



**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

**Kennzahlenbuch 2023/2024**

Einzelplan 7.1

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende



Hamburg



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</b>	<b>1</b>
1.1	Kennzahlen Aufgabenbereich 300 Steuerung und Service	1
1.1.1	Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service	1
1.1.2	Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz	8
1.2	Kennzahlen Aufgabenbereich 301 Verkehr und Mobilitätswende	9
1.2.1	Produktgruppe 301.01 Regionale u. überreg. Verkehrsangel.	9
1.2.2	Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken	23
1.2.3	Produktgruppe 301.03 Bezirkliche Zuweisungen Verkehr und Mobilitätswende	34
1.2.4	Produktgruppe 301.04 Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende	35

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### 1 Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

#### 1.1 Kennzahlen Aufgabenbereich 300 Steuerung und Service

##### 1.1.1 Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service

**Z001: Schaffung einer angemessenen Ressourcenausstattung und deren Nutzung für die Erledigung der Fachaufgaben in der BVM (Kennzahlen B\_300\_01\_001, B\_300\_01\_002 und B\_300\_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 IT und eGovernment / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Die Anzahl der Bildschirmarbeitsplätze entspricht dem durchschnittlichen Personalbestand  Zuständig: AZ
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

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 Intendanz Personalverwaltung -planung -entwicklung / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: AZ
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 Intendanzleistung Interner Service gesteuert werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Summe Personalkosten Intendanz / Durchschnitt Personalbestand
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Quartalsweise
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: AZ
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

**Z002: Sicherstellung des angemessenen Einflusses der BVM auf sämtliche der BVM zu geordneten Beteiligungen (Kennzahlen B\_300\_01\_004, B\_300\_01\_005, B\_300\_01\_006, G\_300\_01\_002, B\_300\_01\_007 und G\_300\_01\_001)**

Kennzahl	Bezeichnung
B_300_01_004	Zu steuernde unmittelbare Beteiligungen
B_300_01_005	Zu steuernde mittelbare Beteiligungen
B_300_01_006	Betreute Anstellungsverträge (Geschäftsführungen)
G_300_01_002	Betreute Anstellungsverträge (Geschäftsführungen), davon weiblich
B_300_01_007	Anzahl der Vertreterinnen und Vertreter der FHH in Aufsichtsräten der zu steuernden unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen
G_300_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	Anzahl der von der BVM als Fachbehörde zu steuernden unmittelbaren Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: ZB
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

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	Zuständig: ZB
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	Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Geschäftsführerverträge bei den zugeordneten Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: ZB
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Betreute Anstellungsverträge (Geschäftsführungen), davon weiblich
Ordnungskennziffer	G 300 01 002
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_006
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Aufnahme der Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Geschäftsführerverträge bei den zugeordneten Beteiligungen; Differenzierung nach Geschlecht (weiblich)
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: ZB
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	Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Aufsichtsratsmitglieder bei den zugeordneten Beteiligungen
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: ZB
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl



### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

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	Anzahl der von der BVM als Fachbehörde betreuten Aufsichtsratsmitglieder bei den zugeordneten Beteiligungen; Differenzierung nach Geschlecht (weiblich)
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: ZB
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### Z003: Gewährleistung der Rechtmäßigkeit des Handelns sowie Aufsichts- und Vollzugsfunktionen im Aufgabenbereich der BVM (Kennzahl B\_300\_01\_009)

Kennzahl	Bezeichnung
B_300_01_009	Genehmigungsverfahren in der Verkehrsgewerbeaufsicht
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	Für den Taxen-, Mietwagen und Güterkraftverkehrsbereich: 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. Für den Omnibusbereich: 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.
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.  Zuständig: AR2
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

**1.1.2 Produktgruppe 300.02 Zentraler Ansatz**

Bitte geben Sie eine Erläuterung ein:

## 1.2 Kennzahlen Aufgabenbereich 301 Verkehr und Mobilitätswende

### 1.2.1 Produktgruppe 301.01 Regionale u. überreg. Verkehrsangel.

**Z001: 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, B\_301\_01\_005, B\_301\_01\_006, B\_301\_01\_007, B\_301\_01\_008, B\_301\_01\_009, B\_301\_01\_010, B\_301\_01\_012 und B\_301\_01\_013)**

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_01_001	Stellplätze in P+R-Anlagen
G_301_01_001	Mindestanteil Frauenparkplätze an Gesamtzahl P+R-Stellplätze
B_301_01_005	Entwicklung der KFZ-Verkehrsstärken auf Stadtstraßen
B_301_01_006	Entwicklung des Radverkehrs
B_301_01_007	Linienbeförderungsfälle in Mio.
B_301_01_008	Ausleihvorgänge für öffentliche Leihfahrräder in Tsd.
B_301_01_009	Anteil der neu in Hamburg zugelassenen reinen Elektro PKW
B_301_01_010	Anteil der neu in Hamburg zugelassenen reinen Elektro LKW bis zu einer zugelassen Gesamtmasse von ≤3,5 Tonnen
B_301_01_012	Anteil emissionsfreier Car Sharing Autos an allen CS Autos
B_301_01_013	Bestand HVV-Switch-Stellplätze
Bezeichnung der Kennzahl	Stellplätze in P+R-Anlagen
Ordnungskennziffer	B_301_01_001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist ressourcenbegründend und steuerungsrelevant im Hinblick auf die Zielerreichung.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	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.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Ermittlung der Kennzahl erfolgt durch Zählung. Genannt wird die Zahl der am Ende des jeweiligen Jahres vorhandenen Stellplätze. Gemäß Drs. 20/9662 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

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Anmerkungen / Erläuterungen	Die Kennzahl weist die in Hamburg zur Verfügung stehenden Stellplätze in P+R-Anlagen (P+R-Parkplätze und P+R-Parkhäuser) aus.  Zuständig: VM1
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Mindestanteil Frauenparkplätze an Gesamtzahl P+R-Stellplätze
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 Personen nahverkehrs 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	Gemäß Drs. 20/9662 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. Die Kennzahl weist den prozentualen Mindestanteil der in Hamburg zur Verfügung stehenden Frauenparkplätze an P+R-Anlagen (P+R-Parkplätze und P+R-Parkhäuser) aus. Die Bezugsgröße ist die Gesamtzahl der P+R Stellplätze in Hamburg.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: VM1
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Entwicklung der KFZ-Verkehrsstärken auf Stadtstraßen
Ordnungskennziffer	B 301 01 005
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken auf den Stadtstraßen 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, entwickelt.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist wirkungsbezogen. Anhand des Planwertes legt die Bürgerschaft fest, wie sich der Kfz-Verkehr – auch vor dem Hintergrund der eingesetzten finanziellen Mittel – im Vergleich zum Vorjahr entwickeln soll.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl weist die Entwicklung der DTVw (durchschnittliches Kfz-Verkehrsaufkommen an Werktagen) im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr aus. Mit Hilfe derjenigen Zählstellen-Standorte der „Automatisierten Verkehrsmengenerfassung“, für die im Vorjahr vollständige Daten vorliegen, wird zunächst ein Vergleichswert (durchschnittliches Kfz-Verkehrsaufkommen an Werktagen (DTVw) (Mont bis Freitag)) der entsprechenden Standorte ermittelt. Für den aktuellen Betrachtungszeitraum erfolgt analog dazu eine Auswertung des DTVw der entsprechenden Standorte. Im Folgeschritt wird die Abweichung jedes einzelnen Standortes vom Vergleichszeitraum ermittelt. Die Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärke ist dann der Mittelwert über diese Abweichungen. Des Weiteren wird betrachtet, wie sich der Verkehr (in %) im Vergleich zum jeweiligen gesamten Vorjahr verändert hat. Also zum Beispiel: Wie viel Prozent mehr/weniger Kfz-Verkehr gab es im aktuellen Jahr im Vergleich zum Vorjahr.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Als „Stadtstraßen“ zählen alle Straßen, die entsprechend baulich hergerichtet sind und der Allgemeinnutzung dienen und weder Bundesautobahnen, anbaufreie Strecken von Bundesstraßen oder Straßen im Zuständigkeitsbereich Dritte (z.B. Private oder Unternehmer) sind. Die „Stadtstraßen“ beinhalten somit auch die Bezirksstraßen. Die Straßen im Zuständigkeitsbereich der HPA werden separat erfasst.  Zuständig: VE11
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Entwicklung des Radverkehrs
Ordnungskennziffer	B 301 01 006
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Entwicklung der Radverkehrsstärke auf den Stadtstraßen 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, entwickelt.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist wirkungsbezogen. Anhand des Planwertes legt die Bürgerschaft fest, wie sich der Radverkehr – auch vor dem Hintergrund der eingesetzten finanziellen Mittel – im Vergleich zum Vorjahr entwickeln soll.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl weist die Entwicklung der DTVw,Rad im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr aus. Mit Hilfe derjenigen Zählstellen-Standorte des „Hamburger Radzählnetzes“, für die im Vorjahr vollständige Daten vorliegen, wird zunächst ein Vergleichswert (durchschnittliches Rad-Verkehrsaufkommen an Werktagen (Montag bis Freitag), DTVw,Rad) der entsprechenden Standorte ermittelt. Für den aktuellen Betrachtungszeitraum erfolgt analog dazu eine Auswertung des DTVw,Rad der entsprechenden Standorte. Im Folgeschritt wird die Abweichung jedes einzelnen Standortes vom Vergleichszeitraum ermittelt. Die Entwicklung der Rad-Verkehrsstärke ist dann der Mittelwert über diese Abweichungen. Des Weiteren wird betrachtet, wie sich der Verkehr (in %) im Vergleich zum jeweiligen gesamten Vorjahr verändert hat. Also zum Beispiel: Wie viel Prozent mehr/weniger Radverkehr gab es im aktuellen Jahr im Vergleich zum Vorjahr.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Um „stabile“, zuverlässigere Werte zu erhalten, wurde ein Zählnetz aufgebaut. Die aktuelle Kennzahl basiert auf diesem (Rad-)Verkehrszählnetz (aktuell 53 Standorte für den Radverkehr), das die Änderung der Anzahl Radfahrender im aktuellen Betrachtungszeitraum im Vergleich zum vorhergehenden Betrachtungszeitraum / zum vorherigen Jahr ermöglicht.  Zuständig: VE11
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Linienbeförderungsfälle in Mio.
Ordnungskennziffer	B 301 01 007
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Entwicklung der Fahrgastzahlen im HVV kann die Tendenz abgelesen werden, wie sich die Verkehrsträger (Radverkehr, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr) 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	Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 hat der Senat damit begonnen, noch dichtere und verlässlichere Dienste für die Fahrgäste zu schaffen. Diese Strategie wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 mit den größten Leistungsausweitungen seit Bestehen des HVV fortgesetzt (siehe Drs. 21/18148, 21/18378 und 22/1569). Es wird erwartet, in den nächsten Jahren eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen zu können. Bei der Sicherung einer optimierten Mobilität sind die Fahrgastzahlen (Linienbeförderungsfälle) ein wesentlicher Gradmesser.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Zahl wird auf Basis von Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS-Daten) je Verkehrsunternehmen ermittelt. Es gibt folgende Beförderungsmittel, die gezählt werden: Busverkehre, U-Bahn, S-Bahn, Ioki-Shuttle, Fähren der HADAG, AKN, Regionalbahn und –express. Jeder Fahrgast wird in jedem von ihm benutzten Verkehrsmittel gezählt. Mitunter erzeugt ein Fahrgast mehrere Linienbeförderungsfälle je Fahrt. Jeder Umstieg resultiert in der Erzeugung eines neuen Linienbeförderungsfalls. Bsp.: Ein Fahrgast startet an der Wandsbeker Chaussee mit dem Ziel Hafencity. Er erfolgt ein Umstieg von S-Bahn auf U-Bahn am Hbf. Folglich entstehen mit der Reise zwei Linienbeförderungsfälle. Reiseweiten haben keinen Einfluss.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Jeder Umstieg resultiert in der Erzeugung eines neuen Linienbeförderungsfalls. Bsp.: Ein Fahrgast startet an der Wandsbeker Chaussee mit dem Ziel Hafencity. Er erfolgt ein Umstieg von S-Bahn auf U-Bahn am Hbf. Folglich entstehen mit der Reise zwei Linienbeförderungsfälle. Reiseweiten haben keinen Einfluss.  Zuständig: VM1
Kennzahlentyp	Flusskennzahl



## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Ausleihvorgänge für öffentliche Leihfahrräder in Tsd.
Ordnungskennziffer	B 301 01 008
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	StadtRAD ist ein wichtiger Baustein des Mobilitätssystems in Hamburg und trägt zur Stärkung des Radverkehrs und des Umweltverbundes bei.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Nutzungsentwicklung von StadtRAD wird beobachtet, um die Anforderungen der Mobilitätswende in diesem Bereich zu steuern.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Datenausleitung aus dem Hintergrundsystem der StadtRAD-Betreiberfirma DB Connect.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Eine Erweiterung des Stadtrad-Systems ist geplant.  Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der neu in Hamburg zugelassenen reinen Elektro PKW
Ordnungskennziffer	B 301 01 009
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Der Anteil der neu zugelassenen Elektro KFZ in Hamburg im Berichtszeitraum zeigt die Bereitschaft zur Umstellung auf die Elektromobilität für die Hamburger Mobilitätswende und den Klimaschutz.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Elektromobilität ist ein zentraler Baustein um Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Kennzahlen der Neuzulassungen von elektrobetriebenen Fahrzeugen zeigen die Akzeptanz zur Mobilitätswende in diesem Bereich.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Datenzulieferung erfolgt durch den Landesbetrieb Verkehr. Eine Auswertung, um die Kennzahlendaten der neu zugelassenen elektronisch betriebenen Fahrzeuge zu erhalten, wird im Fachverfahren VIATO im Laufe 2022 ermöglicht.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich (evtl. halbjährlich möglich)
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: LBV
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der neu in Hamburg zugelassenen reinen Elektro LKW bis zu einer zugelassen Gesamtmasse von $\leq 3,5$ Tonnen
Ordnungskennziffer	B 301 01 010
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Der Anteil der neu zugelassenen Elektro LKW bis 3,5t in Hamburg im Berichtszeitraum zeigt die Bereitschaft zur Umstellung auf die Elektromobilität für die Hamburger Mobilitätswende und den Klimaschutz.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Elektromobilität ist ein zentraler Baustein um Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Kennzahlen der Neuzulassungen von elektrobetriebenen Fahrzeugen zeigen die Akzeptanz zur Mobilitätswende in diesem Bereich.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Datenzulieferung erfolgt durch den Landesbetrieb Verkehr. Eine Auswertung, um die Kennzahlendaten der neu zugelassenen elektronisch betriebenen Fahrzeuge zu erhalten, wird im Fachverfahren VIATO im Laufe 2022 ermöglicht.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich (evtl. halbjährlich möglich)
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: LBV
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil emissionsfreier Car Sharing Autos an allen CS Autos
Ordnungskennziffer	B 301 01 012
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl zeigt, inwieweit die Car-Sharing Anbieter der Mobilitätswende gerecht werden.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	(E-)Carsharing bietet als sogenanntes komplementäres Mobilitätsangebot zusammen mit dem Umweltverbund eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw und ist somit ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende in Hamburg.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Anzahl der E-Fahrzeuge sowie die Gesamtzahl der jeweiligen Carsharing-Flotten werden jährlich von den jeweiligen Unternehmen abgefragt und ins Verhältnis gesetzt.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: VE2
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Bestand HVV-Switch-Stellplätze
Ordnungskennziffer	B 301 01 013
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Mit diesem Angebot wurde erstmalig das Angebot des klassischen ÖPNVs Schritt für Schritt um neue Mobilitätsangebote erweitert.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Stellplätze auf hvv switch Punkten sind exklusive Parkmöglichkeiten für die Fahrzeuge von hvv switch Partnerunternehmen. hvv switch Punkte sind Mobilitäts-Service-Punkte, die sich in Quartieren oder an Schnellbahnhaltestellen befinden. Um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur Hamburgs zu verstärken, müssen weitere hvv switch Punkte mit Stellplätzen gebaut werden.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl wird laufend von der HOCHBAHN erfasst.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Quartalsweise
Anmerkungen / Erläuterungen	Direkt an Haltestellen und direkt in den Stadtteilen werden Flächen geschaffen, auf denen ergänzende Mobilitätsangebote vorhanden sind.  Zuständig: VE 2 und VM 1
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

**Z002: Sicherstellen einer optimierten Mobilität auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (Kennzahlen B\_301\_01\_011 und B\_301\_01\_016)**

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_01_011	Anteil lokal emissionsfreier Busse im HVV
B_301_01_016	Bestellte Platzkilometer im Öffentlichen Verkehr in Mio. im Gebiet der FHH
Bezeichnung der Kennzahl	Anteil lokal emissionsfreier Busse im HVV
Ordnungskennziffer	B_301_01_011
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Lokal emissionsfrei angetriebene Busse sind ein wichtiger Baustein für einen nachhaltigen ÖPNV und die Mobilitätswende in Hamburg.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist der Indikator dafür, inwiefern das Ziel der Umstellung der Hamburger Busflotten auf lokal emissionsfreie Antriebe erfüllt wird.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Mit der Kennzahl wird der prozentuale Anteil der in Dienst gestellten lokal emissionsfreien Busse von HHA und VHH an der Gesamtflotte (HHA und VHH zusammen) angegeben. Die notwendigen Daten werden bei HHA und VHH vorgehalten und können abgefragt bzw. ermittelt werden.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: VM1
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

---

Bezeichnung der Kennzahl	Bestellte Platzkilometer im Öffentlichen Verkehr in Mio. im Gebiet der FHH
Ordnungskennziffer	B 301 01 016
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	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.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Anhand der Entwicklung der Platzkilometer kann die Tendenz abgelesen werden, dass das Leistungsangebot im ÖPNV eine optimierte Mobilität auf der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicherstellt.

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### Berechnung / Ermittlung der Kennzahl

Gezählt werden: Bus, U-Bahn, Fährverkehr, S-Bahn und Regionalverkehre.

Daten müssen hinsichtlich der bestellten Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff) bzw. eingesetzten Fahrzeugtypen- und -längen (BR 490 bzw 474 bei S-Bahn; DT 3, 4 oder 5 bei U-Bahn; lokbespannte Regionalzüge mit Anzahl Waggonen, Kurz- Voll-, Langzüge bei S- und U-Bahn, 21m, 18m Gelenkbusse, Solobusse, usw.) und ihr jeweiliges Angebot an Fahrgastplätzen (Sitz- und Stehplätze) durch die Verkehrsunternehmen / Aufgabenträger fahrtenscharf ermittelt werden.

Dabei kann allerdings keine differenzierte Zahl für jeden einzelnen eingesetzten Fahrzeugtyp ermittelt werden.

Bei Einführung der Kennzahl „Bestellte Platzkilometer“ muss darauf hingewiesen werden, dass die Datenermittlung der Fahrgastplätze lediglich auf Durchschnittswerten beruhen kann, da diese je nach den eingangs erwähnten Fahrzeuggrößen bzw. Fahrzeugtyp variieren. Daher kann keine fahrtgenaue Abbildung der Fahrgastplätze erfolgen.

Zudem ist zu bedenken, dass die Kennzahl „Bestellte Platzkilometer“ auf zwei Größen (Fahrleistungen x Fahrgastplätze) basiert, so dass im Gegensatz zur vorherigen Kennzahl „Betriebsleistung“ (basierend auf der Größe „Leistungskilometer“) die Abbildung des ÖPNV-Angebotes etwas ungenauer erfolgen würde. Vor allem könnte der Versuch unternommen werden, vor der Kennzahl „Platzkilometer“ eine Auslastung abzuleiten.

Betragsmäßig wird sich der Gesamtbetrag über den ÖPNV in Hamburg im zweistelligen „Milliarden“-Bereich bewegen und diese Dimension könnte ggfs. eine sachgerechte Einordnung als Kennzahl erschweren.

Die Möglichkeit der Datenerhebung konnte von VM1 noch nicht abschließend geklärt werden. Insbesondere für die HADAG und die LNVG konnte noch keine Lösung gefunden werden. Im Hinblick auf die von der LNVG (Niedersachsen) federgeführte SPNV-Verkehrsverträge ist die Bereitschaft der LNVG zu einer neuen Kennzahl und entsprechenden Zulieferungen noch nicht gesichert. Die LNVG verweist auf die Aussagekraft der bisherigen Angaben und darauf, dass die Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet die Angabe von Platzkilometern zu leisten. Sollte hier keine Einigung möglich sein (oder zumindest noch nicht für das Jahr 2022), müsste die Kennzahl (zeitweise) ohne die beiden betroffenen Verkehrsverträge ausgewiesen werden.

Hochbahn, VHH, NahSH (Schiene) und S-Bahn können die notwendigen Daten erheben, verweisen zum Teil allerdings auf damit verbundenen hohen Ermittlungsaufwand und gewisse Unterstellung von Annahmen.

Beispiel:

Eine S-Bahn (Typ BR 490, Vollzug) hat 500 Plätze (Steh- und Sitzplätze) und fährt als Linie S1 bei einer Fahrt (Poppenbütte Wedel) 40 km.

Ergebnis: 500 Plätze \* 40 km = 20.000 Platzkilometer für diese eine Fahrt.

Werktäglich verkehren 230 Fahrten (Hin- und zurück) am Tag, wären dies für einen Tag und diese eine S-Bahn Linie 4.600. (d.h. 4,6 Mio.) bestellte Platzkilometer.

Zusätzlicher Hinweis VM

Die „Bestellten Platzkilometer“ werden aus den Größen bestellten Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff) und den eingesetzten Fahrzeugtypen- und -längen (BR 490 bzw 474 bei S-Bahn; DT 3, 4 oder 5 bei U-Bahn; lokbespannte Regionalzüge mit Anzahl Waggonen, Kurz- Voll-, Langzüge bei S- und U-Bahn, 21m, 18m Gelenkbusse, Solobusse usw.) und ihr jeweiliges Angebot an Fahrgastplätzen (Sitz- und Stehplätze) ermittelt. Dabei kann allerdings keine differenzierte Zahl für jeden einzelnen eingesetzten Fahrzeugtyp ermittelt werden. Insoweit werden Pauschalisierungen bzw. Durchschnittswerte verwendet.

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>Die Kennzahl stellt im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden, vereinfachten Darstellung die im Kalenderjahr im Auftrag der FHH bestellte/erwartete Betriebsleistung im Öffentlichen Verkehr in Platzkilometern auf Hamburger Gebiet dar. Sie umfasst Zahlen bezüglich des Busverkehrs, des U-Bahn Verkehrs, des Fährverkehrs, sowie des S-Bahn- und Regionalbahnverkehrs. Die Ermittlung der Kennzahl erfolgt jährlich. Die Datenermittlung der Fahrgastplätze erfolgt mit Durchschnittswerten, da diese je nach den eingesetzten Fahrzeuggrößen bzw. Fahrzeugtypen variieren - daher kann keine fahrtgenaue Abbildung der Fahrgastplätze erfolgen. Eine Datenerhebung für 2021 ist aufgrund des Aufwands nicht möglich, die geplanten Werte für 2023 ff sind geschätzte Zahlen und können im Ist entsprechend abweichen.</p> <p>Zusätzlicher Hinweis VM: Im Regionalverkehr des Schienenpersonennahverkehrs werden nur Sitzplatzkm angegeben (ohne Berücksichtigung der Stehplatzkapazität). Dies hat den Hintergrund, dass dies im Regionalverkehr aufgrund von geringerer Türanzahl und längere Wegstrecken die sinnvolle Kenngröße zur Dimensionierung des Angebotes darstellt.</p> <p>In Mio.:(angapasst, da nur Zahlen FHH am 21.9.22) 2022 28.457 2023 29.207 2024 29.823 2025 30.987 2026 32.045</p> <p>Zuständig: VM1</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl, da zzt. nur jährliche Abfrage der Daten bei den Unternehmen erfolgt.

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### Z003: 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 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 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 diese Km mit gezählt. (S4, S21)  Zuständig: VP3
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl



## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Streckenlänge Schnellbahn in Bau
Ordnungskennziffer	B 301 01 004
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Der Senat beabsichtigt, das Hamburger Schnellbahnsystem leistungsfähig, modern und komfortabel auszubauen, weitere Stadtteile anzubinden, und dadurch mehr Bürgerinnen und Bürgern direkten Zugang zum Schnellbahnsystem zu ermöglichen. Die Kennzahl dokumentiert die bauliche Umsetzung neuer Abschnitte im Rahmen des Ausbaus des Schnellbahnnetzes 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 werden diese Km mit gezählt. (S4, S21).  Zuständig: VP3
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### 1.2.2 Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken

**Z001: Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur und des stadtverträglichen Ausbaus in Hamburg als Bedarfsträger (Kennzahlen B\_301\_02\_008, G\_301\_02\_001, B\_301\_02\_009, B\_301\_02\_010, B\_301\_02\_011, B\_301\_02\_012, B\_301\_02\_013, B\_301\_02\_014, B\_301\_02\_015, B\_301\_02\_016, B\_301\_02\_017 und B\_301\_02\_018)**

Kennzahl	Bezeichnung
B_301_02_008	Neubau / Erneuerung von Radverkehrsanlagen
G_301_02_001	Anteil baulich getrennter Radwege und Fahrradstraßen am Neubau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen
B_301_02_009	Bestand Bike + Ride – Abstellplätze
B_301_02_010	Neubau / Erneuerung von Gehwegen
B_301_02_011	Neubau Fahrradstellplätze (außer B+R)
B_301_02_012	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 4,5 bis 5,0
B_301_02_013	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 3,5 bis 4,49
B_301_02_014	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 1,5 bis 3,49
B_301_02_015	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote besser als 1,5
B_301_02_016	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote 3,0 bis 4,0 (Brückenfläche, Land)
B_301_02_017	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote 2,5 bis 2,9 (Brückenfläche, Land)
B_301_02_018	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote besser als 2,5 (Brückenfläche, Land)
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 stadtverträglichen Ausbau in Hamburg als Bedarfsträger. Radverkehrsanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.
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	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

### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

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 selbständig geführte Radwege, gemeinsame Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie Fahrradstraßen.  Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil baulich getrennter Radwege und Fahrradstraßen am Neubau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen
Ordnungskennziffer	G 301 02 001
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Zum Schutz der die Fahrradwege nutzenden Bürger bieten getrennte Fahrradwege eine höhere Sicherheit und sollten somit bevorzugt hergestellt werden.
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	Unter baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen fallen: Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, selbstständig geführte Radwege, Protected Bikelanes und Radwege nach Kopenhagener Bauart. Bei allen diesen Radverkehrsanlagen ist der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt. Zur Ermittlung der Kennzahl werden die Längen dieser baulich abgetrennten Radverkehrsanlagen zzgl. der Längen von Fahrradstraßen jährlich summiert und diese Summe ins Verhältnis zur Gesamtlänge von Neubau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen gesetzt. Ziel dieser Gender-Kennzahl ist es, den Anteil von sowohl objektiv sicheren, als auch subjektiv als sicher empfundenen Radverkehrsanlagen in den kommenden Jahren schrittweise zu steigern und die Inklusion von weniger routinierten Radfahrenden wie Kindern und Senioren zu verbessern (vgl. Drs. 22/106).
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Berechneter Prozentanteil von Kennzahl B_301_02_008 Neubau / Erneuerung von Radverkehrsanlagen. Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

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	Die Zahlen der neu hergestellten, gesicherten sowie frei zugänglichen Bike+Ride-Abstellplätze an den Schnellbahnhaltestellen werden je Bezugszeitraum addiert. Der jeweilige Bestand zum Jahresende ergibt sich aus der Summe des Vorjahresbestandes und der im jeweiligen Jahr hinzugekommenen Abstellplätze.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Die Bike+Ride-Abstellplätze gliedern sich in frei zugängliche Plätze an Fahrradbügeln und in Doppelstockanlagen sowie in gesicherte Mietplätze in Sammelschließanlagen und Fahrradboxen.  Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

Bezeichnung der Kennzahl	Neubau / Erneuerung von Gehwegen
Ordnungskennziffer	B 301_02_010
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Gehwege sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Die Kennzahl ist Teil des Monitorings der Umsetzung der Ziele des Senats sowie des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr. Das Senatsziel, den Zustand der Gehwege zu verbessern, bezieht sich auf ganz Hamburg unabhängig von der Straßenkategorie.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Daten werden bei den Realisierungsträgern bis Februar des Folgejahres abgefragt und addiert. Bezogen auf 1 km Strecken- /Wegelänge ergibt sich: Straßenbegleitende beidseitige Gehwege = 2 km. Auch die (Rad- und) Gehwege an Bundesfernstraßen (Freie Strecken) sind zu berücksichtigen. Bei den Radwegen ist dies bereits der Fall. Die Baumaßnahmen an den wenigen freien Strecken in Hamburg halten sich ohnehin in Grenze.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Jährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Flusskennzahl

### Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Neubau Fahrradstellplätze (außer B+R)
Ordnungskennziffer	B_301_02_011
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Die Kennzahl ist ein Indikator für die Verbesserung des Fahrradparkens, das im Zuge der Mobilitätswende deutlich ausgebaut werden soll.
Erläuterung zur Notwendigkeit, diese Kennzahl in den Haushaltsplan aufzunehmen	Gemäß Koalitionsvertrag sollen in der 22. Legislaturperiode u. a. in innerstädtischen Quartieren bis zu 10.000 Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Hinzu kommen Abstellplätze in den weiteren Stadtbereichen. Die Kennzahl monitorisiert das Erreichen dieses Ziel.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	Die Kennzahl wird durch Addition von Meldungen der Realisierungsträger bis Februar des Folgejahres ermittelt.  Halbjahreswerte werden aus der HR des Vorjahres übernommen, da Datenabfragezkt. nur jährlich erfolgt.
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Halbjährlich
Anmerkungen / Erläuterungen	Zuständig: MF
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl, da zzt. nur jährliche Abfrageder Daten bei den Unternehmen erfolgt.

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 4,5 bis 5,0
Ordnungskennziffer	B 301 02 012
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Straßenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>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.</p> <p>Die einzelnen Zustandsgrößen der Straßen 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"> <li>– ≤ 1,5 -&gt; Basiswert nach Herstellung</li> <li>– 1,5 – 3,49 -&gt; kein spezieller Beobachtungsbedarf</li> <li>– Warnwert (3,5 – 4,49) -&gt; Beobachtungsbedarf, gege benenfalls Handlungsbedarf</li> <li>– Schwellenwert (≥ 4,5) -&gt; Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt</li> </ul> <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Straßen einem 2-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>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. Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Kilometer auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Hauptverkehrsstraßenkategorie an dem Gesamt Hauptverkehrsstraßenbestand sichtbar zu machen.</p> <p>Zuständig: VI2</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 3,5 bis 4,49
Ordnungskennziffer	B 301_02_013
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Straßenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>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.</p> <p>Die einzelnen Zustandsgrößen der Straßen 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"> <li>– ≤ 1,5 -&gt; Basiswert nach Herstellung</li> <li>– 1,5 – 3,49 -&gt; kein spezieller Beobachtungsbedarf</li> <li>– Warnwert (3,5 – 4,49) -&gt; Beobachtungsbedarf, gege benenfalls Handlungsbedarf</li> <li>– Schwellenwert (≥ 4,5) -&gt; Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt</li> </ul> <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Straßen einem 2-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>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. Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Kilometer auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Hauptverkehrsstraßenkategorie an dem Gesamt Hauptverkehrsstraßenbestand sichtbar zu machen.</p> <p>Zuständig: VI2</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote 1,5 bis 3,49
Ordnungskennziffer	B 301 02 014
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Straßenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>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.</p> <p>Die einzelnen Zustandsgrößen der Straßen 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"> <li>– ≤ 1,5 -&gt; Basiswert nach Herstellung</li> <li>– 1,5 – 3,49 -&gt; kein spezieller Beobachtungsbedarf</li> <li>– Warnwert (3,5 – 4,49) -&gt; Beobachtungsbedarf, gege benenfalls Handlungsbedarf</li> <li>– Schwellenwert (≥ 4,5) -&gt; Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt</li> </ul> <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Straßen einem 2-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>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. Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Kilometer auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Hauptverkehrsstraßenkategorie an dem Gesamt Hauptverkehrsstraßenbestand sichtbar zu machen.</p> <p>Zuständig: VI2</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl



## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Hauptverkehrsstraßen mit der Fahrbahnzustandsnote besser als 1,5
Ordnungskennziffer	B 301_02_015
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Straßenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Straßen ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>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.</p> <p>Die einzelnen Zustandsgrößen der Straßen 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"> <li>– ≤ 1,5 -&gt; Basiswert nach Herstellung</li> <li>– 1,5 – 3,49 -&gt; kein spezieller Beobachtungsbedarf</li> <li>– Warnwert (3,5 – 4,49) -&gt; Beobachtungsbedarf, gege benenfalls Handlungsbedarf</li> <li>– Schwellenwert (≥ 4,5) -&gt; Einzelprüfung erforderlich, Handlungsbedarf angezeigt</li> </ul> <p>Im Haushaltsplan ist der Gesamtwert dargestellt.</p>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Straßen einem 2-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>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. Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Kilometer auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Hauptverkehrsstraßenkategorie an dem Gesamt Hauptverkehrsstraßenbestand sichtbar zu machen.</p> <p>Zuständig: VI2</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote 3,0 bis 4,0 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B 301 02 016
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Erhaltungsmanagement an Bauwerken 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Brücken ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken und der Berechnung des prozentualen Anteils davon.</p> <p>Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.</p> <p>Die Zustandsnote ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken. Die einzelnen Zustandsgrößen der Brücken werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,0 bis 1,4 -&gt; sehr guter Zustand;</li> <li>- 1,5 bis 1,9 -&gt; guter Zustand;</li> <li>- 2,0 bis 2,4 -&gt; befriedigender Zustand;</li> <li>- 2,5 bis 2,9 -&gt; ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,0 bis 3,4 -&gt; nicht ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,5 bis 4,0 -&gt; ungenügender Zustand.</li> </ul>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>Es wurde geplant, der Anteil der jeweiligen Brückenkategorie konstant zu halten und somit die stetige Verschlechterung der Bauwerkssubstanz aufzuhalten.</p> <p>Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Quadratmeter auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Brückenkategorie an dem Gesamt Brückenbestand sichtbarer zu machen.</p> <p>Zuständig: VI3</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote 2,5 bis 2,9 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B 301 02 017
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Erhaltungsmanagement an Bauwerken 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Brücken ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken und der Berechnung des prozentualen Anteils davon.</p> <p>Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.</p> <p>Die Zustandsnote ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken. Die einzelnen Zustandsgrößen der Brücken werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,0 bis 1,4 -&gt; sehr guter Zustand;</li> <li>- 1,5 bis 1,9 -&gt; guter Zustand;</li> <li>- 2,0 bis 2,4 -&gt; befriedigender Zustand;</li> <li>- 2,5 bis 2,9 -&gt; ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,0 bis 3,4 -&gt; nicht ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,5 bis 4,0 -&gt; ungenügender Zustand.</li> </ul>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>Es wurde geplant, der Anteil der jeweiligen Brückenkategorie konstant zu halten und somit die stetige Verschlechterung der Bauwerkssubstanz aufzuhalten.</p> <p>Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Quadratmeter auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Brückenkategorie an dem Gesamt Brückenbestand sichtbarer zu machen.</p> <p>Zuständig: VI3</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Bezeichnung der Kennzahl	Anteil der Brücken mit der Zustandsnote besser als 2,5 (Brückenfläche, Land)
Ordnungskennziffer	B 301_02_018
Bezug der Kennzahl zum Ziel der Produktgruppe	Anhand der Kennzahl kann eine Aussage zur Qualität der Erhaltungsmanagement an Bauwerken 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	Die Kennzahlen ergeben sich aus der Brückenprüfung. Anhand der Kennzahl lässt sich der Zustand der Brücken ablesen.
Berechnung / Ermittlung der Kennzahl	<p>Die Berechnung der Kennzahlen erfolgt über die Addition der jeweiligen Flächen der in SIB-Bauwerke geführten Brücken und der Berechnung des prozentualen Anteils davon.</p> <p>Die Veränderung der Kennzahl ergibt sich jeweils unter der Berücksichtigung der zwischenzeitlich geprüften Bauwerke.</p> <p>Die Zustandsnote ist die Grundlage für Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken. Die einzelnen Zustandsgrößen der Brücken werden in ein universelles „Schulnotensystem“ überführt, um sie miteinander in Beziehung setzen zu können. Ergebnis dieses Rechenprozesses sind 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,0 bis 1,4 -&gt; sehr guter Zustand;</li> <li>- 1,5 bis 1,9 -&gt; guter Zustand;</li> <li>- 2,0 bis 2,4 -&gt; befriedigender Zustand;</li> <li>- 2,5 bis 2,9 -&gt; ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,0 bis 3,4 -&gt; nicht ausreichender Zustand;</li> <li>- 3,5 bis 4,0 -&gt; ungenügender Zustand.</li> </ul>
Auswertungszeitpunkt / -zeitraum, Frequenz	Es handelt sich um ein kontinuierliches Verfahren, bei dem alle Brücken einem 3-jährigen Prüfzyklus unterliegen.
Anmerkungen / Erläuterungen	<p>Es wurde geplant, der Anteil der jeweiligen Brückenkategorie konstant zu halten und somit die stetige Verschlechterung der Bauwerkssubstanz aufzuhalten.</p> <p>Ab dem Jahr 2023 ist eine Umstellung der Kennzahleneinheit von Quadratmeter auf Prozent erfolgt, um den Anteil der jeweiligen Brückenkategorie an dem Gesamt Brückenbestand sichtbarer zu machen.</p> <p>Zuständig: VI3</p>
Kennzahlentyp	Bestandskennzahl

## Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

---

### 1.2.3 Produktgruppe 301.03 Bezirkliche Zuweisungen Verkehr und Mobilitätswende

Bitte geben Sie eine Erläuterung ein:

**1.2.4 Produktgruppe 301.04 Zentrales Programm Verkehr und Mobilitätswende**

Bitte geben Sie eine Erläuterung ein:





Hamburg | Finanzbehörde

**Freie und Hansestadt Hamburg**

Finanzbehörde

Gänsemarkt 36

20354 Hamburg

Telefon: +49 40 / 4 28 23-16 62

[www.hamburg.de](http://www.hamburg.de)