

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

HAUSHALTSPLAN 2021 / 2022

KENNZAHLENBUCH

Einzelplan 7.1

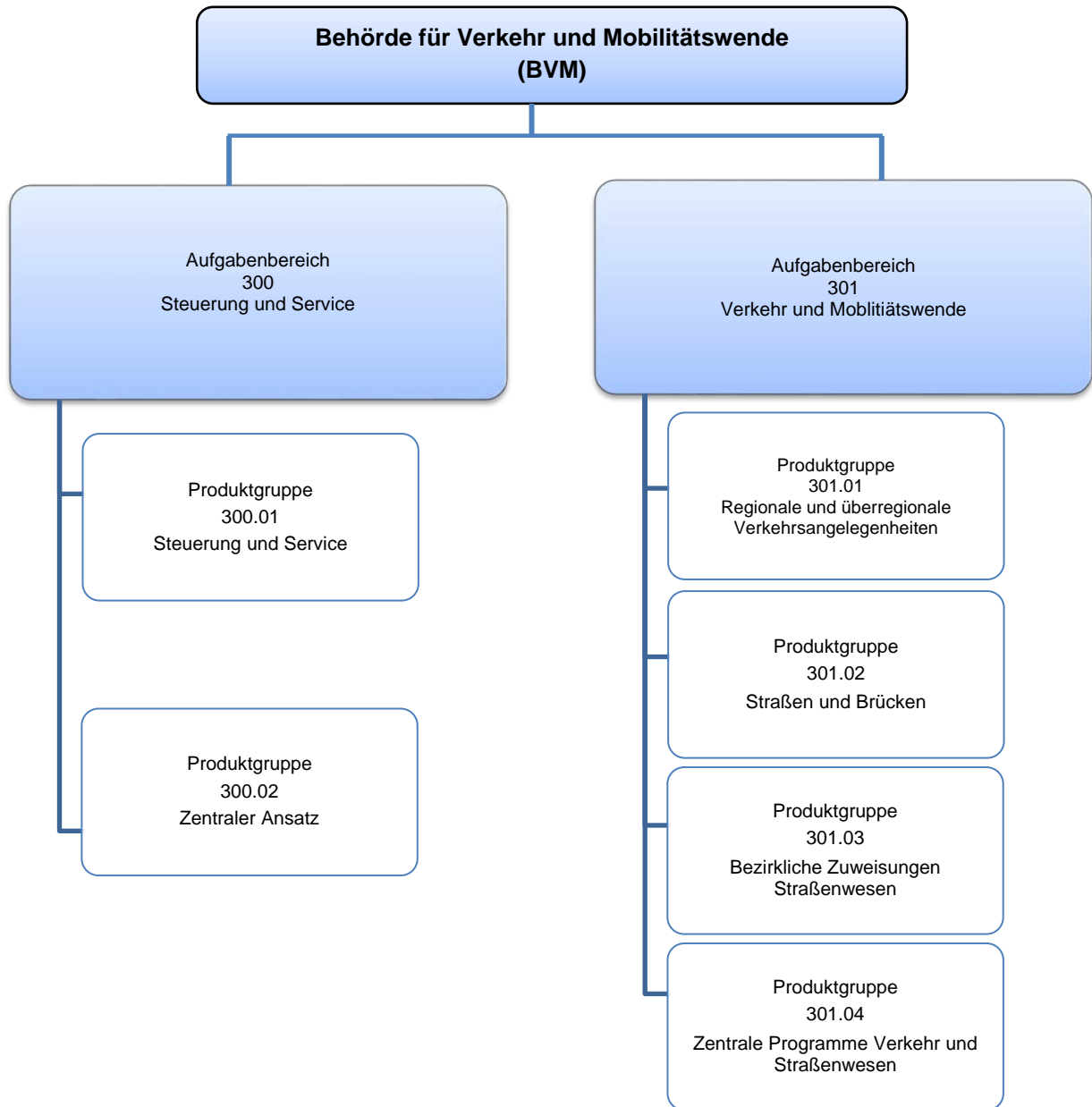
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Inhalt

1 Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.....	3
1.1 Organisations- und Aufgabenstruktur.....	3
1.2 Kennzahlen Aufgabenbereich 300 Steuerung und Service	4
1.2.1 Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service.....	4
1.2.2 Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz.....	8
1.3 Kennzahlen Aufgabenbereich 301 Verkehr und Mobilitätswende.....	9
1.3.1 Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten	9
1.3.2 Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken.....	13
1.3.3 Produktgruppe 301.03 Bezirkliche Zuweisungen Straßenwesen.....	18
1.3.4 Produktgruppe 301.04 Zentrale Programme Verkehr und Straßenwesen.	18

1 Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

1.1 Organisations- und Aufgabenstruktur



1.2 Kennzahlen Aufgabenbereich 300 Steuerung und Service

1.2.1 Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service

1.2.1.1 Z1: Schaffung einer angemessenen Ressourcenausstattung und deren Nutzung für die Erledigung der Fachaufgaben in der BVM (Kennzahlen B_268_01_001 bis B_268_01_003)

Kennzahl	Bezeichnung
B_300_01_001	Kosten der Intendanzleistung IT pro Bildschirmarbeitsplatz
B_300_01_002	Kosten der Intendanzleistung Personalverwaltung, -planung, -entwicklung je Mitarbeiter/in
B_300_01_003	Kosten der Intendanzleistung Interner Service pro Mitarbeiter/in

Bezeichnung der Kennzahl	Kosten der Intendanzleistung IT pro Bildschirmarbeitsplatz
Ordnungskennziffer	B_300_01_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Schaffung einer ausreichenden Ressourcenausstattung und deren Nutzung für die Erledigung der Fachaufgaben in der BVM
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl können die Verwaltungsgemeinkosten der Intendanzleistung IT und eGovernment gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Summe Personalkosten / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Die Anzahl der Bildschirmarbeitsplätze entspricht dem durchschnittlichen Personalbestand.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Kosten der Intendanzleistung Personalverwaltung, -planung, -entwicklung je Mitarbeiter/in
Ordnungskennziffer	B_300_01_002
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Schaffung einer ausreichenden Ressourcenausstattung und deren Nutzung für die Erledigung der Fachaufgaben in der BVM
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl können die Verwaltungsgemeinkosten der Intendanzleistung Personalverwaltung, -planung, -entwicklung gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Summe Personalkosten / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Kosten der Intendanzleistung Interner Service pro Mitarbeiter/in
Ordnungskennziffer	B_300_01_003

Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Schaffung einer ausreichenden Ressourcenausstattung und deren Nutzung für die Erledigung der Fachaufgaben in der BVM
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl können die Verwaltungsgemeinkosten der Intendantenleistung Interner Service gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Summe Personalkosten / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Quartalsweise
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

1.2.1.2 Z 2: Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zugeordneten Beteiligungen (Kennzahlen B_300_01_004 bis B_300_01_007 und G_300_01_001)

	Bezeichnung
B_300_01_004	Zu steuernde unmittelbare Beteiligungen
B_300_01_005	Zu steuernde mittelbare Beteiligungen
B_300_01_006	Betreute Anstellungsverträge (Geschäftsführungen)
B_300_01_007	Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter der FHH in Aufsichtsräten der zu steuernden unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen
G_268_01_001	Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter der FHH in Aufsichtsräten der zu steuernden unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen, davon weiblich

Bezeichnung der Kennzahl	Zu steuernde unmittelbare Beteiligungen
Ordnungskennziffer	B_300_01_004
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zugeordneten Beteiligungen
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl kann die Ressourcenausstattung für die Beteiligungsverwaltung gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde zu steuernden unmittelbaren Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Zu steuernde mittelbare Beteiligungen
Ordnungskennziffer	B_300_01_005

Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zugeordneten Beteiligungen
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl kann die Ressourcenausstattung für die Beteiligungsverwaltung gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde zu steuernden mittelbaren Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Betreute Anstellungsverträge (Geschäftsführungen)
Ordnungskennziffer	B_300_01_006
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zugeordneten Beteiligungen
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl kann die Ressourcenausstattung für die Beteiligungsverwaltung gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Geschäftsführerverträge bei den zugeordneten Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter der FHH in Aufsichtsräten der zu steuernden unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen
Ordnungskennziffer	B_300_01_007
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zugeordneten Beteiligungen
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Mithilfe dieser Kennzahl kann die Ressourcenausstattung für die Beteiligungsverwaltung gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Aufsichtsratsmitglieder bei den zugeordneten Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich

Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter der FHH in Aufsichtsräten der zu steuernden unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen, davon weiblich
Ordnungskennziffer	G_300_01_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Genderkennzahl, Teilmenge von Kennzahl B_300_01_007
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Genderkennzahl, ermöglicht Monitoring und ggf. Steuerung; es handelt sich um einen Davon-Ausweis der Kennzahl B_300_01_007
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Aufsichtsratsmitglieder bei den zugeordneten Beteiligungen; Differenzierung nach Geschlecht (weiblich)
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

1.2.1.3 Z 3: Gewährleistung der Rechtmäßigkeit des Handelns sowie Aufsichts- und Vollzugsfunktionen im Aufgabenbereich der BVM (Kennzahl B_300_01_008 und Kennzahl B_300_01_009)

	Bezeichnung
B_300_01_008	Zu beratende Mitarbeiter/innen in Belangen der Rechtsberatung, Rechtsprüfung und Rechtsvertretung (inkl. Gerichtsprozesse)
B_300_01_009	Genehmigungsverfahren in der Verkehrsgewerbeaufsicht

Bezeichnung der Kennzahl	Zu beratende Mitarbeiter/innen in Belangen der Rechtsberatung, Rechtsprüfung und Rechtsvertretung (inkl. Gerichtsprozesse)
Ordnungskennziffer	B_300_01_008
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Bemessungskriterium für die Gewährleistung der Rechtmäßigkeit des behördlichen Handelns ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die für die Behörde handeln.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Zahl der zu beratenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist eine ressourcenbegründende Kennzahl.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	statistischer Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Einmal jährlich

Anmerkungen / Erläuterungen	Die zu beratenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen sich zusammen aus den aktiven Bediensteten der BVM, des LSBG und des LBV.
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Genehmigungsverfahren in der Verkehrsgewerbeaufsicht
Ordnungskennziffer	B_300_01_009
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Erfüllung der behördlichen Aufgaben im Interesse des Verkehrsgewerbes; Gewährleistung der rechtlichen Rahmenbedingungen für das Gewerbe
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Steuerung der Ressourcen zur Erfüllung gesetzlicher Aufgaben
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>Für den Taxen-, Mietwagen und Güterkraftverkehrsbereich:</p> <p>Die Fallzahlen stammen aus dem Fachverfahren „ALVA 9“ sowie den dazugehörigen Antragslisten. In dem Fachverfahren werden die Genehmigungsverfahren abgebildet und lassen sich entsprechend auswerten. Zudem werden die Antragslisten hierzu ausgewertet.</p> <p>Für den Omnibusbereich:</p> <p>Aus Antragslisten. Aus ALVA können derzeit nur die Genehmigungsverfahren im Gelegenheitsverkehr ermittelt werden und sind zudem zusammen mit den Taxen auf einem Server, so dass der Aufwand für die Ermittlung über ALVA zu aufwändig wäre.</p>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Die Verkehrsgewerbeaufsicht ist Ansprechpartner für alle Unternehmen in Hamburg, die gewerblich Personen oder Güter befördern. Genehmigungen zum Verkehr mit Bussen, der U-Bahn, Taxen, Mietwagen und für den Güterkraftverkehr werden hier erteilt. Die Verkehrsgewerbeaufsicht achtet auf die Einhaltung der gesetzlichen Regeln durch die Betriebe und ahndet Verstöße.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

1.2.2 Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz

Für die Produktgruppe „Zentraler Ansatz“ werden keine Ziele und Kennzahlen ausgebracht.

1.3 Kennzahlen Aufgabenbereich 301 Verkehr und Mobilitätswende

1.3.1 Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten

1.3.1.1 Z 1: Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur Hamburgs zur Stärkung der Verkehrsträger im Sinne eines Modal Split, der den großstädtischen Bedingungen und dem Anspruch einer nachhaltigen Mobilitätswende gerecht wird (Kennzahlen B_301_01_001, G_301_01_001 und G_301_01_002)

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_01_001	Stellplätze in P+R Anlagen
G_301_01_001	Davon mindestens Frauenparkplätze
G_301_01_002	Barrierefreie schienengebundene Haltestellen

Bezeichnung der Kennzahl	Stellplätze in P+R Anlagen
Ordnungskennziffer	B_301_01_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Entwicklung der Stellplätze in P+R Anlagen kann die Tendenz abgelesen werden, ob sich die Verkehrsträger im Sinne eines Modal Splits, der den großstädtischen Bedingungen und dem Anspruch auf Nachhaltigkeit gerecht wird, entwickeln.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist ressourcenbegründend und steuerungsrelevant im Hinblick auf die Zielerreichung.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Ermittlung durch Zählung. Gemäß Drs. 20/9962 wird der Betrieb von P+R Anlagen von der P+R-Betriebsgesellschaft wahrgenommen. Die Kennzahl wird allein über die P+R-Betriebsgesellschaft vorgehalten und dort regelmäßig erfasst.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Mit der Kennzahl werden die in Hamburg zur Verfügung stehenden Stellplätze in P+R-Anlagen (P+R-Parkplätze und P+R-Parkhäuser) dargestellt. Genannt wird die Zahl der am Ende des jeweiligen Jahres vorhandenen Stellplätze. Die Darstellung eines Prognosewertes als Ist-Kennzahl für den gesamten Berichtszeitraum (Jahresendprognose) wird in etwaigen Zwischenberichten (z.B. Halbjahresbericht) erläutert.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Stellplätze in P+R Anlagen, davon Frauenparkplätze
Ordnungskennziffer	G_301_01_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist Indikator für den Optimierungsgrad im Hinblick darauf, allen Geschlechtern die Nutzung von Park-and-Ride in Hamburg und damit auch die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs gleichberechtigt zu ermöglichen.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist Teil des Monitorings den Zugang zur Nutzung von Park-and-Ride und damit auch die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs gleichberechtigt zu ermöglichen.

Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Ermittlung durch Zählung. Gemäß Drs. 20/9962 wird der Betrieb von P+R Anlagen von der P+R-Betriebsgesellschaft wahrgenommen. Die Kennzahl wird allein über die P+R-Betriebsgesellschaft vorgehalten und dort regelhaft erfasst.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Mit der Kennzahl wird der Mindestanteil der in Hamburg zur Verfügung stehenden explizit für Frauen ausgewiesenen Stellplätze in P+R-Anlagen (P+R-Parkplätze und P+R-Parkhäuser) dargestellt. Genannt wird der prozentuale Mindestanteil in Bezug zu der Gesamtzahl an Stellplätzen in P+R-Anlagen.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Barrierefreie schienengebundene Haltestellen
Ordnungskennziffer	G_301_01_002
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist Indikator für den Optimierungsgrad im Hinblick darauf, allen Menschen sowie allen Geschlechtern die Nutzung der Schnellbahnen gleichberechtigt zu ermöglichen.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Herstellung der Barrierefreiheit schienengebundener Haltestellen ist gesetzlich vorgegeben und für die Sicherung einer optimierten Mobilität auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unabdingbar. Der Grad der Zielerreichung bemisst sich am Fortschritt der baulichen Umsetzungen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Zahl ergibt sich aus den im Hinblick auf die Barrierefreiheit fertiggestellten schienengebundenen Haltestellen. Die dazu erforderlichen Baumaßnahmen basieren auf den mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem HVV erstellten Planungen.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Genannt wird die Anzahl der am Ende des jeweiligen Jahres vorhandenen barrierefreien schienengebundenen Haltestellen. Die Darstellung eines Prognosewertes als Ist-Kennzahl für den gesamten Berichtszeitraum (Jahresendprognose) wird in etwaigen Zwischenberichten (z.B. Halbjahresbericht) erläutert.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

1.3.1.2 Z 2: Sicherstellen einer optimierten Mobilität auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (Kennzahl B_301_01_002)

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_01_002	Betriebsleistung im Öffentlichen Verkehr

Bezeichnung der Kennzahl	Betriebsleistung im Öffentlichen Verkehr
Ordnungskennziffer	B_301_01_002
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Entwicklung der Betriebsleistung kann die Tendenz abgelesen werden, dass das Leistungsangebot im ÖPNV eine optimierte Mobilität auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicherstellt.

Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist ressourcenbegründend und steuerungsrelevant in Bezug auf die Zielerreichung. Die Kennzahl dient als Gradmesser bezüglich des Leistungsangebots und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Hamburg.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Angabe einer Gesamtbetriebsleistungskennzahl in Hamburg erfordert aufgrund der verkehrsträgerübergreifenden Darstellung diverse Vereinfachungen. Es werden Angaben der Verkehrsunternehmen und Nahverkehrsgesellschaften addiert. Dabei werden für die Jahre zunächst Angaben der Verkehrsunternehmen bzw. Gesellschaften im Hinblick auf die geplante Betriebsleistung gemacht. Soweit möglich, werden nach Vorliegen von Angaben zu tatsächlicher Betriebsleistung Angaben zu geplanter Betriebsleistung durch die tatsächliche Betriebsleistung ersetzt. Diese Angabe der tatsächlichen Betriebsleistung erfolgt, soweit möglich, zwei Jahre nach der Erbringung der Betriebsleistung.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>Die Angaben zur Betriebsleistung in Hamburg erfolgen, um einen groben Überblick über die Entwicklung der Betriebsleistung zu ermöglichen. Dabei werden diverse Vereinfachungen vorgenommen, um es überhaupt zu ermöglichen eine Betriebsleistungsgröße verkehrsmittel- und unternehmensübergreifend darzustellen.</p> <p>Den Angaben zur <u>bestellten Betriebsleistung</u> liegen dabei folgende Daten zugrunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus: kalenderjährliche Angabe der Fahrzeugkilometer (VHH) bzw. der Nutzwagenkilometer (HOCHBAHN) - U-Bahn: kalenderjährliche Angabe der Nutzwagenkilometer - Fährverkehr: Bis auf weiteres keine Angabe von bestellten Kilometerleistungen. Grundsätzlich werden im Schiffsverkehr regelmäßig Schiffsstunden als relevante Größe im Schiffsverkehr herangezogen. Angaben zu Schiffskilometern sollen hier dennoch erfolgen, werden jedoch derzeit nur rückblickend als tatsächliche Betriebsleistung erfasst. - S-Bahn: kalenderjährliche Angabe der Fahrzeugkilometer in Bezug auf die betrieblich kleinste Fahrzeugeinheit - Regionalverkehre (Schiene): kalenderjährliche Angabe der Fahrzeugkilometer in Bezug auf die betrieblich kleinste Fahrzeuggröße <p>Den Angaben zu <u>erbrachter Betriebsleistung</u> liegen, soweit möglich, folgende Daten zugrunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus: Keine Angabe von erbrachter Betriebsleistungen, da die tatsächliche Betriebsleistung in Kilometern nicht ausreichend genau erfasst wird - U-Bahn: kalenderjährliche Angabe von erbrachter Betriebsleistung in Kilometern nach erfolgter Auswertung - Fährverkehr: kalenderjährliche Angabe erbrachter Betriebsleistung in Kilometern nach erfolgter Auswertung - S-Bahn: kalenderjährliche Angabe erbrachter Betriebsleistung in Kilometern nach erfolgter Auswertung - Regionalverkehre: kalenderjährliche Angabe erbrachter Betriebsleistung in Kilometern nach erfolgter Auswertung

Kennzahlentyp	Flusskennzahl
---------------	---------------

1.3.1.3 Z 3: Ausbau des Schnellbahnnetzes in Hamburg und in der Metropolregion (Kennzahlen B_301_01_003 und B_301_01_004)

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_01_003	Streckenlänge Schnellbahn in Planung
B_301_01_004	Streckenlänge Schnellbahn in Bau

Bezeichnung der Kennzahl	Streckenlänge Schnellbahn in Planung
Ordnungskennziffer	B_301_01_003
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl dokumentiert die planerische Vorbereitung für den Ausbau des Schnellbahnnetzes in Hamburg (derzeitige Streckenlänge Stand 14.02.2020 283,83 km) inklusive Haltestellen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV in Hamburg.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl dient als Gradmesser bezüglich des erreichten Fortschritts von Maßnahmen zur Verbesserung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Hamburg.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl stellt die Streckenlänge [in km] der Abschnitte für die Planungen ab Leistungsphase 1 bis einschließlich des Zeitpunktes eines Planfeststellungsbeschlusses in Summe dar. Die Streckenlänge 283,83 km (Stand 14.02.2020) ergibt sich aus den summierten Werten der Realisierungsträger S-Bahn, AKN, Hochbahn und Regionalverkehr.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Bei Mitfinanzierung Hamburgs an Strecken in Schleswig-Holstein werden die betr. Km mit genannt (S4, S21).
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Streckenlänge Schnellbahn in Bau
Ordnungskennziffer	B_301_01_004
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl dokumentiert die bauliche Umsetzung neuer Abschnitte im Rahmen des Ausbaus des Schnellbahnnetzes in Hamburg (derzeitige Streckenlänge: 283,83 km Summe von S-Bahn, AKN, Hochbahn, Regionalverkehr) inklusive Haltestellen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV in Hamburg.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl dient als Gradmesser bezüglich der erreichten Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Hamburg.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl stellt die Streckenlänge [in km] aller im Bau befindlichen Abschnitte der Schnellbahnnetzerweiterung in Summe bis zur endgültigen Verkehrsfreigabe dar.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Bei Mitfinanzierung Hamburgs an Strecken in Schleswig-Holstein wurden diese Km mit genannt. (S4, S21)

Kennzahlentyp	Flusskennzahl
---------------	---------------

1.3.2 Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken

1.3.2.1 Z 1: Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur und des stadtverträglichen Ausbaus in Hamburg als Bedarfsträger (Kennzahlen B_301_02_001 bis B_301_02_009)

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_02_001	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 4,5 bis 5,0
B_301_02_002	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 3,5 bis 4,49
B_301_02_003	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 1,5 bis 3,49
B_301_02_004	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote besser als 1,5
B_301_02_005	Brücken mit der Zustandsnote 3,0 bis 4,0 (Brückenfläche, Land)
B_301_02_006	Brücken mit der Zustandsnote 2,5 bis 2,9 (Brückenfläche, Land)
B_301_02_007	Brücken mit der Zustandsnote besser als 2,5 (Brückenfläche, Land)
B_301_02_008	Neubau / Erneuerung von Radverkehrsanlagen
B_301_02_009	Bestand Bike + Ride - Abstellplätze

Bezeichnung der Kennzahl	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 4,5 bis 5,0
Ordnungskennziffer	B_301_02_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Aufgrund der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Fahrbahnen und des daraus abzuleitenden Handlungsbedarfs getroffen werden. Sie trägt somit wesentlich zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur bei.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	<p>Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen. Die Beschreibung des Fahrbahnzustands setzt sich aus der Betrachtung verschiedener Gebrauchs- (z.B. Ebenheit) und Substanzmerkmale (z.B. Risse, Flickstellen) der Oberfläche der Fahrbahnen zusammen. Die einzelnen Zustandsgrößen werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind vier Normierungsgrenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - $\leq 1,5$ -> Basiswert nach Herstellung - 1,5 – 3,49 -> kein spezieller Beobachtungsbedarf - Warnwert (3,5 – 4,49) -> Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf - Schwellenwert ($\geq 4,5$) -> Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung ist in den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen zu entnehmen (E EMI 2012, Bild 7). Die Ermittlung erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Alle zwei Jahre
Anmerkungen / Erläuterungen	-

Kennzahlentyp	Bestandskennzahl
Bezeichnung der Kennzahl	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 3,5 bis 4,49
Ordnungskennziffer	B_301_02_002
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Aufgrund der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Fahrbahnen und des daraus abzuleitenden Handlungsbedarfs getroffen werden. Sie trägt somit wesentlich zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur bei.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	<p>Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen. Die Beschreibung des Fahrbahnzustands setzt sich aus der Betrachtung verschiedener Gebrauchs- (z.B. Ebenheit) und Substanzmerkmale (z.B. Risse, Flickstellen) der Oberfläche der Fahrbahnen zusammen. Die einzelnen Zustandsgrößen werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind vier Normierungsgrenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ≤ 1,5 -> Basiswert nach Herstellung - 1,5 – 3,49 -> kein spezieller Beobachtungsbedarf - Warnwert (,5 – 4,49) -> Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf - Schwellenwert (≥ 4,5) -> Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung ist in den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen zu entnehmen (E EMI 2012, Bild 7). Die Ermittlung erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Alle zwei Jahre
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 1,5 bis 3,49
Ordnungskennziffer	B_301_02_003
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Aufgrund der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Fahrbahnen und des daraus abzuleitenden Handlungsbedarfs getroffen werden. Sie trägt somit wesentlich zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur bei.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	<p>Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen. Die Beschreibung des Fahrbahnzustands setzt sich aus der Betrachtung verschiedener Gebrauchs- (z.B. Ebenheit) und Substanzmerkmale (z.B. Risse, Flickstellen) der Oberfläche der Fahrbahnen zusammen. Die einzelnen Zustandsgrößen werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind vier Normierungsgrenzen:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - ≤ 1,5 -> Basiswert nach Herstellung - 1,5 – 3,49 -> kein spezieller Beobachtungs-bedarf - Warnwert (3,5 – 4,49)-> Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf - Schwellenwert (≥ 4,5) -> Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung ist in den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen zu entnehmen (E EMI 2012, Bild 7). Die Ermittlung erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Alle zwei Jahre
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote besser als 1,5
Ordnungskennziffer	B_301_02_004
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Aufgrund der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Fahrbahnen und des daraus abzuleitenden Handlungsbedarfs getroffen werden. Sie trägt somit wesentlich zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur bei.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	<p>Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen. Die Beschreibung des Fahrbahnzustands setzt sich aus der Betrachtung verschiedener Gebrauchs- (z.B. Ebenheit) und Substanzmerkmale (z.B. Risse, Flickstellen) der Oberfläche der Fahrbahnen zusammen. Die einzelnen Zustandsgrößen werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind vier Normierungsgrenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ≤ 1,5 -> Basiswert nach Herstellung - 1,5 – 3,49 -> kein spezieller Beobachtungs-bedarf - Warnwert (3,5 – 4,49) -> Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf - Schwellenwert (≥ 4,5) -> Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung ist in den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen zu entnehmen (E EMI 2012, Bild 7). Die Ermittlung erfolgt durch ein externes Büro.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Alle zwei Jahre

Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Brücken mit der Zustandsnote 3,0 bis 4,0 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B_301_02_005
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken und beinhaltet damit eine wesentliche Voraussetzung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die BVM erarbeitet neue Rahmenbedingungen zur Erhaltung der konstruktiven Ingenieurbauwerke. Im Zuge dieser Überlegungen sollen Erhaltungsstrategien für die Hamburgischen Brücken, Tunnel und sonstigen Ingenieurbauwerke entwickelt werden. Aus Einzelbeurteilungen der Schäden ergibt sich für das Bauwerk eine Gesamtzustandsnote. Diese Note kann zwischen 1,0 und 4,0 liegen. Insgesamt gibt es sechs Zustandsnotenbereiche, die nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) wie folgt definiert sind und einen globalen Bauwerkszustand beschreiben: 1,0 bis 1,4 sehr guter Zustand, 1,5 bis 1,9 guter Zustand, 2,0 bis 2,4 befriedigender Zustand, 2,5 bis 2,9 ausreichender Zustand, 3,0 bis 3,4 nicht ausreichender Zustand, 3,5 bis 4,0 ungenügender Zustand.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Hierbei handelt es sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen. Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Brücken mit der Zustandsnote 2,5 bis 2,9 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B_301_02_006
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken und beinhaltet damit eine wesentliche Voraussetzung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die BVM erarbeitet neue Rahmenbedingungen zur Erhaltung der konstruktiven Ingenieurbauwerke. Im Zuge dieser Überlegungen sollen Erhaltungsstrategien für die Hamburgischen Brücken, Tunnel und sonstigen Ingenieurbauwerke entwickelt werden. Aus Einzelbeurteilungen der Schäden ergibt sich für das Bauwerk eine Gesamtzustandsnote. Diese Note kann zwischen 1,0 und 4,0 liegen. Insgesamt gibt es sechs Zustandsnotenbereiche, die nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) wie folgt definiert sind und einen globalen Bauwerkszustand beschreiben: 1,0 bis 1,4 sehr guter Zustand, 1,5 bis 1,9 guter Zustand, 2,0 bis 2,4 befriedigender Zustand, 2,5

	bis 2,9 ausreichender Zustand, 3,0 bis 3,4 nicht ausreichender Zustand, 3,5 bis 4,0 ungenügender Zustand.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Hierbei handelt es sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen. Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Brücken mit der Zustandsnote besser als 2,5 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B_301_02_007
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken und beinhaltet damit eine wesentliche Voraussetzung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die BVM erarbeitet neue Rahmenbedingungen zur Erhaltung der konstruktiven Ingenieurbauwerke. Im Zuge dieser Überlegungen sollen Erhaltungsstrategien für die Hamburgischen Brücken, Tunnel und sonstigen Ingenieurbauwerke entwickelt werden. Aus Einzelbeurteilungen der Schäden ergibt sich für das Bauwerk eine Gesamtzustandsnote. Diese Note kann zwischen 1,0 und 4,0 liegen. Insgesamt gibt es sechs Zustandsnotenbereiche, die nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) wie folgt definiert sind und einen globalen Bauwerkszustand beschreiben: 1,0 bis 1,4 sehr guter Zustand, 1,5 bis 1,9 guter Zustand, 2,0 bis 2,4 befriedigender Zustand, 2,5 bis 2,9 ausreichender Zustand, 3,0 bis 3,4 nicht ausreichender Zustand, 3,5 bis 4,0 ungenügender Zustand.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Hierbei handelt es sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen. Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Neubau / Erneuerung von Radverkehrsanlagen
Ordnungskennziffer	B_301_02_008
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur und stadtvträglichen Ausbau in Hamburg als Bedarfsträger. Radverkehrsanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Monitoring der Umsetzung der Ziele des Senats, des Bündnisses für den Radverkehr und der Radverkehrsstrategie für Hamburg
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Daten werden kategorisiert (Radwege, Radfahr-/Schutzstreifen, Fahrradstraßen) und addiert. Bezogen auf 1 km Strecken-/Wegelänge ergibt sich: Straßenbegleitende beidseitige Radwege = 2 km Straßenbegleitende beidseitige Radfahr- oder Schutzstreifen = 2 km Straßenbegleitende einseitige Radwege = 1 km Straßenbegleitende einseitige Radfahr- oder Schutzstreifen = 1 km Selbstständig geführte Radwege = 1 km Fahrradstraßen = 1 km
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Radverkehrsanlagen ist der in der Fachsprache verwendete Oberbegriff für die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs, die durch bauliche Maßnahmen, Markierungen und/oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen (Anordnung nach VwV-StVO) geschaffen werden. Hierzu gehören straßenbegleitende und selbstständig geführte Radwege, gemeinsame Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie Fahrradstraßen.
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Bestand Bike+Ride - Abstellplätze
Ordnungskennziffer	B_301_02_009
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Bike+Ride-Anlagen sind ein wichtiger Bestandteil vernetzter Mobilität im Sinne der Daseinsvorsorge.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist Teil des Monitorings der Umsetzung der Ziele des Senats, des Bündnisses für den Radverkehr und der Radverkehrsstrategie für Hamburg.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Es werden die Zahlen der neu hergestellten gesicherten sowie frei zugänglichen Bike+Ride-Abstellplätze an den Schnellbahnhaltestellen je Bezugszeitraum addiert.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	-
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

1.3.3 Produktgruppe 301.03 Bezirkliche Zuweisungen Straßenwesen

Für die Produktgruppe „Bezirkliche Zuweisungen Straßenwesen“ werden keine Ziele und Kennzahlen ausgebracht.

1.3.4 Produktgruppe 301.04 Zentrale Programme Verkehr und Straßenwesen

Für die Produktgruppe „Zentrale Programme Verkehr und Straßenwesen“ werden keine Ziele und Kennzahlen ausgebracht.



Hamburg | Finanzbehörde

Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg
Telefon: +49 40 / 4 28 23-16 62
www.hamburg.de