

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Haushaltsplan 2005/2006

Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ (SIP); Umgestaltung der Müggenburger und Niedernfelder Durchfahrt Einzelplan 6 „Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt“ Kapitel 6610 „Landesplanung“

hier: Bereitstellung eines Ansatzes von 5.400 Tsd. Euro in 2005
und eines Ansatzes von 1.670 Tsd. Euro sowie einer
Verpflichtungsermächtigung von 6.800 Tsd. Euro in 2006 bei dem neuen
Titel 6610.891.02 „Investitionszuschuss an Hamburg Port Authority
zur Umgestaltung der Niedernfelder und Müggenburger Durchfahrt“

I.

Anlass und Zweck

Das Regierungsprogramm 2004-2008 steht unter dem Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“. Strategische Ziele dieses Leitbildes sind, Hamburgs Funktion als Metropole weiter auszubauen, seine internationale Attraktivität zu steigern und die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Stadt zu sichern.

Um den Wachstumskurs zu beschleunigen und die Wachsende Stadt mit zukunftsfähigen Innovationen voranzubringen, hat der Senat beschlossen, das Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ (SIP) aufzulegen. Im Rahmen des SIP sollen Infrastrukturvorhaben und Projekte mit Leuchtturmcharakter und internationaler Ausstrahlung verwirklicht werden.

Mit dieser Drucksache wird das SIP in Bezug auf die Maßnahme „Umgestaltung der Müggenburger und Niedernfelder Durchfahrt“ als ein Vorhaben zur Steigerung der Attraktivität Hamburgs konkretisiert. Es handelt sich um insgesamt 10 Brücken, die die Niedernfelder und die Müggenburger Durchfahrt überspannen und deren technische Lebensdauer erreicht ist.

Die Relevanz dieser Maßnahme wird bereits im Rahmen des Regierungsprogramms (X.Nr. 7, Seite 25) durch das städtebauliche Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ zum Ausdruck gebracht, mit dem sich die Stadtentwicklung Hamburgs von

der City aus über die Elbe Richtung Süden ausrichtet. Mit den Projekten „Internationale Bauausstellung“ (IBA) und „Internationale Gartenschau“ (IGS) im Jahr 2013 unternimmt der Senat erhebliche Anstrengungen, die Elbinsel Wilhelmsburg nachhaltig aufzuwerten. Dabei sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine zukunftsorientierte Entwicklung der Elbinsel fördern.

Alle Erfahrungen aus der Stadtentwicklung Hamburgs in den letzten 20 Jahren (Perlenkette, Hafencity, Harburger Binnenhafen, Allermöhe usw.) lehren, dass das größte Attraktivitätspotenzial der Stadt in seinen Wasserlagen liegt. Das gilt sowohl für Investitionen der Wirtschaft, wie auch für das Wohnen, die Kultur, den Tourismus und die Freizeit. Dabei spielt nicht nur die Lage am Wasser, sondern auch die Erreichbarkeit über das Wasser eine entscheidende und in seiner Bedeutung zunehmende Rolle.

Dies trifft auch auf das geplante Auswanderermuseum „Ballinstadt“ (Bürgerschaftsdrucksache 18/1525) als Leitprojekt für den Sprung über die Elbe, das in unmittelbarer Nähe der Müggenburger und Niedernfelder Durchfahrt entsteht, zu. Die Ballinstadt verliert wesentlich an Attraktivität, wenn sie nicht über den Hafen mit dem Schiff erreichbar ist. Allein eine Sackgassenverbindung Peutekanal kann dieses Milieu nicht vermitteln und führt zu einer dauerhaften Trennung der Veddel und der Peute von den wichtigen Entwicklungsräumen Spreehafen und Reiherstieg.

Im Zusammenhang mit den Projekten Sprung über die Elbe und Ballinstadt sind der Sprehafen und der Müggenburger Zollhafen in den Focus ganz neuer Aktivitäten auch auf privater Seite gerückt worden. Sie bieten vielfältige Entwicklungspotenziale. Das gilt z.B. für die mögliche Ansiedlung einer schwimmenden internationalen Jugendherberge und eines Kanuclubs im Müggenburger Zollhafen, die ohne eine Anbindung an den Sprehafen kaum denkbar sind. Die Öffnung des Zollzaunes am Sprehafen und die geplante Ansiedlung von Hausbooten werden wiederum zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung beitragen, die vielfältige Investitionen nach sich ziehen wird.

Die Frage, welche privaten und öffentlichen Wasserverbindungen langfristig tragfähig sein werden, ist zurzeit noch nicht absehbar. So kann z.B. die Entscheidung über ein Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt nicht nur allein von dem Gesichtspunkt einer Verbindung der derzeit absehbaren maritimen Projekte (Cap San Diego/Rickmer Rickmers, Maritime Sammlung Tamm, 50er Schuppen, Ballinstadt) abhängig gemacht werden. Nach dem Bau des Terminals mittlerer Freihafen könnte es hinsichtlich der privaten Barkassentouren zu einer Zweiteilung kommen (westliche Tour mit den neuen Containerterminals und möglicherweise Airbus: „Neuer Hafen“ und östliche Tour: Speicherstadt, HafenCity, Grasbrook, Sprehafen mit Verbindung Kaltehofe und Rothenburgsort: „Alter Hafen und neue Stadtentwicklung“).

Auf öffentlicher Seite werden sich mit der Entwicklung des Reiherstiegs und des Harburger Binnenhafens sowie des Sprehafens neue Optionen ergeben, möglicherweise auch Synergien zwischen funktionalen Verkehren und touristischen Verkehren wie sie heute bereits auf der Linie von den Landungsbrücken nach Finkenwerder bestehen. Sowohl für öffentliche wie für private Verbindungen ist aber entscheidend, dass es zu keinen Sackgassenverkehren kommt. Bei Zuschüttung der Müggenburger Zufahrt sind endgültig alle Optionen vergeben, Rothenburgsort, Kaltehofe, Billebecken, Holzhafen und Bille selbst mit den anstehenden Entwicklungen auf der Veddel und nach Wilhelmsburg attraktiv zu verbinden. Dies wäre aus hiesiger Sicht ein großes Handicap für die Hamburger Stadtentwicklung in der nächsten und übernächsten Generation.

Die Option „Olympia“ darf nicht vergessen werden, da bei einer erfolgreichen Bewerbung für den Zeitraum nach 2024 möglicherweise interessante Flächenoptionen östlich der Elbbrücken zur Verfügung stehen.

Die verschiedenen Möglichkeiten, die Brücken zu sanieren, werden mit der Drucksache vorgestellt und die Entscheidung für die Vorzugsvariante erläutert.

II.

Varianten für die Brückensanierung

II.1

Ersatz der Brücken durch Brücken

Um beide Durchfahrten zu erhalten, wären die insgesamt 10 Brücken durch neue Brücken zu ersetzen. Die Kosten für diese Gesamtmaßnahme werden auf rd. 47,3 Mio. Euro geschätzt. Auf Grund der hohen Kosten und der fehlenden Finanzierung ist es nicht möglich, diese Alternative weiter zu verfolgen.

II.2

Ersatz der Brücken durch Dämme

Diese Lösung sieht vor, die Durchfahrtsbereiche zu verfüllen und die erneuerungsbedürftigen Brückenbauwerke durch

landfeste Verbindungen zu ersetzen. Die Zuschüttung bliebe auf den unmittelbaren Durchfahrtsbereich beschränkt, eine weitergehende Zuschüttung von Hafenbecken wäre nicht erforderlich. Die Kosten der Zuschüttungslösung (einschließlich Schaffung landfester Verbindungen) betragen 13,4 Mio. Euro. Da diese Lösung den stadtentwicklungspolitischen Ideen für den Sprung über die Elbe und dem wasserseitigen Verkehrskonzept des zukünftigen Auswanderermuseums Ballinstadt zuwider laufen, soll mit zusätzlichen Mitteln aus dem SIP eine andere Lösung gefunden werden.

II.3

Offenhalten nur jeweils einer der beiden Durchfahrten

Um eine Reduzierung der Kosten zu erreichen, ist es auch denkbar, nur eine der beiden Durchfahrten durch Brücken zu ersetzen, während die andere durch Dämme ersetzt wird.

II.3.1

Offenhalten der Niedernfelder Durchfahrt, Dammlösung für die Müggenburger Durchfahrt

Das Offenhalten der Niedernfelder Durchfahrt bei gleichzeitiger Dammschüttung der Müggenburger Durchfahrt kostet voraussichtlich 26,4 Mio. Euro. Inhaltlich verändern sich jedoch stadträumliche Bezüge und Erreichbarkeiten, wenn die Müggenburger Durchfahrt nicht offengehalten werden kann. Der für die Veddel und für die Ballinstadt besonders wichtige Müggenburger Zollhafen wäre nicht mehr direkt erreichbar, so dass stadtentwicklungspolitische Potenziale für eine Entwicklung der Umgebung des Müggenburger Zollhafens und der Veddel gefährdet werden.

Der Vorschlag, als preisgünstige Lösung die Niedernfelder Durchfahrt mit einem „schmalen und schlichten“ Durchstich durch die vorgesehene Dammschüttung für touristische Barkassenverkehre offen zu halten, ist technisch und nautisch nicht durchführbar. Die Aufrechterhaltung der Durchfahrt für Barkassenverkehre setzt in jedem Fall den Bau vollwertiger und damit kostenintensiver Brückenbauwerke (Erneuerung der Brückenüberbauten einschließlich aller Widerlager) voraus.

Im Zuge der weiteren planerischen und entwurflichen Konkretisierung der Brückenbauwerke wäre zwar das genaue Maß der erforderlichen Durchfahrtsbreite unter Beachtung der nautischen und strömungstechnischen Anforderungen noch im Detail festzulegen. Dies führt aber bestenfalls zu einer Kostenoptimierung der Brückenerneuerungsvariante. Grundsätzliche technische Alternativen hierzu mit entscheidenden Kostenvorteilen bestehen nicht.

II.3.2

Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt, Dammlösung für die Niedernfelder Durchfahrt

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Müggenburger Durchfahrt durch Brücken und die Niedernfelder Durchfahrt durch Dämme zu ersetzen. Für diese Lösung wird mit Kosten in Höhe von rd. 37,32 Mio. Euro (einschl. Ingenieur/Planungskosten und Eigenleistungsanteil der Hamburg Port Authority [HPA]) gerechnet. Im Hinblick auf die Entwicklung des Sprehafens im Zusammenhang mit dem „Sprung über die Elbe“ sowie der wasserseitigen Erreichbarkeit der Ballinstadt vom Sprehafen bzw. von den Landungsbrücken auf kurzem Wege über Reiherstieg und Sprehafen ist die Erhaltung der Müggenburger Durchfahrt durch Brückenerneuerung Voraussetzung. Der westlichen Anbindung des Müggenburger Zollhafens durch Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt wird aus stadtentwicklungspolitischen Gründen eine hohe Bedeu-

tung zugemessen, um die wasserseitige Entwicklungskomponente des Sprungs über die Elbe mit anderen Projekten verbinden zu können. Diese zielt insbesondere auf Projekte wie Entwicklung des Spreehafens und des Reiherstiegs.

Aus hafengewirtschaftlicher Sicht bietet der Müggenburger Zollhafen neben dem Spreehafen ein Potenzial für die Aufnahme von Schuten, die mit dem Umbau des Mittleren Freihafens verlagert werden müssen. Damit bietet ein Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt den Vorteil, vorhandene kurze Wasserwege zwischen westlichen und östlichen Teilen des Hafens (Reiherstieg – Peute) für den Wirtschaftsverkehr zu Wasser zu erhalten. Auch der für Hamburg typische Tourismus im Hamburger Hafen wird davon profitieren, dass Routen durch neu zu entwickelnde Stadtbereiche und innerhalb des Hafens erschlossen werden können.

III.

Abwägung und Verfahrensvorschlag

Die Vorstellung der Alternativen zeigt, dass ein Ersatz aller Brücken durch neue Brücken aus Kostengründen ausscheidet, beide Durchfahrten können nicht erhalten werden. Unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen ist es nur möglich, eine der beiden Durchfahrten für den Schiffsverkehr aufrecht zu erhalten. In diesem Zusammenhang wurde auch festgestellt, dass anderweitige ingenieurtechnische Lösungen (Verringerung der Spannweite, Zusammenlegung von Brückenbauwerken, alternative Konstruktion) aus Kosten- und/oder technischen Gründen nicht zu einem kostengünstigeren Ersatz aller Brücken führen. Dagegen ist auf Grund von stadtentwicklungspolitischen Zielen für den Sprung über die Elbe auch die Alternative einer vollständigen Dammlösung für beide Durchfahrten verworfen worden.

Als Kompromisslösung bietet sich das Offenhalten jeweils nur einer der beiden Durchfahrten an.

Das Offenhalten der Niedernfelder Durchfahrt (Variante II.3.1) ist gegenüber der Müggenburger Durchfahrt zwar rund 11 Mio. Euro kostengünstiger, der Müggenburger Durchfahrt (Variante II.3.2) kommt jedoch eine übergeordnete Bedeutung zu, weil sie wichtige strategische wasserseitige Verbindungen zwischen der City und den südlichen Stadtteilen Veddel und Wilhelmsburg sichert. Der Erhalt der Müggenburger Durchfahrt muss vor dem Hintergrund der übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Bedeutung bewertet werden, da er im Kontext mit der wichtigsten und langfristigen stadtentwicklungspolitischen Entscheidung des Senates, dem „Sprung über die Elbe“ sowie den Projekten IBA und IGS steht. Zur Sicherung der wasserseitigen Anbindung dieser wichtigen Stadtentwicklungsprojekte, der Ballinstadt und der Optionen für die weitere Entwicklung in Spreehafen und Müggenburger Zollhafen ist die Durchfahrt offen zu halten.

In Ost-West-Richtung werden die Hafenbecken des Spreehafens und des Müggenburger Zollhafens mit dem Reiherstieg und dem Hafen Richtung City verbunden, die Verbindung Richtung Peute im Osten aufrecht erhalten.

Die Niedernfelder Durchfahrt bietet eine Verbindung zwischen Hansahafen und Spreehafen. Mit dem Offenhalten dieser Durchfahrt würde zwar eine Anbindung zwischen den 50er Schuppen und dem Spreehafen erhalten bleiben, die jedoch ohne das Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt nur einen Teilbereich der südlichen Hafenlandschaft verbinden kann. Für sich betrachtet hat die Niedernfelder Durchfahrt eine geringere Bedeutung für die strategischen, wasserseitigen Verbindungen als die Müggenburger Durchfahrt.

Unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten wäre ein Offenhalten beider Durchfahrten zu begrüßen. Dennoch stellt die Zuschüttung der Niedernfelder Durchfahrt unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen einen vertretbaren Kompromiss dar, weil mit der Offenhaltung der Müggenburger Durchfahrt der übergeordnete Gesichtspunkt des Erhaltes einer wasserseitigen Verbindung südlich der Norderebe aufrechterhalten wird und alle wichtigen Anlaufpunkte wasserseitig auch tatsächlich angegliedert werden können.

Fazit

Als Ergebnis der Abwägung ist festzuhalten, dass mit der Variante „Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt und Dammlösung für die Niedernfelder Durchfahrt“ sowohl der stadtentwicklungspolitischen als auch den Aspekten der Sicherstellung der Verkehrssicherheit gleichermaßen Rechnung getragen wird.

Es wird daher das Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt und eine Dammlösung für die Niedernfelder Durchfahrt in einem zweistufigen Verfahren empfohlen

IV.

Kosten- und Realisierungsplanung

Die geschätzten Gesamtkosten für Stufe I und II betragen (einschließlich Ingenieur/Planungskosten und Eigenleistung der HPA) rd. 37,32 Mio. Euro.

IV.I

Stufe I

Die Notwendigkeit der Erneuerung der Brücken (Widerlager und Brückenüberbauten) ist durch intensive Bauwerksuntersuchungen/-prüfungen der zuständigen Fachdienststellen eindeutig und zweifelsfrei belegt. Sanierungen zur Verlängerung der Nutzungsdauer der Bauwerke sind mit wirtschaftlichen Mitteln nicht realisierbar und kommen daher nicht in Betracht. Die Brückenbauwerke werden auf Grund ihres baulichen Zustandes bereits einem besonders intensivierten Überprüfungs- und Überwachungsprogramm unterzogen.

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung weiterer Verkehrseinschränkungen oder gar einer Sperrung von Brücken ist die Erneuerung der Brücken zwingend erforderlich.

Auf Grund des sehr schlechten baulichen Zustandes muss die Sanierung der westlichen 6 Brückenbauwerke (4 Brücken der Niedernfelder Durchfahrt, 2 Hafentunnelbrücken der Müggenburger Durchfahrt) kurzfristig erfolgen. Ein weiterer Aufschub der Baumaßnahmen wäre aus Verkehrssicherungsgründen nicht vertretbar

Das bedeutet, dass die Umsetzung der Realisierungsplanung möglichst umgehend mit dem Ersatz der westlichen 6 Brückenbauwerke begonnen werden soll.

Dazu ist geplant, die 4 Brücken der Niedernfelder Durchfahrt durch Dämme zu ersetzen. Für die Verfüllung und für die Herstellung der Verkehrswege wird mit Kosten in Höhe von 5.200 Tsd. Euro gerechnet.

Der Neubau von 2 Hafentunnelbrücken der Müggenburger Durchfahrt kostet voraussichtlich 6.500 Tsd. Euro. Hinzu kommen Ingenieur- und Planungskosten in Höhe von etwa 1.000 Tsd. Euro und 10 % Eigenleistung der HPA in Höhe von 1.170 Tsd. Euro.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für die in Stufe I vorgesehenen Maßnahmen auf 13.870 Tsd. Euro.

Die Kostenunterlagen werden zurzeit erarbeitet. Rechtliche Verpflichtungen für die Vergabe von Leistungen werden erst nach Vorlage der Kostenunterlagen eingegangen.

Veranschlagung

Die Mittel sollen bei dem neu einzurichtenden Titel 6610.891.02 „Investitionszuschuss an Hamburg Port Authority zur Umgestaltung der Niedernfelder und der Müggenburger Durchfahrt“ veranschlagt werden.

Es ist vorgesehen, dazu im laufenden Jahr einen Ansatz von 5.400 Tsd. Euro sowie im Haushaltsjahr 2006 einen Ansatz von 1.670 Tsd. Euro und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 6.800 Tsd. Euro zu Lasten 2007 auszubringen.

Deckung

Die Deckung der bei dem neuen Titel 6610.891.02 „Investitionszuschuss an Hamburg Port Authority zur Umgestaltung der Niedernfelder und der Müggenburger Durchfahrt“ für die Umsetzung der in Stufe I vorgesehenen Maßnahmen nachzufordernden Mittel ist in den Haushaltsjahren 2005 und 2006 wie folgt vorgesehen:

	2005	2006
	In Tsd. Euro	
Verfügbare Haushaltsmittel beim Titel 7500.744.33 „Verfüllung Müggenburger- und Niedernfelder Durchfahrt; 1. Stufe“	5.400	
Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010		1.670
Gesamt	5.400	1.670

Die bei dem Titel 7500.744.33 „Verfüllung Müggenburger- und Niedernfelder Durchfahrt“ aus 2004 und in 2005 verfügbaren Mittel werden für den ursprünglich vorgesehenen Zweck nicht mehr benötigt.

Die in 2007 erforderlichen Mittel in Höhe von 6.800 Tsd. Euro werden im Haushaltsplan-Entwurf 2007/2008 berücksichtigt.

Die Durchführung der Baumaßnahmen wird von der BWA abgewickelt.

IV.II

Stufe II

In der zweiten Stufe sollen ab dem Jahr 2010 die 4 Fernbahnbrücken der DB AG (Venloer Brücken), die die Müggenburger Durchfahrt überspannen, nach Abstimmung mit der DB AG bis 2013 durch neue Brücken ersetzt werden. Die Erneuerung dieser 4 Brücken kostet voraussichtlich 19.500 Tsd. Euro zuzüglich Ingenieur- und Planungskosten in Höhe von 2.000 Tsd. Euro sowie für voraussichtlich 10 % Eigenleistung der HPA 1.950 Tsd. Euro. Insgesamt wird somit derzeit für Stufe II der Brückensanierung mit Kosten in Höhe von 23.450 Tsd. Euro gerechnet.

Die Investitionen für die Stufe II der Brückensanierung werden zu den jeweiligen Haushalten zu gegebener Zeit beantragt.

V.

Wirtschaftlichkeit (§ 7 LHO) und PPP

Die Freie und Hansestadt Hamburg kann als Dreh- und Angelpunkt einer Region mit 4 Millionen Einwohnern, als Wirtschaftsstandort mit weltweiter Bedeutung und als Touris-

tenmagnet ihre Stärken nur auf der Basis leistungsfähiger Infrastruktureinrichtungen bewahren und ausbauen. Im Regierungsprogramm des Senats wurden Maßnahmen zu dem Themenkomplex „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt, Steigerung der Attraktivität Hamburgs“ dargestellt und von der Bürgerschaft beschlossen. Diese Maßnahmen erfordern Konzepte, die auch die vorhandenen Einrichtungen einbinden und entsprechend aufwerten, um damit zur Realisierung der städtebaulichen Ziele zur Steigerung der Attraktivität Hamburgs beizutragen.

Bei der Maßnahme „Umgestaltung der Müggenburger und Niedernfelder Durchfahrt“ handelt es sich um ein Vorhaben zur Steigerung der Attraktivität Hamburgs. Sie steht in engem Zusammenhang mit dem Leitprojekt „Sprung über die Elbe“, das insofern Grundlage dieser Vorlage ist. Die Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens kann daher nur aus dem gesamtstädtisch – wirtschaftlichen und planerischen Zusammenhang des Konzeptes zum „Sprung über die Elbe“ hergeleitet werden.

Nach Abwägung von Kostenfaktoren mit dem Nutzen im Sinne stadtplanerischer Entwicklungsziele und attraktivitätssteigernder Aspekte unter Berücksichtigung der Bestandsicherung und dem Erhalt der Verkehrssicherheit wird das weitere Verfahren auf ein Offenhalten der Müggenburger Durchfahrt und eine Dammlösung für die Niedernfelder Durchfahrt in einem zweistufigen Verfahren ausgerichtet.

Als PPP-Projekt eignet sich die Maßnahme aus Sicht des Senates nicht, da Einnahmemöglichkeiten (z.B. durch Bemaunung) nicht gesehen werden. Auch die Werbewirksamkeit der Brücken für Sponsoren dürfte sehr gering sein, da Werbung an öffentlichen Straßenbrücken in Hamburg grundsätzlich untersagt ist, d.h. selbst bei möglichen und daher unvorhersehbaren Ausnahmeregelungen für Großveranstaltungen nur befristet kurzzeitig Einnahmen erzielt werden könnten.

VI.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. den beabsichtigten Maßnahmen zur Umgestaltung der Müggenburger und Niedernfelder Durchfahrt zustimmen;
2. im Haushaltsplan 2005/2006
 - 2.1 im Haushaltsjahr 2005
 - bei dem neu einzurichtenden Titel 6610.891.02 „Investitionszuschuss an Hamburg Port Authority zur Umgestaltung der Niedernfelder und Müggenburger Durchfahrt“ einen Ansatz von 5.400 Tsd. EUR nachbewilligen,
 - zur Deckung die bei dem Titel 7500.744.33 „Verfüllung Müggenburger- und Niedernfelder Durchfahrt; 1. Stufe“ verfügbaren Mittel um 5.400 Tsd. Euro herabsetzen,
 - 2.2 im Haushaltsjahr 2006
 - beim Titel 6610.891.02 „Investitionszuschuss an Hamburg Port Authority zur Umgestaltung der Niedernfelder und Müggenburger Durchfahrt“ einen Ansatz von 1.670 Tsd. Euro sowie eine Verpflichtungsermächtigung von 6.800 Tsd. Euro nachbewilligen,
 - zur Deckung den Ansatz bei dem Titel 9890.791.03 „Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010“ um 1.670 Tsd. Euro herabsetzen.

