

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

**Haushaltsplan 2023/2024
Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung
für die Haushaltsjahre 2023 und 2024
Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“ sowie
Einzelplan 9.2 „Allgemeine Finanzwirtschaft“
Maßnahmen der Deutschen Bahn im Hamburger S-Bahn-Netz,
Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore Harburg und Bergedorf,
Verlagerung KOST**

Inhalt

- | | |
|---|--|
| 1. Ausgangslage und Anlass | 4. Kosten, Finanzierung und Auswirkungen auf den Haushalt |
| 2. Ziel und Zweck | |
| 3. Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore Bergedorf und Harburg | 4.1 Umsetzung Kostenstabiles Bauen |
| 3.1 Harburger Korridor | 4.2 Bereits erfolgte Anschubfinanzierung der Korridormaßnahmen |
| 3.1.1 Bahnstromversorgung | 4.3 Gesamtkosten |
| 3.1.2 Elektronisches Stellwerk und Weichentrapeze | 4.4 Auswirkungen auf den Haushalt |
| 3.2 Bergedorfer Korridor | 5. Auswirkungen auf die Vermögenslage |
| 3.2.1 Bahnstromversorgung | 6. Wirtschaftlichkeit |
| 3.2.2 Weichen und Signaltechnik | 7. Verlagerung der Baustellenkoordinierung (KOST) vom LSBG zur BVM |
| 3.3 Verbindungsbahn | 7.1 Hintergrund |
| 3.3.1 Bahnstromversorgung | 7.2 Auswirkungen auf den Haushalt |
| 3.3.2 Signaltechnik | 8. Vorwegüberweisung |
| 3.4 Maßnahmen Hamburger Hauptbahnhof | 9. Petitum |
| 3.4.1 Bahnstromversorgung | |
| 3.4.2 Digitales Stellwerk City (Bereich Hamburg Hauptbahnhof) | |

1. Ausgangslage und Anlass

Für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) sowie für die Metropolregion Hamburg wird eine deutliche Zunahme der Wohnbevölkerung bis in die 2030er-Jahre dieses Jahrhunderts prognostiziert. Der weitere Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist unter diesen Randbedingungen ein prioritäres umwelt- und verkehrspolitisches Ziel der FHH. Dabei stellt der Ausbau des ÖPNV-Angebotes die Grundlage für einen Wandel im Mobilitätsverhalten dar, fördert die Mobilitätswende und sichert eine bezahlbare und umweltschonende Mobilität für alle.

Gleichzeitig bestehen zurzeit bereits starke Auslastungen der vorhandenen Kapazitäten auf der Schieneninfrastruktur in Hamburg, die schon jetzt eine Kapazitätserhöhung erforderlich machen.

Zwei stark belastete Korridore im S-Bahn-Netz sind Bergedorf und Harburg, auf denen eine Kapazitätserweiterung erfolgen muss.

Hierfür sind Infrastrukturmaßnahmen notwendig, da sich mit der bestehenden Infrastruktur Erweiterungen nicht mehr abbilden lassen. Hamburg betreibt daher gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) unter anderem den Ausbau der beiden nachfragestarken S-Bahn-Korridore nach Harburg bzw. Neugraben und Bergedorf sowie die Stärkung der beiden Innenstadtstrecken von City-Tunnel und Verbindungsbahn, wo sich mehrere Linien überlagern.

Dabei soll die betriebliche Kapazität des S-Bahn-Netzes in den Korridoren durch den Einsatz von längeren bzw. mehr Zügen erhöht werden. Außerdem sollen Stabilität und Zuverlässigkeit durch mehr Wendemöglichkeiten und an das Fahrgastaufkommen angepasste „Mindest-Taktungen“ im Störfall verbessert werden.

Um diese betrieblichen Maßnahmen umzusetzen, wurden insgesamt 15 Infrastrukturmaßnahmen identifiziert und zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Diese Infrastrukturmaßnahmen sind Voraussetzung, um Kapazitätserhöhungen auf den Strecken durchführen zu können.

2. Ziel und Zweck

Zur Verwirklichung des Maßnahmenpakets legt der Senat der Hamburgischen Bürgerschaft mit dieser Drucksache unter anderem Nachbewilligungen zum Haushaltsplan 2023/2024 nach Maßgabe des §35 Landeshaushaltsordnung vor.

Der S-Bahn-Korridor zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Harburg ist die Strecke mit dem höchsten Fahr-

gastaufkommen im Hamburger S-Bahn-Netz und eine der am meisten genutzten S-Bahn-Strecken in ganz Deutschland. Heute besteht hier ein überlagernder 5-Minuten-Takt der Linien S3 und S31 (künftig S5): Die Linie S3 wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nachfrageorientiert mit Langzügen (mit drei dreiteiligen Triebzügen), außerhalb davon wie die S31 (künftig S5) mit Vollzügen (mit zwei dreiteiligen Triebzügen), betrieben.

Künftig sollen zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Harburg/Neugraben bis zu drei Züge je zehn Minuten (3/3/4-Minuten-Takt) und Richtung verkehren. Den heutigen und zukünftigen Erfordernissen entsprechend wird eine Linienergänzung um eine neue zusätzliche Linie S6 (bisher als S32 Süd vorgesehen) und eine Ausweitung des Langzugeinsatzes vorgenommen.

Zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Bergedorf besteht ein überlagernder fünf Minuten-Takt der Linien S2 und S21 (künftig kombiniert als eine Linie S2): Die Linie S2 verkehrt nur in der HVZ nachfrageorientiert mit Vollzügen, das Grundangebot stellt die Linie S21 (künftig als S2) mit Vollzügen, beide jeweils mit einer Fahrt je zehn Minuten.

Künftig sollen zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Bergedorf dann angebotsorientiert ganztags zwei Fahrten in zehn Minuten verkehren und eine Linie davon im Langzugbetrieb. Durch die geplante Umstellung erfolgt eine deutliche Steigerung der Platzkapazität zur Aufnahme von Fahrgästen wie auch ein Ausbau der Taktung.

Damit wird für die Bewohnerinnen und Bewohner beider Verkehrskorridore sowie auch für die auf Grund der Linien- und Streckennetzgestaltung notwendige Anpassung sowohl entlang des City-Tunnels bis Altona (-Mitte) als auch entlang der Verbindungsbahn und weiter bis zur Elbgaustraße ein spürbar attraktiveres Verkehrsangebot in höherer Qualität geschaffen. Im Zusammenhang mit den anstehenden städtebaulichen Entwicklungen und Nachverdichtungen entlang der Strecken wird neuen Bewohnerinnen und Bewohnern eine Nutzung des ÖPNV nahelegt und die Attraktivität der Stadtteile weiter erhöht.

Dies soll bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden. Mit dieser Zielvorgabe werden auch die Verpflichtungen aus den Klimaschutzziele (u.a. Reduktion der CO₂-Emissionen) aufgegriffen. Zudem ist sie Voraussetzung für die schrittweise Umsetzung der Konzeption „Liniennetz 2030“, mit der das Liniennetz der Hamburger S-Bahn umgestellt

wird, um die Grundanforderungen des „Hamburg-Takts“ (Ausweitung der Betriebszeiten für Fünf-Minuten-Taktungen) und um die betrieblichen Netzanforderungen durch den Zuwachs der neuen S-Bahn-Linien (auch S21 von Eidelstedt nach Kaltenkirchen, S4 von Altona nach Bad Oldesloe) zu ermöglichen. Die ab Dezember 2023 erfolgende Netzumstellung entflechtet die Betriebsabläufe und stabilisiert den Regelbetrieb erheblich. Voraussetzung für das Gelingen ist ins-

besondere die Umsetzung der obigen Korridormaßnahmen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 werden bereits die Bezeichnungen der bestehenden Linien teilweise geändert und einzelne Verbindungen neu sortiert (neue S5 [heutige S31] zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof – Neugraben – Buxtehude und S6, siehe auch Drucksache 22/9754).

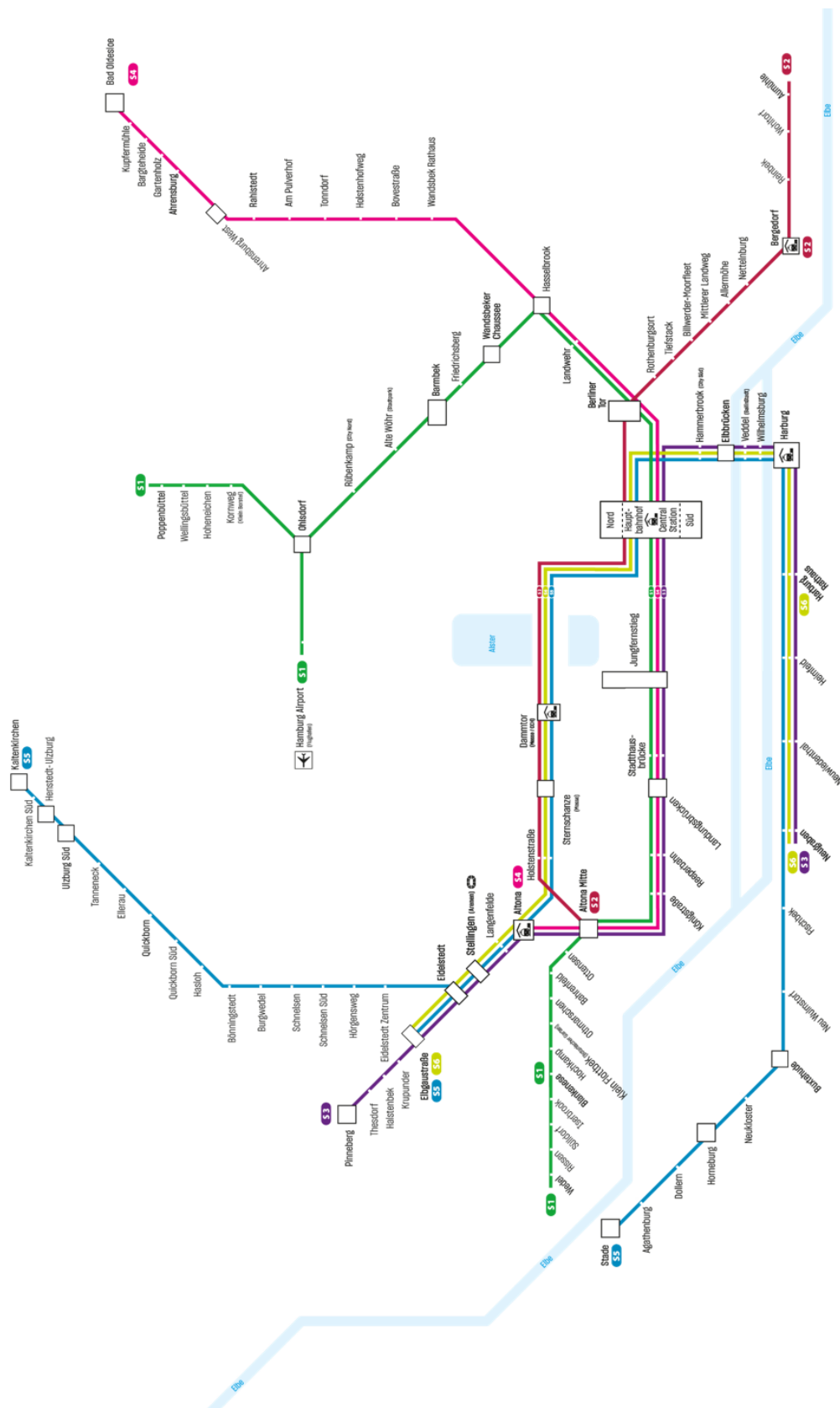


Abbildung 1: Übersicht des Liniennetzes der Hamburger S-Bahn für das Jahr 2030 (Quelle: DB)

Um eine zeitgerechte Umsetzung sicherzustellen, die mit den vorgenannten Zeitvorgaben synchronisiert ist, wurden bereits Planungs- und Realisierungsvereinbarungen mit der DB getroffen (vgl. Kapitel 4.2).

Mit dieser Drucksache wird die Hamburgische Bürgerschaft über die technisch zusammenhängenden Details der geplanten Korridormaßnahmen (siehe Kapitel 3), über einen diesbezüglich notwendigen Wechsel der Finanzierungsquelle (siehe Kapitel 4) sowie über die Erhöhung des im Haushaltsplan 2023/2024 ausgewiesenen finanziellen Gesamtumfangs der Maßnahmen (siehe ebenfalls Kapitel 4) informiert. Gleichzeitig wird mit dieser Drucksache um Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft zum Maßnahmenpaket einschließlich der Veranschlagung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit einer Laufzeit bis 2032 gebeten.

3. Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore Bergedorf und Harburg

Erste Überlegungen zur Stärkung der S-Bahn-Korridore sowie eines Störfallmanagements gibt es bereits seit dem Jahr 2015. Hier handelte es sich um kleinere Maßnahmen, die im Rahmen der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB und dem Bund, Anlage 8.7 (LuFV 8.7, siehe: https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf) umzusetzen waren: Grundlage dieses Förderinstrumentes ist die Gewährleistungspflicht (Ersatzinvestitionen) der DB mit der Pflicht zur Instandhaltung des Netzes. Es ging um mehrere Weichenverbindungen auf dem Harburger und dem Bergedorfer Korridor sowie deren signaltechnische Einbindung in die vorhandenen Stellwerke einschließlich einer Anpassung der Stromspeiseabschnitte. Erste Weichenverbindungen konnten bereits realisiert werden (z.B. Weichentrapez südlich von Hamburg-Hammerbrook und Tiefstack).

Durch diese Maßnahmen konnte bereits eine erste Erhöhung der Flexibilität im Störfall erreicht werden. Im Jahr 2018 zeigte sich auf dem Harburger Korridor jedoch, dass die vorhandene, auf Relais basierende Stellwerkstechnik nicht mehr erweiterbar war. Somit wird ein neues Stellwerk erforderlich, damit eine Maßnahmenfortsetzung erfolgen kann. Nach heutigem Stand der Technik ist dies ein Elektronisches Stellwerk (ESTW). Für die bisher genannten Maßnahmen ist die DB Netz AG zuständig.

Die DB prüft derzeit parallel infrastruktur- und fahrzeugseitig den Einsatz der „ETCS-Technik“

(European Train Control System). Mit ETCS-Technik können Züge ohne Lichtsignale sowie feste Installationen an der Strecke sicher geführt werden. Der volle Nutzen von ETCS ergibt sich aus der Verbindung mit der Digitalen Stellwerkstechnik (DSTW) und dem Verzicht auf strecken-seitige Signalisierung. Der Einsatz soll zu einer höheren Betriebsstabilität führen. Aus der Prüfung werden Synergieeffekte erwartet.

Im Jahr 2020 wurde seitens der DB Energie GmbH die Stromversorgung des gesamten S-Bahn-Netzes im Hinblick auf potenziell zusätzliche Zugleistungen, längere Züge und eine neue Fahrzeuggeneration mit höherem Stromverbrauch analysiert. Hierbei wurden Defizite in der vorhandenen Stromversorgung festgestellt, weshalb im gesamten Netz mehrere neue Gleichrichterwerke (Funktion: Umwandlung der elektrischen Spannung von Wechsel- auf Gleichstrom) einschließlich weiterer Anpassungen in der Stromversorgung benötigt werden, von denen acht im Zusammenhang mit den Korridormaßnahmen stehen, drei davon im Korridor Bergedorf.

3.1 Harburger Korridor

Auf dem S-Bahn-Korridor zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Harburg verkehren täglich über 140.000 Fahrgäste. Er ist damit die Strecke mit dem höchsten Fahrgastaufkommen im Hamburger S-Bahn-Netz und eine der am meisten genutzten S-Bahn-Strecken in ganz Deutschland. Weitere 70.000 Fahrgäste nutzen den parallel verkehrenden Regional- und Fernverkehr zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Hamburg-Harburg.

Heute besteht hier ein überlagernder Fünf-Minuten-Takt der Linien S3 und S31 (künftig S5): Die Linie S3 wird in der HVZ nachfrageorientiert mit Langzügen (mit drei dreiteiligen Triebzügen), außerhalb davon wie die S31 (künftig S5) mit Vollzügen (mit zwei dreiteiligen Triebzügen), betrieben.

Entlang der Strecke gibt es zahlreiche städtebauliche Nachverdichtungen und neue Entwicklungsgebiete, z.B. in Neugraben-Fischbek mit rund 10.000 Wohneinheiten oder in Wilhelmsburg. Hierdurch wird sich die Auslastung erhöhen und die Situation weiter verschärfen. Im Zuge der Erneuerung der Norder- und Süderelbbrücken ist ab dem Jahr 2028 zudem mit Einschränkungen im Fern- und Regionalverkehr zu rechnen. Für den Erneuerungszeitraum muss eine Leistungssteigerung des S-Bahn-Angebots im Korridor erfolgen, um schwierige Verkehrssituationen weitmöglichst aufzufangen.

Nach der Netzumstellung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 werden tagsüber auf der S3 Langzüge und auf der S5 (bisher S31) Vollzüge fahren. Für eine weitere Kapazitätsausweitung wird die neue Linie S6 (bisher S32) eingeführt. Hierzu ist der Ausbau der Infrastruktur bis Neu-Graben notwendig.

Eine Verlängerung der Vollzüge auf Langzüge der heutigen S31 ist wegen der begrenzten signaltechnischen Nutzlänge des Kehrgleises (bzw. Aufstell- und Abstellgleises) an der S-Bahn-Station Altona, aber auch wegen der Stromversorgung aktuell nicht möglich. Die damit verbundene Kapazitätssteigerung um 20% wäre ohnehin nicht ausreichend, daher ist ein umfassender Ausbau der Streckenkapazität angebracht. Zwar ist der Regelbetrieb einer dritten Linie mit der vorhandenen Infrastruktur signaltechnisch bereits heute möglich, allerdings sind die langen Stromspeiseabschnitte und der höhere Strombedarf durch den Betrieb eines Dritten Zuges (im Zehn-Minuten-Takt) zu berücksichtigen. Daher könnte

dieser Regelbetrieb nur mit reduzierter Beschleunigung der Fahrzeuge, deren Energiebezug dann deutlich sinkt, stattfinden, wodurch sich wiederum aber die Fahrzeiten verlängern und zu erheblichen Beeinträchtigungen der gesamten Netzstabilität führen würde. Zur Erhöhung der Netzstabilität mit einer Ermöglichung der Verkürzung der Zugfolgezeit auf 120 Sekunden besteht Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich der Stromversorgung. Handlungsbedarf ergibt sich darüber hinaus aus dem Ziel, die Auswirkungen von Betriebsstörungen zu minimieren und einen zuverlässigen Gleiswechselbetrieb zur Umfahrung von Störstellen im S-Bahn-Netz im Zehn-Minuten-Takt sicherzustellen (z.B. bei liegengebliebenen Zügen). Hierfür sind zusätzliche Weichenverbindungen erforderlich.

In der nachfolgenden Übersichtskarte sind die wichtigsten Maßnahmen des Harburger Korridors gemäß künftiger Linienbezeichnungen abgebildet:

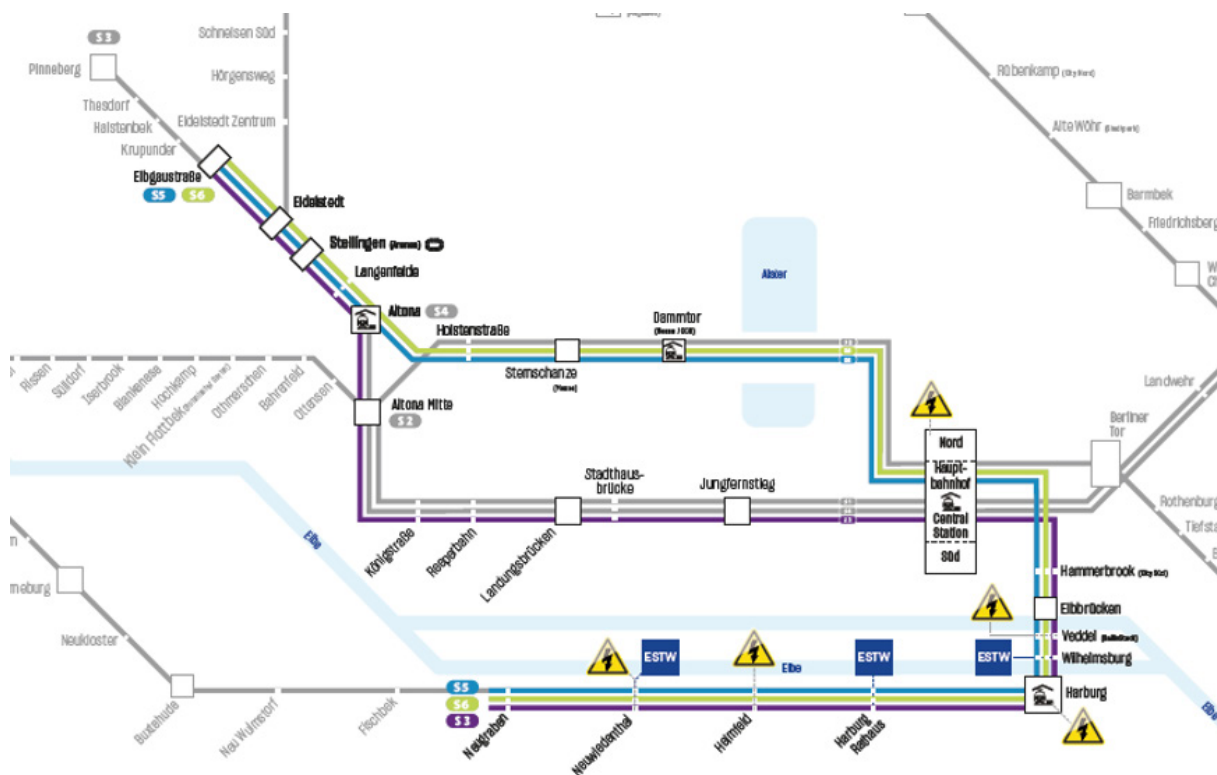



Abbildung 2: Maßnahmen Harburger Korridor (Quelle: DB)

Legende:  steht für ein Gleichrichterwerk

3.1.1 Bahnstromversorgung

Zu den Maßnahmen zur Erweiterung der Bahnstromversorgung im Abschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Neugraben gehören u.a. die Anbindungen der Strom- und Fahrschienen an vier neue Gleichrichterwerke (GW), die bahnstromtechnischen Anpassungen im Kontext der Weicheneinbauten sowie die Errichtung zeitgemäßer Schalteinrichtungen für alle Betriebszustände. Die neuen GW sind: GW Veddel, GW Kornweide, GW Heimfeld und GW Neuwiedenthal.

3.1.2 Elektronisches Stellwerk und Weichentrapeze

Das Maßnahmenpaket beinhaltet die infrastrukturelle Umsetzung mittels Einrichtung eines ESTW, einer signaltechnischen Blockverdichtung (Erhöhung der Zugfolge) sowie der Errichtung von Weichenverbindungen in Neugraben, Wilhelmsburg und eines Weichentrapezes in Veddel. Die vorgesehene ESTW-Zentrale „Leitstelle Hausbruch“ wird neben dem vorhandenen Stellwerksgebäude „Haf“ der Fernbahn in Hamburg-Hausbruch neu errichtet. Es ist in der Regel unbesetzt. Die Bedienung des Stellbereiches erfolgt aus dem bestehenden ESTW-Z Bergedorf. Für die neue ESTW-Außeneinheit Wilhelmsburg, welche als ausgelagerte Stellrechner des zentralen ESTW zu verstehen ist, muss ein neues Gebäude errichtet werden. Bei den o.g. Weichenverbindungen östlich von Neugraben und nördlich von Wilhelmsburg handelt es sich um den Ausbau zu Weichentrapezen zur Erhöhung der Betriebsstabilität und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeiten der jeweiligen Bahnhöfe. Damit verbunden ist ein signaltechnischer Ausbau (Blockverdichtung). Der Haltepunkt Veddel wird durch das neue Weichentrapez betrieblich zu einem Bahnhof, mit der Verkehrsstation Elbbrücken zu einem Bahnhofsteil, und erlaubt somit das Kreuzen und Wenden in beide Richtungen. Auch der Haltepunkt Harburg wird signaltechnisch als Bahnhofsteil in den Bahnhof Hamburg-Harburg Rathaus integriert.

Ein Weichentrapez südlich von Hamburg-Hammerbrook wurde bereits im Rahmen der LuFV 8.7 finanziert und im Jahr 2018 realisiert. Ein weiteres Weichentrapez ist am König-Georg-Deich geplant, liegt jedoch im Bau Feld für die Maßnahme zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Süderelbbrücken. Die Umsetzung des geplanten Weichentrapezes ist erst nach Abschluss der Brückenerneuerung sinnvoll. Somit wird die Finanzierung des Weichentrapezes aus der LuFV 8.7 erfolgen und ist ebenfalls nicht Finanzierungsgegenstand dieser Drucksache.

3.2 Bergedorfer Korridor

Zwischen dem Großraum Bergedorf und der Hamburger City verkehren täglich über 50.000 Fahrgäste mit der S-Bahn. Derzeit fahren in der Hauptverkehrszeit dort zwei Vollzüge (S21 und Verstärkerlinie S2) je Zehn-Minuten-Intervall und Richtung.

Zudem muss für die in diesem Korridor stattfindende Nachverdichtung und für die städtebaulichen Entwicklungen, insbesondere für den absehbaren Zuwachs im neuen Stadtteil Oberbillwerder mit bis zu 7.000 Wohneinheiten, das Verkehrsangebot weiter ausgebaut werden.

Künftig soll daher der Fünf-Minuten-Takt ganztags angeboten werden und kann eine der beiden Fahrten je Zehn-Minuten als Langzüge auf der Strecke verkehren.

Durch die höhere Streckenbelastung muss die Betriebsstabilität verbessert werden. Im Störfall ist hier die Sicherstellung eines 20-Minuten-Taktes erforderlich, wozu es der entsprechenden Anpassung der Infrastruktur (insbesondere Weichenverbindungen, Stromspeiseabschnitte) bedarf.

Die im Korridor notwendigen Infrastrukturmaßnahmen finden auf Grund der Linien- und Streckennetzgestaltung ihre Fortsetzung sowohl im City-Tunnel (via Jungfernstieg und Landungsbrücken) bis Altona (-Mitte)) als auch auf der Verbindungsbahn (via Dammtor) und weiter bis zur Elbgastraße. Auf Grund der höheren Streckenbelegung der beiden Stammstrecken mit perspektivisch jeweils vier Zügen pro zehn Minuten und pro Richtung wird dort ein besonderes Augenmerk auf die Sicherstellung einer Zugfolgezeit von 120 Sekunden gelegt. Für die Gesamtentwicklung werden am Hamburger Hauptbahnhof umfangreiche bahnstromtechnische Anpassungen und Erweiterungen in Form eines neuen GW benötigt. Am Hamburger Hauptbahnhof muss der Rahmen für den Fahrbetrieb mit acht Linien gesteckt werden. Im Fall von Sperrungen am und im Hamburger Hauptbahnhof soll noch möglichst nah bis an den Hauptbahnhof heran ein geordneter Betrieb durchgeführt werden können. Auf den Hamburger Hauptbahnhof zulaufende Züge müssen bereits in Hamburg-Hammerbrook, am Berliner Tor, an der Stadthausbrücke bzw. am Dammtor wenden können. In der nachfolgenden Übersichtskarte sind die wichtigsten Maßnahmen des Bergedorfer Korridors (einschließlich City-Tunnel) gemäß künftiger Linienbezeichnung abgebildet (zum projektierten Digitalen Stellwerk im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofs siehe Kapitel 3.4.2).

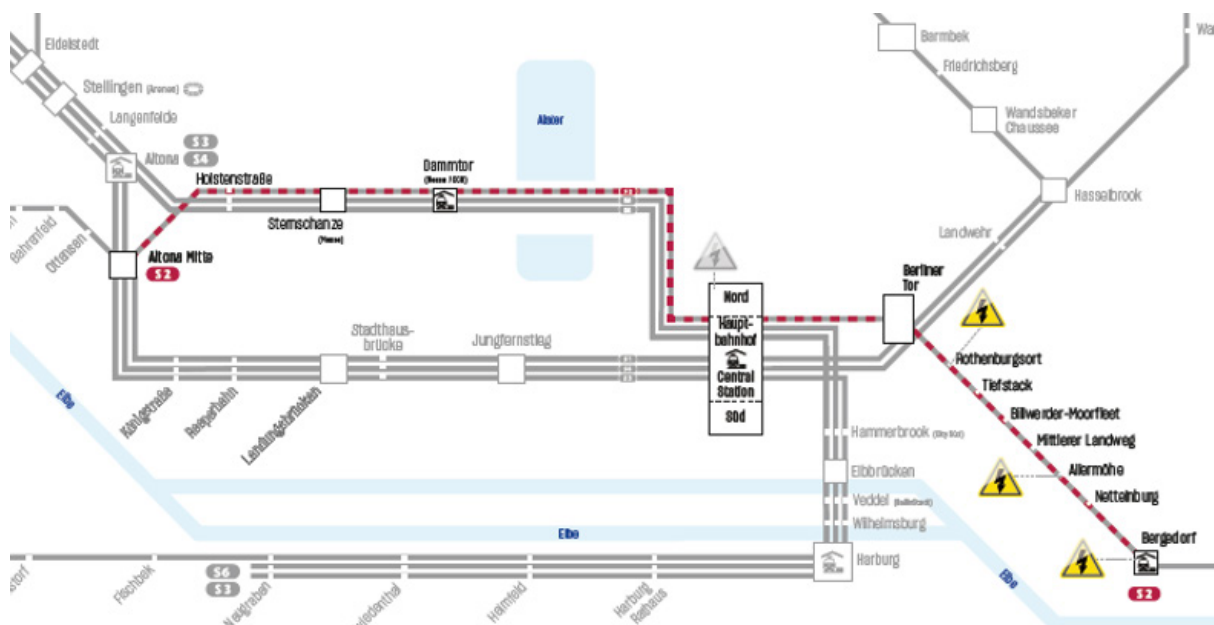


Abbildung 3: Maßnahmen Bergedorfer Korridor (Strecke Langzug rot gestrichelt).
Quelle: DB/FHH

3.2.1 Bahnstromversorgung

An den bahnstromtechnischen Anlagen werden für die Erhöhung der Traktionsstromversorgung (Bezeichnung des Bahnstromnetzes für den Fahrbetrieb) umfangreiche Anpassungen benötigt. Hierzu zählen der Neubau sowie die Erneuerung der einzelnen Schalteinrichtungen sowie insbesondere die Errichtung von drei GW. Das GW Altermöhe ist südwestlich der Haltepunkt Altermöhe am Walter-Rudolphi-Weg als Neubau einschließlic der technischen Ausrüstungen vorgesehen. Das GW Lohrbrügge ist ein Ersatz der Schaltstelle ST Bergedorf. Die Schaltstelle und das geplante GW liegen an der Strecke 1244 (Hamburg Hauptbahnhof – Bahnhof Aumühle, Fernbahn). Das Vorhaben umfasst den Neubau des Betriebsgebäudes einschließlich der technischen Ausrüstungen. Das GW Rothenburgsort ist ein Neubau im Bezirk Hamburg-Mitte zwischen den S-Bahnstationen Berliner Tor und Tiefstack, auf bahneigenem Gelände. Es liegt zwischen dem GW Berliner Tor und dem GW Billwerder. Für die Realisierung von drei GW wurde bereits im Jahr 2023 eine Zuwendung an die DB bewilligt (siehe Kapitel 4.2).

3.2.2 Weichen und Signaltechnik

Es ist der Neubau des Weichentrapezes östlich von Nettelburg (inklusive Signalisierung) erforderlich.

Damit einhergehend erfolgt ein Rückbau der Überleitstelle (Betriebsstelle mit Weichen) Billwerder, die dann nicht mehr benötigt wird. Diese Maßnahmen werden über die LuFV 8.7 finanziert und befinden sich bereits in der Umsetzungsphase (Baubeginn im Jahr 2024).

Von Holstenstraße kommend ist der Ausbau der Signalisierung vorgesehen. Gegenwärtig wendet die S31 (bzw. ab der Linienumstellung im Dezember 2023 die S2) in Altona (bzw. zukünftig in Altona-Mitte) über das südlich der Station liegende Gleis 32. Dieses ist baulich für Langzüge ausgelegt, signaltechnisch jedoch nur für Vollzüge. Das Gleis 32 soll zeitgleich mit den anderen Maßnahmen im Bergedorfer Korridor für den Langzugeinsatz ausgebaut werden.

3.3 Verbindungsbahn

Die Umsetzung der sich aus dem Korridorbetrieb ergebenden Anforderungen soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029 im Zuge der Inbetriebnahme der Korridore abgeschlossen sein. Mit der Aufgabe des S-Bahn Betriebs auf der Verbindungsbahn ist derzeit Anfang der 2040er Jahre und nach der Inbetriebnahme des Verbindungsbahntlastungstunnels (VET) zu rechnen, weshalb die kapazitätssteigernden Maßnahmen sinnvoll sind.

3.3.1 Bahnstromversorgung

Im Rahmen der Bahnstromversorgung im Abschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Bahnhof Hamburg-Elbgaustraße erfolgen die Anbindungen der Strom- und Fahrschiene, die bahnstromtechnischen Anpassungen im Kontext der Weichen einbauten sowie die Errichtung zeitgemäßer Schalteinrichtungen (Lasttrennschalter) für alle Betriebszustände.

3.3.2 Signaltechnik

Der signaltechnische Ausbau (Blockverdichtung) erfolgt analog zum Harburger Korridor. Auch der Abschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Bahnhof Hamburg Elbgaustraße ist auf eine 120-Sekunden-Zugfolge zu ertüchtigen. Dies gelingt durch den Ausbau innerhalb der Bestandsanlagen.

Die signaltechnische Umwandlung des Haltepunktes Dammtor zum Bahnhofsteil des Bahnhofs Sternschanze ist erforderlich. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, die an der Station Dammtor aus westlicher Richtung kommenden Züge im Störfall unter Benutzung des vorhandenen Weichentrapezes östlich der Sternschanze zu wenden.

3.4 Maßnahmen Hamburger Hauptbahnhof

3.4.1 Bahnstromversorgung

Zu den Maßnahmen zählen hier die Anbindung des GW Hamburg Hauptbahnhof sowie der umfangreiche Umbau der Bahnstromversorgung zur Erhöhung der Kapazität im Rahmen der Einführung der neuen Linien. Die sich derzeit am Hamburg Hauptbahnhof befindliche Kuppelstelle ist spätestens mit Einführung der neuen Linien durch ein separates GW zu ersetzen.

Neben dessen komplexer Anbindung wird eine komplette Neuaufteilung der Speise- und Stromschienenabschnitte erforderlich, um bei Sperrungen am und im Hamburger Hauptbahnhof einen geordneten Betrieb bis Dammtor, Berliner Tor, Hammerbrook und der Stadthausbrücke mit je zwei Linien durchführen zu können. Da die Inbetriebnahme dieser hoch komplexen Maßnahme nicht vor dem Jahr 2030 gewährleistet werden kann, wird bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029 ein sogenanntes temporäres, transportables GW errichtet, das bis zur Inbetriebnahme des neuen GW die Traktionsstromversorgung interimweise übernimmt. Das transportable Gleichrichterwerk hat gegenwärtig keinerlei Berührungspunkte mit dem VET, da dieses weit vor Baubeginn des VET durch das finale Gleichrichterwerk ersetzt wird. Das finale Gleichrichterwerk ist mit der Planung des VET kompatibel.

3.4.2 Digitales Stellwerk City (Bereich Hamburg Hauptbahnhof)

Neben den mit dieser Drucksache als Bestandteile der Korridorprojekte zu finanzierenden Stellwerken in Hamburg-Harburg und Hamburg-Bergedorf plant die DB ein digitales Stellwerk City (Hauptbahnhof). Dieses ist eine Bedingung für den mittelfristigen digitalen S-Bahn-Betrieb, bestehend aus den Stellwerksbereichen in Stellingen (Technik) sowie in Hammerbrook (Bedienstandort). Die Maßnahme wird nicht über diese Drucksache finanziert.

4. Kosten, Finanzierung und Auswirkungen auf den Haushalt

Für Teile des Gesamtprojektes (bestehend aus 15 Maßnahmen) war bisher eine vorläufige Finanzierung über die LufV, LufV 8.7 sowie über den Einsatz von Regionalisierungsmitteln nach Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vorgesehen worden. Die Veranschlagung dieser Finanzierungsmittel würde jedoch eine Realisierung zeitlich mindestens deutlich verlängern, wenn nicht sogar verunmöglichen. Der Grund hierfür sind die gemäß LuFV tatsächlich verfügbaren Finanzierungsmittel des Bundes, mit denen ausschließlich Maßnahmen der DB zur Instandhaltung und als Ersatz der Infrastruktur gefördert werden und die bis zum Jahr 2030 bei weitem nicht ausreichend sind. Zur Akquisition von GVFG-Zuschüssen des Bundes ist zunächst die Finanzierung aus dem Haushalt der FHH sicherzustellen – insbesondere soweit hier vorliegend Kapazitätssteigerungen und nicht die vorgenannten Instandhaltungs- und Ersatzaspekte einschlägig sind.

Die restlichen fünf Maßnahmen

- Bahnstromversorgung City-Tunnel – Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Bergedorf,
- Bahnstromversorgung Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Neugraben,
- Signaltechnischer Ausbau Hamburg Hauptbahnhof – Elbgaustraße,
- Bahnstromversorgung Hamburg Hauptbahnhof,
- Bahnstromversorgung Hamburg Hauptbahnhof – Elbgaustraße,

deren Planung noch nicht aufgenommen wurde, sind auf Erkenntnisse aus den Gutachten der DB aus den Jahren 2018 und 2020 zurückzuführen (siehe Kapitel 3).

Durch die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Jahr 2021 für den Zeitraum 2023 bis 2027 wurden die Förde-

zungstatbestände sowie die Grundvoraussetzungen (Nutzen-Kosten Bewertung über die Standardisierte Bewertung) zum Vorteil von Maßnahmen am Bestandsnetz verändert. Neben einer Erhöhung der Fördermittel bildet die Veränderung des Fördersatzes auf 75% sowie die gleichzeitige Ausdehnung auf Vorhaben der Elektrifizierung sowie Ertüchtigung (z.B. Kapazitätserhöhung, Störungsmanagement, Signalisierung) die Grundlage für die Einreichung des Vorhabens beim Bund. Gespräche mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie der DB sind zur Einreichung des Förderantrags und Finanzierung bereits mit einem positiven Ergebnis geführt worden.

Das Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung von Schieneninfrastrukturvorhaben im Nahverkehr wurde weiterentwickelt, wobei nun Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung, städtebauliche Voraussetzungen und Aspekte der Daseinsvorsorge stärker berücksichtigt werden als zuvor.

Mit den Änderungen im GVFG wurde den Vorhabenträgern ermöglicht, einfacher von den erleichterten Fördervoraussetzungen und den neuen Fördertatbeständen Gebrauch zu machen. Mit dem Ergebnis, dass sich der Wettbewerb um die Bundesmittel erhöht und sich die Zahl der angemeldeten Vorhaben von durchschnittlich 73 in den Jahren 2017 bis 2019 auf 266 im Jahr 2021 fast vervierfacht hat.

Grundsätzlich soll die Finanzierung nunmehr über Finanzhilfen des Bundes nach GVFG sowie aus Haushaltsmitteln der FHH erfolgen, um eine zeitnahe Realisierung des Maßnahmenpakets zu ermöglichen. Hierzu hat der Bund in Abstimmung mit den Ländern im Jahr 2022 eine einmalige Regelung getroffen: Demzufolge können unter LuFV 8.7 geplante Maßnahmen, deren bauliche Realisierung noch nicht begonnen wurde, entsprechend dem Planungsstand der „Genehmigungsplanung“ ins GVFG-Programm überführt werden. Die bis dahin im Rahmen der LuFV 8.7 angefallenen Planungskosten sind dem Bund zu erstatten, damit es nicht zu einer unzulässigen Doppel-Förderung kommt. Diese Möglichkeit soll nunmehr ergriffen werden.

Im Falle einer erfolgreichen Förderung mit Bundesfinanzhilfen nach GVFG werden bis zu 75% der förderfähigen Baukosten zzgl. einer Pauschale von 10% für die förderfähigen Planungskosten (Baunebenkosten) durch den Bund erstattet.

4.1 Umsetzung Kostenstabiles Bauen

Die Grundsätze gemäß der Drucksache 20/6208 zum Thema „Kostenstabiles Bauen – Fortentwicklung des öffentlichen Bauwesens“ wurden bei der Kalkulation und Aufstellung der Kostenunterlagen berücksichtigt, wobei sich durch DB-interne Konzernvorgaben zusätzliche Qualitätsstandards ergaben. Da die Korridormaßnahmen insgesamt aus einer Vielzahl von Einzelprojekten bestehen, die sich in unterschiedlichen Planungsstufen befinden und zu kalkulieren sind, müssen unterschiedliche Varianzansätze veranschlagt werden. Die prognostizierten Nominalisierungs- bzw. Preissteigerungsansätze spiegeln die derzeit volatile Marktlage mit hohen Preissteigerungsraten wieder. In den der Drucksache zugrunde liegenden Kostenunterlagen sind diese Ansätze hinterlegt. Sie werden nur in der Höhe in Anspruch genommen, in der die Preissteigerungen tatsächlich eintreten.

Die Kostenanschläge werden über jährliche Beurteilungen mit ressortübergreifenden Fachexpert:innen und dem Einkauf der DB sowie unter gleichzeitiger Berücksichtigung des derzeitigen Marktgeschehens und der abschätzbaren, daraus resultierenden Folgen (Rohstoffmangel, Ressourcenengpässe, gestörte Lieferketten) für die verschiedenen Gewerke errechnet und fortgeschrieben. Die Berechnungslogiken werden fortlaufend anhand DB-interner Erkenntnisse, dortiger Vergabeprozesse sowie zu offiziellen Preisindizes des statistischen Bundesamtes weiterentwickelt und neu berechnet.

4.2 Bereits erfolgte Anschubfinanzierung der Korridormaßnahmen

Die Unterzeichnung eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrages (Zuwendungsvertrag) über das vollständige komplexe Maßnahmenbündel zwischen der FHH und der DB benötigt einen längeren Vorlauf. Im Jahr 2022 wurde deshalb eine neue Einzelinvestition „Korridormaßnahmen S-Bahn, Realisierung 3 GW“ unterjährig eingerichtet, um die Einhaltung des Zeitplans zur Umsetzung der Korridormaßnahmen zu ermöglichen. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat im Jahr 2022 rund 31.783 Tsd. Euro aus Regionalisierungsmitteln nach Maßgabe des RegG für die Investition bereitgestellt und der DB eine Zuwendung in der Höhe zur Errichtung der drei GW Lohbrücke, Kornweide und Rothenburgsort erteilt. Die DB hat die Maßnahmen im Jahr 2022 ausgeschrieben und im Frühjahr 2023 submittiert. Mit dem Baubeginn der GW Rothenburgsort und Kornweide ist im zweiten Quartal 2024 zu rechnen.

Für die Zuwendung wird ebenfalls eine GVFG-Förderung angestrebt.

sache zu finanzierenden 15 Teilmaßnahmen dargestellt (Baukosten und Baunebenkosten, Ansätze für Kostenvarianz, prognostizierte Preissteigerungen und Grunderwerbskosten).

4.3 Gesamtkosten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Kostenermittlungen der mit dieser Druck-

Maßnahme	Basis- kosten	Ansatz für Kosten- varianz	Kosten- varianz	Preis- steigerung	Bauneben- kosten	Grund- erwerb	Gesamt
	in Tsd. Euro	[%]	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro
Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore							
Bergedorfer Korridor							
Bahnstromversorgung City-Tunnel -- Hbf -- Bergedorf	25.840	17,5	4.522	10.217	11.306	0	51.885
GW Allermöhe	9.430	10	943	2.808	1.425	0	14.606
GW Lohbrügge	7.777	10	778	1.165	1.304	0	11.024
GW Rothenburgsort	7.429	10	743	1.067	1.253	0	10.492
Harburger Korridor							
ESTW Harburger Ast	59.347	15,0	9.127	16.185	20.390	1.500	106.549
Bahnstromversorgung Hbf -- Neugraben	32.345	17,5	5.660	8.533	13.382	0	59.920
GW Veddel	9.982	15	1.497	2.977	1.131	0	15.587
GW Kornweide	7.283	10	728	1.039	1.217	0	10.267
GW Heimfeld	13.028	20	2.606	4.793	1.740	0	22.167
GW Neuwiedenthal	10.159	20	2.032	3.620	1.563	0	17.374
Verbindungsbahn							
Signaltechnischer Ausbau Hbf -- Elbgaustraße	4.717	17,5	825	2.398	2.130	0	10.070
Bahnstromversorgung Hbf -- Elbgaustraße	10.587	17,5	1.853	3.995	4.498	0	20.933
Integration Hp Dammtor in Bf Sternschanze als Bahnhofsteil	3.173	15	476	611	1.077	0	5.337
Hauptbahnhof							
Bahnstromversorgung Hbf	16.297	17,5	2.852	7.241	7.003	0	33.393
GW Hauptbahnhof	18.802	20	3.760	9.235	3.554	0	35.351
Gesamtkosten	236.196		38.402	75.884	72.973	1.500	424.955

Tabelle 1: Übersicht Gesamtkosten Korridormaßnahmen der DB – zu finanzierender Anteil FHH

(Erläuterungen: Hbf: Hamburg Hauptbahnhof, Bf: Bahnhof, Hp: Haltepunkt; Kostenvarianzen in der Darstellung gerundet auf 0,5%)

Nach Beschluss dieser Drucksache und nach Abschluss des Realisierungs- und Finanzierungsvertrags mit der DB wird ein GVFG-Antrag beim Bund auf Basis der Gesamtkosten gestellt werden.

Hierfür ist die Vorlage einer Nutzen-Kosten-Bewertung erforderlich. Die für die Maßnahme

bereits erstellte volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Bewertung (Standardisierte Bewertung, Ergebnis siehe Kapitel 6) hat ein weit über den Durchschnitt liegendes Ergebnis ergeben.

Mit dieser Drucksache sind zu finanzieren:

Kostendefinition			Kostenbestandteile	Kostenermittlung
				in Tsd. EUR
				Anteil FHH
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten	Baukosten	Basiskosten	236.196
			Ansatz für Kostenvarianz	38.402
			Preissteigerungen	75.884
			Baunebenkosten	72.973
			Grunderwerbskosten	1.500
			Einrichtungskosten	entfällt
			Zwischensumme	424.955
		Anteil besondere Kostenrisiken	entfällt	
		Summe	424.955	

Tabelle 2: Gesamthafte Kostendarstellung aller Korridormaßnahmen gemäß Kostenstabilem Bauen

4.4 Auswirkungen auf den Haushalt

Die Gesamtfinanzierung aller Maßnahmen, die zum Korridorprojekt gehören, sollen aus Hamburger Haushaltsmitteln sowie aus Fördermitteln des Bundes nach dem GVFG sichergestellt werden.

Im Haushaltsplan 2023/2024 wurde der finanzielle Gesamtumfang der Maßnahme mit rd. 276.000 Tsd. Euro dargestellt und Mittel von 92.000 Tsd. Euro für die Jahre 2023 bis 2026 ausgewiesen. Die Angaben beruhen auf dem Preisstand bis zum Jahr 2021. Für die Erhöhung der Gesamtkosten ist insbesondere die Preisentwick-

lung der letzten drei Jahre (2021-2023) verantwortlich; zum Teil haben sich Annahmen zur LuFV-Finanzierung (u.a. Weichenverbindungen) geändert und es sind seit den vorhergehenden Planungsständen Maßnahmen hinzugekommen (gemäß Gutachten der DB). Die Investition ist im Haushaltsplan gemäß § 18 Absatz 5 Landeshaushaltsordnung gesperrt.

Die aktualisierte Planung sieht Gesamtkosten von rd. 424.955 Tsd. Euro vor. Darin enthalten ist die im Jahr 2022 erteilte Zuwendung über rund 31.783 Tsd. Euro (für die Realisierung der 3 GW

Allermöhe, Lohbrügge und Rothenburgsort), die aus Regionalisierungsmitteln nach Maßgabe des RegG finanziert wird. Für die im Jahr 2023 zu bewilligende Zuwendung der FHH an die DB soll die Ermächtigung über 393.172 Tsd. Euro mit dieser Drucksache veranschlagt werden. Die DB beabsichtigt, einen Antrag auf Förderung gemäß § 11 GVFG beim Bund zu stellen. Hierfür haben Ab-

stimmungsgespräche mit der BMDV, der BVM, der EBA sowie der DB stattgefunden. Die endgültige Höhe der zu erwartenden GVFG-Förderung steht den vom Bund vorgegebenen Verfahren entsprechend erst mit Genehmigung des Antrags fest. Der Förderantrag wird im Jahr 2024 gestellt.

Der Mittelabflussplan der DB sieht folgende Jahresraten vor:

In Tsd. Euro	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	gesamt
Mittelabfluss neu	5.700	26.230	82.050	91.300	99.250	62.100	19.700	19.100	10.500	9.025	424.955

Tabelle 3: Auszahlungen Einzelinvestition „Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore“ auf Grundlage Mittelabfluss der DB

Im Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ ist die Ermächtigung der Einzelinvestition „Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore“ zu entsperren, von 92.000 Tsd. Euro auf 424.955 Tsd. Euro anzupassen und eine investive Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 419.255 Tsd. Euro zu veranschlagen, um den Zuwendungsvertrag mit den Konzerntöchtern der DB (DB Netz AG und DB Energie) über die Gesamtmaßnahme schließen zu können.

Nach Vorliegen der Genehmigung der GVFG-Förderung wird die Notwendigkeit einer Änderung der Veranschlagung geprüft (z.B. Veranschlagung einer Einzahlung auf Grund der Rückzahlung der DB für die erfolgte Vorfinanzierung durch FHH-Mittel). Die Zuwendungen des Bundes stehen grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel im Kontext dort aufwachsender Anmeldungen konkurrierender GVFG-Projekte anderer Länder und der DB

selbst. Ausgehend von der gegenwärtigen Rückmeldung zum Bundesprogramm 2023-2027 sind dort bisher für die Korridormaßnahme 135,90 Mio. Euro unverbindlich vorgemerkt worden. Der überwiegende Teil der Summe, mit 130,90 Mio. Euro, fällt auf dem Zeitpunkt ab dem Jahr 2028 an. Sie ist bisher in der Kategorie C eingeordnet, für die keine Verpflichtung für den Bund zur Finanzierung besteht. Sobald vom Bund GVFG-Mittel genehmigt werden, fließen diese dem Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“ als Investitionseinzahlungen des Bundes zu, soweit die FHH hierfür in Vorleistung treten muss. Die als Mehreinzahlungen zu verbuchenden Beträge mindern das aus dem Haushalt zu finanzierende Investitionsvolumen.

Zusammengefasst sind derzeit nachfolgende Anpassungen des Haushaltsplans 2023/2024, Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ beabsichtigt:

In Tsd. Euro	2023	2024	2025	2026
Mittelabfluss neu	5.700	26.230	82.050	91.300
gesperrte Ansätze der Mifrfi	13.000	43.000	21.000	15.000
Differenz	-7.300	-16.770	61.050	76.300
neue Veranschlagung	5.700	26.230	82.050	91.300
Verpflichtungsermächtigung	419.255			

Tabelle 4: Verpflichtungserklärung im Mittelabflussplan

Gleichzeitig werden für die in den Jahren 2023 und 2024 entstehenden Minderauszahlungen als Auszahlungsermächtigungen in den Einzelplan 9.2 „Allgemeine Finanzwirtschaft“, Aufgabenbereich 283, „Zentrale Finanzen“ in der Einzelinvestition „Sondervermögen Finanzierung Schnellbahnausbau“ als zusätzliche Zuführung an das Sondervermögen in Höhe von 7.300 Tsd. Euro und 16.770 Tsd. Euro veranschlagt.

Folgende Neuveranschlagung einer Verpflichtungsermächtigung ist für den Zuwendungsbescheid der DB für das Jahr 2023 erforderlich:

Verpflichtungsermächtigung für das Jahr 2023:	419.255 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2024	26.230 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2025	82.050 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2026	91.300 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2027	99.250 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2028	62.100 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2029	19.700 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2030	19.100 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2031	10.500 Tsd. Euro
davon zu Lasten des Jahres 2032 zu veranschlagen.	9.025 Tsd. Euro

5. Auswirkungen auf die Vermögenslage

Die Nutzungsrechte aus den geleisteten Zuwendungen an die DB Netz AG und DB Energie GmbH für die Umsetzung der Teilmaßnahmen sind als immaterielle Vermögensgegenstände zu aktivieren. Nach Fertigstellung der Maßnahmen sind Ermächtigungen für Kosten aus Abschreibungen im Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ zu veranschlagen. Sie mindern über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH.

6. Wirtschaftlichkeit

Grundlegende Voraussetzung für die Beantragung von Bundesfinanzhilfen nach GVFG ist der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach einem bundesweit vorgegebenen standardisierten Verfahren, der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Für die Korridormaßnahmen kommt die seit 1. Juli 2022 gültige „Verfahrensanleitung Version 2016+“ zur Anwendung.

Die DB hat eine solche Standardisierte Bewertung erstellen lassen, mit der die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der Maßnahme ermittelt wird. Mit dem erzielten Nutzen-Kosten-Faktor von über 3,0 wurde eine überdurchschnittlich hohe Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. Damit ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen 3-mal höher als die eingesetzten Investitionsmittel. Die mit der Maßnahme verbundene Effizienzverbesserung auf den beiden S-Bahn Korridoren wirkt sich zudem positiv auf das Gesamtnetz aus.

Einer Übernahme in das GVFG-Bundesprogramm mit der Förderwürdigkeit in die sogenannte Kategorie A (formale Antragsstellung mit Nutzen-Kosten-Relation) stehen somit keine Gründe entgegen. Sobald die vollständige Finanzierung der Korridormaßnahmen durch die FHH gesichert und der Zuwendungsvertrag auf der Grundlage mit der DB geschlossen ist, kann der Antrag auf Bundesfinanzhilfen gestellt werden.

Lohn- und Preissteigerungen können im weiteren Verlauf des GVFG-Verfahrens geltend gemacht werden, da das Verfahren sowohl für die Kosten als auch die monetarisierten Nutzenbeiträge ein einheitliches Bezugsjahr vorsieht (gemäß Verfahrensanweisung das Jahr 2016), auf das inflationsbedingte Preissteigerungen zurückgerechnet werden. Die allgemeine Preissteigerung ändert somit nichts an der Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme.

7. Verlagerung der Baustellenkoordinierung (KOST) vom LSBG zur BVM

7.1 Hintergrund

Die Baustellenkoordinierung war in den vergangenen Jahren beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) angesiedelt und damit bei einem relevanten Hamburger Realisierungsträger selbst. Da aber eine Vielzahl von Realisierungsträgern unterschiedliche Senatsziele umsetzen, die bei der Baustellenkoordinierung zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen sind, erfolgt nunmehr eine thematische Bündelung bei der BVM als zuständiger Fachbehörde. Erforderlich ist dafür die Versetzung (vgl. §29 Absatz 3 Satz 1 Hamburgisches Beamten-gesetz) der derzeit beim LSBG für die Baustellenkoordinierung zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die BVM, Amt „Mobilitätswende Straße, Abteilung Verkehrsoptimierung“.

Eine Versetzung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist zum 1. Januar 2024 zur BVM vorgesehen, sodass die erforderlichen Stellengrundlagen an die BVM verlagert werden müssen. Es handelt sich dabei um insgesamt 28 Stellen, davon 22 Projektstellen.

7.2 Auswirkungen auf den Haushalt

Durch den Übergang der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom LSBG zur BVM ab dem 1. Januar 2024 entstehen im Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, im Aufgabenbereich (AB) 301 – „Verkehr und Mobilitätswende“

– in der Produktgruppe (PG) 301.01 02 „Straßen und Brücken“ – Personalkosten in Höhe von 2.252 Tsd. Euro. Weitere Personalkosten in Höhe von 82 Tsd. Euro entstehen in der PG 300.01 – „Administration und Recht“ –. Darüber hinaus sind Kosten für Bildschirmarbeitsplätze vorzusehen. Sie belaufen sich im Jahr 2024 auf 257 Tsd. Euro und werden in der PG 300.01 – „Administration und Recht“ – im Kontenbereich „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ entstehen.

Die Deckung dieser Aufwendungen in Höhe von 2.591 Tsd. Euro erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 „Behörde für Verkehr und Mobilitätswende“, AB 301, PG 301.02 aus dem Kontenbereich „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ (vgl. Anlage 1 – Zahlenprotokoll) aus den Mitteln, die bisher für den zugehörigen Kontrakt an den LSBG vorgesehen sind. Die Verlagerung ist damit insgesamt haushaltsneutral.

8. Vorwegüberweisung

Die mit der Drucksache angestrebten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 bedürfen aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft und einer Befassung in dem zuständigen Ausschuss im Herbst 2023.

Die Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 sind Voraussetzung für den Abschluss des Zuwendungsvertrages „Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore Harburg und Bergedorf“ zwischen der FHH und der DB. Erst nach Unterzeichnung des Zuwendungsvertrages wird die Deutsche Bahn entsprechende Aufträge vergeben und einen Antrag beim Bund nach dem GVFG stellen.

Im Falle einer späteren Befassung würde es zu Verzögerungen bei dem geplanten Maßnahmenpaket sowie beim personellen Übergang der Kolleginnen und Kollegen der KOST vom LSBG zur BVM kommen.

9. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen,
2. die im anliegenden Zahlenprotokoll (Anlage 1) dargestellten Änderungen im Haushaltsplan 2023/2024 nach Maßgabe des §35 Landeshaushaltsordnung zu beschließen.

Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2023/2024

Einzelplan 7.1

Ergebnisplan der Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	4.170	0	4.170	4.311	257	4.568
Personalkosten	7.675	0	7.675	7.784	82	7.866

Kosten und Erlöse der Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service

	IPR Nummer	2023			2024		
		Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
		Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Steuerung und Service	INT						
Kosten		13.384	0	13.384	13.654	339	13.993

Ergebnisplan der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit	114.408	0	114.408	99.277	-2.591	96.686
Personalkosten	3.132	0	3.132	3.177	2.252	5.429

Kosten und Erlöse der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken

	IPR Nummer	2023			2024		
		Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
		Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Straßen	412						
Kosten		150.646	0	150.646	136.419	-339	136.080

Investitionen des Aufgabenbereichs 301 Verkehr und Mobilitätswende

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu	Fort. Plan bisher	Veränd.- betrag	Fort. Plan neu
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Einzelinvestitionen						
Kapazitätserweiterung S-Bahn-Korridore						
Auszahlungen	13.000	-7.300	5.700	43.000	-16.770	26.230
Verpflichtungsermächtigungen	0	419.255	419.255	0	0	0

Einzelplan 9.2

Investitionen des Aufgabenbereichs 283 Zentrale Finanzen

	2023			2024		
	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR
Einzelinvestitionen						
Sondervermögen Finanzierung Schnellbahnausbau						
Auszahlungen	647.548	7.300	654.848	322.452	16.770	339.222