

Foto: www.mediasekretariat-hamburg.de / DoubleVision - doublevision.me

GESCHÄFTSBERICHT 2019



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg





LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

GESCHÄFTSBERICHT 2019



INHALT

06 Vorwort



08 Niederhafen
Neubau einer Hochwasserschutzanlage



14 Klütjenfelder Hauptdeich
Fertigstellung des ersten Bauabschnitts



16 Vorhorngraben
Neubau der Regenwasserbehandlungsanlage



18 Krugkoppelbrücke
Sanierung einer historischen Brücke



22 Hammer Straße
Fertigstellung des Trogbauwerks



26 Metrobuslinie 25
Neuer Halt: Hans-Henny-Jahnn-Weg



28 Vollsperrung A1
Abbruch der Brücke B5 Bergedorfer Straße



30 Ring 2
Grundinstandsetzung einer Hauptverkehrsader



34 ITS-Projekte des LSBG



40 Verkehrsflussverbesserung
Kooperation, Koordinierung, Kommunikation

44 Lagebericht zum Jahresabschluss

50 Bilanz

52 Gewinn- und Verlustrechnung

53 Anhang zum Jahresabschluss 2019

62 Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers

65 Bericht des Verwaltungsrates

VORWORT

LIEBE LESERIN,



Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Vom ehemaligen Amt für Bau und Betrieb – oder auch Tiefbauamt – zum Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer – das ist die Erfolgsgeschichte des LSBG, die ich als Staatsrat für Verkehr in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation beinahe ein Jahrzehnt begleiten durfte.

Die betriebswirtschaftlichen Steuerungsinstrumente, die geschaffen wurden, damit eine Finanzierung über die Aufträge der Kunden geregelt wird, haben den LSBG in den letzten Jahren zu einem wirtschaftlich erfolgreichen Partner im Netz der Freien und Hansestadt Hamburg werden lassen. Das zeigen besonders die letzten beiden Jahre mit einer positiven Bilanz.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) ist seit Jahren ein wichtiger, verlässlicher und unabhkömmlicher Dienstleister für den gesamten Lebenszyklus des Infrastrukturvermögens der Freien und Hansestadt Hamburg. Viele Projekte in Hamburg sind durch den LSBG realisiert worden, mit Akkuratess, mit fachlicher Kompetenz, mit viel Liebe zum Detail. Dazu gehören neben der Umsetzung von modernen Richtlinien im Verkehrswesen auch die vielen innovativen Lösungswege im Bereich der Digitalisierung – da denke ich beispielsweise an den Roads-Tisch oder an den Hochwasserschutz, der für Hamburg einen besonderen Stellenwert hat.

Es gab in den letzten Jahren viele Fertigstellungen von Bauprojekten wie zum Beispiel die des Niederhafens oder des Trogbauwerks Hammer Straße. Als Staatsrat für Verkehr war ich immer eng an allen Planungen und Entwicklungen beteiligt, und es war mir immer eine große Freude, den Fachfrauen und -männern des LSBG bei ihrer Arbeit über die Schulter blicken zu dürfen und solche herausragenden Projekte gemeinsam mit ihnen an die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt zu übergeben.

Die Gründung der Autobahngesellschaft und der damit verbundene Weggang des Fachbereichs Fernstraßen in die Zuständigkeit des Bundes stellt für die Stadt Hamburg, aber im Besonderen für den LSBG, eine große Herausforderung dar. Fast ein Drittel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden den LSBG bis Ende 2020 in Richtung Bund verlassen. Der LSBG hat sich dafür intern wie extern mit dem Projekt „Neuaufbau 2021“ bestens vorbereitet und aufgestellt.

Zum 10. Juni 2020 wird der LSBG einer neuen federführenden Behörde, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, unterstellt. Mit diesem Behördenwechsel endet auch meine Tätigkeit als Staatsrat für Verkehr in der bisherigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und damit meine Zusammenarbeit mit dem LSBG.

Ich möchte mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG für die allzeit respektvolle, fachkundige und zielführende Zusammenarbeit bedanken. Mit viel Freude habe ich dieses Amt in Zusammenarbeit mit Ihnen bekleidet.

Ich wünsche dem LSBG weiterhin viel Erfolg in der wachsenden Metropole Hamburg und verabschiede mich mit den besten Wünschen.

Ihr

LIEBE LESER,



Dr. Stefan Klotz
Geschäftsführer Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer

2019 war erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr für den LSBG. Der Wirtschaftsplan wurde mit einem positiven Ergebnis von 306 TEUR abgeschlossen. Ich freue mich sehr, dass wir mit gemeinsamen Anstrengungen und trotz vielfältiger wirtschaftlicher und struktureller Herausforderungen dieses Ergebnis erzielt haben.

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, stellte die Transformation zur Autobahn GmbH eine wichtige strukturelle Aufgabe dar. Die Neuorganisation und Entwicklung des verbleibenden LSBG war und ist eine Aufgabe, für die sich inzwischen viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagieren – neben ihrer normalen Tätigkeit. Wir haben dazu im vergangenen Jahr die komplette Entscheidungsstruktur überarbeitet und das Strategie- und Steuerungsteam (SST) sowie das Managementteam (MT) gestärkt, die diese Entwicklung eng begleiten.

Im Kern haben wir aber auch in 2019 zahlreiche Projekte erfolgreich umgesetzt, welche zeigen, dass die fachliche Kompetenz im LSBG ein wichtiger Erfolgsbestandteil ist. Dazu gehören exemplarisch Projekte mit besonderer Strahlkraft wie die Hochwasserschutzanlage Niederhafen, die Regenwasserbehandlungsanlage am Vorhorngraben, die Haltestellen Trabrennbahn / Ebertplatz, das Trogbauwerk Hammer Straße und die Krugkoppelbrücke. Mit diesen Projekten hat der LSBG nicht nur ästhetisch schöne und technisch anspruchsvolle Bauten fertiggestellt, sondern auch für die Lebensqualität in Hamburg und den Klimaschutz einen besonderen Beitrag geleistet.

Mit den Projekten Ring 2, Rahlstedter Straße, Ehestorfer Heuweg, Sanierung der A253 und Abriss / Neubau der Brücke B5 über die A1 wurden und werden über das Jahr 2019 hinaus ganz wesentliche Verkehrsachsen ertüchtigt.

Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir die InfraCrew aufgebaut, ein Zusammenschluss Hamburger Baulastträger unter Federführung des LSBG. Gemeinsam planen, bauen, koordinieren und kommunizieren sie ihre Dienstleistungen, um Hamburgs Verkehrsraum für alle sicher und sichtbar zu machen. Dazu gehörte auch die maßgebliche Mitgestaltung zweier Mobilitätstage und die Verbesserung des Verkehrsflusses gemäß des 24-Punkte-Plans. Darüber hinaus haben wir viel Tagesgeschäft in Organisation, in Personal- und Finanzbewirtschaftung auf höchstem Niveau erledigt.

Derzeit gewinnt der LSBG durch eine Vielzahl an Projekten eine technische und methodische Expertise, durch die wir die Digitalisierung im LSBG, in der Stadt Hamburg und über die Stadtgrenzen hinaus aktiv mitgestalten können. So ist der LSBG mit einigen Projekten beim ITS-Weltkongress 2021 in Hamburg vertreten. Hier zeigt sich, dass die Faszination über das Mögliche eine großartige Kreativität freisetzt.

Durch die Zugehörigkeit zu der im Juni 2020 neu gegründeten Behörde für Verkehr und Mobilitätswende werden wir die Aufgaben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende uneingeschränkt unterstützen und zeigen, dass wir in der Lage sind, jederzeit angemessen umzusteuern und uns an neue Rahmenbedingungen anzupassen.

Dass der LSBG seit Jahren so erfolgreich arbeitet, ist auch ein großer Verdienst von Andreas Rieckhof, Staatsrat in der BWVI. Er hat uns seit 2012 als Vorsitzender des Verwaltungsrates nicht nur kritisch begleitet, sondern jederzeit mit großem Rückhalt unterstützt. Durch die Ausgliederung des Bereichs Verkehr aus der BWVI in die neue BVM hat Andreas Rieckhof das Thema Verkehr abgegeben. Wir wünschen ihm alles Gute bei seiner weiteren Tätigkeit in der BWI.

Wie jedes Jahr richtet sich mein Dank vor allem an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LSBG, unsere Mitstreiterinnen und Mitstreiter in der Hamburger Verwaltung und alle externen Partnerinnen und Partner, die mit ihrer Unterstützung und ihrem Einsatz gemeinsam mit uns dafür sorgen, dass die Hamburgische Infrastruktur in einem so guten Zustand ist und bleibt.

Ihr

HOCHWASSERSCHUTZ

IN EXPONIERTER LAGE

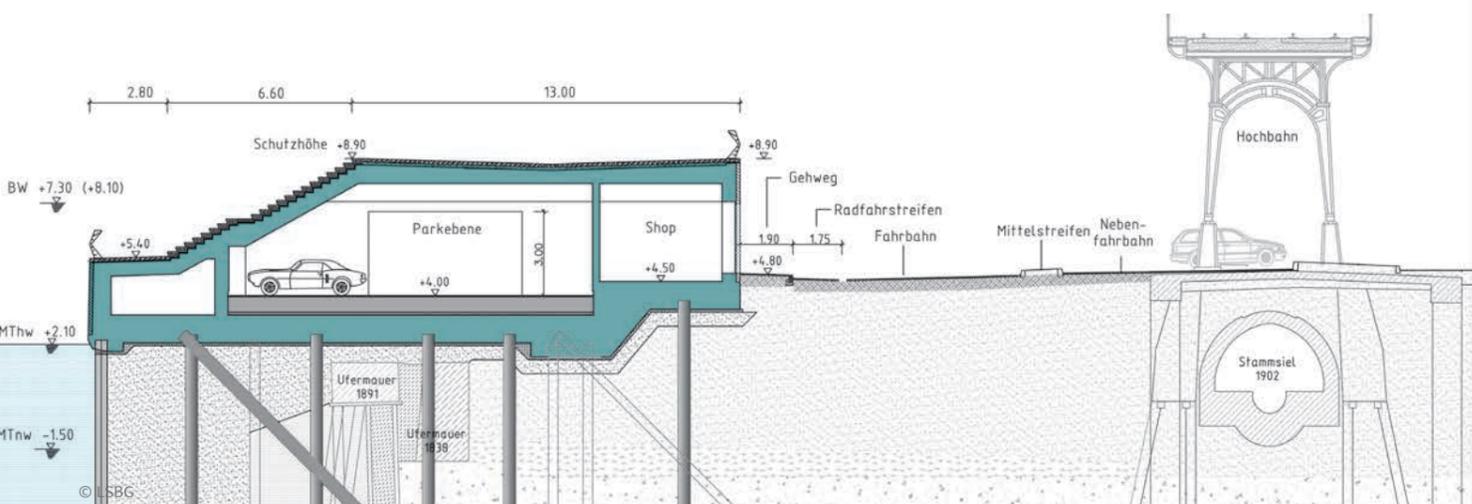


Niederhafen: Neubau einer Hochwasserschutzanlage

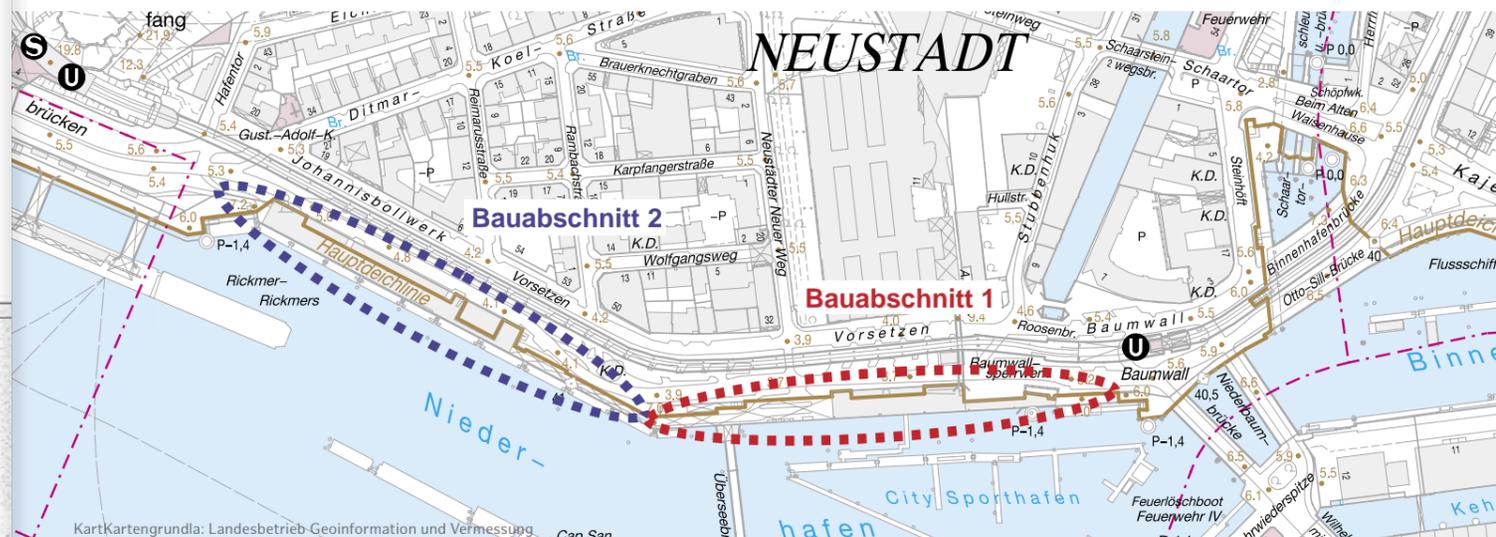
Auf einer Länge von 625 Metern erneuerte der LSBG zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und dem Baumwall die dortige Hochwasserschutzanlage. Die Promenade wurde im Vergleich zur vorherigen Schutzhöhe Normalhöhennull plus 7,20 Meter auf Normalhöhennull plus 8,60 Meter bzw. 8,90 Meter erhöht. Die Bauarbeiten begannen Ende Mai 2012 am Baumwall. Der erste Bauabschnitt ist bereits seit Ende 2015 fertiggestellt.

Die Hochwasserschutzanlage Niederhafen befindet sich in exponierter Lage zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und dem Baumwall. Auf ihr verläuft die bekannteste Hafensperrmauer der Stadt.

Sie verbindet die St. Pauli-Landungsbrücken mit der historischen Speicherstadt sowie der HafenCity und gewährt einen besonders schönen Blick auf die Elbe, den Hafen und die Elbphilharmonie.



Geplanter Querschnitt mit wasserseitiger Treppe



Lageplan und Bauabschnitte

*prämierter
Gestaltungsentwurf*

Durch die städtebauliche Bedeutung des Standorts war die Maßnahme Teil der Architekturolympiade Hamburg 2006. Der LSBG folgte bei der Planung für den Neubau dem prämierten Gestaltungsentwurf des Architekturbüros Zaha Hadid Architects. Der Entwurf hatte den zentralen Ansatz, die Promenade im übertragenen Sinn zum städtischen Umfeld und zum Wasser zu öffnen. Dazu baute der LSBG versetzt entlang der Anlage sowohl zur Wasser als auch zur Landseite hin kegelförmige Treppen und Rampen. Die Passanten auf der Straßenebene können so sowohl die Flaneure auf der Promenade als auch die Masten und Aufbauten der Schiffe im Niederhafen sehen. Von der Promenade aus können sie den freien Blick in den Hafen, zu den Hafenfähren sowie zu den Schiffen Cap San Diego und Rickmer Rickmers genießen.

Im Straßengeschoss der Anlage wird der bestehende Raum für den Bau einer Parkgarage genutzt, der Ausbau der Garage wird noch bis Mitte 2020 andauern. Entlang des Gehweges sind einige Ladenflächen vorgesehen.

Durch ein Restaurant, ein Café, die landseitigen Ladenflächen und die besondere Form der Treppen, ist zur Stadtseite eine ansprechende Fassade entstanden. Straßenseitig legt der LSBG entlang des Bauwerks durchgehend einen Gehweg an. Für Radfahrende mit Fahrtrichtung Innenstadt gibt es einen gesonderten Radfahrstreifen. Rampen in Höhe Baumwall, Überseebrücke und Landungsbrücken binden die Anlage barrierefrei an das Straßenniveau an.

*595 Meter
2 Bauabschnitte*

Der LSBG realisierte den Bau der Anlage in zwei Abschnitten. Der erste Bauabschnitt erstreckte sich über eine Länge von 320 Metern vom U-Bahnhof Baumwall bis zum Rundbunker und ist seit Ende 2015 fertiggestellt. Der zweite Bauabschnitt reichte mit einer Länge von 275 Metern vom Rundbunker bis zum Anschluss an die Hochwasserschutzanlage Landungsbrücken und wurde am 03. Mai 2019 der Öffentlichkeit übergeben.

**PROMENADE
RÜCKT
IN DIE ELEBE
HINEIN**



Der Bauablauf war im ersten und zweiten Bauabschnitt prinzipiell ähnlich. Die neue Hochwasserschutzwand wurde 4 bis 7,50 Meter vor die alte Hochwasserschutzwand gebaut. Die Promenade rückt also etwas weiter in die Elbe hinein.

großflächige Kampfmittelsondierung

Um wasserseitig Baufreiheit für den Neubau der Hochwasserschutzanlage zu gewährleisten, musste das LSBG-Projektteam im ersten Bauabschnitt Zugangsbrücken zu den wasserseitigen Anliegern (Cap San Diego, City Sporthafen, Restaurantschiff, Barkassenbetrieb) ausbauen und durch Behelfsbrücken ersetzen. Im zweiten Bauabschnitt wurde zunächst die wasserseitige Pontonanlage ausgeschwommen und sämtliche Dalben gezogen.

Im Schutz der Bestandshochwasserschutzwand hat der LSBG die landseitige Anlage so weit abgebrochen, dass eine Kampfmittelsondierung unter der bestehenden Anlage durchgeführt werden konnte. Durch den großflächigen Kampfmittelverdacht und das erforderliche enge Untersuchungsrastraster waren hier über beide Bauabschnitte ca. 3.700 Bohrungen mit etwa 39.000 Bohrmetern erforderlich. Es wurden keine Kampfmittel gefunden, daher konnten die untersuchten Flächen freigegeben werden.

Parallel dazu baute das LSBG-Projektteam wasserseitig zur alten Wand geotextilummantelte Stopfsäulen als Bodenverbesserungsmaßnahme in einem Raster von 2,50 Metern in den Untergrund ein, sowie erschütterungsarm Spundbohlen für die neue Hochwasserschutzwand. Über beide Bauabschnitte wurden ca. 2.800 Tonnen Spundwandstahl verbaut.

Nach dem Einbau der Spundbohlen wurden von der Wasserseite aus insgesamt 249 Schräganker zur Rückverankerung der neuen Wand durch die Spundwand in den dahinter anstehenden Baugrund gebohrt und mit Zement verpresst. Anschließend begannen die Stahlbetonarbeiten und die neue Hochwasserschutzwand wurde auf die Spundwände aufgesetzt. Nach Fertigstellung der neuen Hochwasserschutzwand konnte dann auch die alte Wand abgebrochen werden.

Nachdem der LSBG den Hohlraum unterhalb der alten Sohlplatte mit Sand verfüllt hatte, erfolgten nun die Bohrpfahlarbeiten, da die gesamte Anlage aufgrund der Untergrundverhältnisse tief gegründet werden musste. Es wurden über beide Bauabschnitte 570 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 90 Zentimetern hergestellt. Hierzu wurde bis zu 20 Meter tief gebohrt, Bewehrungskörbe wurden eingeführt und die Bohrungen dann ausbetoniert. Parallel dazu erfolgten die Arbeiten an den im Baufeld integrierten Sonderbauwerken Baumwallsperrwerk und Dükerquerung Kuhmühlenstammsiel.

Nach Abschluss der Bohrpfahlarbeiten betoniert das LSBG-Projektteam die neue Stahlbetonsohle und im Anschluss daran die Wände und die Decke.



Verlegearbeiten an der Treppe



Bewehrungsarbeiten an der Promenadendecke



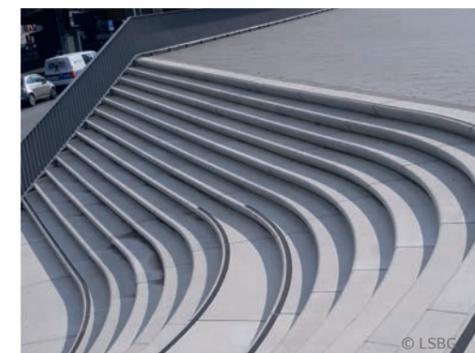
Verblendearbeiten an der Hochwasserschutzwand



Fierliche Eröffnung der neuen Promenade



v. L.: Dr. Olaf Müller, Dr. Stefan Klotz, Umweltsenator Jens Kerstan, Patrick Schumacher



Treppen der neuen Promenade

Die großflächigen Treppenkegel, die aus einzelnen Fertigteilstufen zusammengesetzt sind, waren aufgrund ihrer geometrisch anspruchsvollen Formen kompliziert in der Herstellung und im Einbau. Über beide Bauabschnitte wurden 4.400 Fertigteilstufen mit Gewichten bis zu 4.500 Tonnen als Bewehrung verwendet. Für das Bauwerk wurden insgesamt 23.000 Kubikmeter Stahlbeton verbaut.

Zur Verblendung der Wände sowie als Promenadenbelag verlegte der LSBG über beide Bauabschnitte etwa 14.000 Quadratmeter Basaltsteine.

Auf der Straßenebene wurden zudem die Nebenflächen vor der Hochwasserschutzanlage hergestellt. Dazu musste die Straße Vorsetzen in Richtung U-Bahn-Viadukt verschwenkt und neu aufgebaut werden. Entlang der Gehwege entstand auf der Straße ein neuer Radfahrstreifen.

Die Arbeiten im zweiten Bauabschnitt wurden im Mai 2019 fertiggestellt – pünktlich zum anstehenden 830. Hafengeburtstag.

2.800 Tonnen Spundwandstahl

570 Bohrpfähle

249 Schräganker

23.000 Kubikmeter Stahlbeton

4.500 Tonnen Betonstahl

4.400 Fertigteilstufen

14.000 Quadratmeter Basaltsteine



75 ZENTIMETER MEHR SCHUTZ VOR HOCHWASSER

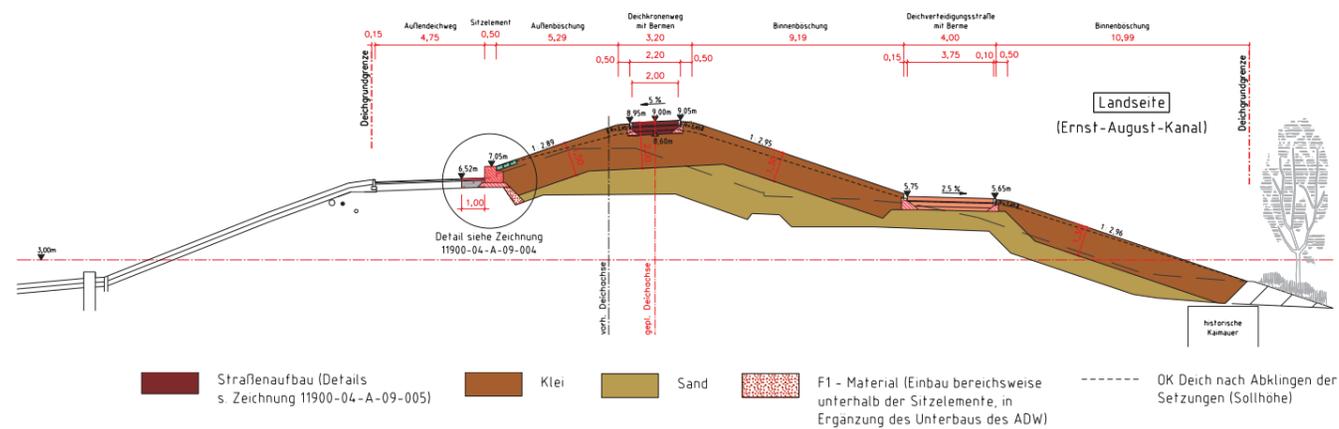
Klütjenfelder Hauptdeich: Fertigstellung des ersten Bauabschnitts

Der Senat hat 2012 neue Bemessungswasserstände festgelegt und hierfür ein entsprechendes Bauprogramm aufgelegt. Der Bereich Gewässer des LSBG setzt dies an Hamburgs Hochwasserschutzanlagen um.

103 Kilometer öffentliche Hauptdeichlinie

Der Klütjenfelder Hauptdeich ist Teil der etwa 103 Kilometer langen, öffentlichen Hauptdeichlinie Hamburgs. Am Wilhelmsburger Deichring hat der LSBG im April 2019 mit der Erhöhung des Deichs begonnen. Der Klütjenfelder Hauptdeich liegt am Spreehafen entlang des Potsdamer und Berliner Ufers im Norden Wilhelmsburgs und schützt die über 54.000 Hamburgerinnen und Hamburger, die südlich der Elbe auf der Elbinsel Wilhelmsburg leben, vor Sturmfluten.

Um den Deich erhöhen zu können, musste zunächst die vorhandene Kleischicht und Teile der darunter liegenden Bodenschichten, die zum Teil aus Trümmerabfällen (Ziegel- und Bauschutt) bestanden, abgetragen werden. Anschließend wurde das neue Deichprofil durch eine Neuprofilierung des Sandkerns und der darüber angeordneten abdichtenden Kleischicht aufgebaut.



Querschnitt des neuen Deiches

Arbeiten auf engstem Raum

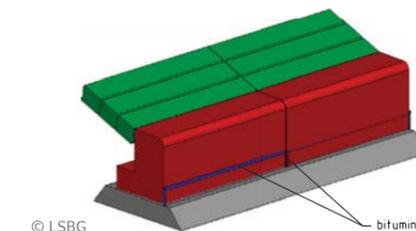
Dieser Deichabschnitt hat eine besondere Lage, da er sich zwischen Spreehafen und Ernst-August-Kanal befindet und somit von zwei Seiten von Wasser umgeben ist. Deshalb erfolgte der Erdbau auf engstem Raum ausschließlich auf dem Deichkörper selbst.

Im Zuge der Deicherhöhung wurden außerdem die binnenseitig verlaufende Deichverteidigungsstraße und ein auf der Deichkrone entlangführender Fußweg neu hergestellt.

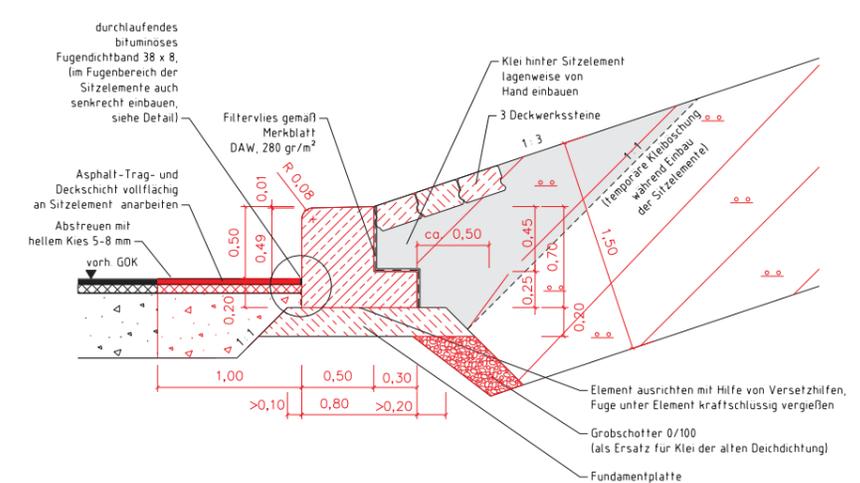
Bei diesem Projekt des Hochwasserschutzes hat das LSBG-Projektteam neben ingenieurtechnischen Aspekten auch stadträumliche und freiraumplanerische Belange berücksichtigt. So sind die Betonelemente, die aus Platzgründen eingebaut wurden und die als Stützwand der Erdkörper des Deiches oberhalb des Außendeichweges abfangen, als Sitzelemente gestaltet worden. Diese führen zu einer deutlich attraktiveren Aufenthaltsqualität auf der Wasserseite.

Rechtzeitig zu Beginn der Sturmflutssaison im Herbst 2019, konnten die ersten 500 Meter des um 75 Zentimeter erhöhten neuen Deichs freigegeben werden.

2IN1 STÜTZWAND + SITZLEMENT



3D Darstellung Sitzelement



© LSBG

Technische Zeichnung Details Sitzelement



STRASSENABWASSER WIRD VON SCHADSTOFFEN GEREINIGT

Vorhorngraben: Neubau der Regenwasserbehandlungsanlage

Jährlich sammeln sich rund neun Tonnen Schadstoffe, d.h. in Wasser gelöste belastete Sedimente, z.B. Schwermetalle wie Blei sowie Abrieb von Reifen (Mikroplastik) und Bremsbeläge im Vorhorngraben am Vorhornweg in Lurup. Das belastete Straßenabwasser der Hauptverkehrsstraßen Luruper Hauptstraße und Elbgaustraße wurde bislang kanalisiert und ungereinigt in den Vorhorngraben eingeleitet. Mit dem Bau einer innovativen Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA) konnte der LSBG dazu beitragen, die Belastung des Straßenabwassers in diesem Bereich deutlich zu reduzieren und die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) umzusetzen.

Die im Rahmen der Regenwasser-Infrastruktur-Anpassung (RISA) speziell für die Stadt Hamburg entwickelte Anlage bereitet das belastete Straßenabwasser auf und führt es ökologisch verträglich in den Wasserkreislauf zurück. Das über neue Sielleitungen zu der Anlage geführte Wasser wird in einem vorgeschalteten Geröllfang mechanisch vorgereinigt. Hier werden Geröll, Sedimente und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten. Danach erfolgt eine biologische Reinigung in einem mit Schilf bepflanzten Becken – einer sogenannten Schilflamellen-Sedimentationsanlage. Das so gereinigte Wasser versickert in einem weiteren Becken zur Grundwasserneubildung.

RWBA reduziert bei Starkregen Überflutungsrisiko

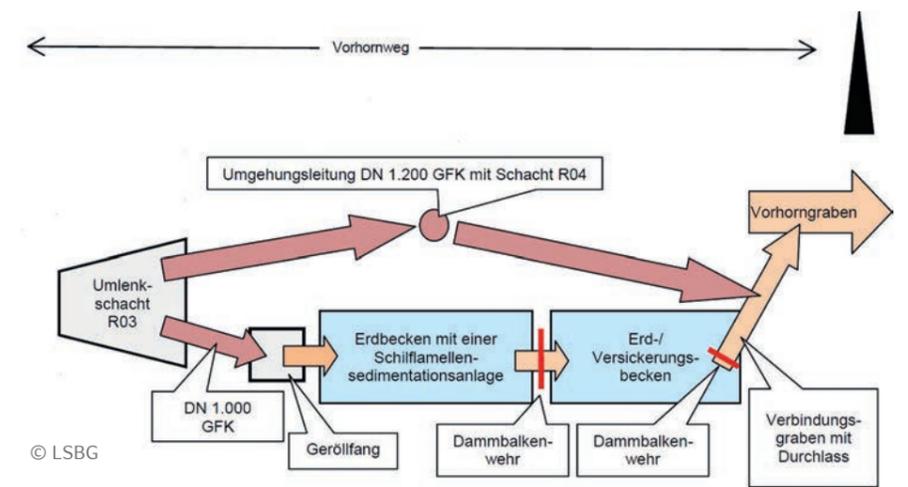
Mit einem Investitionsvolumen von 1,1 Millionen Euro ist die Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA) mit ihrer besonderen offenen Bauart erstmalig in Hamburg gebaut worden.

Das Regenwassereinzugsgebiet für die Anlage am Vorhorngraben ist rund 37,6 Hektar groß. Davon bestehen ca. 70 Prozent aus versiegelten Flächen.

Im Zuge des Straßenbaus für die Busbeschleunigungsmaßnahme an der Elbgaustraße in Lurup konnte der LSBG die Entwässerung deutlich verbessern und das Risiko möglicher Überflutungen durch Starkregenereignisse im Kreuzungsbereich der Luruper Hauptstraße und der Elbgaustraße erheblich senken.

Die neue Anlage wurde am 10. September 2019 von Verkehrssenator Michael Westhagemann und Umweltssenator Jens Kerstan eröffnet.

Aktuell wird die Anlage hinsichtlich Betrieb, Schmutzfracht und Reinigungsleistung durch ein dreijähriges Monitoring kontrolliert.



Prinzipische Skizze der RWBA

1,1 Millionen Euro
Investitionsvolumen

37,6 Hektar
Regenwassereinzugsgebiet



Projektteam: v.L. Patrick Thiel G3, Karsten Winat G3, Dr. Olaf Müller LG, Prof. Dr. Gabriele Gönnert G10, Ulrike Heermann G1, Claudia Brüning G1



HERAUSRAGENDES HAMBURGER BRÜCKENDENKMAL

Krugkoppelbrücke: Sanierung einer historischen Brücke

Die Krugkoppelbrücke überführt die Straße Krugkoppel über den Alsterlauf auf der Nordseite der Außenalster als Verbindung der Stadtteile Harvestehude und Winterhude. Die denkmalgeschützte Brücke wurde in den Jahren 1927/1928 nach Plänen der Oberbaudirektoren Fritz Schumacher und Gustav Leo errichtet.

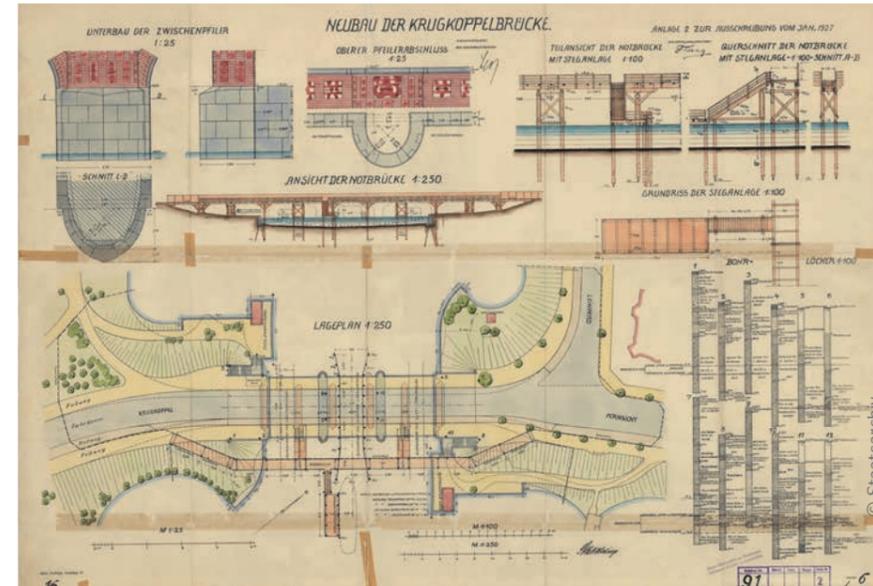
Der LSBG hat bei einer Bauwerksprüfung im Jahre 2015 gravierende Schäden an den Mauerwerksvorsatzschalen, der Brüstung und den Treppenanlagen festgestellt, die eine Instandsetzung der Brücke erforderlich machten.

Aufgrund der Bedeutung der Krugkoppelbrücke als ein herausragendes Hamburger Brückendenkmal, war im Entwurf und in der Baudurchführung ein nicht alltägliches Vorgehen notwendig. In Zusammenarbeit mit spezialisierten Fachingenieuren aus Berlin musste sich der LSBG das erforderliche zusätzliche Fachwissen und ein Gespür für den Umgang mit den historisch nachempfundenen Baustoffen aneignen. Hervorzuheben ist dabei die enge und sehr gute Zusammenarbeit mit der Behörde für Kultur und Medien, die notwendig war, um die sanierungs- und denkmalschutztechnischen Anforderungen sinnvoll zu vereinen.

*Umgang mit historisch
nachempfundenen
Baustoffen*

Ein wesentlicher Ansatz der Planung war es, bei der Restaurierung die „Konstruktionsprache der Brücke“ aufzunehmen und die unterschiedlichen Schadensursachen am Bauwerk einzeln zu betrachten und darauf basierend gesonderte Konzepte zu entwickeln. Der LSBG hat also anstatt ganze Wandvorsatzschalen der Brücke abbrechen und komplett neu zu erstellen, die Schäden detailliert über Kraftverläufe im Bauwerk bewertet und dadurch wesentlich schonendere Sanierungskonzepte entwickelt. So konnte ein Großteil der alten Bausubstanz erhalten werden.

Konstruktionsprache der Brücke

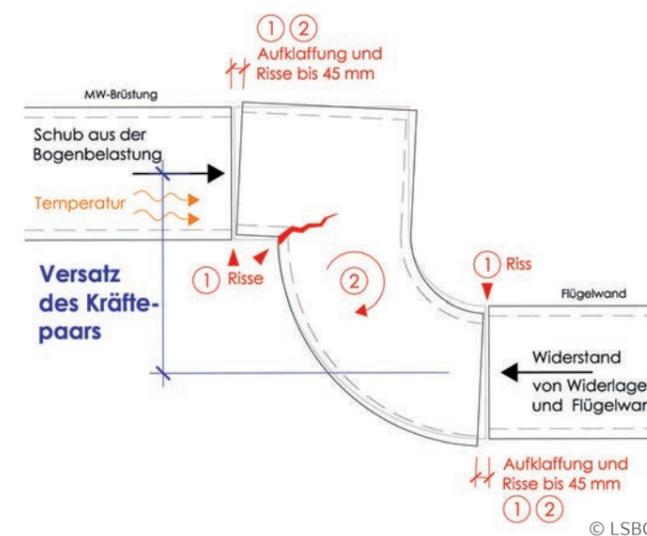


Originalzeichnung von 1927

aufwändige Bauwerksuntersuchungen

Für die Ausschreibungsplanung waren im Vorwege diverse besondere Bauwerksuntersuchungen erforderlich. Allein der Untersuchungsbericht über die Terrakotta Schmuckelemente umfasst mehr als 300 Seiten. Taucher haben die Holzpfehlgründungen und deren Anschlüsse an das Bauwerk mit Unterwasserkameras aufgenommen und Sachverständige die Statik bewertet. Um Baustillstände und Lieferengpässe während der Bauzeit zu vermeiden, entschied man sich im LSBG, die Mauerwerkssteine vorher anfertigen zu lassen und der Baufirma zur Verfügung zu stellen. Das LSBG-Projektteam erstellte daher für die Abstimmung zum Denkmalschutz diverse tragbare Musterflächen des Mauerwerks, um im Vorwege einen Abgleich zwischen dem Bestand und den Sanierungsbaustoffen zu ermöglichen.

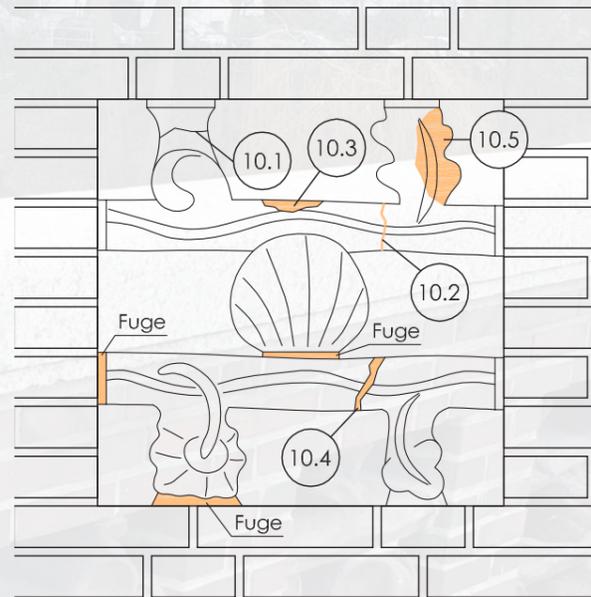
Nach intensiver Plaungs- und Vorbereitungszeit konnte der LSBG die Sanierung der Brücke im Januar 2018 beginnen und nach ca. einviertel Jahren Bauzeit fertigstellen. Nach Abschluss der anschließenden Straßenbauarbeiten und der Umgestaltung für die Alster Fahrradachse konnte der LSBG die Brücke am 22.11.2019 wieder für den Verkehr freigeben.



Beispiel einer Schadenanalyse

SCHONENDES SANIERUNGSKONZEPT

Beispiel einer Instandsetzungsmaßnahme



Alle Terrakotten (intakte, leicht beschädigte und stärker beschädigte) werden wie folgt behandelt:

- Reinigung sowie Entfernung von Schmutz und mikrobiologischem Bewuchs (Flechten) mittels Mikrodampfstrahlen, kombiniert mit Trockeneis und Tensiden
- schadhafte Fugen vorsichtig ausstemmen und entsprechend Bestand mit Zementmörtel neu verfugen

stärker beschädigte Terrakotten (orange markiert) werden zudem wie folgt saniert:

- (10.1) Haarriss:
bleibt unbehandelt
- (10.2) Riss < 3mm:
leicht öffnen, reinigen und gemäß Bestand mit einer eingefärbten Terrakotta-Ergänzungsmasse (bzw. epoxydharzgebundenem Mörtel) verfüllen, Oberfläche fein verspachteln und glätten, Retusche mit Flüssigsilikat und Pigment, anpassen des Oberflächenglanzgrades an den Bestand
- (10.3) Fehlstelle (tw. mit Mörtelergänzung):
ggf. Mörtelergänzung entfernen, Fehlstelle mit Zahnmeißel bis auf 3 mm Tiefe abarbeiten, herstellen eines rechtwinkligen Anschlusses zum Terrakottabestand, Bereich säubern und befeuchten, reprofiliert die Fehlstelle mit einer eingefärbten Terrakotta-Ergänzungsmasse (bzw. epoxydharzgebundenem Mörtel), Retusche mit Flüssigsilikat und Pigment, anpassen des Oberflächenglanzgrades an den Bestand
- (10.4) Bruchstelle / Riss:
öffnen und gemäß Bestand mit einer eingefärbten Terrakotta-Ergänzungsmasse (bzw. epoxydharzgebundenem Mörtel) verfüllen, Oberfläche fein verspachteln und glätten, Retusche mit Flüssigsilikat und Pigment, anpassen des Oberflächenglanzgrades an den Bestand
- (10.5) lose Teile / Bruchstücke:
abnehmen, verkleben mit dem Untergrund mittels Epoxydharz bzw. epoxydharzgebundenem Mörtel, Riss/Bruchverlauf gemäß Bestand mit einer eingefärbten Terrakotta-Ergänzungsmasse (bzw. epoxydharzgebundenem Mörtel) verfüllen, Oberfläche fein verspachteln, Retusche mit Flüssigsilikat und Pigment, anpassen des Oberflächenglanzgrades an den Bestand

© Dr. Fischer & Co. Bauingenieure



1 ¼ Jahre Bauzeit

2,8 Millionen Euro Baukosten

48.375 Mauerwerkssteine

200 Terrakotta-Schmuckelemente

Die Baukosten der Brückenerneuerung beliefen sich auf ca. 2,8 Millionen Euro. Dafür wurden u.a. insgesamt 48.375 Mauerwerkssteine nach historischem Vorbild neu gebrannt und in der Brücke ausgetauscht. 200 Terrakotta-Schmuckelemente wie Weinranken, Meerwesen oder Muschelornamente wurden nachgebaut und ersetzt oder ausgebaut und aufwendig restauriert. Das LSBG-Projektteam sanierte die Bewehrung an allen drei Bögen über den Wasserflächen und stellte den Spritzmörtel entsprechend dem Originalerscheinungsbild neu her.

Der LSBG gestaltete mit Säulenbäumen und flacher Bepflanzung die angrenzenden Bereiche zu beiden Seiten der Brücke neu. Diese Maßnahmen gehörten zu einem Gesamtkonzept, dass sich damit beschäftigte, wie die Aufenthaltsqualität durch die Umgestaltung der Grün- und Freianlagen im Bereich des Alster- und des Eichenparks erhöht werden kann.

Für alle Beteiligten war es eine besondere Erfahrung, bei der Instandsetzung dieses besonderen Bauwerks mitzuwirken. Das aus diesem Projekt gewonnene Know-How wird derzeit wieder bei der Sanierung der Lombardsbrücke eingesetzt.



FREIE FAHRT AN DER HAMMER STRASSE

Fertigstellung des Trogbauwerks

Die Hammer Straße verbindet in Nord-Süd-Richtung den westlichen Bereich des Bezirks Wandsbek mit dem Horner Kreisel (A24). Bislang kreuzten hier die Bahnstrecken Lübeck – Hamburg und Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek höhengleich die Fahrbahn. An den Bahnübergängen Hammer Straße I und II schlossen sich bis zu 190 Mal pro Tag die Schranken.

Die Umsetzung der Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Straße und die Herstellung von Ersatzanlagen waren sehr anspruchsvoll. Über die Grundlagen, die Vorplanung, den Baubeginn und die Herausforderungen dieses Projektes hatten wir bereits im Geschäftsbericht 2016 berichtet.

Die Verkehrsfreigabe beider Fahrrichtungen am 18. November 2019 war ein Meilenstein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses in diesem Bereich. Das rund 375 Meter lange Trogbauwerk ist geprägt durch zwei Rahmenbauwerke, die die beiden Bahnstrecken überführen und ein weiteres Rahmenbauwerk zur Anbindung der östlichen Fläche im Gleisdreieck.

© Luftbildcrew

375 Meter Trogbauwerk 2 Rahmenbauwerke 36 Troglöcke

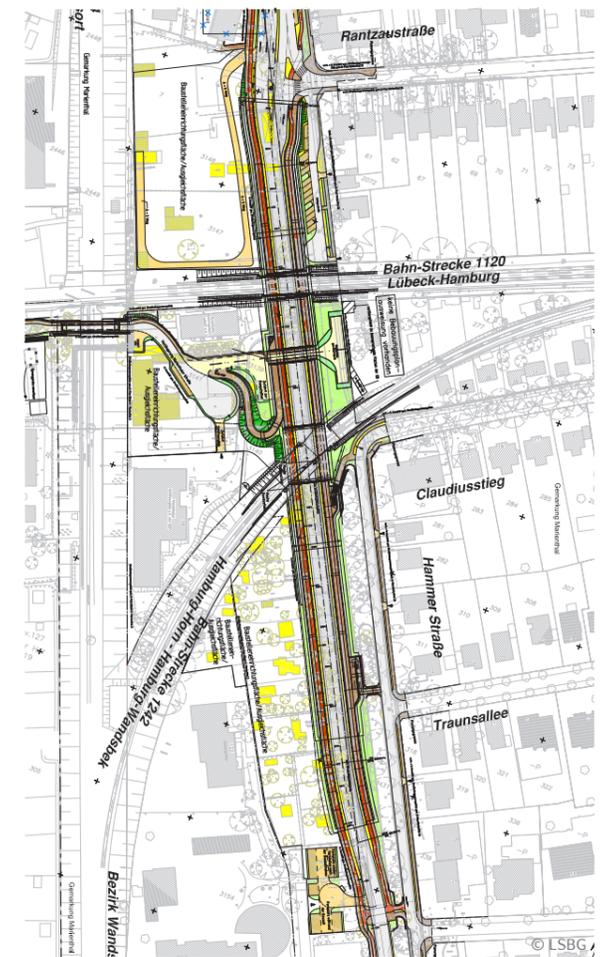
Die bauliche Herstellung der 19 Troglöcke südlich der Gütergleisbahn Richtung Horner Kreisel, der acht Troglöcke im sogenannten Gleisdreieck zwischen den Gleisstrecken sowie der neun Troglöcke nördlich der ICE-Strecke Richtung Wandsbek waren die großen Herausforderungen in den Jahren 2017 und 2018: Jeder Abschnitt hatte seine besonderen technischen und statisch-konstruktiven Anforderungen.

Zuerst baute die ARGE die bis zu 28 Meter tiefen Baugrubenwände als Bauhilfsmaßnahme. Es erfolgte anschließend der Bodenaushub innerhalb der Baugrube bis 15 Meter unter Gelände. Danach konnte die ARGE beginnen, die Rahmenbauwerke für das Gleis der Güterzugstrecke Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek und für die Gleise der ICE-Strecke Lübeck – Hamburg in der Baugrube zu errichten.

Einsatz von viel Fingerspitzengefühl und einer technisch hochwertigen Steuerrungsvorrichtung

Da eine längerfristige Sperrung der Bahngleise nicht möglich war, wurden die Blöcke außerhalb der Gleise auf sogenannten Verschubkanälen hergestellt. Der LSBG, Geschäftsbereich K, folgte hier dem Vorschlag der ARGE, die beiden in Verschubposition liegenden fertigen Blöcke jeweils mit Hilfe von bis zu sechs Schwerlasttransportsystemen geringfügig anzuheben und mit Hilfe von hydraulischen Zug- bzw. Schubvorrichtungen innerhalb der Verschubkanäle in eingelegten Stahl-Gleitbahnen zu verfahren. Dadurch konnten die ARGE und das LSBG-Projektteam eine zusätzliche Beanspruchung der ohnehin durch das außen stehende Grundwasser belasteten Wände verhindern und dafür sorgen, dass sich die Wände nicht verformen. Mit viel Fingerspitzengefühl und Dank der technisch hochwertigen Steuerrungsvorrichtung der Transportsysteme konnte die ARGE gemeinsam mit dem LSBG-Projektteam die Rahmenblöcke termingerecht im März und April 2017 und zentimetergenau in ihre Endlage einschieben.

Nach intensiven Planungs- und Baubesprechungen und in guter Zusammenarbeit konnten wir dieses innovative Bauverfahren äußerst erfolgreich umsetzen.



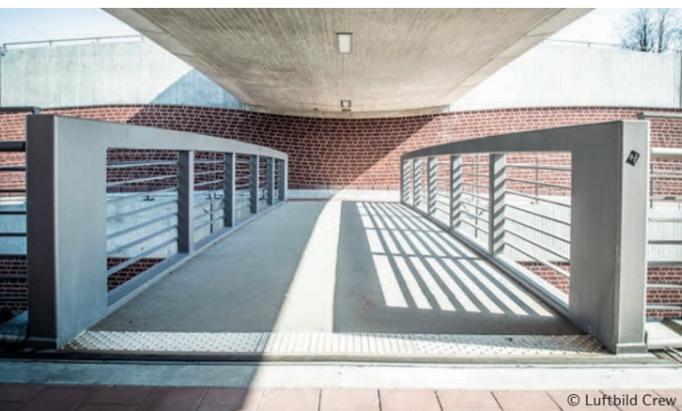
Lageplan



Rahmenblöcke im Bauzustand



Einschub Rahmenblock



Da der Gleichgewichtszustand im Bereich seitlicher Trogblockaufweitungen für die seitlichen Geh- und Radwegausgänge (Claudiusstieg und Trauns Allee im südlichen Abschnitt) gegenüber einem „normalen“, unter Auftrieb liegendem, symmetrischen Block nicht vorhanden war, mussten u.a. zusätzliche statische Nachweise geführt werden. Abhilfe schaffte hier der Einbau zusätzlicher Sohlensporne über die mehrere Meter dicke Sohle auf der gegenüberliegenden Seite.

Die Niederschläge ins Trogbauwerk werden im Gleisdreieck und im Tiefpunkt des Bauwerks in einen seitlichen Speicherraum geleitet, der mehrere Blocklängen misst und ca. 190 Kubikmeter, das sind 190.000 Liter, fassen kann. Eine Druckleitung sorgt dafür, dass das in den Speicherraum einlaufende Wasser verzögert in das mit Freigefälle vorhandene Sieb der Hammer Straße außerhalb des Troges abgegeben wird. Oberhalb des Speicherraumes stellten die ARGE und das LSBG-Projektteam den Fuß- und Radwegausgang zur Marienthaler Straße her.

Die beidseitig höherliegenden Geh- und Radwege, die durch die inneren Trogwände vom Fahrbahnbereich getrennt sind, prägen weithin den Querschnitt der Trogstrecke. Die Durchgangs- und Durchfahrtshöhen in den Rahmenbauwerken konnten auf ein Minimum beschränkt werden, um die Tiefenlage des Troges zu reduzieren.

Die Geh- und Radwege sind mit einer Stahlbrücke im Tiefpunkt des Troges verbunden. Die Brücke stellt zusammen mit dem Trogausgang zur verlängerten Marienthaler Straße auf der Westseite und den Ausgängen Claudiusstieg und Trauns Allee auf der Ostseite des Bauwerkes die historische, fußläufige Verbindung zwischen Wandsbek und Hasselbrook markant dar.

Die Innenseiten der äußeren und inneren Trogwände sind überwiegend mit Schallschutzziegeln verblendet. Der geschwungene Verlauf der Trogwände nimmt in seiner Gestaltung die im Untergrund unterschiedlich tief angesprochenen Bodenschichten auf.

Einbau zusätzlicher Sohlensporne

190.000 Liter Speicherraum für Niederschläge

Gestaltung nach dem Vorbild Natur

Der Geschäftsbereich S stellte in den Jahren 2013 und 2014 frühzeitig die Straßenknoten Pappelallee/Bärenallee/Hammer Straße sowie Jüthornstraße/ Hammer Straße her, so dass in den Sommerferien 2019 die beidseitigen Straßenanbindungen im Norden und Süden an das Trogbauwerk gebaut werden konnten. Bis Jahresende 2019 folgten die Restarbeiten, die die Rantzaustraße im Norden anbinden und die denkmalgeschützten Anlagen im Süden im Bereich des Fuß- und Radwegübergangs Asmusweg wieder herstellen. An diesem Punkt steht eine historische Bank, auf der schon Matthias Claudius und seine Freunde den Blick auf die Heideflächen und die Kirchen Hamburgs genossen haben sollen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen, die 2020 frei werden, sind für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Deutsche Bahn AG führt zurzeit das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe durch und beabsichtigt, diese Flächen wieder als Baustelleneinrichtungsflächen zu nutzen. Deshalb werden sie nach gemeinsamen Abstimmungen mit allen Projektbeteiligten auch nicht zwischenzeitlich bepflanzt.

Meilenstein in der Geschichte des LSBG

Die Verkehrsfreigabe des Troges Hammer Straße am 18.11.2019 stellt in der Geschichte des LSBG aufgrund der langen Planungsdauer einen Meilenstein dar. Bereits vor Gründung des LSBG im Jahr 2007 war die erste Verschiebung zur Verkehrsplanung der Hammer Straße veranlasst worden.

Die damalige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt schloss einen Kontrakt mit dem LSBG, auf dessen Basis der LSBG ein Projektteam zusammenstellte. Das Team hatte auch die Aufgabe, die Arbeiten, die dem Geschäftsbereich übergeordnet waren, zielführend zu organisieren und umzusetzen. Dazu gehörte die Zusammenarbeit mit weiteren beteiligten Behörden, mit den Bezirksverwaltungen, mit der Deutschen Bahn, sowie mit über 22 Ingenieurbüros, Versorgungsunternehmen und Anwohnern.

Staatsrat Andreas Rieckhof und Dr. Stefan Klotz bedankten sich während der Besichtigung des Bauwerks bei allen Beteiligten für die gelungene Gestaltung und für die hervorragenden Leistungen.



Historische Bank am Asmusweg; v.l.n.r.: Dr. Stefan Klotz, Andreas Rieckhof, Prof. Bernhard Winking

Bauherr

- ▶ Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Architekten

- ▶ Winking-Froh-Architekten, BDA, Hamburg

Projektpartner in der Planung

- ▶ Böger & Jäckle Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG
- ▶ Steinfeld und Partner beratende Ingenieure mbB
- ▶ schaper + steffen + runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten
- ▶ Schmeck Juncker Ingenieurgesellschaft mbH

Projektpartner in der Ausführung

- ▶ Arbeitsgemeinschaft Ingenieurbauwerke Hammer Straße:
 - Aug. Prien Bauunternehmung GmbH & Co. KG (Hamburg)
 - Franki Grundbau GmbH & Co. KG (Seevetal)
- ▶ Herbert Labarre GmbH & Co. KGGarten- u. Landschaftsbau
- ▶ WELA – Asphalt u. Pflasterbau GmbH



BUSOPTIMIERUNG: MEHR SICHERHEIT UND FAHRKOMFORT

Metrobuslinie 25 Neuer Halt: Hans-Henny-Jahn-Weg

Der Straßenzug Hofweg / Mühlenkamp liegt im Stadtteil Uhlenhorst und gehört zum Bezirk Hamburg-Nord. Er verbindet die Stadtteile Winterhude im Norden und Hohenfelde im Süden.

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg, das die Attraktivität des ÖPNV steigern will, sollten die Haltestellen am Hofweg in beide Richtungen umgebaut werden.

Ziel war es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Um einen geregelten Betriebsablauf und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten und den Fahrkomfort zu erhöhen, mussten die Haltestellen umgebaut und Barrierefreiheit hergestellt werden.



Nordansicht vorher



Visualisierung Nordansicht nachher

Die Rahmenbedingungen für den Umbau der ehemaligen Haltestellen Hofweg / Mühlenkamp, die jetzt Hans-Henny-Jahn-Weg heißen, waren herausfordernd: An der Haltestelle Hofweg / Mühlenkamp halten drei Metrobuslinien – die Linie 6, 17 und die Linie 25, und alle drei Linien fahren im 5 bzw. 10 Minuten Takt.

Außerdem mussten die Haltestellen für die Capacity-L Busse (Großraumbusse), die zukünftig auf der Metrobuslinie 25 und 6 fahren sollen, verlängert und entsprechend angepasst werden. Diese 21 Meter langen Busse haben 125 Fahrgastplätze und bieten damit 20 Plätze mehr, als übliche Gelenkbusse.

Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurde die gesamte Verkehrsfläche neu aufgeteilt und der Knotenpunkt Hofweg / Winterhuder Weg kompakter gestaltet. In dem Planungsgebiet gab es viel asphaltierte Fläche, die nicht genutzt wurden. Der Knotenpunkt war überdimensional gestaltet und in den Nebenflächen war, vor allem für Fußgängerinnen und Fußgänger, wenig Platz vorhanden. Die Verkehrswege waren umständlich und zeitaufwendig zu nutzen. So nahmen viele Fußgängerinnen und Fußgänger häufig eine verkehrlich ungesicherte Alternative in Kauf, um schneller an ihr Ziel zu kommen.

Die bisher ungenutzte asphaltierte Fläche gestalteten die ARGE und das LSBG-Projektteam zu einem neuen großzügigen Bereich für Fußgängerinnen und Fußgänger um und steigerten damit auch deutlich die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner. Die neu entstandene Freifläche bietet nun beispielsweise Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und vor einer großen alten Eiche gibt es jetzt sogar Platz für eine neue Parkbank.

Durch die neu gewonnene Fläche konnte die Lichtsignalanlage fast 20 Meter in den Knotenpunkt gezogen werden. So entstand zusätzliche Zeit für die Schaltung der Lichtsignalprogramme, wodurch der Bus- und der PKW-Verkehr deutlich besser abgewickelt werden kann.

Im Umfeld des Straßenzugs Hofweg / Mühlenkamp sahen die Bürgerinnen und Bürger das Busbeschleunigungsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg besonders kritisch. Im Jahr 2015 gründete sich eine Volksinitiative, die sich gegen dieses Programm stellte.

Deshalb war es hier besonders wichtig, während der Planung transparent und verständlich vorzugehen. In Ausschüssen und öffentlichen Veranstaltungen erläuterte das Planungsteam des LSBG, was sich vor Ort verändert und warum diese Änderungen notwendig sind. Mit Hilfe einer Visualisierung des Planungsgebiets konnte außerdem die Intention der Planung besser verdeutlicht werden. Durch die Vorher- und Nachherabbildungen waren die Herausforderungen des Planungsraums und vor allem die Verbesserungen nach dem Umbau gut erkennbar. Dieses Vorgehen führte zu mehr Verständnis und Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürger.

Die Baumaßnahme wurde 2019 erfolgreich umgesetzt und wird sehr gut angenommen.



Südansicht vorher



Visualisierung Südansicht nachher

*Platz für 21 Meter lange
Capacity-L Busse*

*mehr Raum für
Fußgängerinnen
und Fußgänger*

*mehr Verständnis und
Akzeptanz durch
transparente Planung*

DER ALPTRAUM

EINES JEDEN AUTOFAHRERS



Vollsperrung A1 – Abbruch der Brücke B5 Bergedorfer Straße

Planmäßige Bauwerksprüfungen durch den Geschäftsbereich B des LSBG ergaben, dass die Autobahn A1 zwischen Moorfleet und Kreuz Hamburg-Ost sanierungsbedürftig war. Darüber hinaus stellte der LSBG fest, dass die Brücken zudem statische Defizite bezüglich der realen Verkehrsbelastung aufweisen. Eine Sanierung bewertete der LSBG aufgrund des Umfangs der Schäden als unwirtschaftlich. Dadurch wurde ein Ersatzneubau erforderlich. Der LSBG bekam dazu den Auftrag, diese Maßnahme unter Nutzung der Methode des Building Information Modeling (BIM) bis Ende 2021 zu realisieren.

Beim Abbruch einer Brücke ist es unumgänglich, die darunterliegende Straße zu sperren. Eine dreitägige Vollsperrung der stark befahrenen Autobahn A1 im Hamburger Stadtgebiet ist jedoch eine kritische Maßnahme. Deshalb waren die Anforderungen an die Koordination und die Verkehrssicherheit, die an die Bauausführung gestellt wurden, sehr hoch.

Ende Juni 2019 war es soweit: Der Abbruch des südlichen Teilbauwerks konnte beginnen. Die Autobahn musste für 56 Stunden gesperrt werden – der Alptraum eines jeden Autofahrers, der in diesem Zeitraum Hamburg auf dem Weg in den Urlaub passieren wollte. Umso wichtiger waren eine gute Umleitungsplanung und eine umfangreiche Information der Bevölkerung auf allen Kanälen. „Dieses Wochenende wird heftig,“ kündigte der damalige Verkehrskordinator der Wirtschaftsbehörde Christian Merl entsprechend plakativ an und gab die Empfehlung: „Bleiben Sie an diesem Wochenende am besten zu Hause“.

56 Stunden

3 Tage

8 Bagger

1.000 Kubikmeter Stahlbeton

Für die Baustelle bedeutete dies, dass der Zeitplan unbedingt eingehalten werden musste. Die Verkehrsfreigabe der Autobahn zum Beginn des Berufsverkehrs am Montagmorgen war das oberste Ziel. Gearbeitet wurde rund um die Uhr, in drei Schichten, mit acht Baggern und bis zu 24 Arbeitern je Schicht.

Die Betonschutzwände wurden demontiert und eine ein Meter starke Sandauffüllung zum Schutz der Autobahn aufgebracht und am Ende wieder entfernt. Insgesamt wurden ca. 1.000 Kubikmeter Stahlbeton an diesem Wochenende abgebrochen, zerkleinert und von der Baustelle abtransportiert.

Um die Vollsperrung der A1 noch effektiver auszunutzen, führte der LSBG parallel zu dem Brückenabbruch noch weitere Maßnahmen durch. So konnten an verschiedenen Stellen Asphaltierungsarbeiten und die Sanierung einer Bauwerksfuge ohne zusätzliche Verkehrsbeeinträchtigungen durchgeführt werden.

Rechtzeitig vor Beginn des Berufsverkehrs erfolgte am Montagmorgen die Verkehrsfreigabe. Der befürchtete Verkehrskollaps war ausgeblieben. Der LSBG konnte die hohen Anforderungen, die im Vorwege an ihn gestellt wurden, erfüllen. Insgesamt war der Verlauf der Abbruchmaßnahme ein voller Erfolg.



MAMMUTPROJEKT 2.200 METER STRASSE IN EINEM JAHR

Ring 2 Grundinstandsetzung einer der wichtigsten Hauptverkehrsadern

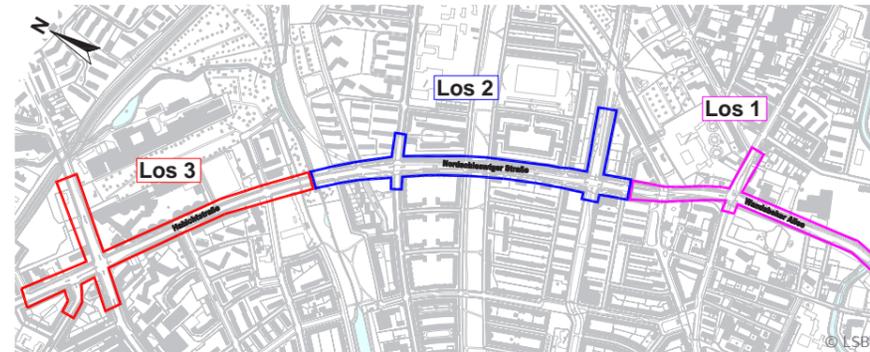
Der Ring 2 zwischen der Hellbrookstraße und der Wandse war auf einer Länge von ca. 2,2 Kilometer in einem baulich schlechten Zustand: In der Fahrbahn zeigten sich tiefe Spurrinnen und großflächige Ausbrüche. Die Geh- und Radwege in den Nebenflächen waren teilweise zu schmal und durch die Wurzeln des Baumbestandes sehr uneben. Die Bushaltestellen und die Knotenbereiche waren nicht barrierefrei und die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) mit der dazugehörigen Schalttechnik entsprachen nicht mehr dem Stand der Technik. Eine grundlegende Erneuerung und eine Neuordnung der Verkehrsführung in den Knotenbereichen und den Nebenflächen waren somit erforderlich.

*vier eigenständige
Projekte zeitgleich
ausgeführt*

Das Bauprogramm Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH) sah in diesem Abschnitt vier eigenständige Projekte vor, die zunächst unabhängig voneinander vorangetrieben wurden. Mit Fortschreiten der Planung zeigte sich aber, dass sich die zeitgleiche Umsetzung der vier separaten Projekte insbesondere aus verkehrlicher aber auch aus fachtechnischer und wirtschaftlicher Sicht anbot. Es wurde klar, dass durch eine zeitgleiche Ausführung aller vier Projekte die verkehrliche Beeinträchtigung im Ring 2 durch den Straßenbau von

vier Jahren auf ein Jahr reduziert werden könnte. Dies würde für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine enorme Entlastung darstellen, zumal es für den Ring 2 in diesem Bereich keine leistungsfähige Umleitungsstrecke gibt. Natürlich birgt ein so großer Eingriff an einer verkehrlichen Hauptschlagader auch Risiken, aber nach der erfolgreichen Abwicklung der Großbaumaßnahmen „Fuhle 2014“ und „Strebalu 2016“ verfügte der Geschäftsbereich S über die erforderliche Erfahrung und auch über das entsprechende Vertrauen, so ein „Mammut Projekt“ zu realisieren. Folglich entschied sich der LSBG für eine gemeinsame Umsetzung.

Die Kollegen der Planung mussten nun sicherstellen, dass alle vier Projekte im Gleichschritt vorangetrieben wurden. Die Planung, als auch die spätere bauliche Umsetzung, mussten intensiv aufeinander abgestimmt werden. Von Vorteil war hier, dass der LSBG zwei in Hamburg ansässige Ingenieurbüros mit der Planung beauftragt hatte, so dass die Abstimmungswege kurz waren. Gemeinsam mit dem Bereich GF/Z wurde ein Vergabepaket geschnürt, das sowohl den formalen Anforderungen gerecht wurde, aber auch eine fachliche und praktikable Umsetzung mit nicht zu viel zusätzlichem Abstimmungsaufwand ermöglichte. Der LSBG entschied sich dafür, die beiden Maßnahmen Umbau Knoten Bramfelder Straße/ Hellbrookstraße und die Strecke Habichtstraße gemeinsam als Los 3 auszuschreiben, da es zwischen diesen beiden Maßnahmen besonders viele Abhängigkeiten gab. Die Abschnitte Nordschleswiger Straße (Los 2) und Wandseker Allee (Los 1) wurden getrennt ausgeschrieben. Dadurch ergaben sich drei vergleichbar große Abschnitte mit Baulängen von jeweils ca. 700 Metern und einem Bauvolumen von jeweils 6 bis 7 Millionen Euro. Die Grünarbeiten aller vier Projekte mit Baukosten von insgesamt 300 Tausend Euro wurden zusammengefasst und gesondert ausgeschrieben.



Übersicht Bauabschnitte Ring 2

Im Herbst 2018 waren die Ausführungsunterlagen fertig, so dass der Fachbereich S3 (Straßen Baudurchführung) vertieft in die Vorbereitungen einsteigen konnte. Die Maßnahme liegt im Osten von Hamburg und wurde daher von drei Kollegen, von denen jeder für ein Los verantwortlich war, aus der Außenstellenstelle FED (Friedrich Ebert-Damm) beaufsichtigt mit Unterstützung eines Ingenieurbüros. Bis zu vier Mitarbeiter wurden vom Ingenieurbüro während der Hauptbauzeit für die Betreuung der Maßnahme vor Ort eingesetzt.

Da es für die Verkehrsführung während der Bauzeit keine leistungsfähige Umleitungsstrecke gab, waren die Anforderungen an die Verkehrsabwicklung in den einzelnen Bauphasen enorm. Auf dem Ring musste je Richtung immer ein Fahrstreifen aufrecht erhalten bleiben und vor den querenden Hauptverkehrsstraßen war sogar eine Aufweitung auf zwei Fahrstreifen je Richtung gefordert. Auch die querenden Verkehre (Bramfelder Straße, Alter Teichweg, Straßburger Straße, Eulenkamp, Walddorfer Straße) mussten stets gewährleistet sein, um den Berufsverkehr in der morgendlichen Verkehrsspitze in die Stadt abwickeln zu können und den Feierabendverkehr wieder aus der Stadt abfließen zu lassen.

*riskanter Eingriff, aber
enorme Entlastung für die
Verkehrsteilnehmerinnen
und Verkehrsteilnehmer*

Projektbeteiligte

Planung

- ▶ LSBG-S2
- ▶ Melchior + Wittpohl
- ▶ Urban Ingenieure (Ing.-Büro)

Straßenbau

- ▶ Ewald Kalinowsky GmbH & Co. KG (Los 1)
- ▶ Kemna Bau (Los 2)
- ▶ Strabag AG (Los 3)

Grünarbeiten

- ▶ Herbert Labarre GmbH & Co. KG

Lichtsignalanlagen u. öffentliche Beleuchtung

- ▶ Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

Baudurchführung

- ▶ LSBG-S3
- ▶ Melchior + Wittpohl (Ing.-Büro)

Bauüberwachung

- ▶ LSBG-S2
- ▶ Schierstedt (Ing.-Büro)

DIE ÖFFENTLICHKEIT FRÜHZEITIG UND UMFANGREICH INFORMIEREN

Die Umsetzung von Straßenbauprojekten in dieser Größenordnung, insbesondere in einem Jahr vor einer anstehenden Bürgerschaftswahl in Hamburg, ist immer eine besondere Herausforderung. Die Politik hatte bereits frühzeitig ihr Interesse signalisiert und um regelmäßige Updates zum Stand der Maßnahme gebeten. In enger Abstimmung mit der Kommunikationsabteilung entschieden wir uns daher, die Öffentlichkeit möglichst umfangreich und frühzeitig zu informieren. Etwa zwei Wochen vor Baubeginn wurden 20.000 Anliegerinformationen weiträumig verteilt. Diese enthielten grundlegende Informationen zur Baumaßnahme und verwies für detailliertere und aktuellere Angaben auf eine gesonderte

Internetseite. Auf dieser informierte der LSBG über den Fortschritt der Baumaßnahme und stellte für die neun im Baufeld befindlichen Kreuzungen und Einmündungen jeweils die aktuelle und die nachfolgende Verkehrsführung mit den möglichen Verkehrsbeziehungen im Netz vereinfacht dar. Dadurch konnten sich die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gut auf die vielen ändernden Verkehrssituationen einstellen.

Anfang März 2019 stand der Start der Baumaßnahme unmittelbar bevor, so dass nun auch alle Bürgerinnen und Bürger über die Berichterstattung in lokalen Zeitungen und Durchsagen im Rundfunk oder die hell blinkenden Countdown-Tafeln am Ring 2 auf die bevorstehenden Straßenbauarbeiten hingewiesen wurden.

alle Beteiligten arbeiteten Hand in Hand

Am 3. März konnten nun endlich die Bauarbeiten mit der Einrichtung der Verkehrsführung beginnen. Normalerweise wird die Verkehrsführung für eine Baumaßnahme innerhalb eines Tages eingerichtet. Da sich aber innerhalb des Baufelds insgesamt sechs LSAs befanden, welche von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) mit aufwendigen Provisorien ausgestattet werden mussten, gerieten sowohl HHVA als auch die Polizei, die während der LSA-Umbauten den Verkehr über Postenregelung abwickeln musste, an ihre Kapazitätsgrenzen. Kurzfristig wurde gemeinsam (Polizei, HHVA, LSBG, AN-Straßenbau und das überwachende Ingenieurbüro) ein Konzept für die abschnittsweise Verkehrseinrichtung erarbeitet, so dass pro Tag ein Verkehrsknoten umgebaut werden konnte und die gesamte Verkehrsführung nach einer Woche eingerichtet war. Dieser hohe Abstimmungsaufwand bei den zahlreichen Verkehrsumstellungen im Zuge der weiteren Baumaßnahme zog sich durchgängig durch. Veranschaulichen lässt sich dies anhand der 150 straßenbaubehördlichen Anordnungen, die insgesamt erforderlich wurden. Auch die zuständigen Dienststellen (Polizei, VD, Kost, Hochbahn, HHVA), mit denen das Projektteam sich vor jeder Anordnung abstimmen musste, gerieten an ihre Leistungsgrenze.

Nachdem sich der Verkehr auf die Maßnahme eingestellt hatte, konnten die eigentlichen Straßenbauarbeiten beginnen und der LSBG sein Augenmerk auf die fachlichen Herausforderungen richten.

Vor eine besondere Herausforderung wurde das Projektteam jedoch in Los 1 gestellt. Mit Beginn der Sielbauarbeiten stieß es in der Wandsbeker Allee auf Höhe des Busbetriebshofs in einer Tiefe von ca. 2 Metern auf einen Teerölschaden, welcher durch die Nutzung eines ehemaligen Gaswerks auf dem Gelände des Busbetriebshofes entstanden war. Seitens der Umweltbehörde wurde der Schaden bereits seit Jahren beobachtet und untersagte die weiteren Erdarbeiten in diesem Bereich. Somit war klar, dass das gesamte Entwässerungskonzept in der Wandsbeker Allee komplett überarbeitet werden musste. Nun war die Ausführungsplanung gefordert. Innerhalb von zwei Monaten wurde ein mit der Hamburger Stadtent-

wässerung abgestimmtes Entwässerungskonzept erarbeitet und die Baufirma konnte ihre Arbeiten an der Straßenentwässerung wieder aufnehmen. Die durch den Teerölschaden aufgetretenen baulichen Verzögerungen konnten, da sie sehr frühzeitig aufgetreten waren, durch Optimierung der Bauabläufe größtenteils kompensiert werden.

Die Bauarbeiten in allen drei Losen schritten zügig voran. Man hatte das Gefühl, dass jedes der drei ausführenden Straßenbauunternehmen den vorgesehenen Termin für die Verkehrsfreigabe in jedem Fall halten wollte. Das Projektteam befand sich mit allen drei Losen bereits auf der Zielgeraden, als es wieder in Los 1 Probleme gab. Der Verbau eines großen Schachtbauwerkes musste aufgrund von Bestandsleitungen in die Fahrbahn verschoben werden. Dadurch waren die Restbreiten der Fahrbahn nicht mehr ausreichend, um den Verkehr während der anstehenden Asphaltierungsarbeiten zweistreifig am Verbau vorbeizuführen. Auf die Fertigstellung des Schachtes zu warten, hätte bedeutet, die Asphaltierungsarbeiten ins Frühjahr 2020 und somit terminlich ins Ungewisse zu schieben. Es drohte eine Geisterbaustelle bis in den März 2020 und somit bis zu den Bürgerschaftswahlen. Dies hätte einen „Supergau“ bedeutet und musste unbedingt verhindert werden. Als Lösung für das Problem wurde eine zweitägige Einbahnstraße während der Asphaltierungsarbeiten auf dem Ring 2 gesehen. Allen Beteiligten war klar, dass dies zu massiven Verkehrsbehinderungen führen würde, daher konnten sowohl die Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen (Kost) als auch die Polizei dieser Verkehrsführung nicht zustimmen. Die Genehmigung musste an höherer Stelle eingeholt werden. Eine Entscheidungsvorlage wurde auf den Weg gebracht und Dank der Zustimmung von Staatsrat Andreas Rieckhof, konnte das Projektteam die Verkehrsfreigabe auch im letzten Abschnitt am Ring 2 noch vor Weihnachten 2019 sicherstellen. Das befürchtete Verkehrschaos blieb während der Einbahnstraßenführung aufgrund der umfassenden Information über die Lokalmedien und LED-Tafeln zum Glück aus.

Das Los 3 mit dem verkehrlich wichtigsten Abschnitt mit der Kreuzung Ring 2 / Bramfelder Straße konnte bereits vorzeitig freigegeben werden. Das Los 2 folgte mit einer terminlichen Punktlandung. Die Maßnahme hat von allen Beteiligten den maximalen Einsatz abverlangt, nur so konnte das Großprojekt unter teilweise schwierigen Randbedingungen trotzdem erfolgreich umgesetzt werden!

RING 2 IN ZAHLEN

Straßenbaubehördl. Anordnungen (Stk.)	54	52	44	150 Stk.
Baukosten inkl. ÖB,LSA und Grün (Millionen€)	6,0	7,0	7,0	20,0 Millionen €
Hergestellte Asphaltflächen (m²)	13.400	17.700	16.770	47.870 m²
Hergestellte Nebenflächen (m²)	7.440	9.170	11.430	28.040 m²
Hergestellte Radverkehrsanlagen (m)	1.500	1.400	1.990	4.890 m
Neu hergestellte Bushaltestellen (Stk.)	2	5	6	130 Stk.
Neue Lichtsignalanlagen (Stk.)	3	3	3	9 Stk.

■ LOS 1 ■ LOS 2 ■ LOS 3

es drohte eine Geisterbaustelle

Erfolg durch gemeinsamen maximalen Einsatz

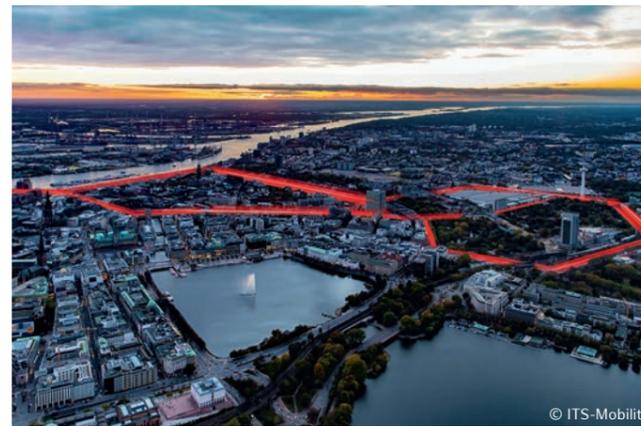


ITS-PROJEKTE DES LSBG

Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, Deutschlands Modellstadt für intelligente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu werden. Bis 2030 sollen zahlreiche Projekte umgesetzt werden, um die Mobilität von Menschen und Waren effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen. Zwischenziel ist der ITS-Weltkongress, den Hamburg 2021 austragen wird. Die Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs GF/IVS 2 setzen zahlreiche Projekte zur Erreichung dieser Ziele um bzw. sind daran beteiligt. Das ITS-Team erstellt Anträge, die von Bund und von der EU gefördert werden. Das Projektvolumen für den Zeitraum von 2018 bis 2024 beträgt derzeit über 70 Millionen Euro, von denen über 40 Millionen Euro Fördermittel sind.



Team „ITS-Projekte“
mit dem Fachbereichsleiter Herr Gérard Rose



Visualisierung der Teststrecke

TAVF TESTSTRECKE AUTOMATISIERTES UND VERNETZTES FAHREN

TAVF Ziel dieses Vorhabens ist die Einrichtung einer rund neun Kilometer langen Teststrecke für die Erprobung des automatisierten und vernetzten Fahrens im öffentlichen Straßenverkehrsraum einer Millionenmetropole. Das herstellernerneutrale und nutzeroffene Testfeld wird bis Ende 2020 komplett aufgebaut sein.

In diesem Projekt sollen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsinfrastruktur und entsprechende Hintergrundsysteme miteinander vernetzt werden. Dadurch wird der Verkehrsablauf harmonisiert, verkehrsbedingte Luftschadstoffe werden gesenkt und Unfallrisiken minimiert. Dabei wird für die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur die Strecke mit modernster Kommunikationstechnik auf Basis des europäischen Standards ITS-G5 ausgerüstet.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Visualisierung HEAT-Shuttle

HEAT HAMBURG ELECTRIC AUTONOMOUS TRANSPORTATION

HEAT Mit dem Projekt HEAT soll in Hamburg erstmals ein autonomer Busbetrieb für den öffentlichen Personennahverkehr konzipiert werden und auf öffentlichen Straßen fahren. Der Testbetrieb wird in der HafenCity realisiert. Eine Begleitforschung wird die Bedürfnisse der Fahrgäste und der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des umgebenden Verkehrs untersuchen und deren Akzeptanz erforschen. Das Projekt wird getragen von einer Kooperation verschiedener Partner mit hoher, sich ergänzender Expertise und dem klaren Bekenntnis der Stadt, mit dem Projekt die Entwicklung moderner Mobilitätsangebote nachhaltig zu unterstützen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgt zwischen 2018 und 2021 in mehreren Phasen. In den ersten beiden Phasen sind HOCHBAHN-Fahrer als Begleiter für das Fahrzeug vorgesehen. In der letzten Phase ab 2021 ist der autonome Betrieb geplant.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie „Erneuerbar Mobil“ mit insgesamt 3,7 Millionen Euro vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

Projektpartner:
BWVI, LSBG, Hochbahn,
AV Automotive Engineering,
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt, Institut für Klimaschutz
Energie und Mobilität, Siemens AG

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



BIDIMOVE BIDIREKTIONALE MULTIMODALE VERNETZUNG



Das Projekt BiDiMoVe ist ein Digitalisierungsprojekt in der Hamburger ITS-Strategie, welches sich zum Ziel gesetzt hat, eine Vorreiterrolle unter den deutschen Städten im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung einzunehmen. BiDiMoVe steht für bidirektionale multimodale Vernetzung. Das Projektziel ist die Ausstattung einer Teststrecke entlang eines Teilstücks der MetroBus-Linie M26 mit Kommunikationselementen, um Verkehrsabläufe sicherer und effizienter zu machen. Dies soll erreicht werden, in dem Linienbusse an Lichtsignalanlagen situationsabhängig (u.a. bei Verspätungen) gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt und priorisiert werden. Außerdem wird in BiDiMoVe ein Gefahrenwarnsystem erprobt, welches Busfahrpersonal vor potentiellen Kollisionen mit parallel verkehrendem Rad- und Fußverkehr warnen soll.

Des Weiteren soll innerhalb des Systems mit Hilfe einer Public-Key-Infrastruktur (PKI) eine vertrauenswürdige und sichere Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur gewährleistet werden. Dazu werden Nachrichten auf Senderseite mit digitalen Zertifikaten signiert, um so empfangenseitig die Echtheit einer Nachricht verifizieren zu können. Auch auf diesem Gebiet nimmt Hamburg mit dem Projekt BiDiMoVe eine Pionierrolle ein, da ein derartiges System derzeit in keiner anderen europäischen Stadt etabliert ist. Die Ergebnisse und Erfahrungen aus der BiDiMoVe PKI gehen in die Schaffung eines bundesweiten Systems mit ein.

Vorteile durch das Projekt:

- ▶ Erhöhte Sicherheit für Radfahrende an Kreuzungen
- ▶ Angenehmeres Fahren im Bus durch die Kommunikation des Fahrzeuges mit der Ampel und damit weniger häufige Bremsvorgänge
- ▶ Verbesserter Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden

Projektbeginn war der 1. Oktober 2018. Die Vorstellung der Ergebnisse soll während des ITS Weltkongress, der im Oktober 2021 in Hamburg stattfinden wird, erfolgen. Die Projektstrecke verläuft entlang der Metro Bus Linie 26 zwischen Rahlstedt und Rübenkamp.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie „Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr“ mit insgesamt 3,7 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.



Projektbeteiligte:

BWVI, LSBG, Hamburg Verkehrsanlagen GmbH, Hochbahn, NXP Semiconductors Germany GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Automation und Kommunikation e.V., GEVAS software GmbH, Escrypt GmbH, Schlothauer & Wauer GmbH, ITS mobility e.V.



Anwendungsbeispiel:
integrierte GLOSA Anwendung mit Geschwindigkeitsempfehlung



Anwendungsbeispiel Fahrrad:
App mit Geschwindigkeitsempfehlung

TLF 2.0 TRAFFIC LIGHT FORECAST 2.0

Das Projekt TLF 2.0 baut auf dem erfolgreich abgeschlossenen Pilotprojekt Traffic Light Forecast auf. Das Ziel dieses Projektvorhabens ist die Entwicklung und Implementierung einer Schnittstelle zur diskriminierungsfreien Bereitstellung von Lichtsignalanlagen-Daten über die Urban Data Platform Hamburg (HH_UDP).

Mit diesem Ansatz werden Markteintrittsbarrieren so gering wie möglich gehalten und die Entwicklung neuer Dienstleistungen gefördert. Diese können ihrerseits zu einer Verstärkung sowie Optimierung des Verkehrsflusses und gleichzeitig zur Schadstoffreduzierung beitragen. Von der Hamburg Urban Platform können direkte Datennutzende (App-Entwickler, Anbieter von Kartendiensten, Automobilindustrie, Verbände, ...) Daten beziehen, Prognosen erstellen und Dienste für indirekte Datennutzende (PKW-, LKW-, Rad- und Fußverkehr oder den ÖPNV) anbieten.

Die Datenbereitstellung erfolgt über die SensorThings API (STA), dem Standard der HH-UDP. Die STA, ein Open Geospatial Consortium-Standard, ist der einzig offene Standard für IoT mit Raumbezug und eignet sich besonders gut für die Verarbeitung von raumbezogenen Echtzeitdaten. Diese können für die Entwicklung von kooperativen ITS-Anwendungen (C-ITS) wie Time-To-Green (TTG) und Green Light Optimized Speed Advisory (GLOSA) für den motorisierten und den nichtmotorisierten Verkehr von einer Reihe von direkten Datennutzenden verwendet werden. Die diskriminierungsfreie Datenbereitstellung ermöglicht zusätzlich die Entwicklung von Anwendungen aus dem Kontext Smart City, wie zum Beispiel Assistenzsysteme für blinde und sehbehinderte Menschen.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ mit insgesamt 0,8 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.



Projektpartner:
BWVI, LSBG, LGV, HHVA



Projektgebiet mySMARTLife

MSL MYSMARTLIFE

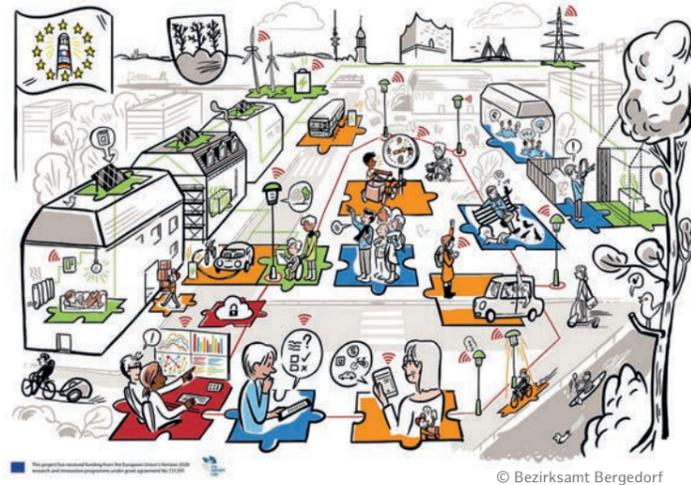


Im Rahmen des HORIZON 2020 Projekts mySMARTLife bearbeitet der LSBG die Teilprojekte Smart Street Lighting und Humble Lamppost. Ziel ist, über die Infrastruktur der öffentlichen Beleuchtung zusätzliche Dienstleistungen für Bürgerinnen und Bürger bereitzustellen.

Smart Street Lighting bzw. die integrierte multifunktionale Straßenlaterne zeichnet sich durch das Zusammenspiel von Licht, Kommunikation, Sensorik und verschiedenen weiteren Funktionalitäten aus. So entsteht im Projektgebiet eine neue integrierte urbane Beleuchtungsinfrastruktur, welche den Menschen z.B. freies W-LAN zugänglich macht oder eine adaptive Beleuchtung ermöglicht.

Das Teilprojekt Humble Lamppost betrachtet im Gegensatz zum Smart Street Lighting die Integration von Zusatzdiensten für Bürgerinnen und Bürger an bestehender Beleuchtungsinfrastruktur. Dies stellt aufgrund der baulichen und technischen Randbedingungen im Bestand eine große Herausforderung dar.

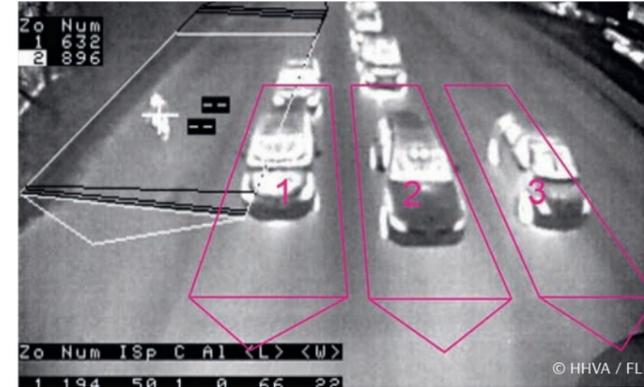
Das Projekt mySMARTLife wird von der Europäischen Kommission durch das Förderprogramm für Forschung und Innovation Horizon 2020 mit 19 Millionen Euro gefördert. Etwa 5 Millionen Euro Förderung entfallen hiervon auf das Hamburger Partnernetzwerk.



Wimmelbild der Themenfelder von mySMARTLife

Partnerstädte:
Hamburg (u.a. vertreten durch Bezirksamt Bergedorf, LGV, LSBG), Helsinki und Nantes

AVME AUTOMATISIERTE VERKEHRSMENGEN- ERFASSUNG



Infrarotbild einer ThermiCam

Mit dem Projekt aVME sollen aktuelle Verkehrsstärken flächendeckend in Echtzeit erfasst werden. Auf Basis dieser Daten können eine aktuelle Verkehrslage sowie zuverlässige und tageszeitabhängige Verkehrsplanungsdaten abgeleitet werden. Hierzu werden bis Ende 2020 an rund 420 Standorten ausgewählte Lichtsignalanlagen (LSA) und Lichtmasten mit Wärmebildkameras ausgestattet.

Wärmebildkameras erkennen PKW, LKW, Menschen auf dem Fahrrad oder zu Fuß aufgrund ihrer jeweiligen Wärmestrahlung. Sie sind jedoch nicht in der Lage, Personen oder Nummernschilder zu identifizieren.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ mit 12 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Projektpartner:
BWVI, LSBG, LGV, HHVA

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

SCORE SMART CITIES AND OPEN DATA REUSE

SCORE SMART CITIES AND OPEN DATA RE-USE
Im Rahmen des Interreg North Sea Region Projekts SCORE wird das Ziel verfolgt, die Effizienz und die Servicequalität der öffentlichen Verwaltung zu verbessern. Dies soll durch die Entwicklung von Open-Source-Lösungen auf Basis von offenen Daten (Open Data) erreicht werden.

Besonderes Augenmerk liegt auf den Bereichen Umweltschutz, Wasser und Abwasser, Verkehr und Parken sowie nachhaltige Mobilität. Die entwickelten Lösungen sollen replizierbar und frei verfügbar für andere Städte sein.

Hamburg wird zusammen mit acht europäischen Partnerstädten gemeinsame Herausforderungen der öffentlichen Verwaltung identifizieren und Open-Source-Lösungen entwickeln. Sobald eine Lösung funktional fertiggestellt ist, wird sie zunächst in einer der Partnerstädte implementiert und getestet, um im Anschluss in weiteren Städten repliziert zu werden. Somit werden innovative Softwarelösungen geschaffen, welche frei verfügbar für andere Städte in der Nordseeregion und darüber hinaus sind. Zudem werden der transnationale Erfahrungsaustausch bei der Softwareentwicklung der öffentlichen Verwaltung sowie die Open-Source-Bewegung gefördert und gestärkt.

Im Zuge des Projekts möchte Hamburg u.a. zusammen mit Bradford und Göteborg ein Decision Support Tool für die Baustellenkoordination entwickeln. Darüber hinaus wird die von Amsterdam entwickelte IoT Registry vom LGV für die Sensorik in der FHH angepasst und übernommen. Weiterhin werden vom ITS-PMO und von IVS2 Visualisierungslösungen der Städte Gent und Amsterdam adaptiert, um den Fortschritt und die Verknüpfung der ITS-Projekte zu veranschaulichen.

Partnerstädte: Aarhus, Aberdeen, Amsterdam, Bergen, Bradford, Dordrecht, Gent, Göteborg, und Hamburg (vertreten durch den LSBG und LGV)



Projektmeeting in Bergen (22.10.2019)

DIE DREI K K K WIR ÜBERNEHMEN JEDEN FALL!

Verkehrsflussverbesserung: Kooperation, Koordination, Kommunikation

Prozesse identifizieren, Synergieeffekte aufdecken, Optimierungsbedarfe erforschen, Bauprogramme unter die Lupe nehmen: Der LSBG erweitert seine fachliche Expertise. Kooperation, Koordination und Kommunikation sind wichtige Anforderungen, die wir 2019 hamburgweit erfolgreich auf den Weg gebracht haben.

KOOPERATION

Mit der Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordination“ setzte der Hamburger Senat Ende 2018 die Baustellenkoordination neu auf. Der 24-Punkte-Plan dieser Drucksache bündelt die Aufgaben aller städtischen Baulastträger und legt ihre Schnittstellen fest, sodass Baumaßnahmen gemeinsam geplant und ausgeführt, das stadtweite Verkehrsmanagement transparenter koordiniert, Störungen schneller beseitigt und Daten technisch besser erfasst werden können. Das zentrale Ziel ist es, die Infrastruktur für Verkehr, Kommunikation und Energie, zeitgemäß und bürgerorientiert instand zu setzen und auszubauen. Das geschieht gemeinsam und behördenübergreifend: Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, den Verkehrsbetrieben und der Hamburg Port Authority, die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) und ihre Leitungsunternehmen, die Behörde für Inneres und Sport (BIS) mit Polizei und Feuerwehr sowie die Finanzbehörde mit den Bezirken arbeiten eng verzahnt. Alle setzen sich gemeinsam und fokussiert innerhalb ihrer Zuständigkeit für eine kontinuierliche Verbesserung des Verkehrsflusses ein.

LSBG Impulsgeber und treibende Kraft

Der LSBG hat als großer Realisierungsträger der Stadt Hamburg eine entscheidende Rolle in der Verkehrsflussoptimierung. Wir sind für das Controlling des 24-Punkte-Plans zuständig und bei einem Großteil der Punkte federführender Impulsgeber und treibende Kraft bei der Umsetzung. Wir bauen die technischen und digitalen Bedingungen rund um Verkehr und Administration stetig weiter aus und sorgen dafür, dass die Zusammenarbeit aller städtischen Baulastträger intensiviert wird. Wir stellen unsere gemeinsam erbrachten Leistungen auch nach außen dar und informieren Bürgerinnen und Bürger über die Vorteile und Synergien unserer Zusammenarbeit. Seit der Initialisierung der Drucksache konnte bereits 2019 ein Großteil der 24 geforderten Punkte vollständig umgesetzt werden, einige weitere stehen kurz vor dem Abschluss und langfristige Punkte werden kontinuierlich vorangebracht. Viele Maßnahmen werden schon heute praktisch gelebt und von allen Kooperationspartnern mitgetragen und weiterentwickelt.



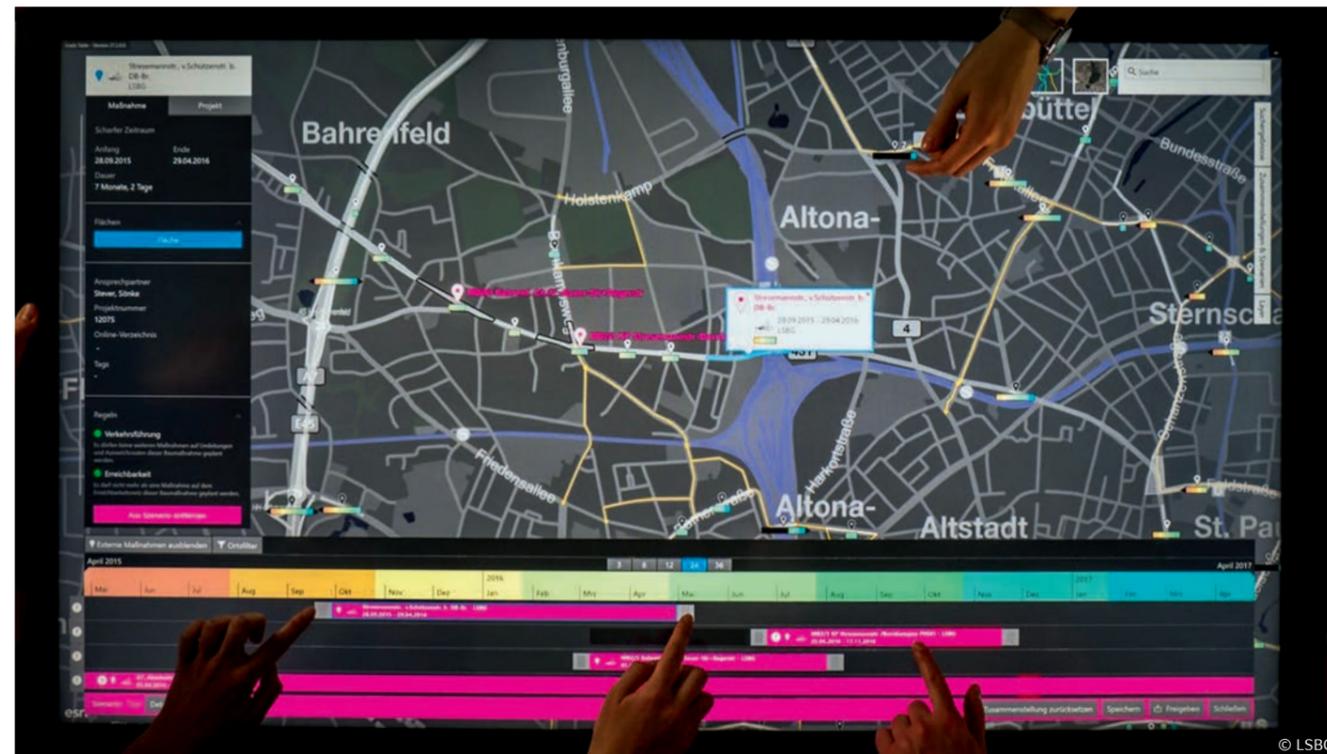
v.l.: Geschäftsführer Dr. Stefan Klotz und die Senatoren Michael Westhagemann (BWVI) und Andy Grote (BIS)

Wir bauen Hamburg. Zusammen.

KOORDINIERUNG

Der LSBG hat die zentrale Koordination für Baumaßnahmen an Bundesautobahnen und Hauptverkehrsstraßen (KOST) im Fachbereich Verkehrsflussverbesserung personell ausgebaut. Dadurch kann der LSBG die Koordination effektiv und langfristig verbessern. Der 24-Punkte-Plan sieht einige Optimierungsmaßnahmen vor, die zum Beispiel auch die Bezirke und die Polizei gestärkt haben, um die Auslastung des Straßennetzes sowohl gesamtstädtisch als auch in den einzelnen Stadtteilen noch mehr in den Fokus der Koordination zu rücken. Das umfasst beispielsweise die Arbeit mit der Koordinierungssoftware ROADS und die entsprechende personelle Aufstockung der Polizeikommissariate. Auch die Zentrale Straßenverkehrsbehörde hat sich strukturell und organisatorisch besser aufgestellt. Die Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Verkehrsflussverbesserung haben sehr vielfältige Aufgaben.

*KOST und ROADS
verbessern
Koordination von
Baumaßnahmen*



Koordination mit ROADS

Neben der Koordination von Baumaßnahmen im zeitlichen und räumlichen Kontext, legt der 24-Punkte-Plan den Fokus auf die Aufgabe, den Bauablauf und die Verkehrsführung während der Baudurchführung frühzeitig zu prüfen und zu optimieren, damit die Auswirkungen auf den Straßenverkehr so gering wie möglich ausfallen. Die Basis hierfür sind kontinuierliche Absprachen unter allen Beteiligten. Gemeinsam mit allen städtischen Baulastträgern wird der LSBG hierfür ein Gesamtkonzept erarbeiten, das sich mit den Themen der Drucksache beschäftigt, wie Terminalsicherheit, bevorzugte Betriebsform und den Umgang mit Tagesbaustellen. Dabei ist das Gesamtziel immer die Verbesserung des Verkehrsflusses auf Hamburgs Straßen.

Ein wichtiger Bestandteil der Koordination ist die monatliche Steuerungsrunde unter Leitung des Staatsrats für Verkehr. In dieser Runde erfolgt monatlich eine Prüfung des Umsetzungsfortschritts der Drucksache und eine intensive Diskussion der kritischen Bereiche, in denen sich Maßnahmen häufen und Koordinierungsbedarfe bestehen. Die Steuerungsrunde ist die höchste Entscheidungsinstanz der Koordination.

Auf Arbeitsebene lädt die KOST monatlich alle städtischen Baulastträger, die Polizei, den Landesbetrieb Verkehr (LBV), die Hamburger Verkehrsbetriebe und die Autobahn GmbH

*regelmäßige
Abstimmung aller
städtischen
Partner*

(Niederlassung Nord) zur Regionalkonferenz ein. Ziel ist es, frühzeitig zu erkennen, welche Koordinierungsbedarfe bestehen und die hamburgweite Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure zu stärken. Um eine nachhaltige Koordination in der Stadt Hamburg erreichen zu können, werden zusätzlich zu den Hauptverkehrsstraßen alle Bezirksstraßen, die von besonderer verkehrlicher Bedeutung während einer Baumaßnahme sind, in das sogenannte Dynamische Koordinierungsnetz der Baustellenkoordination aufgenommen. Das Netz, das der LSBG zusätzlich koordiniert, wird in Abstimmung mit den Bezirksämtern, der Straßenverkehrsbehörde und weiteren Beteiligten festgelegt und dynamisch angepasst. Zusätzlich führt die KOST zwei Mal im Jahr überregionale Koordinierungsrunden durch, die neben den oben genannten Teilnehmerkreis um die Verkehrskordinatoren der benachbarten Bundesländer bzw. Landkreise erweitert wird, um auch über die Landesgrenzen hinaus die Baustellen in der Metropolregion Hamburg aufeinander abzustimmen.

KOMMUNIKATION

Vor allem die Bürgerinnen und Bürger profitieren von den Vorteilen des koordinierten und kooperativen Bauens. Geringere Kosten, verkürzte Bauzeiten und weniger Beeinträchtigungen auf den täglichen Wegen sind nur einige namhafte Beispiele. Um dies und das gesamte verbesserte Baustellenmanagement in Hamburg für die Bürgerinnen und Bürger übersichtlich darzustellen und ausführliche, verlässliche Informationen zu liefern, erfolgt auch die Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam. Die Kommunikationsabteilung im Büro der Geschäftsführung des LSBG steuert die internen Abstimmungsprozesse zwischen den Kommunikationsverantwortlichen der Einzelinstitutionen. Mit den beteiligten Partnern setzen sie die gemeinschaftlich erarbeiteten Kommunikationskonzepte für Baumaßnahmen in die Tat um.



Ein Ergebnis ist die INFRACREW HAMBURG. Unter der Dachmarke vereinen sich die städtischen Baulastträger, die gemeinsam in einer Baustelle oder in räumlicher und zeitlicher Nähe zueinander bauen. Die INFRACREW HAMBURG informiert die Bürgerinnen und Bürger umfassend über ihre kooperativen und koordinierten Bauprojekte als auch über die Vorteile und Synergien, die aus ihren gemeinschaftlichen Leistungen resultieren. Alle Bürgerinformationen sind in einem einheitlichen Design gestaltet und tragen ein gemeinsames Logo.

Leitungs- und Straßenarbeiten Alter Teichweg

Baufortschritt

**Gesamtbauzeit:
September 2019
bis August 2021**

**WIR BAUEN HAMBURG.
ZUSAMMEN.**

Baustellen-Hotline: 040 / 4 28 28 2020

Eine Kooperation von:
 Bezirke Hamburg
 Gasnetz Hamburg
 Hamburg Port Authority
 Hamburg Wasser
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Stromnetz Hamburg

Vielfältige Baustellen-Informationsangebote für die Bürgerinnen und Bürger

Darüber hinaus steht den Bürgerinnen und Bürger seit Mai 2019 eine Auskunft- und Meldestelle zur Verfügung, bei der sie sich eigenständig über die Baustellen der Stadt informieren können. Die neue Baustellen-Hotline wird vom telefonischen Hamburg Service betreut und steht auf allen Baustellenschildern der INFRACREW HAMBURG. Der Second-Level-Support des LSBG unterstützt den Telefonischen HamburgService bei tiefer greifenden Anfragen der Bürgerinnen und Bürger und betreut die Baustellen-Steckbriefe, die als Grundlage für die Auskünfte dienen. In den online-basierten Steckbriefen sind die wichtigsten Informationen über eine Baustelle enthalten: Anlass, Veranlasser, Umfang, Zeitraum und mögliche Verkehrseinschränkungen. Der Second-Level-Support des LSBG prüft die Inhalte und stellt sie zur Verfügung. Seit der Einführung des Online-Portals für die Steckbriefe im Mai 2019 wurden 1024 Steckbriefe erfasst (Stand Ende Dezember 2019), 196 davon durch den LSBG.

Bürgerinnen und Bürger können diese Informationen auch online über die Internetseite hamburg.de/baustellen abrufen. Hier sind alle verkehrsrelevanten Baustellen der kommenden sieben Tage auf einer Stadtkarte verzeichnet. In der Zeit vom 01.08. bis 31.12.2019 wurde die Seite 116.595 Mal aufgerufen. Mit über 750 Seitenaufrufen pro Tag hat sich die Baustellenkarte in kürzester Zeit zu einer beliebten Informationsplattform der Hamburger Bürgerinnen und Bürger entwickelt.

Ein weiterer Service des LSBG ist die Baustellenvorhersage, die wir täglich an ausgewählte Medien senden. Sie beinhaltet Baustellen, die die größten verkehrlichen Beeinträchtigungen in den nächsten vier Tagen in Hamburg verursachen, und informiert die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über entsprechende Umleitungsstrecken.

In Rahmen des Mobilitätstages konnten sich Bürgerinnen und Bürger im Mai und November 2019 auch einen persönlichen Eindruck über die vielfältigen Entwicklungen in der Hamburger Baustellenkoordination und -kommunikation verschaffen. Die Besucherinnen und Besucher kamen mit den Experten der städtischen Baulastträger, der Verkehrsbetriebe und der Verkehrsdirektionen ins Gespräch und erhielten diverse Informationsmaterialien. Der Mobilitätstag wurde vom LSBG organisiert und fand im Forum der BWVI statt. Neben der Bürgerinformation förderte die Veranstaltung auch den fachlichen Austausch untereinander. Denn: Wir bauen Hamburg. Zusammen.

LAGEBERICHT ZUM JAHRESABSCHLUSS

31. DEZEMBER 2019

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. 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 Tausend Euro ein ausgeglichenes Jahresergebnis an.

Unverändert bildet die Vertiefung seiner klassischen Geschäftsfelder und die Konzentration auf seine beiden Hauptauftraggeber, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und die Behörde für Umwelt und Energie (BUE), die Grundlage für die weitere Entwicklung des LSBG. Neue Geschäftsfelder werden durch eine engere Zusammenarbeit mit den Bezirksamtern angestrebt.

Zwar ist der LSBG an Entscheidungen von Senat und Bürgerschaft gebunden, er verfügt jedoch in der Aufgabewahrnehmung 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. Dennoch beteiligt er sich an verschiedenartigen innovativen Projekten, um den Ansprüchen an einen modernen Dienstleister gerecht zu werden. Dazu gehört beispielsweise die Anwendung der Planungsmethode des Building Information Modeling (BIM) im Bereich der konstruktiven Bauwerke. Für die Nachberechnung der Überschwemmungsgebiete hat der LSBG eigene Berechnungsmodelle in Zusammenarbeit mit der Technische Universität Hamburg entwickelt. Um den steigenden Anforderungen an eine Koordination von Baumaßnahmen gerecht zu werden, wurde in Kooperation mit einem Softwareunternehmen eine georeferenziert gestützte Anwendung zur Koordinierung entwickelt. Im Bereich der ITS (Intelligent Transport Systems) ist der LSBG in Teilen entscheidender Entwickler.

2. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die deutsche Konjunktur kühlte sich 2019 ab. Das Bruttoinlandsprodukt nahm preis- und kalenderbereinigt um 0,6 Prozent¹ (Vorjahr: 1,5 Prozent) zu.

In 2019 wurde die Konjunktur durch erschwerte außenwirtschaftliche Rahmenbedingungen gedämpft. Handelskonflikte und der Brexit-Prozess sorgten für Verunsicherung. Die deutsche Industrieproduktion hat sich im 4. Quartal 2019 sehr schwach entwickelt, wozu auch eine hohe Zahl an Brückentagen beitrug. Aber auch die Auftragseingänge verzeichneten einen merklichen Rückgang. Die Bruttolöhne und -gehälter sind im Vergleich zu 2018 um 1,2 Prozent höher ausgefallen (3,2 zu 4,4 Prozent). Die staatlichen und privaten Konsumausgaben haben ungefähr das Vorjahresniveau erreicht.

Die Exporte und im Gefolge auch die Investitionen in Ausrüstungen wurden eingeschränkt. Auch angesichts eines weiterhin sehr niedrigen Zinsniveaus setzt sich die Boomphase des Baugewerbes unbeeindruckt von der konjunkturellen Eintrübung fort.

Als Folge der insgesamt noch akzeptablen konjunkturellen Lage hat sich die finanzielle Situation des Staates weiter verbessert, so dass Deutschland mit seinem Gesamthaushalt in 2019 wie im Vorjahr mit einem Haushaltsüberschuss abschließt.

Trotz des konsequenten Kurses der Haushaltskonsolidierung bilden der Erhalt und die Sanierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur unverändert einen politischen Schwerpunkt. Auf diesem Weg soll der Instandhaltungstau, insbesondere im Bereich der Straßen und Ingenieurbauwerke, sukzessive abgebaut werden. 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 124.255 Tausend Euro gegenüber dem Vorjahr angestiegen (Vorjahr: 121.107 Tausend Euro).

Die Leistungsschwerpunkte des LSBG sind der Abb. 1 zu entnehmen.

Bei den Honoraren ist ein Anstieg um insgesamt 5.272 auf 82.889 Tausend Euro festzustellen. Dieser ergibt sich im Wesentlichen aus einem Anstieg in den Bereichen Dritte und Verkehr des Bundes (+7.137 Tausend Euro). Im Verkehrsbereich des Landes (-374 Tausend Euro) sind hingegen Rückgänge zu verzeichnen.

¹Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Die Leistungen für Dritte sind als Ergebnis einer stärkeren Fokussierung auf diese Bereiche gestiegen (+587 Tausend Euro).

Bei den Betriebsmittelerstattungen ergibt sich eine Minderung um insgesamt 2.225 Tausend Euro auf 41.014 Tausend Euro.

Das Verhältnis von Eigenleistung zu Fremdleistung hat sich verändert. Die Fremdleistungen im Ingenieurbereich sind in

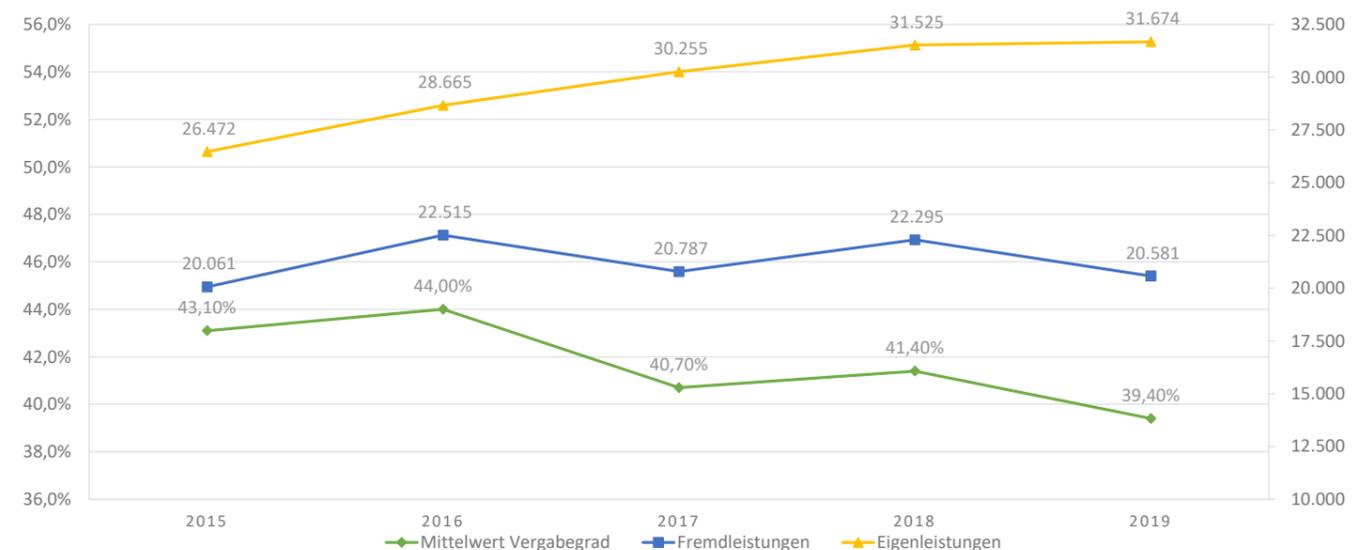
2019 um 1.714 Tausend Euro im Vergleich zum Vorjahr gesunken, die Eigenleistungen sind im gleichen Zeitraum um 149 Tausend Euro nur leicht gestiegen. Die Vergabequote ist damit im Vergleich zum Vorjahr gesunken und liegt bei einem Anteil von 39,4 Prozent (-2,0 Prozent).

Die Entwicklung der Kosten von Eigen- und Fremdleistungen kann der Abb. 2 entnommen werden.

Abb. 1: Leistungserbringung

in Tausend Euro	2018	2019	Veränderung
Honorare			
Wasserwirtschaft	13.121	11.631	-1.490
Verkehrsbereich FHH	42.339	41.965	-374
Verkehrsbereich Bund	18.956	25.506	6.550
Dritte: Bezirke, öffentl. Beleuchtung/ Lichtsignalanlagen	3.200	3.787	587
Honorare gesamt	77.617	82.889	5.272
Betriebsmittelerstattungen / Schadenersatz			
Verkehr und Wasserwirtschaft	38.528	37.113	-1.415
Dritte: Bezirke, öffentl. Beleuchtung/ Lichtsignalanlagen	4.712	3.901	-811
Betriebsmittelerstattungen gesamt	43.240	41.014	-2.225
Erlöse aus Lizenzeinnahmen	250	352	102
Lizenzen gesamt	250	352	102
Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen gesamt	121.107	124.255	3.148

Abb. 2: Entwicklung der Kosten von Eigen- und Fremdleistungen



Der LSBG geht unverändert davon aus, dass die Kostenentwicklung bei der Erstellung von baulichen Leistungen insgesamt durch die projektbezogenen Standardhonorarsätze gedeckt ist.

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

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 das Amt für Wasser, Abwasser und Geologie der BUE. Der LSBG ist in geringem Umfang auch für andere Dienststellen der FHH wie Bezirksämter oder den Landesbetrieb Verkehr tätig.

Das Jahresergebnis des LSBG ist auf der Ertragsseite geprägt von den Umsatzerlösen und Bestandsveränderungen. Seine laufenden Projekte bilanziert der LSBG als fertige oder unfertige Leistungen. Die Umsatzerlöse von baulichen Projekten werden mit der Schlussrechnung realisiert, die Bestände entsprechend gekürzt. Im Vergleich zum Vorjahr ist eine leichte Erhöhung des Projektbestandes um 2.230 Tausend Euro auf 128.788 Tausend Euro zu verzeichnen.

Mit Wirkung zum 31.12.2014 wurden die Pensions- und Beihilfeansprüche der Beschäftigten an das Sondervermögen „Zusätzlicher Versorgungsfonds für die Altersversorgung der Bediensteten der Freien und Hansestadt Hamburg“ übergeben. Landesbetriebe wie der LSBG entrichten Zuschläge für die Versorgung der Beschäftigten. Diese haben sich in 2019 mit 48 Prozent der Bezüge und 11 Prozent der Entgelte gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Zum Ausgleich dieser Mehrbelastung wurde ein entsprechender Zuschuss von der BWVI von 2.900 Tausend Euro gezahlt.

Es werden seit 2015 keine Rückstellungen mehr für Pensionen und Beihilfen gebildet. Die noch in 2018 ausgewiesene Forderung aus einer Gewährleistungszusage der Finanzbehörde für die in den Vorjahren abgeschlossenen und auslaufenden Altersteilzeitvereinbarungen wurde aufgrund des Auslaufens der Regelung vollständig abgebaut. Dem entsprechend wurden auch die korrespondierenden Rückstellungen für Altersteilzeitanprüche komplett verbraucht. Der Verbrauch der Altersteilzeitrückstellung betrug 57 Tausend Euro in 2019 (Vorjahr: 132 Tausend Euro); er wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Für die Zusammensetzung des Jahresergebnisses 2019 sind – wie in den Vorjahren – darüber hinaus zwei Faktoren maßgeblich:

- I. Die leistungsbezogene Abrechnung gegenüber den Auftraggebern und
- II. die Auswirkung der (pauschalen) Honorarsätze.

I. Leistungsbezogene Abrechnung gegenüber den Auftraggebern

Während unterjährig die Kontrakte mit den Auftraggebern auf der Grundlage von Abschlägen abgerechnet werden, erfolgt die Rechnungsstellung spätestens zum Jahresende auf Basis von prognostizierten Leistungen oder tatsächlich erreichten Meilensteinen. Daher verändern sich die unterjährig erzeugten Erlöse auf Basis der Abrechnungssystematik zum Jahresabschluss.

II. Auswirkungen von Honorarsätzen

Seit Gründung des LSBG wurden die Honorarsätze für viele Projekttypen zunehmend spezifiziert und insbesondere für Großprojekte individuell vereinbart. Bei komplexen Projekten kann aufgrund der im Zeitverlauf sich ändernden Projektinhalte 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, deren vereinbarter Honorarsatz die voraussichtlichen Kosten übersteigt, sofort ergebniswirksam erfasst werden. Zu erwartende Gewinne können erst mit der Schlussabrechnung realisiert und in den Jahresergebnissen der Folgejahre ausgewiesen werden. 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.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Investitionen in Höhe von 2.739 Tausend Euro getätigt. Die Software zur Baumaßnahmenkoordinierung „Roads“, die durch einen externen Auftragnehmer programmiert wurde, macht einen Großteil der Investitionen aus. Hier sind in 2019 noch nachträgliche Herstellungskosten in Höhe von 1.195 Tausend Euro angefallen. Der Anlage gegenüber steht ein korrespondierender Sonderposten, mit dem ein Investitionszuschuss der BWVI abgebildet wird.

Weitere durch den LSBG getätigte Investitionen sind die Anschaffung neuer Fahrzeuge im Wert von 76 Tausend Euro sowie die Entwicklung vom Projekt DigITALL/Cockpit mit einem derzeitigen Wert von 350 Tausend Euro.

Entwicklung der Finanzlage

Der Kapitalfluss des LSBG hat sich im Geschäftsjahr 2019 negativ entwickelt (s. Abb. 3).

Entsprechend dem Kapitalfluss haben sich die liquiden Mittel des bei der Finanzbehörde geführten Geschäftskontos sowie der Kassenbestand verringert (s. Abb. 4).

Abb. 3: Kapitalflussentwicklung

In Tausend Euro	2018	2019	Veränderung
Jahresergebnis laut Gewinn- und Verlustrechnung	1.263	307	-956
Ab- und Zuschreibungen Anlagevermögen	827	1.434	607
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	-702	-591	111
Gewinn/Verlust Abgang Anlagevermögen	-21	3	24
Zunahme (+) / Abnahme (-) von Rückstellungen	-1.606	-606	1000
Veränderung Sonstiger Aktiva und Passiva	15.226	-3.227	-18.453
sonstige zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	132	57	-75
Kapitalfluss laufende Geschäftstätigkeit	15.119	-2.623	-17.742
Einzahlungen aus Abgängen Anlagevermögen	23	33	10
Investitionen	-469	-2.739	-2270
Veränderungen aus Investitionen	109	9	-100
Erhaltene Investitionszuschüsse FHH	397	387	-10
Kapitalfluss aus Investitionen	60	-2.310	-2.370
Kapitalfluss aus Finanzierung	0	0	0
Kapitalfluss gesamt	15.179	-4.933	-20.112

Entwicklung des Eigenkapitals

Die ab dem 01.01.2011 erfolgte Umstellung auf ein nach Projekttyp pauschalisiertes Honorarsystem, 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, soll zu einer im Wesentlichen kostendeckenden Vergütungsstruktur führen. An einer Anpassung des derzeitigen Honorarsystems an die aktuellen Anforderungen wird gearbeitet. Die erkennbaren Risiken in der Projektbearbeitung sind in der Bewertung der laufenden Projekte berücksichtigt.

Obwohl der LSBG mit seiner Vergütungsstruktur ein ausgeglichenes Ergebnis anstrebt, treten bei besonders aufwendigen Projekten teilweise Verluste ein, die das Jahresergebnis negativ beeinflussen. Zur Absicherung des Eigenkapitals hatte der LSBG daher in 2015 mit Zustimmung seines Verwaltungsrates und der Aufsicht führenden Behörde

Abb. 4: Stand Geschäftskonto

In Tausend Euro	2018	2019
Stand zum Jahresbeginn	12.153	27.331
Zahlungswirksame Veränderung / Kapitalfluss	15.178	-4.933
Stand zum Jahresende	27.331	22.398

1.000 Tausend Euro aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt. Diese ist trotz des zum 31.12.2017 eingetretenen Verlustes nicht entnommen worden und hat weiterhin Bestand.

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist der Abb. 5 zu entnehmen.

Das Eigenkapital von 2.635 Tausend Euro übersteigt das Grundkapital von 1.215 Tausend Euro um 1.420 Tausend Euro.

Abb. 5: Entwicklung des Eigenkapitals

In Tausend Euro	2016	2017	2018	2019
Grundkapital	1.215	1.215	1.215	1.215
Gewinnrücklagen	1.000	1.000	1.000	1.000
Gewinnvortrag (+) / Verlustvortrag (-) Vorjahr	2.591	1.342	1.150	113
Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag (nach Abführung von 1.098 Tausend Euro an den Haushalt der FHH)	-1.249	-2.492	1.263	307
Eigenkapital	3.557	2.065	2.328	2.635

4. Künftige Entwicklung

Der Landesbetrieb orientiert sich mit seiner Leistungserbringung an den im Hamburger Haushalt bereitgestellten Mitteln und der hieraus erkennbaren politischen Schwerpunktsetzung. Gegenüber den Vorjahren hat sich die Gewinnung von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter verbessert. Darauf basierend plant der LSBG zukünftig eine mäßige Ausweitung des Leistungsangebots; insbesondere im Bereich der Erhaltung und Verbesserung der hamburgischen Infrastruktur. Durch den sich weiterhin kontinuierlich ändernden Auftragsbestand – es werden mehr kleinere und weniger größere Projekte bearbeitet – ist bei baulichen Projekten der Aufwand für die Vergabe und Betreuung der externen Ingenieurbüros relativ hoch.

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

Der Schwerpunkt der Bearbeitung im LSBG wird auch künftig auf der Erhaltung und Verbesserung der Hamburger Verkehrsinfrastruktur liegen. Die Mittel im Haushalt der Auftraggeber sind, soweit vorhandene Kapazitäten dies zulassen, bei der mittelfristigen Wirtschaftsplanung berücksichtigt worden. Trotzdem können sich Veränderungen bei der unterjährigen Bewirtschaftung ergeben, falls sich z. B. politische Prioritätensetzungen verändern.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die Leistungen des LSBG im Geschäftsjahr 2019 im Honorarbereich auf einem ähnlichen Leistungsniveau wie 2018 bewegen. Trotz einiger erfolgreicher Neueinstellungen ergibt sich trotzdem weiterhin mangels geeigneter Bewerberinnen und Bewerber im Ingenieurbereich ein begrenzender Faktor hinsichtlich der Bearbeitung des Auftragsvolumens.

Die bei der Gründung des LSBG grundsätzlich unterstellte Kostendeckung konnte in 2016 und 2017 seit 2008 erstmalig nicht erreicht werden. Dies gelang dem LSBG wieder in 2018 und 2019. Aufgrund der sich nach wie vor zum kleinteiligeren Projektgeschäft entwickelnden Beauftragung und den Anforderungen der Auftraggeber an ein möglichst weniger komplexes Honorarsystem ist eine grundlegende Überarbeitung des Honorarsystems notwendig. Diese wurde gemeinsam mit den Auftraggebern und unter Einbindung eines externen Experten im Herbst 2019 begonnen.

Nach wie vor beeinflussen hohe Vergabequoten das Jahresergebnis, da der umfangreiche Vergabe- und Betreuungsaufwand durch die LSBG-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Beauftragung von Ingenieurbüros bisher unzureichend in das Vergütungsschema eingepreist wurde. Diese Aufwendungen mussten durch den LSBG selbst gedeckt werden und haben somit das Ergebnis belastet. Die verstärkten Leistungen im Zusammenhang mit einer umfangreicheren Öffentlichkeitsarbeit, aber auch die deutlich gestiegenen Leistungen der Baumaßnahmenkoordination wurden mit dem Amt für Verkehr und Straßenwesen gesondert kontrahiert. Die in den letzten Jahren stark gestiegenen Anforderungen aus Politik und Öffentlichkeit sind damit finanziert und umsetzbar.

5. Risiken der künftigen Entwicklung

Durchlaufende und wiederkehrende Betriebs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufgaben bilden grundsätzlich 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 im Straßen- und Gewässerbereich sowie die Bauleistungen im Gewässerbereich sind nach wie vor Sparvorgaben der Behörden unterworfen, was sich wiederum über die Honorare im Jahresergebnis des LSBG widerspiegelt, wenn unverändert eine hohe Qualität in der Leistungserbringung durch den Einsatz von betrieblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 zentralem Dienstleister für Infrastrukturprojekte in Hamburg stark ein. Einige Aufträge, insbesondere der Hamburger Bezirksämter, muss der LSBG unverändert aus Kapazitätsgründen ablehnen.

Auch wenn insgesamt die erfreuliche Tendenz bei der Personalbeschaffung anhält, können noch immer nicht alle erforderlichen Stellen im Projektbereich besetzt werden. 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.

Wegen des zum 01.01.2020 begonnenen und zum 31.12.2020 abzuschließenden Aufgabenübergangs in die Autobahn GmbH des Bundes wird es in den betroffenen Bereichen des LSBG weitere Änderungen geben. Sowohl die Erträge als auch die Aufwendungen werden durch den Wegfall der entsprechenden Geschäftsfelder sinken. Für das Jahr 2020 werden aufgrund der anstehenden umfangreichen Neuausrichtung des LSBG zusätzliche Kosten entstehen. Darüber hinaus werden sich bestimmte Aufwendungen, wie z.B. der Mietaufwand, nicht umgehend nach Übergang reduzieren lassen. Aufgrund der gesicherten Auftragslage und der politischen Vorgaben in anderen Aufgabenbereichen sowie der angestrebten organisatorischen Anpassungen sieht der LSBG jedoch weiterhin insgesamt keine Risiken für die Betriebsführung und die wirtschaftlichen Ergebnisse.

Weitere Risiken ergeben sich aus der durch das SARS-CoV-2-Virus verursachten Pandemie und den damit verbundenen Beschränkungen. Derzeit lassen sich Ausmaß und weiterer Verlauf der Pandemie sowie Dauer und Umfang der Beschränkungen für Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft kaum abschätzen. Es erscheint aber inzwischen weniger wahrscheinlich, dass die Pandemie schnell überwunden wird und danach eintretende Nachholeffekte aus dem befürchteten Einbruch nur eine kleine statistische Delle werden lassen.

Wesentliche Einzelrisiken sind für den LSBG gleichwohl nicht erkennbar. Allerdings können die möglichen Entwicklungen trotz aller Anstrengungen, den Geschäfts-

betrieb unverändert aufrecht zu erhalten, insgesamt zu negativen Abweichungen von bisherigen Planungen führen. Mit Produktivitätsausfällen durch erhöhte Krankenstände, Arbeitszeitherabsetzungen wegen Kinderbetreuungsbedarfen sowie mit einer allgemein sinkender Produktivität durch Veränderungen und Einschränkungen in den Fertigungs- und Arbeitsbedingungen ist zu rechnen. Ebenso wie zusätzliche Aufwände durch erschwerte und verzögerte Abstimmungen mit Außenstehenden und durch Projektverschiebungen werden diese die Ergebnisentwicklung des LSBG zumindest in 2020 beeinträchtigen.

Nach dem heutigen Stand wird – soweit Fehlbeträge auf die SARS-CoV-2-Pandemie zurückzuführen sind – eine noch genau zu bestimmende Kompensation aus dem Haushalt der FHH geplant. Damit kann von einer Begrenzung der durch die Pandemie bewirkten wirtschaftlichen Folgen für den LSBG ausgegangen werden.

6. Chancen der künftigen Entwicklung

Die gute Auftragslage und der politische Wille, die hamburgische 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.

Der LSBG ist sehr bemüht, verstärkt Bauingenieurinnen und Bauingenieure zur Verbesserung der hamburgischen Verkehrsinfrastruktur zu gewinnen. Leider gelingt dies noch nicht flächendeckend. So ist die Anzahl der im LSBG beschäftigten Bauingenieurinnen und Bauingenieure von 269 Beschäftigten zum 31.12.2018 um 12 Beschäftigte auf 281 Beschäftigte zum Jahresende 2019 gestiegen. Die Anstrengungen, weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, werden unverändert fortgesetzt. Um einer weiteren Fluktuation entgegen zu wirken, ist im LSBG seit dem 01.02.2019 ein sogenanntes Bindungsmanagement initiiert worden.

7. Prognosebericht

Die Prognose der Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen wird für das Wirtschaftsjahr 2020 bei rund 95 Millionen Euro und damit deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 liegen. Der Rückgang wird durch Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit dem Aufgabenübergang an die Autobahn GmbH des Bundes verursacht. Der Vergabegrad hängt weiterhin von der prioritären Auftragslage im Bereich der Erhaltung und der Sanierung der öffentlichen Infrastruktur ab. Aufgrund der umfangreichen Bearbeitung von kleineren und mittelgroßen Projekten wird sich die Vergabequote auf dem hohen Niveau der Vorjahre bestätigen. Das Jahresergebnis wird nach Abführung an den Haushalt voraussichtlich auf rund -0,9 Millionen Euro sinken.

Hamburg, den 06.04.2020

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Die Geschäftsführung

Dr. Stefan Klotz

Christoph Heel

BILANZ

PER 31. DEZEMBER 2019

LANDESBETRIEB STRASSEN BRÜCKEN UND GEWÄSSER

Aktiva	31.12.2019	31.12.2018
	in Euro	in Euro
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Lizenzen und DV-Software	2.708.709,98	1.566.749,49
2. Geleistete Anzahlungen auf Anlagen im Bau	350.082,77	109.102,45
	3.058.792,75	1.675.851,94
II. Sachanlagen		
1. Container	0,00	0,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	12.724,61	31.761,90
3. Schiffe, Fahrzeuge und Geräte	767.425,41	872.160,80
4. Werkstatt-, Betriebs- und Geschäftsausstattung	543.025,39	533.374,16
5. Geleistete Anzahlungen auf Anlagen im Bau	0,00	0,00
	1.323.175,41	1.437.296,86
Summe Anlagevermögen	4.381.968,16	3.113.148,80
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	101.186.972,06	108.047.599,96
2. Erhaltene Anzahlungen auf unfertige Leistungen	-90.696.831,06	-97.198.383,02
Vorräte unfertige Leistungen	10.490.141,00	10.849.216,94
3. Fertige Leistungen	27.602.050,11	18.510.136,68
4. Erhaltene Anzahlungen auf fertige Leistungen	-26.894.313,24	-18.351.688,38
Vorräte fertige Leistungen	707.736,87	158.448,30
	11.197.877,87	11.007.665,24
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.432.898,99	711.520,59
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	563.357,28	127.543,07
3. Forderungen gegen die FFH (Konzernmutter) davon Geschäftskonto Kasse.Hamburg € 22.397.440,44 (i. Vj. € 27.330.926,92)	33.027.577,93	33.799.167,67
4. Sonstige Vermögensgegenstände	21.867,28	4.068,98
	35.045.701,48	34.642.300,31
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	364,16	306,54
Summe Umlaufvermögen	46.243.943,51	45.650.272,09
C. Rechnungsabgrenzungsposten	619.665,66	593.343,81
Summe Aktiva	51.245.577,33	49.356.764,70

Passiva	31.12.2019	31.12.2018
	in Euro	in Euro
A. Eigenkapital		
I. Grundkapital	1.214.934,29	1.214.934,29
II. Gewinnrücklagen	1.000.000,00	1.000.000,00
III. Gewinnvortrag	113.137,22	-1.149.636,65
IV. Jahresüberschuss	306.985,21	1.262.773,87
Summe Eigenkapital	2.635.056,72	2.328.071,51
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.546.713,54	1.627.978,98
C. Rückstellungen		
I. Steuerrückstellungen	0,00	0,00
II. Sonstige Rückstellungen	11.525.230,77	12.131.521,00
Summe Rückstellungen	11.525.230,77	12.131.521,00
D. Verbindlichkeiten		
I. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	29.590.700,91	28.699.839,97
davon unfertige Projekte	25.541.155,26	26.990.423,13
davon fertige Projekte	4.049.545,65	1.709.416,84
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.424.160,18	3.099.249,98
III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.364.530,22	878.314,93
IV. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	395.676,68	558.070,56
VI. Sonstige Verbindlichkeiten	763.508,31	33.717,77
davon für Steuern: € 124.003,66 (i. Vj. € 24.964,06)		
Summe Verbindlichkeiten	35.538.576,30	33.269.193,21
Summe Aktiva	51.245.577,33	49.356.764,70

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DIE ZEIT VOM 01.01 BIS 31.12.2019 LANDESBETRIEB STRASSEN BRÜCKEN UND GEWÄSSER

	2019 in Euro	2018 in Euro
1. Umsatzerlöse	122.024.054,70	119.025.091,33
2. Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Leistungen	2.231.285,53	2.081.792,59
3. Aktivierte Eigenleistungen	0,00	0,00
4. Sonstige betriebliche Erträge	7.890.817,60	8.392.473,11
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten € 590.958,63 (i. Vj. 702.091,23)		
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-1.124.438,24	-907.656,78
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. betriebliche Bauleistungen	-41.704.378,56	-45.068.445,26
c) Aufwendungen für bezogene Leistungen, z. B. Ingenieure, Gutachter Summe Aufwendungen bez. Leistungen € 66.647.442,79 (i. Vj. 69.808.207,04)	-24.943.064,23	-24.739.761,78
	-67.771.881,03	-70.715.863,82
6. Personalaufwand		
a) Bezüge und Entgelte davon Auflösung Gewährleistungszusage FHH € 56.914,00	-38.262.457,10	-34.795.756,43
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und für Unterstützung davon für Altersversorgung € 6.747.122,15 (i. Vj. 5.783.564,29)	-12.620.342,91	-11.234.474,61
	-50.882.800,01	-46.030.231,04
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.434.291,85	-826.595,49
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-10.525.234,81	-9.590.663,00
9. Erträge aus Beteiligungen	0,00	0,00
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	0,00
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Abzinsung von Rückstellungen € 0,00 (i. Vj. € 77.780,43)	462,25	78.386,03
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	0,00
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen € 115.673,19 (i. Vj. € 46.488,37)	-117.360,54	-47.051,00
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.337,48	2.686,77
15. Ergebnis nach Steuern	1.413.714,36	2.370.025,48
16. Sonstige Steuern	-8.729,15	-9.251,51
17. Abführungen an den Haushalt	-1.098.000,00	-1.098.000,00
18. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	306.985,21	1.262.773,97

ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 2019 LANDESBETRIEB STRASSEN BRÜCKEN UND GEWÄSSER

1. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurde nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung und Bilanzierung in sinngemäßer Anwendung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) aufgestellt. Das Berichtsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Näheres regeln die Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 106 Landeshaushaltsordnung (LHO) in der im Haushaltsjahr 2019 anzuwendenden Fassung.

Das Gliederungsschema der Bilanz entspricht grundsätzlich § 266 HGB. Die Form der Darstellung ist gegenüber dem Vorjahr beibehalten worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB 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 Nutzungsdauern der immateriellen Vermögensgegenstände liegen zwischen drei und fünf Jahren.

Die Abschreibung der Zugänge im Anlagevermögen erfolgt im Jahr der Anschaffung zeitanteilig (monatsbezogen) nach der linearen Methode. Die Nutzungsdauern sind in der Abschreibungstabelle des Bundesministeriums für Finanzen festgelegt. Sofern Vermögensgegenstände in dieser nicht geführt werden, werden Erfahrungswerte angesetzt.

Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis zur Höhe von 800 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. 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 Leistungen 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.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen auf dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert berücksichtigt. Dem allgemeinen Ausfallrisiko wird durch Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. In den Forderungen gegen die FHH werden nur Forderungen gegen Behörden und Bezirksamter dargestellt, die zum Kernbilanzierungskreis der FHH gehören. Zu den Forderungen gegen die FHH zählt gemäß den Vorgaben der Finanzbehörde der FHH auch das bei der Kasse Hamburg geführte Geschäftskonto des LSBG, da es dem Cash-Concentration-Verfahren der Finanzbehörde unterliegt. Die Forderungen z.B. gegen Landesbetriebe werden unter den Forderungen gegen die FHH ausgewiesen. Forderungen gegen Anstalten öffentlichen Rechts oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die sich zu 100 Prozent im Besitz der FHH befinden, werden unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen.

Die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert.

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

2.2. Passiva

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Passivposten sind grundsätzlich beibehalten worden.

Erhaltene Zuschüsse für investive Zwecke werden nach dem Bruttoverfahren als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen und korrespondierend zum bezuschussten Vermögensgegenstand über die jeweilige Laufzeit 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 seitdem in der Bilanz der Kernverwaltung der FHH erfasst.

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. Ergebnisse aus Zinssatzänderungen und veränderten Restlaufzeiten werden in den Zinserträgen bzw. Zinsaufwendungen ausgewiesen.

Bei der Bewertung von Rückstellungen für Jubiläen wurden die ermittelten Beträge mit einer voraussichtlichen Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mit einem laufzeitadäquaten Zinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

Für die Rückstellungen für Gewährleistungsüberwachung werden die nachlaufenden Kosten mit einem absoluten Betrag geschätzt. Entsprechend einer aktuellen Auswertung der angefallenen Kosten, werden diese mit pauschal 2,34 Prozent des erhaltenen Honorars (Vorjahr: 0,5 - 1,0 Prozent in Abhängigkeit der Bausumme) je Projekt angesetzt.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Wie bei den Forderungen gegen die FHH werden auch die Verbindlichkeiten gegenüber der FHH nur gegenüber Behörden, Bezirksämtern und Landesbetrieben ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber z. B. Anstalten öffentlichen Rechts oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die sich zu 100 Prozent im Besitz der FHH befinden, werden unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen 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 Leistungen von 108.048 Tausend Euro auf 101.187 Tausend Euro gesunken, während die fertigen Leistungen von 18.510 Tausend Euro auf 27.602 Tausend Euro gestiegen 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, haben sich um insgesamt 2.041 Tausend Euro erhöht.

Die erhaltenen Anzahlungen wurden fast vollständig von der FHH geleistet.

3.3. Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

Hinsichtlich der Entwicklung der Zusammensetzung der Forderungen wird auf den nachstehenden Forderungsspiegel verwiesen (s. Abb. 1). Forderungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr bestehen wie im Vorjahr nicht.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt.

Die Forderungen gegen die FHH in Höhe von insgesamt 33.018 Tausend Euro entfallen zu rund 67 Prozent auf das bei der Kasse Hamburg geführte Geschäftskonto des LSBG (siehe auch Nr. 2.1). Die bei der Kasse Hamburg geführten Bestände sind um 4.933 Tausend Euro auf nunmehr 22.397 Tausend Euro gesunken. Dies liegt daran, dass der hohe Abrechnungswert aus dem Vorjahr nicht ganz erreicht wurde.

Die Forderungen gegen die FHH aus Lieferungen und Leistungen betragen 10.503 Tausend Euro (Vorjahr: 6.361 Tausend Euro). Wesentlicher Anteil sind Forderungen gegen die BWVI.

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen werden ausschließlich Forderungen gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgewiesen.

Abb. 1: Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände

Art der Forderung	Gesamt 31.12.2018 in Tausend Euro	Gesamt 31.12.2019 in Tausend Euro
I. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzgl. Wertberichtigungen	1.015 - 304	1.632 -189
Zwischensumme	711	1.443
II. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	128	563
III. Forderungen gegen die FHH	33.799	33.018
IV. Sonstige Vermögensgegenstände	4	22
Gesamt	34.642	35.046

3.4. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Als Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten wird der Bestand der geführten Bargeldkassen aktiviert. Der Bestand des bei der Kasse Hamburg geführten Geschäftskontos wird unter den Forderungen gegen die FHH ausgewiesen (siehe Nr. 3.3).

Abb. 2: Kassenbestand

Art der Guthaben	31.12.2018 in Tausend Euro	31.12.2019 in Tausend Euro
Kassenbestand	0,3	0,4
Gesamt	0,3	0,4

3.5. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (s. Abb. 3) betreffen die im Dezember 2019 für den Januar 2020 ausgezahlten Beamtenbezüge. Darüber hinaus werden Abgrenzungen für Wartungsverträge, Lizenz- und Nutzungsgebühren, Ausnahmegenehmigungen des Landesbetriebs Verkehr und Kfz-Steuer dargestellt.

Abb. 3: Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Abgrenzungsgegenstand	31.12.2018 in Tausend Euro	31.12.2019 in Tausend Euro
Beamtenbezüge	525	465
Softwareaufwendungen	17	96
Ausnahmegenehmigungen Landesbetrieb Verkehr	41	20
Kfz-Steuer	3	3
Jahresübergreifende Kleinrechnungen	7	36
Gesamt	593	620

3.6. Eigenkapital

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Eigenkapitals ist im folgenden Eigenkapitalspiegel dargestellt (s. Abb. 4)

Abb. 4: Eigenkapitalspiegel

Eigenkapital	Grundkapital in Tausend Euro	Gewinnrücklagen in Tausend Euro	Gewinn/ Verlustvortrag in Tausend Euro	Jahresüberschuss/ fehlbetrag in Tausend Euro	Eigenkapital in Tausend Euro
Stand zum 01.01.2019	1.215	1.000	-1.150	1.263	2.328
Gewinnrücklagen	-	-	-	-	-
Gewinnvortrag/ Verlustvortrag	-	-	1.263	-1.263	-
Jahresüberschuss/ fehlbetrag	-	-	-	307	307
Stand zum 31.12.2019	1.215	1.000	113	307	2.635

3.7. Sonderposten für Investitionszuschüsse

Die Gesamtsumme der Sonderposten für Investitionszuschüsse hat sich von 1.628 Tausend Euro im Vorjahr auf 1.547 Tausend Euro verringert. Dies ergibt sich aus Auflösungen in Höhe von 406 Tausend Euro.

3.8. Rückstellungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen zeigt der Rückstellungsspiegel (s. Abb. 5).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit sind komplett verbraucht. Die Anspruchsberechtigten sind 2019 in den Regelruhestand gegangen. Die Erhöhung der Rückstellungen für Sabbatjahre kommt durch die zum Halbjahr 2018 gestellten Anträge zustande; diese sind in 2019 für ein komplettes Jahr zu berechnen.

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 bearbeiteten Projekte. Unter strikter Anwendung des Vorsichtsprinzips müssen erwartete Verluste für Projekte, deren voraussichtliche Kosten den vereinbarten Honorarsatz übersteigen, sofort ergebniswirksam erfasst, während die Gewinne erst mit der Schlussabrechnung realisiert und in den Jahresergebnissen der Folgejahre ausgewiesen werden können. Aus dieser Systematik heraus sind erlösmindernde Bestandsveränderungen sowie Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zu berücksichtigen, die das Jahresergebnis verringern. Wenn die Restlaufzeit des

Projektes bis zur (Teil)-Schlussabrechnung des Projektes voraussichtlich mehr als ein Jahr beträgt, werden die Drohverlustrückstellungen mit einem laufzeitadquaten Zinssatz gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

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. Auf den 31.12.2019 ist die Berechnungsweise der Gewährleistungsrückstellung umgestellt worden. Neben dem reinen Gewährleistungsaufwand sind durch Auswertungen abgeschlossener Projekte die üblicherweise nach Projektschlussrechnung anfallenden und durch den LSBG zu tragenden Kosten identifiziert worden. Der so ermittelte pauschale Prozentsatz ist auf alle abgeschlossenen und sich in der Gewährleistungsphase befindlichen Projekte des LSBG angewendet worden.

Abb. 5 Rückstellungen

Rückstellungen	Stand 01.01.2019 in Tausend Euro	Verbrauch in Tausend Euro	Auflösung in Tausend Euro	Zuführung in Tausend Euro	Zinssaldo aus Auf- / Abzinsung	Stand 31.12.2019 in Tausend Euro
Altersteilzeit / Sabbatjahre	206	98	0	95	0	203
Urlaub	2.100	242	0	351	0	2.209
Überstunden	1.273	238	0	75	0	1.110
Jubiläen	130	0	108	2	43	67
Ausstehende Rechnungen	3.888	2.759	857	4.612	0	4.884
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	2.482	0	1.875	606	66	1.279
Gewährleistungsüberwachungen	1.449	1.190	258	1.190	0	1.191
Archivierung	312	31	5	42	5	323
Rückbauverpflichtungen	116	0	31	9	2	96
Abschluss / Prüfung	80	77	3	77	0	77
Übrige	95	0	14	5	0	86
Gesamt	12.131	4.635	3.151	7.064	116	11.525

3.9. Verbindlichkeiten

Der Verbindlichkeitspiegel zeigt die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Restlaufzeiten (s. Abb.6).

Die Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen stehen im Zusammenhang mit erhaltenen Vorausleistungen für Bauprojekte.

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, wie der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) oder der Hamburg Port Authority AöR (HPA) ergeben sich aus Leistungen, die der LSBG in Anspruch genommen hat.

Verbindlichkeiten gegenüber der FHH ergeben sich ebenfalls aus Leistungen, die von Behörden und Bezirken erbracht wurden. Die Sonstigen Verbindlichkeiten entfallen auf Verpflichtungen gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

3.10. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betreffen Miet- und Pachtverträge sowie das Bestellobligo (s. Abb. 7). Die vom LSBG abgeschlossenen Wartungsverträge sehen in der Regel 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. Mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wurde ein Geschäftsbesorgungsvertrag über 125 Tsd. Euro abgeschlossen.

3.11. Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen im Sinne des § 285 Nr. 21 HGB, die nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommen sind, wurden im Geschäftsjahr 2019 nicht getätigt.

Abb. 6: Verbindlichkeitspiegel

Art der Verbindlichkeit	Gesamt 31.12.2018 in Tausend Euro	Gesamt 31.12.2019 in Tausend Euro	Davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr (Vorjahr) in Tausend Euro		Davon mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr (Vorjahr) in Tausend Euro	
I. aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	28.700	29.591	12.133	(11.877)	17.458	(16.823)
II aus Lieferungen und Leistungen	3.099	3.424	3.424	(3.099)	0	(0)
III. gegenüber verbundenen Unternehmen	878	1.364	1.364	(878)	0	(0)
IV. gegenüber der FHH	558	395	395	(558)	0	(0)
V. Sonstige Verbindlichkeiten	34	764	764	(34)	0	(0)
Gesamt	33.269	35.538	18.080	(16.446)	17.458	(16.823)

Abb. 7: Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	2019	Davon Restlaufzeit unter einem Jahr	Davon Restlaufzeit über ein Jahr bis zu fünf Jahren	Davon über fünf Jahre (Vorjahr)
	in Tausend Euro			
Bestellobligo	172.516	86.001	16.458	10
Miet- und Pachtverträge	36.182	2.747	10.687	22.747
Gesamt	208.698	88.748	27.145	22.757

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

4.1. Aufgliederung der Leistungen (Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen)

Insgesamt liegt die Gesamtsumme der Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen (s. Abb. 8) mit 124.255 Tausend Euro leicht über dem Niveau des Vorjahres (121.107 Tausend Euro). Die Honorare und Entgelte im Bereich Anderer / Dritter haben sich positiv entwickelt. Wie bereits im Vorjahr entwickelte sich der Bereich der Honorare und Entgelte im Bereich Verkehr ebenfalls erfreulich. Die Honorare und Entgelte für Bundesprojekte sind gegenüber dem Vorjahr aufgrund der anstehenden Veränderung gesunken. Hintergrund sind die Vorbereitungen für die Ausgliederung des Fernstraßenbereichs an die „Autobahn GmbH“ (ehemals Infrastrukturgesellschaft des Bundes (IGA)). Die Fernstraßenprojekte sind sukzessive jeweils nach Erreichung des nächsten Meilensteins schlussgerechnet und auf Vollkostenerstattung umgestellt worden, um die Projekte problemlos an die „Autobahn GmbH“ übergeben zu können. Auch hier ergibt sich durch die Schlussrechnungen ein Rückgang der Bestände. Bei den Betriebsmitteln ergeben sich im Vorjahresvergleich leichte Abwärtsentwicklungen. Ab dem Jahr 2019 werden durch die Kostenbeteiligung von Leitungsunternehmen an der Entwicklung des virtuellen Projektraume „DigITALL“ Lizenzinnahmen generiert.

Abb. 8 Umsatzerlöse und Bestandsveränderungen

Honorare und Entgelte / Betriebsmittel	Umsatzerlöse 2018 in Tausend Euro	Umsatzerlöse 2019 in Tausend Euro	Bestandsveränderung 2018 in Tausend Euro	Bestandsveränderung 2019 in Tausend Euro	Gesamt 2018 in Tausend Euro	Gesamt 2019 in Tausend Euro
I. Honorare und Entgelte						
1. Wasser	10.445	8.046	2.677	3.585	13.122	11.631
2. Verkehr	32.888	45.118	9.451	-3.153	42.339	41.965
3. Bund	29.665	24.439	-10.709	1.067	18.956	25.506
4. andere	1.873	3.108	1.327	679	3.200	3.787
	74.871	80.711	2.746	2.178	77.617	82.889
II. Betriebsmittel						
1. Betriebsmittelerstattungen Wasser und Verkehr	38.343	34.052	185	3.061	38.528	37.113
2. Betriebsmittelerstattungen andere	4.194	5.023	-850	-3.008	3.344	2.015
3. Schadenersatzleistungen	1.368	1.886	0	0	1.368	1.886
	43.905	40.961	-665	53	43.240	41.014
III. Lizenzen						
1. Erlöse Lizenzinnahmen	250	352	0	0	250	352
	250	352	0	0	250	352
Rückstellungen Gesamt	119.026	122.024	2.081	2.231	121.107	124.255

4.2. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten sämtliche Vorgänge, die keiner der vorstehenden Ertragsposten zugeordnet werden können (s. Abb. 9).

Hinsichtlich der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wird auf die Ausführungen unter Nr. 3.8 verwiesen.

Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von 427 Tausend Euro stehen im Zusammenhang mit den von der FHH an den LSBG gezahlten Investitionszuschüssen. Die übrigen Erträge beinhalten im Wesentlichen Zuschüsse der Aufsicht führenden Behörde für IT-Kosten und die gestiegenen Versorgungsaufwendungen in Höhe von 2.943 Tausend Euro (vgl. Nr. 4.4).

Abb. 9: Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.166	3.151
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	406	427
Periodenfremde Erträge	1	2
Übrige Erträge	3.819	4.311
Gesamt	8.392	7.891

4.3. Materialaufwand

Der Materialaufwand liegt mit 67.772 Tausend Euro (Vorjahr: 70.716 Tausend Euro) etwas unter dem Vorjahresniveau. Zum Vorjahresvergleich ergibt sich eine leichte Erhöhung im Bereich der ingenieurtechnischen und gutachterlichen Leistungen (s. Abb. 10).

4.4. Personalaufwand

Der Anstieg der Bezüge und Entgelte um 3.466 Tausend Euro auf nunmehr 38.262 Tausend Euro (Vorjahr: 34.796 Tausend Euro) ist auf den angewachsenen Personalkörper und den tarifgebundenen Anstieg der Entgelte sowie der Versorgungsbezüge zurückzuführen. Die sozialen Abgaben und Versorgungsaufwendungen sind um 1.386 Tausend Euro auf 12.621 Tausend Euro angestiegen (Vorjahr: 11.234 Tausend Euro, siehe Abb. 11). Der Anstieg resultiert in Wesentlichen auf einer Erhöhung der an die Kernverwaltung zu leistenden Versorgungszuschläge. Weiterhin erhöhen sich die sozialen Abgaben und Versorgungsaufwendungen durch die Verstärkung des Personalbestands dementsprechend.

Der Personalaufwand enthält 0 Tausend Euro (Vorjahr: 132 Tausend Euro) Aufwendungen für die Anpassung der Gewährleistungszusage der FHH, die der Rückstellung für Altersteilzeit entgegensteht.

4.5. Abschreibungen

Die Abschreibungen in Höhe von 1.434 Tausend Euro entfallen mit 1.119 Tausend Euro auf immaterielle Vermögensgegenstände und mit 315 Tausend Euro auf Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens.

Abb. 11: Personalaufwand

Personalaufwand	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Bezüge und Entgelte	34.796	38.262
Davon Beamtenbezüge	7.742	7.936
Davon Entgelte	26.513	30.214
Davon Veränderungen von personalbezogenen Rückstellungen	-437	-55
Soziale Abgaben und Versorgungsaufwendungen	11.234	12.621
Davon Aufwendungen für die Sozialversicherung	4.816	5.371
Davon Versorgungsbezüge	5.125	6.726
Davon Beihilfezuschläge	658	21
Davon sonstige Versorgungsaufwendungen	635	502
Gesamt	46.030	50.883

Abb. 10: Materialaufwand

Materialaufwand	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	908	1.125
Betriebliche Bauleistungen	44.900	41.704
Ingenieurtechnische und gutachterliche Leistungen	24.908	24.943
Gesamt	70.716	67.772

4.6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden sämtliche Aufwendungen ausgewiesen, die keiner der vorstehenden Posten zugeordnet werden können. (s. Abb. 12)

Bei den personalbedingten Aufwendungen, den Aufwendungen für den laufenden Geschäftsbetrieb sowie den Aufwendungen für die Bewirtschaftung und Instandhaltung sind im Vorjahresvergleich leichte Erhöhungen zu verzeichnen. Im Bereich der übrigen Aufwendungen ist eine Minderung zu erkennen (- 34 Tausend Euro). Diese Veränderung ergibt sich aus gestiegenen periodenfremden Aufwendungen (+ 297 Tausend Euro), dem ein Rückgang der Aufwendungen für geleisteten Schadenersatz (- 246 Tausend Euro) und Rechts- und Beratungskosten (- 168 Tausend Euro) gegenüber steht.

Abb. 12: Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Personalbedingte Aufwendungen	1.037	1.126
Bewirtschaftung und Instandhaltung	3.633	4.093
Davon Miete und Leasing	2.379	2.688
Geschäftsbetrieb	3.229	3.649
Davon Lizenzen	1.240	1.421
Übrige Aufwendungen	1.691	1.657
Davon Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Forderungen	138	151
Gesamt	9.590	10.525

4.7. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis fällt mit -116,8 Tausend Euro schlechter aus als im Vorjahr mit 31,3 Tausend Euro. Es setzt sich aus originären Zinsaufwendungen bzw. Zinserträgen sowie aus Aufwendungen bzw. Erträgen aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen zusammen. (s. Abb. 13)

Abb. 13: Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	78,4	0,5
Davon Zinserträge	0,6	0,5
Davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	77,8	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	47,0	117,4
Davon Zinsaufwendungen	0,6	1,7
Davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	46,4	115,7
Gesamt	31,3	-116,9

5. Sonstige Angaben

5.1. Nachtragsbericht

Die durch das SARS-CoV-2-Virus verursachte Pandemie hat seit Anfang März 2020 zu bedeutenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einschränkungen in der Bundesrepublik Deutschland geführt. Diese haben auch Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des LSBG, über die als wertbeurteilendes Ereignis für das Jahr 2020 zu berichten ist.

Der LSBG wird durch Beschäftigte, die wegen zu leistender Kinderbetreuung kurzfristig ihre Arbeitszeit reduzieren oder Überstunden abbauen sowie durch technische und organisatorische Anlaufschwierigkeiten bei der Umstellung fast aller Büroarbeitsplätze in Telearbeit, Produktivitätseinbußen zu verzeichnen haben. Anhaltend wird die Produktivität durch die veränderten internen Fertigungsbedingungen in den Ingenieurbereichen sinken. Die Abstimmung von Projekten mit Verbänden, politischen Gremien, Kooperationspartnern und mit planenden Büros ist, durch die Kontakteinschränkungen und die veränderten Prioritätensetzungen bei den zu Beteiligten, erheblich erschwert und führt zu Zusatzaufwand.

Bei Fortschreiten der Ansteckungszahlen ist je nach Entwicklung mit einem erhöhten Krankenstand durch erkrankte oder sich in Quarantäne befindliche Mitarbeitende des LSBG und der beauftragten Fremdleister sowie Baufirmen zu rechnen. Dies wird Projektverschiebungen und damit Zusatzaufwand für Planungsanpassungen nach sich ziehen. Die einhergehenden vertraglichen Veränderungen mit

4.8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie sonstige Steuern

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag aus dem Betrieb gewerblicher Art belasten das Jahresergebnis in Höhe von 1,3 Tausend Euro. Die sonstigen Steuern betragen 8,7 Tausend Euro.

beauftragten Unternehmen und der daraus erwachsende Aufwand für Nachverhandlungen, um Forderungen durchzusetzen oder abzuwehren, werden ebenfalls erheblich sein.

Bestandsgefährdende Risiken, die Zweifel an einer Fortführung des Geschäftsbetriebs aufwerfen, sind jedoch trotz der genannten Auswirkungen nicht erkennbar. Die Auftragslage des LSBG ist unverändert gesichert. Soweit Fehlbeträge auf die SARS-CoV-2-Pandemie zurückzuführen sind, wird eine noch genau zu bestimmende Kompensation aus dem Haushalt der FHH geplant.

5.2. Geschäftszweige

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wickelt die Baumittel der Auftrag gebenden Behörden und Bezirksämter über ein gesondertes Konto ab. Dieses sogenannte Treuhandkonto ermöglicht direkte Zahlungen an die beauftragten Firmen und wird gedeckt durch nachlaufende Zahlungen der Auftraggeber aus dem Haushalt. Der LSBG geht damit für den Haushalt in Vorschuss. Da sämtliche Aufwendungen in diesem Bereich durch entsprechende Erträge aus Baukostenerstattungen gedeckt sind, wird grundsätzlich ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt. Zur Darstellung der Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Ausführungen zu Nr. 2 und Nr. 3 verwiesen.

5.3. Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2019 beläuft sich auf 33 Tausend Euro (brutto). Steuerberatungsleistungen, Bestätigungsleistungen oder sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

5.4. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Jahresdurchschnitt 2019 beschäftigte der LSBG 717 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr: 650). Wird die individuelle Arbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten in Vollzeitstellen umgerechnet, ergeben sich 645 Vollkräfte (Vorjahr: 610). Im Durchschnitt hat der LSBG in 2019 176 Mitarbeiterinnen, darunter 40 Beamtinnen und 136 Tarifbeschäftigte, beschäftigt. Die Schwerbehindertenquote lag für 2019 bei 6,99 Prozent. (s. Abb. 14)

Abb. 14: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	2018 in Tausend Euro	2019 in Tausend Euro
Tarifangestellte	512	574
Davon in Teilzeit	104	136
Beamtinnen/Beamte	138	143
Davon in Teilzeit	33	40
Gesamt	650	717
Davon in Teilzeit	137	176

5.5. Aufsichtsgremium

Zur Unterstützung der Aufsicht führenden Behörde ist ein Verwaltungsrat eingerichtet. Im Jahr 2019 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 Wasser, Abwasser und Geologie der Behörde für Umwelt und Energie (BUE).
- ▶ Herr Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs, Vorsitzender des Verbandes freier Ingenieure für Straßenbau in Hamburg e.V., Bauingenieur.
- ▶ Frau Dr. Antje Mattfeld, Rechtsanwältin bei Brödermann Jahn Rechtsanwaltsgesellschaft mbH.
- ▶ Herr Bodo Hafke, Leiter des Dezernats Wirtschaft, Bau und Umwelt im Bezirksamt Hamburg-Mitte.
- ▶ Herr Uwe Voss, Abteilungsleitung im Referat 24 im Amt für Haushalt und Aufgabenplanung der Finanzbehörde.
- ▶ Herr Patrick Fobian, Vorsitzender des Personalrates des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Angestellter im öffentlichen Dienst.

5.6. Geschäftsführung

Seit dem 01.02.2017 ist Herr Dr. Stefan Klotz der Geschäftsführer des LSBG. Sein Stellvertreter ist der Leitende Baudirektor Christoph Heel.

Den Geschäftsführern wurden weder Vorschüsse noch Kredite gewährt. Haftungsverhältnisse zugunsten dieser Personen wurden nicht eingegangen.

5.7. Konzernabschluss

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

5.8. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss auf neue Rechnung vorzutragen.

Hamburg, den 06.04.2020

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Die Geschäftsführung

Dr. Stefan Klotz

Christoph Heel

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

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

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht des Landesbetriebes für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ▶ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg in Verbindung mit den einschlägigen deutschen für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Landesbetriebes zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- ▶ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Landesbetrieb unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Landesbetriebes zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- ▶ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme des Landesbetriebes abzugeben.
- ▶ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ▶ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des

Landesbetriebes zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Landesbetrieb seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- ▶ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes vermittelt.
- ▶ beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Landesbetriebes.
- ▶ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 27. April 2020

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Joachim Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Sandra Fischer
Wirtschaftsprüferin

BERICHT DES VERWALTUNGSRATES

Sitzung 7. Mai 2020

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 2019 schriftlich und mündlich in insgesamt drei Verwaltungsratssitzungen über die Lage und Entwicklung des Landesbetriebes berichtet.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2019 wurden am 23.04.2020 vorgelegt. Der Jahresabschluss wurde von der Mazars GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Verwaltungsrat hat diese Unterlagen sowie den Bericht der Mazars GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eingehend beraten und der Aufsicht führenden Behörde die Feststellung des vorgelegten Jahresabschlusses zum 31.12.2019 empfohlen.

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

Andreas Rieckhof

Vorsitzender des Verwaltungsrates



v.l.: Uwe Voss, Dr. Renate Taugs, Dr. Antje Mattfeld, Andreas Rieckhof, Bodo Hafke, Konrad Rothfuchs, Patrick Fobian

Impressum

Herausgeber

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Sachsenfeld 3–5 | 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 428 26 2758
E-Mail: info@lsbg.hamburg.de
Internet: www.lsb.g.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Edda Teneyken, Christina Wittich

Gestaltung

Johanna Fuchs

Auflage

250 Exemplare
gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Erscheinungstermin und Stand

September 2020



