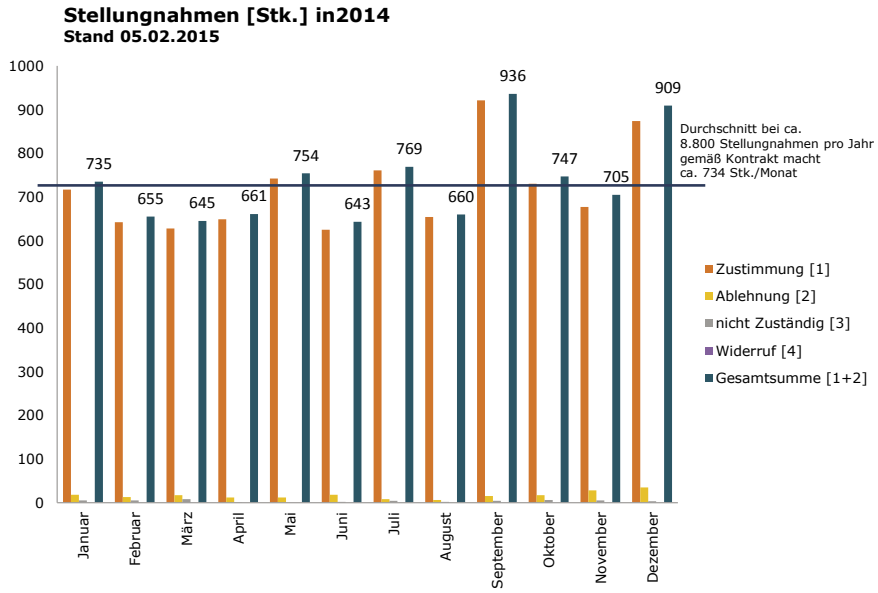
Antragsvolumen für 2014

Allein im Jahr 2014 fertigte der LSBG ca. 8.800 Stellungnahmen (siehe Abbildung auf Seite 26). Das sind im Mittel 734 Anträge pro Monat. Die durchschnittliche Bearbeitung eines Antrages beläuft sich auf ca. 35 Minuten. Zukünftig soll die durchschnittliche Bearbeitung eines Antrages durch die Einführung einer neuen Software nur noch 5 – 10 Minuten benötigen.

Das Programm NOVALAST ist ein System, welches die vier Komponenten Routenplanung, Lichtraumprofilprüfung, Statikanalyse und eine Kontrolle auf Verkehrsraumeinschränkungen (Baustellen) durchführt und abdeckt. Die Datenbanken, mit denen NOVALAST kommuniziert, müssen daher qualifiziert gepflegt und aktuell gehalten werden. Schließlich erfasst das Programm alle spezifischen Bauwerksdaten und gibt diese mit den erstellten Auflagen an das VEMAGS-Verfahrensmodul zurück. Die Einführung von NOVALAST in Hamburg und der Ersatz der Excel-Programmoberfläche sind für 2016 vorgesehen.

Bedeutsame Baustellensituationen erfordern für das Großraum- und Schwertransportmanagement eine Plausibilitätsprüfung hinsichtlich angedachter Umleitungsstrecken. Alle

Brücken- und Ingenieurbauwerke in deren Verlauf werden bezüglich ihrer Tragfähigkeit geprüft. Zwischen 2009 und 2014 erfolgte dies bei den Großprojekten Brücke Langenfelde, Süderelbbrücke, Glinder Au, Stader Straße und dem Ausbau der BAB A7. Zusätzlich müssen weitere Projekte, die möglicherweise zeitgleich umgesetzt werden könnten, in Betracht gezogen werden. Daher ist eine Abstimmung mit allen Fachbereichen inner- und außerhalb des LSBG sowie mit der Erlaubnis-/Genehmigungsbehörde unabdingbar.



Stellungnahmen des LSBG an den LBV

Busbeschleunigung am Beispiel der Metrobuslinie 5

In seinem Arbeitsprogramm vom 10. Mai 2011 hat sich der Senat das Ziel gesetzt, das Hamburger Bussystem durch Optimierung zu einem der modernsten Europas auszugestalten. Nach den Vorstellungen des Senates soll die Kapazität des Bussystems gesteigert, sollen zusätzliche und größere Busse angeschafft, Busspuren eingerichtet, Vorrangschaltungen an Ampeln installiert und Haltestellen umgebaut werden. Der LSBG ist mit der Umsetzung des Programms zur Busbeschleunigung beauftragt worden und hat daraufhin die Projektgruppe „Busbeschleunigung“ ins Leben gerufen.

Projektteam Busbeschleunigung

Die Projektgruppe Busbeschleunigung mit ihren rd. 20 Mitarbeitern soll in einer ersten Ausbaustufe sieben Metrobuslinien optimieren. Die ausgewählten Buslinien zählen in Hamburg zu denen mit der stärksten Frequenz; sie transportieren zusammen täglich rd. 200.000 Menschen. Die Linienstrecke der sieben Buslinien beträgt insgesamt ca. 85 km mit 294 Lichtsignalanlagen (LSA). Die Busse fahren auf diesen Strecken insgesamt 178 Haltestellen an.

Im Juni 2011 hat die Projektgruppe ihre Arbeit aufgenommen und mit der Planung zur Optimierung der Metrobuslinie 5 (M5) begonnen. Die M5 sollte als Pilotlinie zuerst fertiggestellt werden. Sie ist mit rd. 60.000 Fahrgästen pro Tag eine der am stärksten frequentierten Buslinien Europas. Die Linie verkehrt zwischen Hauptbahnhof / ZOB und Burgwedel. Im Zuge der ersten Ausbaustufe galt es, die Strecke zwischen ZOB und der Haltestelle U Niendorf Markt zu optimieren. Dies entspricht einer Linienlänge von rund 10 km, in deren Verlauf 21 Haltestellen angefahren werden. Auf der Linie werden überwiegend Doppelgelenkbusse mit einer Länge von 25 m eingesetzt. Die Busse verkehren zu den Spitzenzeiten morgens und abends im 5-Minuten-Takt.

Im Vorfeld ist eine Bestandsanalyse durchgeführt worden. In 40 zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführten

Schematischer Linienverlauf der M5

Kreuzung Grindelallee / Hallerstraße nach dem Umbau

Einfahrt eines Busses in die Haltestelle Staatsbibliothek

Messfahrten wurde erfasst, wo es zu Behinderungen für den Bus der M5 kommt. Auch die Verweildauern der Busse in den Haltestellen wurden erfasst und analysiert. Die häufigsten Gründe für Zeitverluste sind u. a. Wartezeiten vor Ampeln, Staus und verkehrswidriges Verhalten wie Falschparken etc.

Die erfassten Daten bildeten den Grundstein für die Entwicklung konkreter Maßnahmen. Jede Maßnahme ist auf den Einzelfall zugeschnitten, denn ein einheitliches Erfolgsrezept gibt es nicht: So unterschiedlich die Störungen im Streckenverlauf sind, so unterschiedlich sind auch die örtlichen Randbedingungen.

Ein wesentlicher Grund für Reisezeitverluste im Streckenverlauf der M5 ist mangelnde Verkehrsqualität, die oft zu Staubildung führt. Auch die Gründe hierfür variieren stark. An der Kreuzung Kollaustraße / Niendorfer Straße kam es zum Beispiel aufgrund eines kombinierten Geradeaus-/ Rechtsabbiegers in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu Staus in Richtung Innenstadt. Dies behinderte regelmäßig den Bus, der die rechte Fahrspur nutzt, um in seine Haltestelle zu fahren. Durch einen separaten Rechtsabbieger in die Niendorfer Straße konnte der Verkehrsfluss deutlich verbessert werden.

Auch an der Kreuzung Siemersplatz stand der Bus der M5 regelmäßig im Stau. Durch den Umbau der Kreuzung und die Einrichtung einer indirekten Linksabbiegespur vom Lokstedter Steindamm in die Vogt-Wells-Straße konnte eine deutliche Kapazitätssteigerung an der Kreuzung erreicht werden. Die Maßnahmen wirken sich gerade in den Hauptrichtungen Kollaustraße und Lokstedter Steindamm positiv auf die Verlustzeiten des Busses aus.

Optimal für einen Bus ist natürlich eine eigene Fahrspur. In der Kollaustraße wurde entsprechend eine neue Busspur zwischen dem Knoten Kollaustraße / Groß-Borsteler-Straße und dem Siemersplatz eingerichtet. Hier kann der Bus der M5 nun ohne Behinderungen bis zum Siemersplatz in Richtung Innenstadt fahren. Darüber hinaus existieren in weiten Abschnitten der M5 bereits separate Busspuren.

Umgebaute Haltestelle Brunsberg

Gerade der Komfort für die Fahrgäste spielte in den Planungen der Projektgruppe Busbeschleunigung eine wichtige Rolle. So konnte an der Gärtnerstraße unter anderem die Umsteigebeziehung zwischen den Metrobuslinien 5 und 20/25 durch den Bau einer gemeinsamen Haltestelle optimiert werden.

Eine weitere Komfortsteigerung für die Fahrgäste wird durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und eine moderne Haltestellenausstattung gewährleistet. Neben den taktilen Elementen für Menschen mit Sehbehinderungen wurden auch spezielle Bordsteine an den Haltestellen verbaut. Aufgrund der abgerundeten Form der Bordsteine können die Busse nah an die Bordsteinkante heranfahren, ohne dass die Reifen verschleißen. Dies verkürzt einerseits das Spaltmaß zwischen Bus und Bordstein und erleichtert Menschen mit Mobilitätseinschränkungen das Besteigen der Busse. Andererseits reduziert es auch die Wartungskosten für die Reifen der Busse.

Die Haltestellenausstattung wurde modernisiert und ergänzt – etwa durch digitale Fahrgastinformationsanzeiger, Fahrgastunterstände und zum Teil auch durch Fahrkartenautomaten. Diese sollen den Kauf von Tickets beim Busfahrer entbehrlich machen, was sich wiederum positiv auf die Haltestellenaufenthaltszeit des Busses auswirkt. Ein weiterer wesentlicher Faktor für die Haltezeit ist auch die Lage und Ausbildungsform der Haltestelle. Deshalb wurden alle Haltestellen dahingehend überprüft. Kann etwa eine Haltestelle am Fahrbahnrand realisiert werden? Macht es Sinn, die Haltestelle hinter die Kreuzung oder Fußgängerampel zu verschieben? Kann dadurch gewährleistet werden, dass der Bus ohne weiteren Stopp die Kreuzung oder die Fußgängerampel passiert?

Im Fall der Haltestelle Brunsberg der M5 ergab die Prüfung, dass ein Umbau der Haltestelle sinnvoll ist. Die Haltestelle in Richtung stadteinwärts ist daraufhin hinter die Fußgängerampel an den Fahrbahnrand verlegt worden. Der Haltepunkt in Fahrtrichtung Burgwedel wurde ebenfalls an den Fahrbahnrand verlegt. Hierdurch kann der Bus behinderungsfrei die Haltestellen verlassen.

Ein weiteres Kernstück der Busbeschleunigung ist die Einrichtung von intelligenten Ampelsteuerungen mit Busvorrangschaltungen an allen Ampeln im Linienverlauf. Die Idee dahinter ist, dass ein Bus möglichst behinderungsfrei die auf dem Linienweg befindlichen Ampeln passieren kann. An sogenannten Meldepunkten sendet der Bus ein Signal und meldet sich so an der Ampel an. Die hoch komplexe Steuerungslogik der Ampel prüft, inwiefern der Bus bevorrechtigt

werden kann. Dies erfolgt dann etwa durch Verlängerung einer Grünphase, durch Abbruch einer Rotphase oder durch Phasentausch etc. Alle diese Eingriffe in die Steuerung der Ampel erfolgen immer unter der Vorgabe, dass auch der übrige Verkehr zuverlässig abgewickelt werden muss.

Mit Einführung der Busbevorrechtigung wurde auch ein neuer Standard in Hamburg eingeführt: das sogenannte A-Signal. Dieses an der Ampel angebrachte Zeichen leuchtet auf, wenn sich der Bus an der Ampel anmeldet; es signalisiert dem Busfahrer, dass seine Anmeldung erfolgreich war und er damit rechnen kann, behinderungsfrei weiterfahren zu können.

A-Signal

Seit September 2012 sind insgesamt 16 Baumaßnahmen im Linienverlauf der M5 durchgeführt worden. Im August 2014 wurde am Gänsemarkt die letzte Baumaßnahme beendet. Zeitgleich wurden die Letzten der insgesamt 40 im Streckenverlauf befindlichen Ampeln mit einer Busbevorrechtigung versehen. Im Anschluss erfolgte die Feinjustierung für die Ampeln, welche bis Mitte November 2014 abgeschlossen werden konnte. Hiermit ist die M5 im Streckenabschnitt zwischen ZOB und U Niendorf Markt durchgängig optimiert. Die Fahrzeit in diesem Streckenabschnitt konnte um sechs Minuten verkürzt werden. Dies bedeutet eine Kapazitätssteigerung von insgesamt 25 Prozent auf dem nachfragestärksten Abschnitt der Linie zwischen der Innenstadt und der Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel. Die Umbaumaßnahmen beeinflussten ebenfalls maßgeblich die Pünktlichkeit, sodass die Pulkbildung von Bussen deutlich reduziert werden konnte. Im Innenstadtbereich kann nun zusammen mit der Metrobuslinie 4 ein 2,5-Minuten-Takt realisiert werden. Insgesamt erreichen die Busse zurzeit eine Pünktlichkeitsrate von nahezu 95 % an den Haltestellen.

Im Zuge der Umbaumaßnahmen wurden insgesamt 3 km Busspur im Linienverlauf der M5 saniert. Es wurden 1,2 km neue Busspur eingerichtet und etwa 1 km neue Sonderborde für den barrierefreien Ein- und Ausstieg verbaut.

Nicht nur Nutzer des ÖPNV profitieren von den Arbeiten im Linienverlauf der M5, sondern auch alle anderen Verkehrsteilnehmer. Insgesamt sind etwa 4 km Radverkehrsanlagen saniert oder neu gebaut worden. 18 Kreuzungen können nun barrierefrei genutzt werden. Die Länge der sanierten Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr beträgt 18 km.

Grundinstandsetzung der A7 und Verstärkung der Autobahnbrücke Stader Strasse

Der Abschnitt der BAB A7 zwischen dem Autobahndreieck HH-Südwest und der Anschlussstelle HH-Heimfeld wurde 1972 eröffnet. Zwischen 1969 und 1971 wurde auch die Brücke Stader Straße für die damals neue Autobahn A 7 gebaut. Sie führt die A 7 nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld über die B 73 (Stader Straße), die Straße Am Radeland sowie über Gleise der Deutschen Bahn und der S-Bahn.

Von November 2013 bis Oktober 2014 verstärkte der Geschäftsbereich Konstruktive Ingenieurbauwerke die Brücke Stader Straße und setzte die Brücke Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld instand. Von April bis Dezember 2014 setzte der Geschäftsbereich Straßen den genannten Abschnitt der A7 instand. Die Projektleiter koordinierten die Arbeiten und die einzelnen Bauphasen seit Planungsbeginn eng miteinander, da die Brückenbaustellen innerhalb der Straßenbaustelle lagen.

Die Verstärkung des westlichen Überbaus der Brücke Stader Straße und die Instandsetzung des westlichen Überbaus der Brücke AS Heimfeld wurden bewusst zeitlich vorgezogen. Die Arbeiten fanden im Winter 2013/2014 statt. So konnte der Verkehr während der Grundinstandsetzungsarbeiten der BAB 7 in Richtung Hamburg mit 5 Fahrstreifen (anstatt nur mit 4 Fahrstreifen) über den verstärkten westlichen Überbau der Brücke Stader Straße geleitet werden.

Während der Baudurchführung arbeiteten die Bauüberwacher der beteiligten Fachbereiche eng zusammen und konnten sofort auf Änderungen im Bauablauf reagieren. Die Straßenbauer richteten eine vorgezogene 5+0-Verkehrsführung im Bereich der Brücken ein, damit die Brückenbauer zwingend schwingungsfrei herzustellende Kernbohrungen an der Brücke Stader Straße früher herstellen konnten. Insbesondere im Bereich der AS Hamburg-Heimfeld reagierte der Straßenbau auf Verschiebungen im Bauablauf des Brückenbaus. Die Straßenbauer stellten ihren Bauablauf und die zugehörigen Verkehrssicherungen kurzfristig um, damit Straßen- und Brückenbauarbeiten zeitgleich und unmittelbar nebeneinander durchgeführt werden konnten.

Grundinstandsetzung der Fahrbahn

Der LSBG erneuerte die schadhafte Fahrbahn in Fahrtrichtung Norden (Richtung Hamburg / Flensburg) für insgesamt 7,6 Mio Euro.

In einer planmäßigen Bauzeit von acht Monaten wurden rund 75.000 m² Asphalt, 12 km Schutzplanken und über 3 km Entwässerung erneuert. Da sich in dem Gebiet auch Kampfmittelverdachtsflächen befinden, mussten zur Untersuchung rund 30 km Sondierungsbohrungen durchgeführt werden.

Die erneuerte Fahrbahn

Neue Entwässerungsleitungen im Mittelstreifen

Bei der Vorbereitung der Baumaßnahme hat der LSBG großes Augenmerk auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Verkehrs gelegt. Dafür sind vorweg Teile der Richtungsfahrbahn Hannover instandgesetzt

Aufbruch des Fahrbahnoberbaus

Asphaltierung

worden, um dem Verkehr ständig fünf Fahrstreifen freizuhalten. Auch der Zubringer von der A 261 wurde eingebunden, um alle Verkehrsbeziehungen im Autobahndreieck Südwest aufrechtzuerhalten.

Aufgrund von Regenfällen mussten die Arbeiten gleich zu Anfang um eine Woche verschoben werden, da die Markierungsfolie nur bei trockenem Wetter aufgeklebt werden kann.

Während der Bauarbeiten sorgten dann mobile Gleitwände und mehr als 24 km gelbe Markierungsfolie für eine sichere Führung des Verkehrs.

Als erstes wurden die Entwässerungsleitungen im Mittelstreifen erneuert. Hierfür mussten die erforderlichen Baugruben bis zu 3 m Tiefe ausgehoben werden. Danach wurden neue Rohrleitungen und Schächte eingebaut und die Baugruben wieder verfüllt. Auch die Straßenabläufe wurden erneuert und angeschlossen. Für die eigentliche Fahrbahninstandsetzung wurde zunächst der vorhandene gebundene Fahrbahnoberbau bis 70 cm Tiefe aufgebrochen und entfernt. Anschließend wurde der Baugrund neu profiliert und verdichtet sowie der Fahrbahnoberbau mit Tragschichten als Unterbau lagenweise neu aufgebaut.

Im Oktober und November 2014 fanden die Asphaltierungsarbeiten statt. Die Deckschicht wurde heiß an heiß mit zwei gestaffelt fahrenden Fertigern eingebaut, um die Ausbildung einer Naht, die einen Schwachpunkt in der Asphaltdecke darstellen würde, zu vermeiden.

Die umfangreiche Planung der Logistik im Vorwege sorgte für einen reibungslosen Asphalteinbau. Insgesamt wurden 50.000 t Asphalt mit mehr als 2.000 Lkw herantransportiert und Zug um Zug eingebaut. Während der Einbautage waren mehrere Asphaltmischwerke nur damit beschäftigt, das erforderliche Material für diese Baustelle herzustellen. Gleichzeitig musste die Bereitstellung der notwendigen Transportfahrzeuge und -wege geplant und organisiert werden. Das größte Risiko bei aller Vorbereitung barg dabei die Witterung, da verschiedene Arbeiten bei Regenfällen nicht ausgeführt werden konnten. Je nach Wetterlage musste in diesem Fall die logistische Abwicklung kurzfristig mit erheblichem Koordinierungsaufwand angepasst werden.

Aufgrund des engagierten Einsatzes aller am Bau Beteiligten konnten die Arbeiten trotz solcher Unwägbarkeiten sowie eines eng getakteten Bauzeitenplanes noch vor Weihnachten 2014 fertigstellt werden. Seit dem 18. Dezember 2014 ist die A7 wieder für den Verkehr freigegeben.

Verstärkung der Brücke Stader Straße

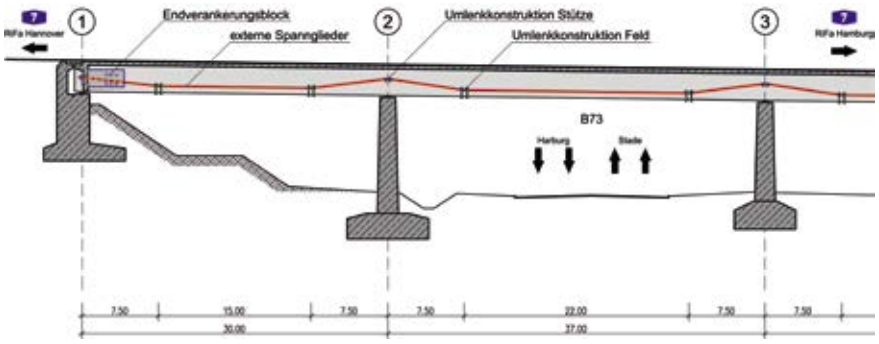
Die Spannbetonbrücke Stader Straße ist durch eine Längsfuge in zwei Überbauten geteilt. Die 245 m lange Brücke ist in 7 Bauabschnitten gebaut worden, d. h. es sind jeweils 6 Koppelfugen vorhanden, in denen die Längsspannglieder beim Bau der Brücke aneinander gekoppelt wurden.

An beiden Überbauten der Brücke Stader Straße wurden vor einigen Jahren Risse in den Koppelfugen festgestellt. Eine genauere statische Untersuchung der Brücke Stader Straße gemäß „Handlungsanweisung zur Beurteilung der Dauerhaftigkeit vorgespannter Bewehrung an älteren Spannbetonüberbauten", Ausgabe 1998 der BASt, ergab, dass ihre Dauerfestigkeit nicht mehr gegeben war. Die gerissenen Koppelfugen mussten deshalb dringend verstärkt werden, um eine Sperrung der Brücke für den Lkw-Verkehr, insbesondere für den Schwerlastverkehr > 44 t, zu vermeiden.

Ursache für die Schäden ist u. a. das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen, insbesondere das Lkw-Verkehrsaufkommen und die große Anzahl an Schwertransporten. Das hohe Verkehrsvolumen führt deutschlandweit immer mehr zu Überlastungen der Brücken und damit häufiger zu Schäden an deren Bausubstanz. Die beim Bau der Brücke angesetzte Verkehrslast deckte das aktuelle Verkehrsaufkommen nicht mehr vollständig ab.

Die Brücke wurde nach der Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand nachgerechnet. Unter Berücksichtigung einer Verstärkung mit externen Spanngliedern und aller zukünftigen Planungen (späterer Einbau einer Lärmschutzwand, Einbau von passiven Schutzeinrichtungen nach RPS) ergab sich für die Brücke das derzeit höchste geltende Lastmodell LM 1 nach Eurocode.

Im Sommer 2013 wurde mit der Verstärkung der Brücke Stader Straße zum ersten Mal eine Brückenverstärkung mit externen Spanngliedern im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg ausgeschrieben. Gemäß Verwaltungsentwurf waren für die Verankerung der externen Spannglieder zusätzliche unterirdische Spannkammern hinter den Endquerträgern herzustellen. Durch die Beauftragung eines Sondervorschlages in Kombination mit dem Verwaltungsentwurf konnte auf diese Spannkammern verzichtet werden: An den Hauptträgern seitlich angespannte und verzahnte Endverankerungsblöcke ermöglichten es, die Spannblöcke im Widerlagergang zu verkleinern. Dadurch mussten keine aufwändigen Baugruben im Bereich der A 7 hergestellt



Ansicht Brücke Stader Straße (Ausschnitt)

Verkehrszeichen in deutscher Sprache

Verkehrszeichen in englischer Sprache

Dynamisch aufleuchtende LED-Tafeln in Kombination mit Abstandswarnmessanlage

werden. Die Beauftragung erfolgte im Herbst 2013. Anschließend erfolgten die Ausführungsplanung und die Herstellung der stählernen Umlenkkonstruktionen im Werk. Die eigentlichen Verstärkungsarbeiten begannen im Januar 2014 vor Ort.

Während der Verstärkung des westlichen Überbaus mussten über mehrere Monate beide Richtungsverkehre der BAB 7 über den stark geschädigten, noch nicht verstärkten Überbau Ost der Brücke Stader Straße geführt werden. Um dabei eine weitere Schädigung des Überbaus zu vermeiden, musste von den Lkw-Fahrern zwingend ein Mindestabstand von 50 m eingehalten werden. Damit dieser Mindestabstand eingehalten wird, hat der LSBG in Abstimmung mit der Verkehrsdirektion Hamburg und der Polizei Hamburg innovative Verkehrssicherungen entwickelt. Dazu gehörten z. B. eine Abstandswarnmessanlage in Kombination mit dynamisch aufleuchtenden LED-Tafeln, zusätzliche Beschilderungen in englischer Sprache sowie automatische Textansagen im CB-Funk in mehreren Sprachen für die Lkw-Fahrer. Die Abstandswarnmessanlage wurde deutschlandweit zum ersten Mal eingesetzt.

Für den Einbau der Umlenkkonstruktionen und der externen Spannglieder sowie für die Herstellung der Endverankerungsblöcke der externen Spannglieder mussten Kernbohrungen in den vorhandenen Längs- und Endquerträgern der Brücke hergestellt werden. Dabei durften die vorhandenen Spannglieder nicht beschädigt werden. Ein Hamburger Ingenieurbüro hat deshalb die Lage der vorhandenen schlaffen Bewehrung und der Spannstahlbewehrung mittels neuartiger Ultraschall- und Radarmessungen zuverlässig bestimmt und an der Brücke farbig markiert.

Die Verstärkung des östlichen Überbaus der Brücke Stader Straße und die Instandsetzung des östlichen Überbaus der Brücke AS HH-Heimfeld begannen im Juni 2014. Hierbei wurde vom Straßen- und Brückenbau eine gemeinsame Verkehrsführung genutzt. Während der gesamten Bauzeit konnte dieser Streckenabschnitt der A 7 von genehmigungspflichtigen Schwertransporten nicht befahren werden.

Die Brückenbauarbeiten wurden im Oktober 2014 abgeschlossen. An der

Brücke Stader Straße mit externen Spanngliedern

Umlenkkonstruktion für die externen Spannglieder

Messdurchführung mit multistatischem Messgerät und Markierung der Kernbohrungen (gelb) sowie der vorhandenen Spannglieder (pink) und der vorhandenen schlaffen Bewehrung (blau)

Brücke Stader Straße wurden insgesamt rd. 2.000 m externe Spannglieder an den Längsträgern eingebaut. Das Brückenbauwerk konnte hierdurch für das derzeit höchste Lastmodell LM1 nach Eurocode verstärkt werden und ist damit zukunftsfähig. Darüber hinaus wurden lärmgeminderte Fahrbahnübergangskonstruktionen eingebaut.

Die Verstärkung der Brücke Stader Straße war die erste erfolgreiche Brückenverstärkung in Hamburg mit externen Spanngliedern. Die Baukosten blieben mit rd. 5,2 Mio. EUR unterhalb der geplanten Baukosten.

Die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A1

Eine der neuen Verkehrszeichenbrücken

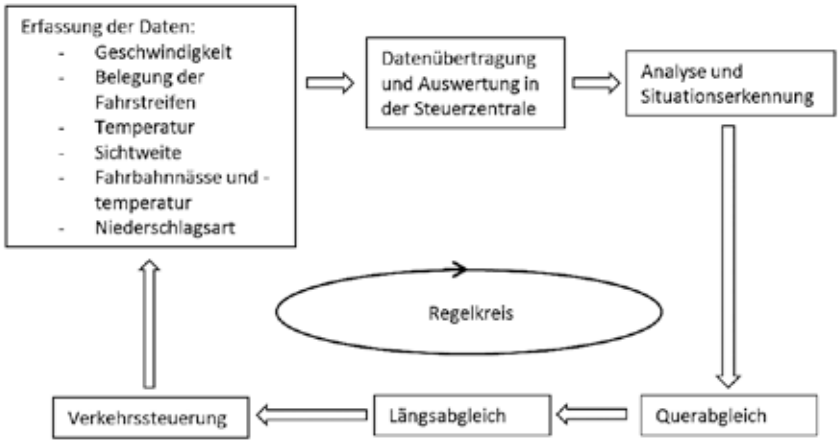
Mit dem Beginn der „Internationalen Gartenschau“ ging die Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) auf der A1 wie geplant in Betrieb. Nach einem Jahr konnte im April 2014 eine positive Zwischenbilanz gezogen werden.

Die neue SBA ist in jeglicher Hinsicht ein zukunftsweisender Schritt hin zu einer optimierten Verkehrsführung auf der A1 in Hamburg. Sie dient dazu, die zulässige Höchstgeschwindigkeit automatisch den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen anzupassen und warnt die Verkehrsteilnehmer vor Stau, Nebel, Unfall oder anderen Gefahren. Aufgrund dieser vielfältigen Zielvorgaben muss die SBA große Datenmengen verarbeiten können und benötigt daher intelligente Softwarelösungen sowie leistungsfähige Hardware.

Für ihre Realisierung wurden zwischen der Anschlussstelle Moorfleet und der Hamburgischen Landesgrenze mit Niedersachsen 18 Verkehrszeichenbrücken mit Wechselverkehrszeichen über der Fahrbahn errichtet. Der Abstand zwischen den Brücken beträgt 1.000 bis 1.500 Meter. Zur Erfassung der Verkehrsmengen sind an ihnen Radarsensoren befestigt und auch an Zu- und Abfahrten wird das Verkehrsaufkommen überwacht. Für die Erfassung der Umweltdaten stehen 5 Messstationen zur Verfügung. Die gesammelten Daten werden mittels 26 Streckenstationen über die Autobahnmeisterei Stillhorn zur Tunnelbetriebszentrale am Hamburger Elbtunnel geleitet und dort verarbeitet.

Wie funktioniert eine SBA?

Zuerst müssen die einlaufenden Daten mittels Plausibilitätsprüfungen analysiert werden, um Messfehler auszuschließen. Erst danach kann eine Situationserkennung durchgeführt werden. Zur Analyse der Situation werden Schwellwertverfahren benutzt, die sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Wetterbedingungen berücksichtigen. Aus dieser Analyse wird die Anzeige ermittelt, die an der jeweiligen Verkehrszei-



Funktionsablauf einer Streckenbeeinflussungsanlage

Aufbau der Schilderbrücken unter nächtlicher Vollsperrung der A1

Montage der Schilderbrücken

chenbrücke zu schalten ist. Ein Quer- und Längsabgleich stellt sicher, dass keine widersprüchlichen, unzulässigen oder verkehrsgefährdenden Anzeigenkombinationen geschaltet werden.

Die genannten Verfahren ermöglichen eine automatisierte Verkehrssteuerung zur Optimierung der anstehenden Verkehrslagen. Bei Unfällen und Baustellen kann der Anzeigenquerschnitt in der Verkehrsleitzentrale auch von Hand geschaltet werden.

Daraus ergeben sich:

- Erhöhung der Verkehrskapazität
- Verbesserung / Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Positive Effekte für den Klimaschutz

Die Herausforderung

Der straffe Zeitplan zum Bau der SBA musste widersprüchliche Ziele berücksichtigen. So sollte einerseits der Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt werden, andererseits sollten möglichst optimale Arbeitsbedingungen für die ausführenden Firmen geschaffen werden.

Das Projekt-Team des LSBG musste mit außerplanmäßigen Herausforderungen vielfältigster Art umgehen und flexibel auf neue Situationen reagieren.

Die potenzielle Gefahr durch Kampfmittel und Munition erforderte eine baubegleitende Sondierung und Überprüfung fast jeder einzelnen Tiefbaumaßnahme. Die umfangreiche Kampfmittelsondierung bedeutete einen erheblichen zeitlichen und koordinatorischen Aufwand. Dieses musste in der Planung berücksichtigt werden. In regelmäßigen Baubesprechungen vor Ort und in den Räumen des LSBG wurden der Fortschritt und der Ablauf des Projektes analysiert, gesteuert und protokolliert. Bei Bedarf wurden Zeitpläne angepasst.

Höchste Anforderungen wurden an die Konstruktion und die Statik der Bauwerke gestellt. Die geforderte Güte des Stahls war hoch und die Ausführung der Betonfundamente aufwendig, da die Brücken und die an ihr montierten Schilder bei Sturm starken Kräften ausgesetzt sind.

Um die ohnehin angespannte Verkehrslage auf der A1 nicht zu verschlechtern, wurde viel nachts und blockweise ge-

arbeitet. Notwendige Verkehrsbehinderungen und Vollsperrungen mussten dabei sehr frühzeitig mit der Verkehrsdirektion, der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen (KOST) und teils auch mit dem Bundesland Niedersachsen abgestimmt werden.

Die Highlights der SBA

Sensoren für die Erfassung von Wetterdaten

Zur Steuerung des Verkehrsflusses wird eine Vielzahl von Informationen benötigt. Neben den Verkehrsdaten werden auch Wetter- und Fahrbahndaten in den Entscheidungen der Steuerung berücksichtigt. Folgende Wettersensoren sind in der Gesamtanlage integriert:

- 5 Sichtweitenmessgeräte
- 5 Glättemeldeanlagen (Messung von Wasserfilmdicke, Fahrbahnoberflächenzustand und -temperatur sowie Gefriertemperatur), eingelassen in der Fahrbahn.
- Niederschlags-, Temperatur- und Feuchtesensoren (Niederschlagsart und -intensität)
- Windmeldesensoren (Windstärke und -richtung)

Sensorik zur Erfassung des Verkehrsflusses

Mithilfe von Induktionsschleifen in der Fahrbahn werden Fahrzeugart und -geschwindigkeit ermittelt. Die Induktionsschleifen sind über die gesamte Länge der SBA verteilt. In Ein- und Ausfahrten dienen sie zur Überwachung des Zu- und Abflusses auf die Autobahn. Unter fast allen Wechselverkehrszeichenbrücken befinden sich zusätzliche Detektoren, die mittels Radar, Ultraschall und Infrarot eine genaue Verkehrsdatenerfassung ermöglichen. Für die SBA auf der A1 werden die erfassten Fahrzeuge in zwei Klassen unterteilt: PKW und LKW.

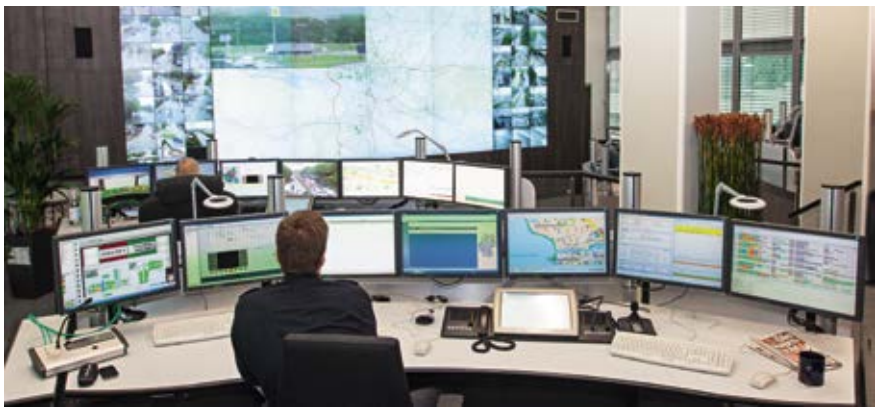
Energieeffizienz

Alle Wechselverkehrszeichen auf der A1 sind mit LED-Technik ausgestattet. Der Energieverbrauch ist damit gegenüber konventionellen Leuchtmitteln deutlich reduziert. Die Funktionsfähigkeit der LEDs sowie die Funktion der gesamten Anlage werden von der Verkehrsleitzentrale überwacht. Zu diesem Zweck wurden ca. 7.000 m Energiekabel und ca. 6.000 m Datenkabel zusätzlich zum vorhandenen Fernmeldenetz an der A1 verlegt.

Die Schaltzentrale

Die Verkehrsleitzentrale der Polizei Hamburg überwacht den Streckenabschnitt auf der A1 und hat die Möglichkeit, manuelle Schaltungen der Anzeigen durchzuführen. Dies geschieht, wenn beispielsweise Gefahrensituationen durch Gegenstände auf der Fahrbahn oder liegengebliebene Fahrzeuge entstehen oder Baustellen einen Eingriff erfordern. Die Verkehrsleitzentrale ist an jedem Tag rund um die Uhr besetzt.

Wetterstation



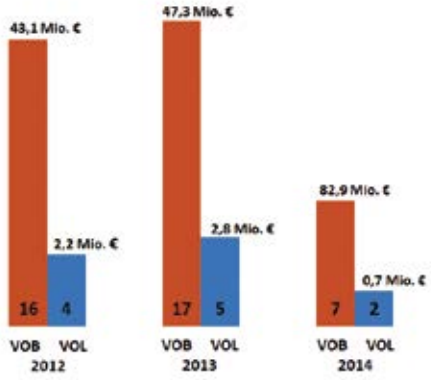
Die Verkehrsleitzentrale der Polizei Hamburg

Europaweite Ausschreibungen im Landesbetrieb

Die Planung großer Projekte nimmt viel Zeit in Anspruch und ist geprägt von einer sehr hohen Komplexität. Die Komplexität betrifft nicht nur die Ingenieurtechnik, sondern auch weitere beeinflussende Faktoren aus Politik und Bevölkerung oder auch verkehrliche Randbedingungen. Diese Projekte stehen regelhaft im Fokus der Öffentlichkeit. Durch die Vielzahl und Breite der Planungsaufgaben kommt es teilweise zu Verschiebungen im geplanten Zeitablauf. Ist die Planung dann fertig, müssen für die Umsetzung der Vorhaben im Rahmen eines Vergabeverfahrens geeignete Unternehmer gefunden werden.

Das Vergabeverfahren ist nur ein kleiner, aber wichtiger Teil solcher Projekte, dient es doch dazu, den wirtschaftlichsten Bieter zu ermitteln, der eine einwandfreie, zügige und vertragsgerechte Umsetzung erwarten lässt. Seit dem 01.01.2014 gelten die neuen Schwellenwerte von 5.186.000 Euro für VOB- und 207.000 Euro für VOL-Vergaben, ab denen die Projekte europaweit ausgeschrieben werden müssen. In den vergangenen drei Jahren wurden im LSBG 51 europaweite Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von etwa 180 Mio. Euro durchgeführt (siehe Abbildung rechts). Eine europaweite Ausschreibung bedeutet im Gegensatz zu nationalen Vergabeverfahren einen weiter gefassten Bieterkreis, längere Fristen und veränderte Vorgaben durch die VOB und VOL. Vor allem aber haben Bieter in nahezu allen Phasen des Vergabeverfahrens weitergehende Rechte. Dazu gehört das Recht, vermutete inhaltliche, formale oder Verfahrensfehler zu rügen. Sollte den Rügen seitens des Auftraggebers nicht abgeholfen werden, können durch die Anrufung der Vergabekammer die Verfahren sogar überprüft werden. In einem solchen Fall kann die Vergabe für die Dauer der Überprüfung nicht fortgeführt werden. Das Vergabeverfahren kann sich dadurch je nach Art und Umfang der festgestellten Verfahrensmängel erheblich verlängern, angefangen bei einigen Monaten Unterbrechung bis hin zur kompletten Neuausschreibung des Beschaffungsgegenstands. Auch wenn keine Verfahrensmängel festgestellt werden, führt ein Nachprüfungsverfahren zu einer Unterbrechung der Vergabe. Dies kann schwerwiegende Folgen für das gesamte Projekt haben. Bei zeitkritischen Projekten oberhalb des Schwellenwertes ist daher dringend anzuraten, derartige Verzögerungen von vornherein einzuplanen. Diese Rechte bei EU-Ausschreibungen dienen dem Schutz der Bieter und sollen einen fairen und transparenten Wettbewerb sicherstellen, der auch im Sinne des Auftraggebers ist.

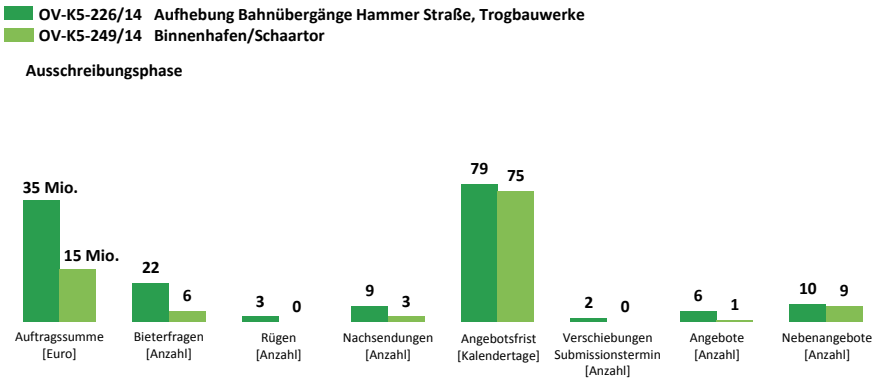
Der Zeitablauf des Vergabeverfahrens ist von zentraler Bedeutung. Er kann von Projekt zu Projekt sehr unterschiedlich sein, beispielhaft belegt durch die beiden größten EU-Vergabeverfahren im Jahr 2014. Dies waren mit ca. 35 Mio. Euro die Vergabe des Trogbauwerks zur Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Straße und mit etwa 15 Mio. Euro die Ausschreibung der Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Schaartor.



Anzahl EU-Verfahren im Vergleich

Aus der Abbildung auf Seite 40 oben wird ersichtlich, dass die Ausschreibungsphase bei beiden Projekten ähnlich lang war. Für den Trog musste aufgrund der Rügen in der Angebotsphase der Submissionstermin bereits zweimal nach hinten verschoben werden. Erst nach der Submission und erster Sichtung der Angebote konnte abgeschätzt werden, wie umfangreich die Vergabeverfahren voraussichtlich werden.

Für beide Maßnahmen waren Nebenangebote (gleichwertige Alternativen

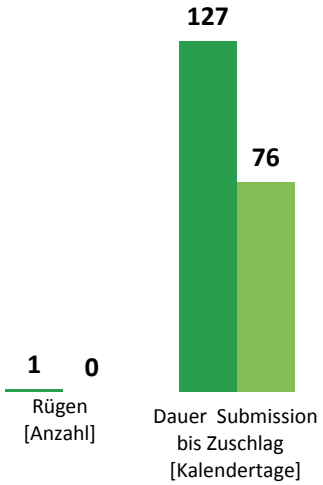


Ausschreibungsphase im Vergleich

zu technischen Vorgaben) zugelassen, weshalb im oberschwelligen Bereich zwingend weitere Wertungskriterien neben dem Preis erforderlich waren. Bei der Maßnahme des Trogbauwerks Hammer Straße war neben dem Preis der technische Wert das zweite Wertungskriterium. Dieser war in zwei unterschiedlich gewichtete Unterkriterien, Bauablauf und Logistikkonzept, aufgeteilt. Bei der Maßnahme Binnenhafen / Schaartor waren sogar drei Unterkriterien gefordert. Die Sichtung der Nebenangebote und ihrer preislichen Auswirkung auf den Wettbewerb zeigte, dass die Wertungsmatrix im Binnenhafen / Schaartor eindeutig war und es zwangsläufig auf den später beauftragten Bieter hinauslaufen würde. Beim Trogbauwerk hingegen konnten nach der Preiswertung, durch die Wertung der Nebenangebote und die Beurteilung des technischen Wertes insgesamt drei Bieter auf den ersten Rang kommen. Entsprechend intensiv war die Auseinandersetzung mit den weiteren Wertungskriterien und die technische Gleichwertigkeitsprüfung der Nebenangebote. Am Ende der Vergabe entschieden tatsächlich die Nebenangebote über den Zuschlag.

Gerade bei Großprojekten ist der Erhalt des Auftrags so lukrativ, dass es mitunter lohnenswert erscheint, die Vergabeentscheidung kritisch zu hinterfragen. Dies gilt erst recht, wenn der Ausgang des Verfahrens knapp ausfällt. So strengte ein unterlegener Bieter im Falle des Trogbauwerks nach Erhalt der Absage ein Rügeverfahren an und drohte mit der Eröffnung eines Vergabekammer-Verfahrens (siehe auch Abbildung rechts). Da das Vergabefahren transparent geführt wurde, konnte der LSBG diesen Bieter davon überzeugen, dass das Verfahren sowohl rechtssicher als auch diskriminierungsfrei ihm gegenüber abgelaufen ist. Hilfreich für das Gesamtprojekt war an dieser Stelle, dass im Zeitablauf für die Vergabe von vornherein schon eine ausreichende Frist eingeplant worden war. So konnte die Bindefrist trotz dieser Rüge eingehalten werden.

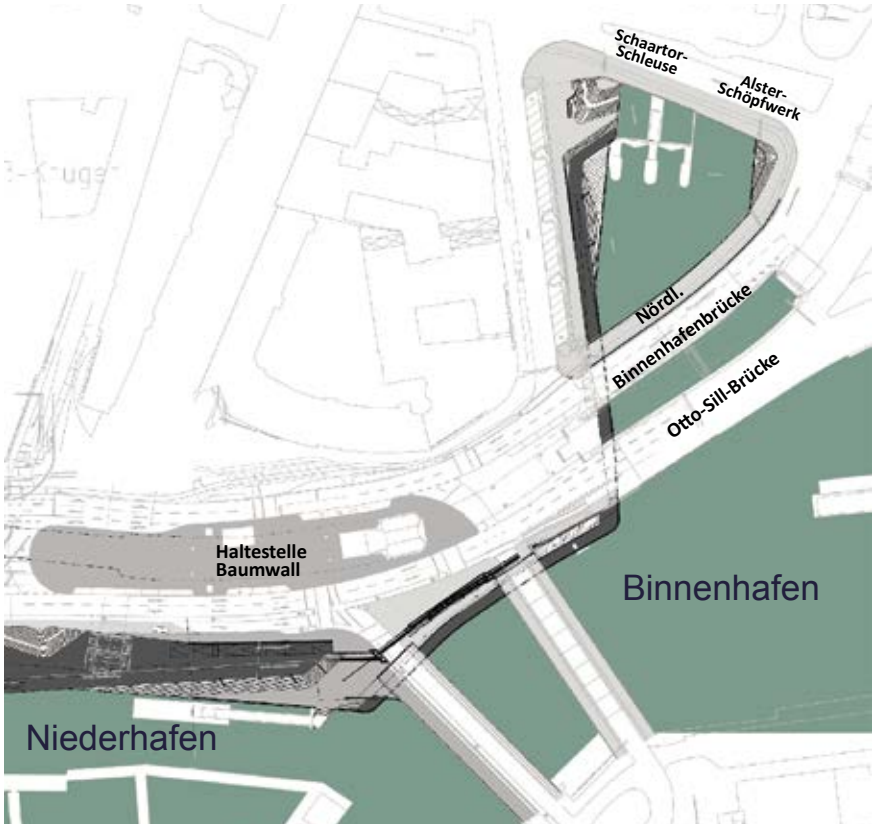
Die beiden Fälle zeigen, dass der Ablauf und die Dauer eines Vergabeverfahrens stark unterschiedlich verlaufen können. Für das Gesamtprojekt heißt das, dass bereits beim Einstieg in das Projekt, spätestens aber bei der konkreten Planung, auch das Vergabekonzept geklärt sein sollte. Es müssen genügend Pufferzeiten eingeplant werden, um Rüge- oder sogar Vergabekammerverfahren bearbeiten zu können, ohne den geplanten Baubeginn oder gar das Gesamtprojekt zu gefährden. Seit dem 1.10.2014 schließt sich an die Vergabe zusätzlich noch die Veröffentlichungsfrist von einem Kalendermonat nach Hamburgischem Transparenzgesetz an.



Vergabephase im Vergleich

Umbau der Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Schaartor

Die Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Schaartor liegt am nördlichen Ufer der Elbe und schützt die Hamburger Innenstadt vor Überflutungen. Aufgrund ihrer Lage hat sie zusätzlich eine besondere städtebauliche und verkehrstechnische Bedeutung. Der westlich anschließende Abschnitt „Niederhafen“ war Teil der Architekturolympiade 2006, eines internationalen Architektenwettbewerbes. Die Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Schaartor gehörte zum erweiterten Plangebiet mit dem Ziel, ein einheitliches Gestaltungskonzept für beide Maßnahmen zu entwickeln. Der Entwurf des Londoner Architekturbüros Zaha Hadid Architects ging als Sieger aus diesem Wettbewerb hervor und war prägend für die Planung des Umbaus.



Lageplan der Hochwasserschutzanlagen

Die neue Hochwasserschutzanlage verläuft annähernd in der gleichen Linie wie die bisherige Anlage. Sie musste überwiegend neu gebaut werden, weil das Tragwerk eine Erhöhung nicht zuließ. Die Ausbauhöhe beträgt 7,60 m über Normalnull (NN) und liegt somit bis zu 60 cm höher als die frühere Anlage. Zusätzlich wurde eine Ausbaureserve um weitere 80 cm vorgesehen. Die angrenzenden Brücken, die Schaartorschleuse und das Alsterschöpfwerk werden an die neue Situation angepasst.

City Sporthafen

Für die neue Hochwasserschutzanlage werden zusätzliche Wasserflächen in Anspruch genommen. Um die Durchfahrtsbreite für Boote und Barkassen sowie die Liegeplätze zu erhalten, mussten die Pontonanlagen des City Sporthafens an den neuen Verlauf der Hochwasserschutzanlage angepasst werden. Bereits Ende 2010 wurden hierzu die vorhandenen Dalben gezogen und an einem neuen Standort wieder eingebaut. Die Pontonanlagen wurden ausgeschwommen, um dann an dem neuen Standort wieder an den Dalben befestigt zu werden.

Hochwasserschutzanlage vor der Haltestelle Baumwall

Im Bereich der Niederbaumbrücken wurde der obere Teil der Hochwasserschutzanlage landseitig zurück versetzt. Dadurch ist der Bereich zwischen Hochwasserschutzwand und Uferkante für Fußgänger auf dem Niveau der Niederbaumbrücken und der Straße Vorsetzen barrierefrei begehbar.

Platz westlich der Niederbaumbrücken

Westlich der Niederbaumbrücken entstand ein kleiner Platz, auf den sich die neue Promenade von Westen kommend wie ein Dammkörper schiebt. Über diesen Platz verlaufen die fußläufigen Wegeverbindungen entlang der Elbe, in die HafenCity und zur Haltestelle Baumwall. Der Alsterwanderweg, der bisher am Jungfernstieg endete, wurde verlängert und führt von Norden unter den Niederbaumbrücken hindurch auf den Platz.

Die Konstruktion besteht aus einem Überbau in Massivbauweise. Für die Gründung wurde auf der Wasserseite eine Spundwand gebaut, die mit Schrägankern im dahinter anstehenden Baugrund rückverankert ist. Landwärts ist der Überbau auf 44 eingebrachte Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 880 mm gegründet. Die neue Spundwand ist bis zur Unterkante der Sohlplatte hinterfüllt und verdichtet.

Wasserseitig besteht der Stahlbeton-Überbau aus einem Betonholm, der von NN + 2,10 m bis NN + 6,30 m reicht. Am Kopf des Betonholmes schließt eine massive Kaiplatte an, die bis zum Tordrempel des neuen Hochwasserschutztores reicht. Im nördlichen Bereich verläuft eine deichartige Treppenkonstruktion, in die das bewegliche Hochwasserschutz-Schiebetor integriert ist. Das Tor lässt sich im Bedarfsfall herausfahren und bildet in Verbindung mit der Treppenkonstruktion den landseitigen Hochwasserschutz. Die Oberkante der Treppenkonstruktion (Oberkante oberste Treppenstufe) liegt auf NN + 8,60 m, die Oberkante des Tores auf NN + 7,60 m. An die Torkammer schließen westlich Lager- und Betriebsräume an.

Hochwasserschutztore

Da verschließbare Öffnungen in der Hochwasserschutzlinie einen logistischen Aufwand und den aktiven Einsatz von Deichverteidigungskräften erfordern, wird grundsätzlich versucht, ihre Anzahl gering zu halten. Mit dem Umbau können drei Hochwasserschutztore zukünftig entfallen – zwei am Alsterwanderweg und eins am Anleger Baumwall. Bei den beiden Niederbaumbrücken sind Tore unvermeidbar, da das Straßenniveau rund 1,30 m unter der neuen Schutzhöhe liegt.

Die vorhandenen Dammbalkenverschlüsse an den Niederbaumbrücken wurden durch neue, elektrisch angetriebene Schiebetore ersetzt, die ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten. Darüber hinaus können als zweite Deichsicherheit weiterhin Dammbalkenverschlüsse eingesetzt

Hochwasserschutztor in der Promenadentreppe

werden. Die zwei kürzeren Schiebetore finden im geöffneten Zustand ihre Parkposition zwischen den Niederbaumbrücken, das große, 24 m lange Schiebetor wird im Inneren der Promenade Richtung Landungsbrücken in einer Torkammer geparkt. Durch eine Öffnung in der Promenadentreppe fährt es aus der Torkammer heraus bis in den Anschlag und verschließt so die Lücke zwischen dem Dammkörper und dem Torpfeiler. Mit einem drehbaren Stahlelement wird die Treppenöffnung überbrückt, eine Rolle am Torkopf hebt das Stahlelement während der Fahrt in die Höhe und macht so den Weg frei, um die Hochwassersicherheit herzustellen. Durch die Integration in die Treppenanlage bleibt der Platz zu allen anderen Zeiten frei zugänglich.

Der erste fertiggestellte Bauabschnitt wurde am 7. Mai 2014 durch die Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Öffentlichkeit übergeben.

Weitere Arbeiten im Bereich der Schaartorschleuse

Im Herbst 2014 lief das Ausschreibungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt im Bereich der Schaartorschleuse. Der Zuschlag für den Ingenieurbau wurde im Januar 2015 erteilt. Die Bauarbeiten entlang der Zufahrt zur Schaartorschleuse beginnen im Mai 2015. Im weiteren Verlauf der Bauarbeiten werden die Kammerwände der Schleuse auf das erforderliche Niveau erhöht.

Lagebericht zum Jahresabschluss 2014

1. Aufgaben und Ziele

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) übernimmt Beratungs-, Bauherrenkern-, Planungs-, Projektvorbereitungs- und Projektsteuerungsleistungen, Umsetzungsleistungen sowie Betriebs- und Unterhaltungsleistungen für Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Diese Dienststellen sind u. a. für die Entwicklung und die Funktionsfähigkeit von Infrastrukturgütern, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Wasserwirtschaft, zuständig.

Der LSBG wird auf der Grundlage von Aufträgen (Kontrakten) tätig und erhält für die erbrachten Leistungen Honorare im Ingenieurbereich, Entgelte im betrieblichen Bereich sowie Betriebsmittelerstattungen für z. B. bezogene Unterhaltungs- und Reparaturleistungen. Die Wirtschaftlichkeit seiner Tätigkeit überprüft der LSBG in regelmäßigen Benchmarking-Vergleichen. Dabei strebt er unter Berücksichtigung einer jährlichen Abführung an den Haushalt in Höhe von 1.098 Tsd. Euro ein ausgeglichenes Jahresergebnis an.

Die Vertiefung seiner klassischen Geschäftsfelder und die Konzentration auf seine beiden Hauptauftraggeber, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), bilden die Grundlage für die weitere Entwicklung des LSBG.

Zwar ist der LSBG als Landesbetrieb an Entscheidungen von Senat und Bürgerschaft gebunden, er verfügt jedoch in der Aufgabenwahrnehmung über die notwendige Flexibilität, um schnell auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Hierfür nutzt er die auf seine Bedürfnisse zugeschnittenen IT-Systeme, um Projekte effizient steuern zu können.

Der LSBG strebt eine kontinuierliche Verbesserung seiner Strukturen und Prozesse an. Zu diesem Zweck hat er ein Unternehmenskonzept entwickelt, das seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und seine fachliche Weiterentwicklung in den Mittelpunkt rückt.

Der LSBG betreibt keine eigene Forschungs- und Entwicklungstätigkeit.

2. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die weltweite Konjunktur hat sich im Verlauf des Jahres 2014 belebt. Die weltweite Produktion lag mit rund 3,3 Prozent leicht über dem Niveau des Vorjahres. Im Euro-Raum mehren sich die Zeichen einer konjunkturellen Erholung. Die positive Grundrichtung hat mittlerweile auch jene Länder erfasst, die besonders von der Finanz- und Staatsschuldenkrise betroffen waren. Positive Impulse gingen insbesondere vom Außenbeitrag und von der Inlandsnachfrage aus. Stützend wirkte die weiterhin stark expansiv ausgerichtete Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB). Die ergriffenen unkonventionellen geldpolitischen Maßnahmen haben zu einem Rückgang der Kreditzinsen geführt, was die Inlandsnachfrage belebt hat.

Die deutsche Konjunktur, die sich in den vergangenen Jahren entgegen der Entwicklung in den übrigen Staaten des Euro-Raums überaus robust präsentiert hatte, war auch in 2014 wieder deutlich aufwärtsgerichtet. Das Bruttoinlandsprodukt nahm preisbereinigt um 1,6 Prozent (Vorjahr: 0,4 Prozent) zu. Wesentliche Triebfeder des Aufschwungs war die Inlandsnachfrage. Die unverändert günstige Situation auf dem Arbeitsmarkt, niedrige Kreditzinsen sowie steigende Realeinkommen beflügelten den privaten Konsum. Als Folge der guten konjunkturellen Lage hat sich die finanzielle Situation des Staates erheblich verbessert. Dank weiterhin hoher Steuereinnahmen erzielte Deutschland gesamtwirtschaftlich wiederum einen Haushaltsüberschuss.

Die Stadt Hamburg hat in den vergangenen Jahren große Anstren-

gungen unternommen, den städtischen Haushalt auszugleichen. Nach dem vorläufigen Haushaltsabschluss für 2014 konnte die Stadt erstmals seit Jahrzehnten einen Überschuss von rund 400 Mio. Euro verbuchen. Zwar verfolgt die Stadt weiterhin konsequent den Kurs der Haushaltskonsolidierung, jedoch bilden der Erhalt und die Sanierung der öffentlichen Infrastruktur einen politischen Schwerpunkt. Auf diesem Wege soll der Instandhaltungsstau insbesondere im Bereich der Straßen und Ingenieurbauwerke sukzessive abgebaut werden. Beispielsweise hat die Stadt einen Sanierungsfonds 2020 eingerichtet, der ausschließlich der Sanierung der öffentlichen Infrastruktur zugute kommt. Von dieser politischen Schwerpunktsetzung profitiert auch der LSBG. Es ist zu erwarten, dass sich die Auftragslage auch weiterhin positiv entwickeln wird.

3. Verlauf des Geschäftsjahres

Die Leistungserbringung des LSBG, gemessen in Umsatzerlösen und Bestandsveränderungen, war mit insgesamt 106.732 Tsd. Euro gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (Vorjahr: 109.306 Tsd. Euro).

Dies resultiert aus dem planmäßigen Rückgang der Betriebsmittelerstattungen um 2.878 Tsd. Euro auf 35.084 Tsd. Euro im Wesentlichen aus den beendeten Projekten im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum „Sprung über die Elbe“[1] (Vorjahr: 37.962 Tsd. Euro). Rückläufig sind damit „durchlaufende“ Posten.

Bei den Honoraren und Entgelten konnte die Entwicklung dagegen im städtischen Verkehrsbereich einen erfreulichen Anstieg verzeichnen, da abermals die Honorar- und Entgeltleistungen ausgeweitet wurden. Die Steigerung um 5.149 Tsd. Euro auf 28.876 Tsd. Euro (Vorjahr: 23.727 Tsd. Euro) gegenüber dem Vorjahr konnte den Rückgang für Bundesmaßnahmen um 4.912 Tsd. Euro auf 26.747 Tsd. Euro (Vorjahr: 31.659 Tsd. Euro) kompensieren.

Insgesamt stieg der Honorar- und Entgeltbereich mit 71.648 Tsd. Euro um 304 Tsd. Euro gegenüber dem Vor-

in Tsd. Euro	2013	2014	Veränderung
Honorare / Entgelte			
– Wasserwirtschaft	12.896	13.433	+537
– Verkehrsbereich FHH	23.727	28.876	+5.149
– Verkehrsbereich Bund	31.659	26.747	-4.912
– Dritte: Bezirke, öffentliche Beleuchtung / Lichtsignalanlagen	3.062	2.592	- 470
Honorare / Entgelte gesamt	**71.344**	**71.648**	**+ 304**
Betriebsmittelerstattungen / Schadenersatz			
– Verkehr und Wasserwirtschaft	29.190	29.763	+ 573
– Dritte: Bezirke, öffentliche Beleuchtung / Lichtsignalanlagen	8.772	5.321	- 3.451
Betriebsmittelerstattungen gesamt	**37.962**	**35.084**	**- 2.878**
Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen gesamt	**109.306**	**106.732**	**-2.574**

Übersicht Umsätze

[1] Mit den Maßnahmen zum „Sprung über die Elbe“ wird ein Stadtraum in der geographischen Mitte der Stadt Hamburg schrittweise aufgewertet. Eingerahmt von den Entwicklungsräumen der HafenCity im Norden und dem Harburger Binnenhafen im Süden wird auf der zentralen Flussinsel Wilhelmsburg und der Wohninsel Veddel ein zukunftsweisendes Modell für das Leben in der Großstadt realisiert. Ziel ist es, das Potenzial der besonderen Lage am Wasser stärker zu nutzen, um die Standort-, Erlebnis- und Freizeitqualität zu erhöhen.

jahr an (Vorjahr: 71.344 Tsd. Euro) und damit die Wertschöpfung im LSBG, obwohl die ingenieurtechnischen Kapazitäten im LSBG in diesem Bereich begrenzt sind. Der Ausbau der personellen Kapazitäten kommt nur zögerlich voran, da gut ausgebildete Ingenieurinnen und Ingenieure auf dem Arbeitsmarkt nur in begrenzter Zahl verfügbar sind. Ausreichend finanzielle Mittel sind bei der BWVI für eine Ausweitung vorhanden.

Im Verkehrsbereich fand bereits im letzten Jahr eine Verlagerung von großen Bundesmaßnahmen hin zu kleineren oder mittelgroßen Landesmaßnahmen statt. Dies steht im Zusammenhang mit der planmäßigen Übertragung von Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen auf die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Über alle Leistungsbereiche des LSBG hinweg wurden in 2014 insgesamt 737 bauliche und betriebliche Projekte bearbeitet, gegenüber 663 Projekten in 2012. Auch dieser Vergleich zeigt eindrucksvoll die Aufgabenveränderung innerhalb des LSBG.

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

Die wesentlichen Auftraggeber des LSBG sind die Ämter der BWVI, speziell das Amt für Verkehr und Straßenwesen, und die der BSU, speziell das Amt für Umweltschutz. Der LSBG ist auch für andere Dienststellen der FHH wie Bezirksämter oder den Landesbetrieb Verkehr tätig.

Das Jahresergebnis des LSBG ist auf der Ertragsseite geprägt von Umsatzerlösen und Bestandsveränderungen. Seine laufenden Projekte bilanziert der LSBG als fertige oder unfertige Leistungen. Umsatzerlöse werden mit der Schlussrechnung realisiert, die Bestände entsprechend gekürzt. Nachdem im Geschäftsjahr 2013 in großem Umfang Schlussrechnungen gestellt und die Bestände um insgesamt 29.914 Tsd. Euro reduziert werden konnten, hat sich das Niveau der Schlussrechnungen in 2014 normalisiert. Die Bestände verringerten sich daher nur geringfügig um 7.260 Tsd. Euro.

Mit Wirkung zum 31.12.2014 wurden die Pensions- und Beihilfeansprüche an das Sondervermögen „Zusätzlicher Versorgungsfonds für die Altersversorgung der Bediensteten der Freien und Hansestadt Hamburg“ übergeben. Im Gegenzug wurden die Forderungen gegenüber der Finanzbehörde aus der Gewährleistungszusage, die Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen zu decken, aufgelöst. Es ergaben sich somit keine Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Im Einzelnen:

Erlöse 2014	
Auflösung Pensions- und Beihilferückstellungen 2013	12.877 Tsd. Euro
Auflösung Pensions- und Beihilferückstellungen 2014	1.200 Tsd. Euro
Außerordentliche Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	**14.077 Tsd. Euro[2]**

[2] Der außerordentliche Ertrag 2014 von insgesamt 14.084 Tsd. Euro setzt sich zusammen aus:
- 14.077 Tsd. Euro Auflösung Rückstellungen für Pensionen und Beihilfe,
- 7 Tsd. Euro Zuführung Gewährleistungszusage gegenüber der Finanzbehörde Abfindung Altersteilzeit.

Aufwand 2014	
Zuführung zu den Rückstellungen für Personalaufwand 2014	1.200 Tsd. Euro
Außerordentlicher Aufwand Auflösung Gewährleistungszusage	12.877 Tsd. Euro[3]
Aufwand im Zusammenhang mit Pensions- und Beihilfeansprüche	**14.077 Tsd. Euro**

[3] Der außerordentliche Aufwand 2014 von insgesamt 13.511 Tsd. Euro setzt sich zusammen aus:
- 12.877 Tsd. Euro Auflösung Gewährleistungszusage gegenüber der Finanzbehörde für Pensionen und Beihilfe,
- 107 Tsd. Euro Auflösung Gewährleistungszusage gegenüber der Finanzbehörde für Sabbatjahre,
- 527 Tsd. Euro Auflösung Gewährleistungszusage gegenüber der Finanzbehörde Rückgang Altersteilzeitrückstellung.

Die Gewährleistungszusage besteht damit nur noch für Altersteilzeitrückstellungen.

Für die Zusammensetzung des Jahresergebnisses 2014 waren darüber hinaus 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 Projekte betreffen.

I. Leistungsbezogene Abrechnung gegenüber den Auftraggebern im Geschäftsjahr

Während unterjährig Kontrakte mit den Auftraggebern auch auf der Grundlage von vereinbarten Abschlägen abgerechnet werden, erfolgt die Rechnungsstellung spätestens zum Jahresende auf Basis von prognostizierten Leistungen oder tatsächlich erreichten Meilensteinen.

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. Bei komplexen Projekten kann es dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es zu planmäßigen Verlusten kommt. Eine kostendeckende Vergütung ergibt sich unverändert erst bei Gesamtbetrachtung aller Projekte.

Unter strikter Anwendung des Vorsichtsprinzips müssen erwartete Verluste für Projekte mit einem Honorarbedarf von mehr als dem vereinbarten Honorarsatz sofort ergebniswirksam berücksichtigt werden, während die Gewinne erst mit der Schlussabrechnung realisiert und in den Jahresergebnissen der Folgejahre ausgewiesen werden können. Aus dieser Systematik heraus sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erlösmindernde Bestandsveränderungen sowie Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zu berücksichtigen, die das Jahresergebnis verringern.

Für die Zusammensetzung des Jahresergebnisses ergibt sich folgende Darstellung, wobei in der leistungsbezogenen Abrechnung auch Gewinne aus im Berichtsjahr schlussgerechneten Projekten ausgewiesen werden:

in Tsd. EUR	Ergebnis 2013	Ergebnis 2014	I. Leistungsbezogene Abrechnung	II. Honorarvergütung / Leerkosten lfd. Projekte
Umsatzerlöse	139.220	113.992	113.992	0
Bestandsveränderungen	-29.914	-7.260	-5.907	-1.353
Sonstige Erträge	3.896	3.585	2.834	751
Erträge	**113.202**	**110.317**	**110.919**	**-602**
Materialaufwand	62.371	60.403	60.403	0
Personalaufwand	40.515 [4]	38.213	38.213	0
Abschreibungen	375	315	315	0
Sonstige Aufwendungen inklusive Abführung an den Haushalt	10.206	10.655	9.124	1.531
Aufwendungen	**113.467**	**109.586**	**108.055**	**1.531**
Außerordentliches Ergebnis	+1.033	+573	+573	0
Beitrag zum Jahresergebnis	**768**	**1.304**	**3.437**	**-2.133**

Zusammensetzung Jahresergebnis

[4] Die Beamtenbezüge und Entgelte stiegen in 2014 um 278 Tsd. Euro gegenüber 2013 geringfügig an. Das Ergebnis 2013 ist so hoch, weil zum 31.12.2013 erstmalige Rückstellungen für nicht genommenen Urlaub sowie geleistete Überstunden in Höhe von 2.656 Tsd. Euro gebildet wurden.

Der Beitrag zum Jahresergebnis aus Ziff. II ergibt sich aus der Veränderung der Verluste 2014 zum Vorjahr. Die Verluste noch laufender Projekte haben sich gegenüber 2013 erhöht, weil verlustträchtige Projekte hinzugekommen sind oder sich geplante Verluste zwischenzeitlich belastbarer ermitteln lassen.

Darüber hinaus sind in den Verlusten nach Ziff. II auch Leerkosten aus den Jahren 2007 und 2008 enthalten, die sich mit den verschiedenen organisatorischen Prozessen während der Gründungsphase des LSBG erklären lassen. Diese Leerkosten belasten insbesondere einige wenige Großmaßnahmen, die sich teilweise in der Schlussabwicklung befinden und noch nicht abgerechnet werden konnten.

Die gesamten Verluste aus noch laufenden Projekten verteilen sich folgendermaßen:

In Tsd. EUR	2013	2014	Veränderung
Verluste aus der Honorarvergütung	11.724	14.092	2.368
Leerkosten	490	255	- 235
Zum Jahresende jeweils berücksichtigte voraussichtliche Verluste noch laufender Projekte	**12.214**	**14.347**	**2.133**

Verteilung Verluste

Aus teilschlussgerechneten Projekten werden Verluste von 383 Tsd. Euro (Vorjahr: 589 Tsd. Euro) erwartet, die ergebniswirksam in der leistungsbezogenen Abrechnung nach Ziff. I berücksichtigt sind.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Investitionen in Höhe von 766 Tsd. EUR getätigt. Größere Investitionen wie IT-Projekte, Schiffe oder Fahrzeuge werden teilweise über Investitionszuschüsse der FHH finanziert.

In 2014 wurde ein Mehrzweckarbeitsschiff zur Unterhaltung der Gewässer- und Hochwasserschutzanlagen mit Anschaffungskosten von 794 Tsd. Euro aktiviert. Im Jahresabschluss 2013 wurde es mit 318 Tsd. Euro als Anlage im Bau geführt. Die von der BSU hierfür geleisteten Investitionszuschüsse in Höhe von insgesamt 732 Tsd. Euro sind unter den Sonderposten auf der Passivseite ausgewiesen.

Entwicklung der Finanzlage

Der Kapitalfluss des LSBG hat sich im Geschäftsjahr 2014 wie im Vorjahr positiv entwickelt:

In Tsd. EUR	2013	2014	Veränderung
Jahresergebnis lt. Gewinn- und Verlustrechnung	768	1.304	536
Ab- und Zuschreibungen Anlagevermögen	368	315	-53
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	-112	-82	30
Gewinn / Verlust Abgang Anlagevermögen	-2	0	2
Zunahme (+) / Abnahme (-) von Rückstellungen	4.962	-15.630	-20.592
Veränderung Sonstiger Aktive und Passiva	-192	21.191	21.383
Außerordentliches Ergebnis	-1.033	-573	460
Kapitalfluss laufende Geschäftstätigkeit	**4.759**	**6.525**	**1.766**
Einzahlungen aus Abgängen Anlagevermögen	5	2	-3
Investitionen	-508	-766	-258
Veränderung Verbindlichkeiten aus Investitionen	441	-441	-882
Erhaltene Investitionszuschüsse FHH	342	441	99
Kapitalfluss aus Investitionen	**280**	**-764**	**-1.044**
Kapitalfluss aus Finanzierung	**0**	**0**	**0**
Kapitalfluss gesamt	**5.039**	**5.761**	**722**

Kapitalflussentwicklung

Die wesentliche Veränderung gegenüber 2013 besteht in der Abnahme der Rückstellungen sowie der Forderungen gegenüber der FHH (in der „Veränderung Sonstiger Aktiva und Passiva“ enthalten). Dies resultiert aus der ergebnisneutralen Überführung der Pensions- und Beihilfeansprüche an die Finanzbehörde.

Entsprechend des Kapitalflusses haben sich die liquiden Mittel des bei der Kasse.Hamburg geführten Geschäftskontos erhöht:

In Tsd. EUR	2013	2014
Stand zum Jahresbeginn	11.094	16.133
Zahlungswirksame Veränderung / Kapitalfluss	5.039	5.761
Stand zum Jahresende	**16.133**	**21.894**

Stand Geschäftskonto

Entwicklung des Eigenkapitals

In der Bewertung der laufenden Projekte des LSBG sind erkennbare Risiken berücksichtigt. Die insbesondere in der Gründungsphase entstandenen Verluste aus der pauschalen Honorarvergütung und der Abwertung von Beständen durch Leerkosten konnten durch die Schlussrechnung von Projekten mit positivem Ergebnisbeitrag ausgeglichen werden.

Die Umstellung auf ein verursachungsgerechteres Vergütungsschema ab dem 1.1.2011, das weitgehend marktübliche Vergütungsbestandteile nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) und des Deutschen Verbandes der Projektmanager in der Bau- und Immobilienwirtschaft e.V. (DVP) enthält, hat das Ergebnis zusätzlich positiv beeinflusst.

Die Entwicklung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

In Tsd. EUR	2012	2013	2014
Grundkapital	1.215	1.215	1.215
Bilanzgewinn (+) / Bilanzverlust (-) Vorjahr	-1.113	1.486	2.254
Jahresüberschuss (nach Abführung von 1.098 Tsd. Euro an den Haushalt der FHH)	2.599	768	1.304
Eigenkapital	**2.701**	**3.469**	**4.773**

Veränderung Eigenkapital

Das Eigenkapital von 4.773 Tsd. Euro übersteigt das Grundkapital von 1.215 Tsd. Euro um 3.558 Tsd. Euro.

4. Künftige Entwicklung

Der Landesbetrieb orientiert sich mit seiner Leistungserbringung an den im Hamburger Haushalt bereitgestellten Mitteln und der hieraus erkennbaren politischen Schwerpunktsetzung. Unverändert problematisch gestaltet sich jedoch die Gewinnung qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die gegenwärtig eine Ausweitung des Leistungsangebots des LSBG verhindern. Ein höheres Maß an Fremdvergaben ist die Folge. Die hiermit verbundenen Kosten belasten das Jahresergebnis, was durch die Neufassung der HOAI noch verstärkt wird.

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 mittelfristigen Betriebsplanung berücksichtigt worden. Es können sich gleichwohl Veränderungen bei der unterjährigen Bewirtschaftung des Wirtschaftsplans ergeben, falls sich z. B. politische Prioritätensetzungen verändern.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die Leistungen des LSBG im Honorar- und Entgeltbereich auf dem Leistungsniveau von 2014 einpendeln. Ein begrenzender Faktor ergibt sich aus den Kapazitätsengpässen des LSBG mangels geeigneter Bewerber im Ingenieurbereich.

Der Schwerpunkt der Bearbeitung im LSBG wird künftig auf der Erhaltung und Verbesserung der Hamburger Verkehrsinfrastruktur liegen. Große Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, wie z. B. der Neubau der Autobahn A26 und der achtstreifige Ausbau der Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20), werden künftig von der DEGES betreut. Kurzfristige Veränderungen in der Auftragslage können sich aus der Olympia-Bewerbung Hamburgs ergeben.

Die bei der Gründung des LSBG unterstellte Kostendeckung wird derzeit auch unter Berücksichtigung des vom LSBG zu erbringenden Konsolidierungsbeitrages eingehalten. Das Eigenkapital hat sich seit der Gründung stetig erhöht. Die Jahresüberschüsse werden jedoch künftig durch die hohen Vergabequoten geringer ausfallen. Der LSBG unterzieht gegenwärtig seine Berechnungsgrundlagen für die Honorarermittlung einer eingehenden Überprüfung. Dies betrifft insbesondere den Vergütungsanspruch für die von ihm für die Bedarfsträger erbrachten Bauherrenkernleistungen. In einem ersten Schritt wurde der Konsolidierungsbeitrag des LSBG, der bis zum 31.12.2014 vollständig durch den LSBG getragen wurde, in die Kalkulationsgrundlage für die Stundenverrechnungssätze einbezogen.

5. Risiken der künftigen Entwicklung

Durchlaufende und wiederkehrende Betriebs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufgaben bilden ein sicheres Fundament für eine stabile Auftragslage des LSBG. Jedoch sind nicht nur größere Neubauvorhaben von nicht durch den LSBG beeinflussbaren Faktoren abhängig, sondern auch betriebliche Leistungen, insbesondere im Gewässer- und Hochwasserschutzbereich. Die betrieblichen Leistungen sind zunehmend Sparvorgaben der Behörden unterworfen, was sich wiederum über die Honorare, Entgelte und Betriebsmittelerstattungen im Jahresergebnis des LSBG widerspiegelt, wenn unverändert eine hohe Qualität in der Leistungserbringung durch den Einsatz von betrieblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gewährleistet werden soll.

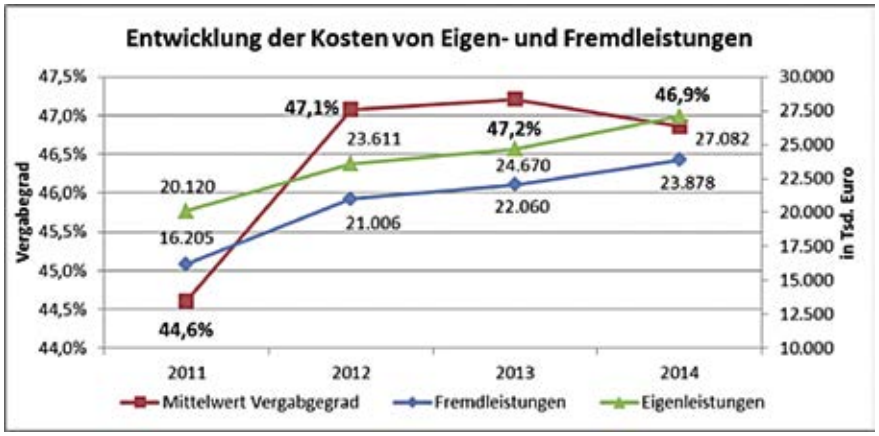
Der unvermindert hohe Bedarf von ingenieurtechnischem Sachverstand in der Umsetzung von Aufträgen kann durch den LSBG nicht vollumfänglich abgedeckt werden. Die begrenzten ingenieurtechnischen Kapazitäten schränken die Aufgabenwahrnehmung des LSBG als zentralen Dienstleister für Infrastrukturprojekte in Hamburg stark ein. Einige Aufträge, insbesondere der Hamburger Bezirksämter, muss der LSBG aus Kapazitätsgründen ablehnen.

Derzeit führen insbesondere die Schwierigkeiten bei der Personalbeschaffung dazu, dass im Projektbereich Stellen vermehrt nicht nachbesetzt werden können. Da auch Fremdvergaben eine qualifizierte Betreuung der Ingenieurbüros voraussetzen, wirkt die fehlende Ingenieurkapazität als Outputbegrenzung und zwar unabhängig von den Kosten, die eine hohe Fremdvergabequote nach sich zieht. Die Vergabequote kann nicht beliebig gesteigert werden, wenn unverändert eine hohe Qualität bei der Leistungserbringung gewährleistet bleiben soll. Im Übrigen werden die delegierbaren Bauherrenleistungen bereits zu einem hohen Prozentsatz vergeben.

Die Fremdleistungen sind im Ingenieurbereich in 2014 um rd. 1,9 Mio. Euro im Vorjahresvergleich gestiegen, die Eigenleistungen allerdings um 2,4 Mio. Euro.[5] Damit wird der langfristig insgesamt signifikante Anstieg der Vergabequote insbesondere im Vergleich zum Jahr 2011 deutlich (siehe Abbildung auf Seite 51).

Zurzeit wird analysiert, wie sich die Vergabequoten in den einzelnen Leistungsbereichen und Projektgrößen entwickeln. Es scheint so, als ginge mit der verstärkten Bearbeitung von Projekten mit geringerem Leistungsumfang eine höhere Eigenleistungs-

[5] Zur besseren Analyse sind die Leistungen im Zusammenhang mit dem Großprojekt Ortsumgehung Finkenwerder weggelassen worden, da die Leistungen im Wesentlichen von der Rege Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH erbracht werden.



quote einher, obwohl der Vergabegrad auf hohem Niveau stagniert.

Dies kann an dem im Verhältnis zu den Kosten höheren Vergabe- und Betreuungsaufwand für die Ingenieurbüros liegen oder beispielsweise an der verbesserten LSBG-internen Koordination von Baumaßnahmen, die zu höheren Eigenleistungen führen. Es könnte daher sein, dass die Veränderung der Vergabequote, die sich durch den geänderten Projektmix ergibt, die stark gestiegenen Einkaufpreise der novellierten HOAI überlagern. Die genauen Gründe werden derzeit untersucht.

Der starke Kostendruck in 2014 wurde durch einige sehr positive Projektabschlüsse ausgeglichen. Da solche Projektabschlüsse jedoch in naher Zukunft nicht zu erwarten sind, hat die geplante Überprüfung der Honorargrundlagen eine besondere Bedeutung für die zukünftige Ergebnisentwicklung des LSBG.

Das Bankkonto des LSBG unterliegt dem Cash-Concentration bei der Kasse.Hamburg. Der LSBG verfügt über keine Finanzanlagen. Bestandsgefährdende Risiken für den LSBG sind nicht erkennbar.

6. Chancen der künftigen Entwicklung

Die gute Auftragslage und der politische Wille, die Hamburger Verkehrsinfrastruktur in ihrer Substanz zu erhalten, sorgen für stabile Ertragsaussichten des LSBG. Insbesondere die Straßen- und Brückensanierungsprogramme sowie die beabsichtigte Stärkung des Radverkehrs bieten für den LSBG Möglichkeiten, neue Projekte zu akquirieren. Das wachsende öffentliche Interesse und der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, frühzeitig in die Planung von Verkehrsprojekten eingebunden zu werden, sorgen dafür, dass sich der LSBG als verlässlicher und kompetenter Partner bei Verkehrsprojekten profilieren kann.

7. Prognosebericht

Die Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen werden im Geschäftsjahr 2015 mit rd. 108 Mio. Euro voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2014 liegen. Der Vergabegrad wird sich vermutlich durch die prioritäre Auftragslage im Bereich der Erhaltung und der Sanierung der öffentlichen Infrastruktur, die zu einer stärkeren Bearbeitung von kleineren und mittelgroßen Projekten führt, auf dem hohen Niveau von 45 % bis 47 % der Vorjahre bestätigen. Der Jahresüberschuss wird nach Abführung an den Haushalt voraussichtlich leicht auf rund 0,5 Mio. Euro zurückgehen.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Lage des Landesbetriebs sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Landesbetrieb Strassen, Brücken und Gewässer
Bilanz per 31. Dezember 2014

Aktiva		
	31. 12. 2014	**31. 12. 2013**
	in EUR	in EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	39.849,64	68.229,64
II. Sachanlagen		
1. Container	2.596,83	18.331,50
2. Technische Anlagen und Maschinen	133.107,59	153.796,35
3. Schiffe, Fahrzeuge und Geräte	1.835.013,36	1.047.614,71
4. Werkstatt-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	459.469,04	380.603,85
5. Anlagen im Bau	0,00	351.468,88
	2.430.186,82	1.951.815,29
Summe Anlagevermögen	**2.470.036,46**	**2.020.044,93**
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	95.766.652,03	109.302.483,30
2. Erhaltene Anzahlungen auf fertige Leistungen	-79.434.941,75	-91.668.384,88
Vorräte unfertige Leistungen	16.331.710,28	17.634.098,42
3. Fertige Leistungen	13.306.903,21	7.031.022,16
4. Erhaltene Anzahlungen auf unfertige Leistungen	-12.244.393,39	-4.193.869,10
Vorräte fertige Leistungen	1.062.509,82	2.837.153,06
	17.394.220,10	**20.471.251,48**
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.251.407,19	801.287,21
2. Forderungen gegenüber Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Freien und Hansestadt Hamburg einbezogen werden	866,51	182,40
3. Forderungen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg davon Geschäftskonto Kasse.Hamburg € 21.892.758,09 (i. Vj. € 16.131.867,69)	25.231.337,24	38.182.808,88
4. Sonstige Vermögensgegenstände davon für Steuern: € 2.031,05 (i. Vj. € 0,00)	19.227,36	10.833,58
	26.502.838,30	**38.995.112,07**
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.000,43	984,88
Summe Umlaufvermögen	**43.898.058,83**	**59.467.348,43**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**63.805,52**	**81.085,41**
Summe Aktiva	**46.431.900,81**	**61.568.478,77**

Für Sie. Für Hamburg.

Passiva		
	31. 12. 2014	**31. 12. 2013**
	in EUR	in EUR
A. Eigenkapital		
I. Grundkapital	1.214.934,29	1.214.934,29
II. Bilanzgewinn	3.558.058,57	2.253.685,78
Summe Eigenkapital	**4.772.992,86**	**3.468.620,07**
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.259.337,52	899.507,74
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen, Beihilfen und ähnliche Verpflichtungen	0,00	14.351.362,86
2. Sonstige Rückstellungen	11.842.104,08	13.120.207,85
Summe Rückstellungen	**11.842.104,08**	**27.471.570,71**
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	22.636.833,81	24.911.064,08
davon unfertige Projekte	21.793.077,24	23.987.849,58
davon fertige Projekte	843.756,57	923.214,50
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.686.912,88	2.974.843,26
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Freien und Hansestadt Hamburg eingebunden sind	8.094,65	79.261,53
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	3.214.461,10	1.686.521,74
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon für Steuern: € 0,00 (i. Vj. € 10.413,09)	11.163,91	77.089,64
Summe Verbindlichkeiten	**28.557.466,35**	**29.728.780,25**
Summe Passiva	**46.431.900,81**	**61.568.478,77**

Landesbetrieb Strassen, Brücken und Gewässer

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2014

		2014	2013
		€	€
1.	Umsatzerlöse	113.991.733,31	139.219.427,10
2.	Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Leistungen	-7.259.950,22	-29.913.601,20
3.	Sonstige betriebliche Erträge davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten € 81.748,86 (i. Vj. 112.017,62)	3.237.859,33	3.629.803,86
4.	Materialaufwand	-60.403.140,34	-62.371.416,49
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-1.146.965,95	-1.171.664,91
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. betriebliche Bauleistungen	-34.649.324,60	-36.081.123,45
	c) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. Ingenieure, Gutachter	-24.606.849,79	-25.118.628,13
5.	Personalaufwand	-38.212.680,96	-40.514.831,07
	a) Bezüge und Entgelte	-28.659.574,33	-30.678.990,48
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und für Unterstützung davon für Altersvorsorgung € 4.755.000,00 (i. Vj. 4.972.154,12)	-9.553.106,63	-9.835.840,59
6.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-314.887,54	-374.817,88
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-9.427.590,49	-8.973.097,23
8.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Abzinsung von Rückstellungen € 281.514,74 (i. Vj. € 244.933,26)	347.116,10	265.699,67
9.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen € 113.404,80 (i. Vj. € 120.072,33)	-113.796,00	-123.103,37
10.	**Ergebnis der gewöhnlichen Geschaftstätigkeit**	**1.844.663,19**	**844.063,39**
11.	Außerordentliche Erträge	14.084.268,54	1.032.712,79
12.	Außerordentliche Aufwendungen	-13.510.890,27	0,00
13.	**Außerordentliches Ergebnis**	**573.378,27**	**1.032.712,79**
14.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-6.800,00	2.143,91
15.	Sonstige Steuern	-8.868,67	-12.845,13
16.	Abführungen an den Haushalt	-1.098.000,00	-1.098.000,00
17.	**Jahresüberschuss/-fehlbetrag**	**1.304.372,79**	**768.074,96**

Jahresabschluss – Anhang

1 Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurde nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung in sinngemäßer Anwendung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt. Das Berichtsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Näheres regeln die Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 26 Landeshaushaltsordnung (LHO) in der bis zum Haushaltsjahr 2015 anzuwendenden Fassung.

Das Gliederungsschema der Bilanz entspricht grundsätzlich § 266 HGB. Gemäß § 270 Abs. 2 HGB hat der LSBG seine Bilanz unter Berücksichtigung der Verwendung des Jahresergebnisses aufgestellt. Die Form der Darstellung ist gegenüber dem Vorjahr beibehalten worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

2 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

2.1 Aktiva

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Aktivseite wurden grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände sowie Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens, deren Nutzungsdauer zeitlich begrenzt ist, werden zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet.

Die Abschreibung der Zugänge im Anlagevermögen erfolgt im Jahr der Anschaffung zeitanteilig (monatsbezogen) nach der linearen Methode. Die Nutzungsdauern sind in der Abschreibungstabelle der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) festgelegt. Sofern Vermögensgegenstände in dieser nicht geführt werden, werden Erfahrungswerte angesetzt.

Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis zur Höhe von 410 Euro (netto) werden im Jahr des Zugangs vollständig aufwandswirksam erfasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn eine voraussichtlich dauerhafte Wertminderung vorliegt.

Die unfertigen und fertigen Leistungen sind mit ihren Herstellungskosten bewertet worden. Der Herstellungskostenansatz erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten. Zinsen für Fremdkapital werden nicht berücksichtigt. Der Grundsatz der verlustfreien Bewertung wird beachtet. Durch ausreichend bemessene Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Bestandsrisiken Rechnung getragen. Soweit erhaltene Anzahlungen den unfertigen bzw. fertigen Erzeugnissen zugeordnet werden können, werden diese gemäß § 268 Abs. 5 Satz 2 HGB offen von den Vorräten abgesetzt. Der Teil der erhaltenen Anzahlungen, der die jeweils verlustfrei bewerteten unfertigen oder fertigen Leistungen übersteigt, wird auf der Passivseite ausgewiesen.

Bislang wies der LSBG im Jahresabschluss Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen aus. Die Verwendung dieser Terminologie war missverständlich, da es sich nicht um verbundene Unternehmen des LSBG, sondern vielmehr um Unternehmen handelt, die aus Sicht der Stadt Hamburg in den Konzernabschluss nicht im Wege der Vollkonsolidierung einzubeziehen sind. Die Bezeichnung wurde daher auch im Vorjahr entsprechend angepasst. Gleiches gilt für die korrespondierenden Verbindlichkeiten (siehe Nr. 3.9).

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert berücksichtigt. Dem allgemeinen Ausfallrisiko wird durch Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Zu den Forderungen gegenüber der FHH zählt gemäß der Vorgaben der Finanzbehörde der FHH auch das bei der Kasse. Hamburg geführte Geschäftskonto des LSBG, da es dem Cash-Concentration unterliegt. Im Vorjahr wurde das Geschäftskonto unter den liquiden Mitteln ausgewiesen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde der Ausweis zum 31.12.2013 entsprechend angepasst.

Die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert.

2.2 Passiva

Mit Ausnahme der Rückstellungen für Pensionen, Beihilfen und ähnliche Verpflichtungen sind die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Passivposten grundsätzlich beibehalten worden.

Erhaltene Zuschüsse für investive Zwecke werden nach dem Bruttoverfahren als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen und korrespondierend zum bezuschussten Vermögensgegenstand ertragswirksam aufgelöst.

Infolge der Neufassung der für die Bilanzierung von Landesbetrieben einschlägigen haushaltsrechtlichen Vorgaben ist ab dem Jahr 2015 die Pflicht entfallen, Rückstellungen für Pensionen, Beihilfen und ähnliche Verpflichtungen zu bilden. Die gegenüber Beschäftigten des LSBG bestehenden Verpflichtungen werden nunmehr in der Bilanz der Kernverwaltung der FHH erfasst. Das Verfahren für den Jahresabschluss 2014 des LSBG regelt ein Schreiben der Finanzbehörde der FHH vom 21.02.2014. Demnach sind die auf das Jahr 2014 entfallenden Zuführungsbeträge für die Rückstellungen für Pensionen, Beihilfen und ähnliche Verpflichtungen unter den Personalaufwendungen zu erfassen, die Rückstellungen jedoch zum 31.12.2014 in voller Höhe aufzulösen. Den hieraus resultierenden Erträgen stehen Aufwendungen aus der Auflösung aktivierter Forderungen aus der Gewährleistungszusage der Finanzbehörde zur Abdeckung der Pensions- und Beihilfeverpflichtungen gegenüber. Sie werden im außerordentlichen Ergebnis gezeigt.

Den darüber hinaus bestehenden erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird auf Basis einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen zum Erfüllungsbetrag unter Berücksichtigung von Preis- und Kostensteigerungen Rechnung getragen. Rückstellungen mit einer voraussichtlichen Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit einem laufzeitadäquaten Zinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst worden.

Der Bewertung von Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen liegt dagegen gemäß Nr. 3.2.2.5 der VV zu § 26 LHO ein Zinssatz von 5,5 Prozent zugrunde.

Erstmals wurden im Geschäftsjahr Rückstellungen für Jubiläen und für eigene Arbeiten im Rahmen der Erstellung des Jahresabschlusses gebildet.

Verbindlichkeiten werden mit dem Rückzahlungsbeziehungsweise Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

3 Angaben zur Bilanz

3.1 Anlagevermögen

Hinsichtlich der Entwicklung der immateriellen Vermögensgegenstände und der Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel verwiesen (vgl. Anlage zum Anhang).

3.2 Unfertige und fertige Leistungen

Als unfertige bzw. fertige Leistungen bilanziert der LSBG im Wesentlichen seine Leistungen im Zusammenhang mit Bauprojekten der FHH. Der Wertansatz beruht auf einer individuellen Bewertung der Projekte. Gegenüber dem Vorjahr ist die Gesamtsumme der unfertigen und fertigen Leistungen leicht rückläufig. Zurückzuführen ist dies auf durchgeführte Schlussrechnungen von zahlreichen Projekten, deren Werte somit nicht mehr in den Beständen enthalten sind.

Entsprechend rückläufig sind die erhaltenen Anzahlungen, die gemäß § 268 Abs. 5 Satz 2 HGB von den unfertigen bzw. fertigen Leistungen offen abgesetzt werden, sofern eine entsprechende Zuordnung möglich ist.

Die erhaltenen Anzahlungen wurden vollständig von der FHH geleistet.

3.3 Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

Hinsichtlich der Entwicklung der Zusammensetzung der Forderungen wird auf den nachstehenden Forderungsspiegel verwiesen.

Art der Forderung	Gesamt 31.12.2013 in Tsd. Euro	Gesamt 31.12.2014 in Tsd. Euro	Davon mit einer Restlaufzeit von bis zu 1 Jahr in Tsd. Euro	Davon mit einer Restlaufzeit von über 1 Jahr in Tsd. Euro
I. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.010	1.898	1.898	0
abzgl. Wertberichtigungen	- 209	- 646	- 646	0
ZWISCHENSUMME	801	1.252	1.252	0
II. Forderungen gegenüber der FHH	38.183	25.231	25.232	0
III. Forderungen gegenüber Unternehmen, die in den Konzernabschluss der FHH einbezogen werden	0	1	1	0
IV. Sonstige Vermögensgegenstände	11	19	18	1
GESAMT	**38.995**	**26.503**	**26.502**	**1**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Vorjahresvergleich deutlich gestiegen. Grund hierfür ist insbesondere eine Forderung im Bereich der Baukostenerstattungen gegenüber Dritten.

Die Forderungen gegenüber der FHH entfallen im Wesentlichen auf das bei der Kasse.Hamburg geführte Geschäftskonto des LSBG (siehe auch Nr. 2.1). Die Bestände sind im Vorjahresvergleich deutlich um 5.761 Tsd. Euro auf nunmehr 21.893 Tsd. Euro gestiegen. Zurückzuführen ist dies darauf, dass zum Jahresende zahlreiche vom LSBG für die FHH erbrachte Leistungen abgerechnet und bezahlt wurden.

Gegenläufig wirkt der Wegfall der Gewährleistungszusage der FHH für die Abdeckung der Pensions- und Beihilfeverpflichtungen des LSBG (siehe auch Nr. 2.2). Die aus der Gewährleistungszusage resultierenden Forderungen waren entsprechend aufzulösen (- 12.877 Tsd. Euro). Darüber hinaus haben die Forderungen aus der Leistungserstellung des LSBG gegenüber der FHH abgenommen (4.942 Tsd. Euro).

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen werden im Wesentlichen Forderungen gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausgewiesen (17 Tsd. Euro).

3.4 Kassenbestand und Guthaben bei Geldinstituten

Art der Guthaben	31.12.2013 in Tsd. Euro	31.12.2014 in Tsd. Euro
Kassenbestand	1	1

3.5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen Wartungsverträge, Lizenz- und Nutzungsgebühren, Ausnahmegenehmigungen des Landesbetriebs Verkehr und Kfz-Steuern:

Abgrenzungsgegenstand	31.12.2013 in Tsd. Euro	31.12.2014 in Tsd. Euro
Softwareaufwendungen	50	31
Ausnahmegenehmigungen Landesbetrieb Verkehr	24	25
Kfz-Steuern	3	3
Jahresübergreifende Kleinrechnungen	4	5
GESAMT	**81**	**64**

3.6 Eigenkapital

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Eigenkapitals ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt:

Eigenkapital	Grundkapital in Tsd. Euro	Bilanzgewinn in Tsd. Euro	Eigenkapital in Tsd. Euro
Stand zum 01.01.2014	1.215	2.254	3.469
Jahresergebnis 2014 vor Abführung an den Haushalt	--	2.402	2.402
Abführung an den Haushalt	--	- 1.098	- 1.098
GESAMT	**1.215**	**3.558**	**4.773**

3.7 Sonderposten für Investitionszuschüsse

Die Gesamtsumme der Sonderposten für Investitionszuschüsse hat sich von 899 Tsd. Euro im Vorjahr auf 1.259 Tsd. Euro erhöht. Zuführungen zu den Sonderposten in Höhe von 442 Tsd. Euro stehen Auflösungen in Höhe von 82 Tsd. Euro gegenüber.

3.8 Rückstellungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen zeigt der Rückstellungsspiegel:

Rückstellungen	Stand 1.1.2014 in Tsd. Euro	Verbrauch in Tsd. Euro	Auflösung in Tsd. Euro	Übergabe Saldo Eigenanteile in Tsd. Euro	Zuführung in Tsd. Euro	Zinssaldo aus Auf- / Abzinsung	Stand 31.12.2014 in Tsd. Euro
Pensionen	10.472	0	9.997	1.475	1.000	0	0
Beihilfen	3.880	0	4.080	0	200	0	0
I. Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen	**14.352**	**0**	**14.077**	**1.475**	**1.200**	**0**	**0**
Altersteilzeit / Sabbatjahre	1.709	645	0	0	16	73	1.153
Urlaub	1.687	1.303	384	0	1.408	0	1.408
Überstunden	969	323	195	0	563	0	1.014
Jubiläen	0	0	0	0	113	-35	78
Ausstehende Rechnungen	5.219	3.192	724	0	2.668	0	3.971
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	1.383	521	701	0	1.885	-212	1.834
Gewährleistungsüberwachungen	1.121	341	0	0	493	-6	1.267
Archivierung	303	30	0	0	77	-1	349
Rückbauverpflichtungen	222	4	0	0	8	13	239
Abschluss / Prüfung	35	26	9	0	65	0	65
Übrige	472	83	5	0	80	0	464
II. Sonstige Rückstellungen	**13.120**	**6.468**	**2.018**	**0**	**5.720**	**-168**	**11.842**
GESAMT	**27.472**	**6.468**	**16.095**	**1.475**	**8.576**	**-168**	**11.842**

Die Pflicht, Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen zu passivieren, ist zum 31.12.2014 entfallen (siehe auch Nr. 2.2). Die Rückstellungen waren entsprechend aufzulösen. Im Rückstellungsansatz berücksichtigt waren auch Eigenanteile der Beschäftigten, die systematisch nicht zu den Rückstellungsauflösungen zählen und somit nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt werden. Die Erträge aus der Auflösung der Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen werden im außerordentlichen Ergebnis gezeigt.
Der Rückgang der Rückstellungen für Altersteilzeit ist darauf zurückzuführen, dass die gesetzliche Regelung der Altersteilzeit ausläuft.
Die Rückstellungen für Sabbatjahre werden entsprechend der erteilten Genehmigungen gebildet und waren in 2014 rückläufig.

Die Rückstellungen für Dienstjubiläen wurden erstmalig gebildet.
Die Zuführungen zu den Rückstellungen für ausstehende Rechnungen stehen im Zusammenhang mit einer Vielzahl noch nicht gestellter Rechnungen für vom LSBG in Anspruch genommene Leistungen, insbesondere für Bauprojekte.
Die Zuführungen zu den Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften basieren auf einer individuellen Risikoeinschätzung der vom LSBG verfolgten Projekte.
Die Rückstellungen für Gewährleistungsüberwachungen betreffen Bauprojekte, die zwar bereits abgeschlossen sind, sich aber in der Gewährleistung befinden. Sie decken den Aufwand des LSBG für spätere Gewährleistungsüberwachung ab, die für die Aufdeckung von Mängelansprüchen gegenüber den Baufirmen anfallen.

3.9 Verbindlichkeiten

Der Verbindlichkeitenspiegel zeigt die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Restlaufzeiten:

Die Verbindlichkeiten sind nicht besichert.
Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen stehen im Zusammenhang mit erhaltenen Vorausleistungen für Bauprojekte.
Die Verbindlichkeiten gegenüber der FHH ergeben sich aus Leistungen, die der LSBG von Behörden, Ämtern und Bezirken sowie von anderen Landesbetrieben wie dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) oder dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) in Anspruch genommen hat. Die Sonstigen Verbindlichkeiten entfallen auf Verpflichtungen gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Art der Verbindlichkeit	Gesamt 31.12.2013 in Tsd. Euro	Gesamt 31.12.2014 in Tsd. Euro	Davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	Davon mit einer Restlaufzeit von einem Jahr bis zu fünf Jahren	Davon mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren
I. aus erhaltenen Anzahlungen	24.911	22.637	12.707	9.158	772
II. aus Lieferungen und Leistungen	2.975	2.687	2.687	0	0
III. gegenüber der FHH	1.687	3.214	3.214	0	0
IV. Unternehmen, die in den Konzernabschluss der FHH einbezogen werden	79	8	8	0	0
V. Sonstige Verbindlichkeiten	77	11	11	0	0
GESAMT	**29.729**	**28.557**	**18.627**	**9.158**	**772**

3.10 Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse im Sinne des § 251 HGB bestehen nicht.

3.11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betreffen Miet- und Pachtverträge sowie das Bestellobligo. Die vom LSBG abgeschlossenen Wartungsverträge sehen eine jährliche Kündigungsoption vor. Sie werden daher nicht aufgeführt. Gleiches gilt für Verträge, die der LSBG mit Behörden und Senatsämtern abgeschlossen hat. Rechtlich ist der LSBG Teil der Hamburger Verwaltung.

3.12 Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Geschäfte mit nahe stehenden Personen / Unternehmen im Sinne des § 285 Nr. 21 HGB, die nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommen sind, wurden im Geschäftsjahr 2014 nicht getätigt.

3.13 Derivative Finanzinstrumente

Der LSBG nutzt keine derivativen Finanzinstrumente.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	2014 in Tsd. Euro	Davon Restlaufzeit unter einem Jahr	Davon Restlaufzeit über ein Jahr bis zu fünf Jahren	Davon über fünf Jahre
Bestellobligo	35.345	32.642	2.703	--
Miet- und Pachtverträge	22.094	1.838	7.361	12.895
GESAMT	**57.439**	**34.480**	**10.064**	**12.895**

4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1 Aufgliederung der Leistungen (Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen)

Die Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen entfallen auf die Teilbereiche wie folgt:

Insgesamt liegt die Gesamtsumme der Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen mit 106.732 Tsd. Euro leicht unter dem Niveau des Vorjahres (109.304 Tsd. Euro). Erfreulich entwickelte sich der Bereich der Honorare und Entgelte im Bereich Verkehr. In diesem nahm das Auftragsvolumen des LSBG deutlich zu. Hierin spiegeln sich die verstärkten politischen Anstrengungen wider, die Substanz der hamburgischen Verkehrsinfrastruktur zu erhalten.

Den höheren Gesamterträgen bei den Honoraren und Entgelten im Verkehrsbereich stehen rückläufige Erträge bei den Honoraren und Entgelten für Bundesprojekte gegenüber. Zwar konnten hier im Vorjahresvergleich leicht steigende Umsatzerlöse verzeichnet werden, die Auftragsbestände gaben jedoch deutlich nach. Dies ist die Folge der Übergabe von Bundesprojekten auf die die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Diese betreut nunmehr große Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen.

Bei den Betriebsmitteln zeigen sich zwei gegenläufige Entwicklungen: Die Betriebsmittelerstattungen im Bereich Wasser und Verkehr nahmen zu, die Betriebsmittelerstattungen Anderer hingegen ab. Letzteres ist auf den Abschluss des Projekts „Sprung über die Elbe" zurückzuführen.

Honorare und Entgelte / Betriebsmittel	Umsatzerlöse 2013 in Tsd. Euro	Umsatzerlöse 2014 in Tsd. Euro	Bestandsveränderung 2013 in Tsd. Euro	Bestandsveränderung 2014 in Tsd. Euro	Gesamt 2013	Gesamt 2014
Honorare / Entgelte Wasser	12.189	10.947	708	2.486	12.897	13.433
Honorare / Entgelte Verkehr	27.190	22.834	-3.464	6.042	23.726	28.876
Honorare / Entgelte Bund	36.971	41.507	-5.312	-14.759	31.659	26.748
Honorare / Entgelte andere	10.566	1.928	-7.505	663	3.061	2.591
I. Honorare und Entgelte	**86.916**	**77.216**	**-15.573**	**-5.568**	**71.343**	**71.648**
Betriebsmittelerstattungen Wasser und Verkehr	29.719	30.589	-530	-826	29.189	29.763
Betriebsmittelerstattungen andere	20.939	4.880	-13.812	-866	7.127	4.014
Schadenersatzleistungen	1.645	1.307	--	--	1.645	1.307
II. Betriebsmittel	**52.303**	**36.776**	**-14.342**	**-1.692**	**37.961**	**35.084**
GESAMT	**139.219**	**113.992**	**-29.915**	**-7.260**	**109.304**	**106.732**

4.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten sämtliche Vorgänge, die keiner der vorstehenden Ertragsposten zugeordnet werden können.

Sonstige betriebliche Erträge	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.157	2.018
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	112	82
Periodenfremde Erträge	230	32
Übrige Erträge	1.131	1.106
GESAMT	**3.630**	**3.238**

Hinsichtlich der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wird auf Nr. 3.8 verwiesen.
Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von 82 Tsd. Euro stehen im Zusammenhang mit von der FHH an den LSBG gezahlten Investitionszuschüssen.
Die periodenfremden Erträge aus dem Vorjahr betrafen vertragsgemäße Rückzahlungen eines Auftragnehmers infolge des hohen Bauumsatzes (Rabatte) für die Jahre 2010 bis 2012. Dieser Effekt ist nunmehr entfallen.

4.3 Materialaufwand

Der Materialaufwand ist mit 60.403 Tsd. Euro (Vorjahr: 62.371 Tsd. Euro) leicht rückläufig. Hauptgrund sind geringere Aufwendungen für betriebliche Bauleistungen sowie für Ingenieurleistungen.

Materialaufwand	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.172	1.147
Betriebliche Bauleistungen	36.081	34.649
Ingenieurtechnische und gutachterliche Leistungen	25.118	24.607
GESAMT	**62.371**	**60.403**

4.4 Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 38.213 Tsd. Euro (Vorjahr: 40.515 Tsd. Euro) setzt sich wie folgt zusammen.

Personalaufwand	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Bezüge und Entgelte	30.679	28.660
Davon Beamtenbezüge	*6.804*	*6.868*
Davon Entgelte	*21.768*	*21.964*
Davon Veränderungen von personalbezogenen Rückstellungen	*2.107*	*- 172*
Soziale Abgaben und Versorgungsaufwendungen	9.836	9.553
Davon Aufwendungen für die Sozialversicherung	*4.036*	*4.020*
Davon Versorgungsbezüge	*3.699*	*3.755*
Davon Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	*1.273*	*1.000*
Davon Zuführungen zu Rückstellungen für Beihilfe	*216*	*200*
Davon sonstige Versorgungsaufwendungen	*612*	*578*
GESAMT	**40.515**	**38.213**

Der Rückgang der Bezüge und Entgelte um 2.019 Tsd. Euro auf nunmehr 28.660 Tsd. Euro (Vorjahr: 30.679 Tsd. Euro) ist ausschließlich auf rückläufige Zuführungen zu personalbezogenen Rückstellungen zurückzuführen. Im Vorjahr wurden erstmals Rückstellungen für nicht genommenen Urlaub sowie für Überstunden in Höhe von 2.656 Tsd. Euro gebildet. Dieser Effekt ist nunmehr entfallen. Gleichzeitig stiegen die Beamtenbezüge sowie die Entgelte lediglich moderat.
Die sozialen Abgaben und Versorgungsaufwendungen gingen leicht um 283 Tsd. Euro von 9.836 Tsd. Euro auf 9.553 Tsd. Euro zurück. Im Wesentlichen ist diese Abnahme auf gesunkene Zuführungsbedarfe für Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

4.5 Abschreibungen

Die Abschreibungen in Höhe von 315 Tsd. Euro entfallen mit 28 Tsd. Euro auf immaterielle Vermögensgegenstände und mit 287 Tsd. Euro auf Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens.

4.6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden sämtliche Aufwendungen ausgewiesen, die keiner der vorstehenden Positionen zugeordnet werden können.

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Personalbedingte Aufwendungen	553	526
Bewirtschaftung und Instandhaltung	3.269	3.165
Davon Miete und Leasing	*1.773*	*1.697*
Geschäftsbetrieb	2.633	2.520
Davon Lizenzen	*738*	*603*
Übrige Aufwendungen	2.518	3.217
Davon Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Forderungen	*75*	*478*
GESAMT	**8.973**	**9.428**

Die personalbedingten Aufwendungen, die Aufwendungen für Bewirtschaftung und Instandhaltung sowie die Aufwendungen für den laufenden Geschäftsbetrieb blieben im Vorjahresvergleich verhältnismäßig konstant.
Der Anstieg der übrigen Aufwendungen ist auf höhere Wertberichtigungsbedarfe auf Forderungen sowie auf gestiegene Zuführungsbedarfe für Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zurückzuführen. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich sinkende Zuführungsbedarfe für Rückstellungen für Gewährleistungsüberwachungen.

4.7 Finanzergebnis

Das Finanzergebnis fällt mit 233 Tsd. Euro leicht besser aus als im Vorjahr mit 143 Tsd. Euro. Es setzt sich aus originären Zinsaufwendungen bzw. Zinserträgen sowie aus Erträgen bzw. Aufwendungen aus der Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen zusammen.

Finanzergebnis	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Zinsen und ähnliche Erträge	266	347
Davon Zinserträge	*21*	*66*
Davon Erträge aus Auf- und Abzinsung von Rückstellungen	*245*	*281*
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	123	114
Davon Zinsaufwendungen	*3*	*1*
Davon Aufwendungen der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen	*120*	*113*
GESAMT	**143**	**233**

4.8 Außerordentliches Ergebnis

Die außerordentlichen Erträge und Aufwendungen sind nahezu ausschließlich der Auflösung der Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen sowie dem Wegfall der korrespondierenden Gewährleistungszusage der Finanzbehörde geschuldet. Darüber hinaus verringert sich planmäßig die noch bestehende Gewährleistungszusage der Finanzbehörde für die Abdeckung von Altersteilzeitansprüchen in Höhe von 527 Tsd. Euro korrespondierend mit der Abnahme der entsprechenden Rückstellungen.
Dem außerordentlichen Ergebnis 2014 stehen wie im Vorjahr entsprechende Rückstellungsveränderungen in nahezu gleicher Größenordnung gegenüber (siehe Nr. 3.8).

Außerordentliches Ergebnis	2013 in Tsd. Euro	2014 in Tsd. Euro
Außerordentliche Erträge	1.033	14.084
Außerordentliche Aufwendungen	0	- 13.511
GESAMT	**1.033**	**573**

4.9 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus dem Betrieb gewerblicher Art belasteten das Jahresergebnis in Höhe von 7 Tsd. Euro. Die sonstigen Steuern betrugen 9 Tsd. Euro.

5 Sonstige Angaben

5.1 Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beläuft sich auf 26 Tsd. Euro und betrifft ausschließlich das Honorar für die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2014. Steuerberatungsleistungen, Bestätigungsleistungen oder sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

5.2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Jahresdurchschnitt 2014 waren im LSBG 573 (Vorjahr: 587) Mitarbeiter, davon 447 Tarifangestellte (Vorjahr: 458) und 126 Beamte (Vorjahr: 129) beschäftigt.

5.3 Aufsichtsgremium

Zur Unterstützung der Aufsicht führenden Behörde ist ein Verwaltungsrat eingerichtet. Im Jahr 2014 bestand er aus folgenden Mitgliedern:

- Herr Andreas Rieckhof (Vorsitzender), Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI).
- Frau Dr. Renate Taugs (stellvert. Vorsitzende), Leiterin des Amtes für Umweltschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU).
- Frau Ulrike Riedel, Hamburger Hochbahn AG, Vorstand Personal & Zentrale Dienstleistungen.
- Frau Birgit Fuhlendorf, Bezirksamt Eimsbüttel, Leiterin des Dezernates Wirtschaft, Bauen und Umwelt.
- Herr Klaus Skulimma, Finanzbehörde (FB), Abteilungsleiter in der Finanzbehörde.
- Herr Konrad Rothfuchs, Vorsitzender des Verbandes freier Ingenieure für Straßenbau in Hamburg e.V., Bauingenieur.
- Herr Daniel Wilczek, Vorsitzender des Personalrates des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Angestellter im öffentlichen Dienst.

5.4 Geschäftsführung

Geschäftsführer des LSBG ist Herr Erster Baudirektor Hans-Jochen Hinz. Sein Stellvertreter ist Herr Erster Baudirektor Karl-Heinz Krüger.
Den Geschäftsführern wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt. Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen wurden nicht eingegangen.

5.5 Konzernabschluss

Der Jahresabschluss des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer wird in den Konzernabschluss der Freien und Hansestadt Hamburg eingebunden.

H. Wiedergabe des Bestätigungsvermerks und Schlussbemerkung

I. Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

101. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 10. April 2015 den nachfolgend wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg:

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Finanzplanübersicht anhand einer Kapitalflussrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht des

Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer
der Freien und Hansestadt Hamburg

für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung des Landesbetriebes. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Landesbetriebes sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

II. Schlussbemerkung

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses des LSBG für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2014 und des Lageberichtes für dieses Geschäftsjahr erstatten wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen (IDW PS 450).

Eine Verwendung des oben wiedergegebenen Bestätigungsvermerks außerhalb dieses Prüfungsberichts bedarf unserer vorherigen Zustimmung. Bei Veröffentlichungen oder Weitergabe des Jahresabschlusses und / oder Lageberichts in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird; auf § 328 HGB wird verwiesen.

Hamburg, 10. April 2015

WIKOM AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

WIKOM Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
WIRTSCHAFTS-PRÜFUNGS-GESELLSCHAFT
SIEGEL
BERLIN
Zweigniederlassung Hamburg

Dr. Breitenbach
Wirtschaftsprüfer

Weichert
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Verwaltungsrates

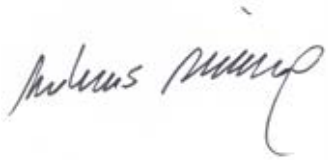
Der Verwaltungsrat

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 2014 schriftlich und mündlich in insgesamt drei Verwaltungsratssitzungen über die Lage und Entwicklung des Landesbetriebes berichtet.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2014 wurden rechtzeitig erstellt, von der WIKOM AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Verwaltungsrat hat diese Unterlagen sowie den Bericht der WIKOM AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eingehend beraten und der Aufsicht führenden Behörde die Feststellung des vorgelegten Jahresabschlusses zum 31.12.2014 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 26-21 55 (Hauptgeschäftszimmer)
Telefax: 040 / 4 27 94 96 00
E-Mail: info@lsbg.hamburg.de
Internet: www.lsbg.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Kristina Sossidi

Bildnachweis
Seite 2: BWVI
Seite 4 oben: Entwurf public:news
Seite 4 Mitte: Hamburger Allianz für Familien
Seite 4 unten: BASFI / Kern
Seite 11: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, bearbeitet durch den LSBG
Seite 13: Breimann & Brunn
Seite 23 oben: Heinz Herzog
Seite 24 oben: Grafik LSBG, Datengrundlage Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Seite 27 unten, 29: Hochbahn
Seite 28: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alle anderen Fotos stammen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LSBG.

Gestaltung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Auflage
300 Exemplare
gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Erscheinungstermin und Stand
Juli 2015