

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ (SIP)

Haushaltsplan 2005/2006

Äußere Erschließung Verkehrsinfrastruktur HafenCity (Teil 2)

Einzelplan 6 „Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt“

Kapitel 6300 „Verkehr und Straßenwesen“

Titel 788.02 „Erschließung HafenCity“

**Aufstockung des Ansatzes von 4.500 Tsd. Euro um 1.500 Tsd. Euro auf 6.000 Tsd. Euro
und Bereitstellung einer Verpflichtungsermächtigung von 5.000 Tsd. Euro in 2006**

1. Anlass

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 2./3. Februar 2005 mit Beschluss der Bürgerschaftsdrucksache 18/1614 „Anbindung der HafenCity an die angrenzenden Stadtteile – Verkehrsgutachten im Jahr 2005 vorlegen und konkrete Pläne entwickeln“ den Senat ersucht

1. ein Verkehrsgutachten zur Anbindung der HafenCity an die westlich angrenzenden Stadt- bzw. Ortsteile Neustadt, Innenstadt und Klostertor mit besonderer Berücksichtigung der Fußwegebeziehungen über die Kehrwinderspitze, die Willy-Brandt-Straße, der Achse vom Jungfernstieg zum Kreuzfahrtterminal sowie über die Oberbaumbrücke in Verlängerung zur Kunstmeile vorzulegen.
2. einen städtebaulichen Freiraumwettbewerb für die Wegeachse vom Jungfernstieg, über die Europapassage und den Domplatz durch die Speicherstadt zum Kreuzfahrtterminal unter Beteiligung internationaler Landschaftsplaner und Architekten auszuloben und dabei die Bürgerschaft und den Bezirk Mitte beteiligen.
3. ein Verkehrsgutachten zur Anbindung der östlichen HafenCity an die angrenzenden Stadtteile vorzulegen, das folgende Eckpunkte berücksichtigt: Die Anbindung der City Süd über den Verkehrsknoten am Nagelweg, die Anbindung von Rothenburgsort und die Anbindung

der Veddel unter Nutzung des Wilhelmsburger Platzes als Bindeglied des Stadtteils zur Auswandererstadt.

Wegen der besonderen zeitlichen Abhängigkeiten bei der baulichen Entwicklung der HafenCity hatte der Senat bereits im Vorwege mit der Bürgerschaftsdrucksache 18/2335 über die Teilmaßnahme Brooktorkai, die Bestandteil der Äußeren Erschließung und des Rettungswegekonzeptes der HafenCity bei Hochwasser ist („Zweiter Rettungsweg“) sowie vom Zeitablauf notwendige weitere Planungs- und Ingenieurleistungen berichtet und die Bewilligung der hierfür erforderlichen Haushaltsmittel beantragt. Die Bürgerschaft hat in Ihrer Sitzung am 23.6.2005 die Aufstockung des bereits beim Titel 6300.788.02 bestehenden Ansatzes von 2.045 Tsd. Euro um 2.000 Tsd. Euro auf 4.045 Tsd. Euro und Bereitstellung einer Verpflichtungsermächtigung von 4.500 Tsd. Euro in 2005 sowie eines Ansatzes von 4.500 Tsd. Euro in 2006 beschlossen.

Nachfolgend wird das Ersuchen beantwortet und es werden die weiter erforderlichen Maßnahmen der Äußeren Erschließung der HafenCity dargestellt. Über weitere Maßnahmen, die der Äußeren Erschließung zuzurechnen sind, die sich jedoch erst aus der weiteren Entwicklung einzelner herausragender Projekte ergeben (z. B. Elbphilharmonie), wird der Senat die Bürgerschaft gesondert unterrichten.

2. Rahmenbedingungen und Maßnahmen für die äußere Erschließung der HafenCity

Die HafenCity stellt das bedeutsamste Stadtentwicklungsprojekt in der Metropolregion Hamburg dar. Als unmittelbare Erweiterung der Hamburger Innenstadt werden die dort vorgesehenen Kultur-, Einzelhandels-, Gastronomie-, Freizeit-, Büro- und Wohnflächennutzungen ein entsprechend hohen Ziel- und Quellverkehr erzeugen. Der für die Stadt und die Menschen wichtige Erfolg des Stadtentwicklungsprojektes HafenCity hängt in entscheidendem Maße davon ab, inwieweit es gelingt, dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen in das vorhandene Verkehrssystem der Stadt zu integrieren und verträglich abzuwickeln. Um dieses zu gewährleisten muss eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Neben einer vollwertigen Integration in das Hamburger ÖPNV-Netz durch den Bau der neuen U 4 muss das vorhandene Hauptverkehrsstraßensystem im Umfeld der HafenCity den zukünftig dort auftretenden Verkehrsbelastungen angepasst werden. Unabhängig davon soll ein Netz von Fuß- und Radwegen die attraktive Erreichbarkeit und innere Erschließung des Quartiers im Nahbereich garantieren.

2.1 Verkehrliche Grundlagen

Zur Ermittlung und Festlegung des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen für die äußere Erschließung der HafenCity wurden umfassende Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen der HafenCity und der Verkehrsverteilung vorgenommen.

Eine wesentliche Grundlage für diese Untersuchungen waren die Ergebnisse vorangegangener stadtplanerischer Fachgutachten und städtebaulicher Wettbewerbe sowie der Masterplan. Berücksichtigt wurde auch die Anhanggabe einzelner Bauflächen an verschiedene Investoren. Hierdurch ist die Nutzungsstruktur der HafenCity vorgegeben. Diese Nutzungsstruktur ist maßgebend für das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung innerhalb und außerhalb der HafenCity.

Bereits im Zuge der Erstellung des Masterplanes für die HafenCity ist auf Basis der geplanten Nutzungen ein Verkehrsmengengerüst entwickelt worden, das den Ansprüchen an eine zukunftssichere und nachhaltige äußere und innere Erschließung umfassend gerecht wird. Um eine möglichst enge Verzahnung mit der heutigen City und den angrenzenden Stadträumen sowie und eine umweltverträgliche Erreichbarkeit zu gewährleisten wurde hinsichtlich der Aufteilung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) dabei insbesondere berücksichtigt:

- die vollständige Integration der HafenCity in das Hamburger Schnellbahnnetz durch den Bau der U 4 mit der Option einer Verlängerung nach Süden sowie ein ergänzendes Buslinienangebot;
- ein Angebot attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen.

In vertiefenden Untersuchungen sind die Eingangsdaten im Laufe der Zeit sachgerecht ergänzt und der aktuellen Entwicklung der HafenCity entsprechend fortgeschrieben worden.

Der auf der Basis der für den Endausbau (ca. 2025) vorgegebenen Strukturdaten zu erwartende Quell- und Zielverkehr der HafenCity im Motorisierten Individual-

verkehr wird danach bei rd. 83.000 Kfz-Fahrten pro Tag liegen. Diese werden sich entsprechend der Verteilung der Ziele und Quellen in Hamburg und im Umland zu rd. 80 % nach Norden und zu rd. 20 % nach Süden orientieren (Verkehrsuntersuchung HafenCity – Szenario 2025).

Um diese Verkehrsbedarfe in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung umfassend abzudecken, ergab sich in den Verkehrsuntersuchungen als Erfordernis, die Anbindung an das vorhandene städtische und überregionale Straßennetz über ein vierspuriges Hauptverkehrsstraßennetz vorzusehen. Ergänzende Machbarkeitsstudien zur Einschätzung der heute gegebenen Leistungsreserven des vorhandenen Straßennetzes haben ergeben, dass einzelne Knotenpunkte die Grenzen ihrer heutigen Leistungsfähigkeit erreichen werden und an die höheren Verkehrsbelastungen baulich und straßenverkehrstechnisch angepasst werden müssen.

2.2 Maßnahmen der äußeren Erschließung im Norden der HafenCity

Zur äußeren Anbindung der HafenCity an die nördliche innere Stadt stehen die Brückenübergänge und Knotenpunkte Baumwall/Niederbaumbrücke, Auf dem Sande/Brooksbrücke, Bei St. Annen/Kornhausbrücke/Brandstwierte und Oberbaumbrücke/Deichtorplatz sowie der verbindende Ost-West-Straßenzug Am Sandtorkai/Brooktorkai zur Verfügung. Diese Straßenzüge bzw. Knotenpunkte sind hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit baulich und straßenverkehrstechnisch im Rahmen des folgenden Arbeitspaketes anzupassen:

Arbeitspaket 1:

- Umbaumaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes Deichtorplatz (Baubeginn voraussichtlich ab 2008) und
- des Knotenpunktes Baumwall/Niederbaumbrücke (Baubeginn voraussichtlich ab 2007);
- Ausbau und Herrichtung des Straßenzuges Sandtorkai/Brooktorkai (Baubeginn in 2006);
- Anpassung des Straßenzuges Bergstraße (Südteil) – Schmiedestraße – Alter Fischmarkt – Brandstwierte – Kornhausbrücke – Bei St. Annen unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen Bedeutung als Hauptachse zur Innenstadt (Baubeginn voraussichtlich ab 2007);

Bei den nunmehr anstehenden detaillierten straßenbau- und verkehrstechnischen Planungs- und Entwurfsarbeiten werden für die einzelnen Teilmaßnahmen eines Arbeitspaketes konkrete Lösungen entwickelt. Diese werden hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit abgewogen und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit folgend abschließend festgelegt. Eine detaillierte Abgrenzung der einzelnen Teilmaßnahmen ist wegen ihres räumlichen und funktionalen Zusammenhangs deshalb auch erst im Rahmen der konkreten Planungs- und Entwurfsarbeiten möglich. Die genaue Abgrenzung einer Teilmaßnahme wird darüber hinaus von den jeweiligen Erfordernissen bestimmt, die sich unmittelbar aus der aktuellen Entwicklung der einzelnen Quartiere in der HafenCity ergeben. Diese wiederum werden entscheidend von auch noch anstehenden Investorenentscheidungen bestimmt, die deshalb gegenwärtig noch nicht abschließend beschrieben werden können.

Zur Entlastung des im Arbeitspaket 1 enthaltenen Straßenzuges Bergstraße – Bei St. Annen, der wegen seiner

städtebaulichen Sensibilität nicht ausreichend leistungsfähig umgestaltet werden kann, sind im Rahmen von

Arbeitspaket 2:

- Ergänzende Maßnahmen an einer weiteren Nord-Süd-Verbindung (über Brooksbrücke/Mattentwiete, Baubeginn voraussichtlich ab 2008) zu entwickeln und umzusetzen.

In Abhängigkeit von der städtebaulichen und der verkehrlichen Entwicklung müssen ggf. mittelfristig andere Optionen zur Schaffung der notwendigen Straßenkapazität aktiviert werden. Im Masterplan HafenCity ist als Option eine Verbindung von der Versmannstraße über das Großmarktgelände zur Amsinckstraße vorgesehen.

2.3 Wegeachse Kreuzfahrtterminal – Bei St. Annen – Domplatz – Jungfernstieg

Der Masterplan HafenCity weist der Wegeachse über Bei St. Annen und Domplatz zum Jungfernstieg eine zentrale Bedeutung bei der Verknüpfung der Innenstadt mit der HafenCity zu. Hier werden die beiden zentralen Wasserräume der Binnenalster und des Magdeburger Hafens miteinander verbunden. Erste städtebauliche Untersuchungen zu diesem Straßenzug haben bereits im Jahr 2000 stattgefunden. Über die neue Ausgestaltung des kurz vor der Fertigstellung stehenden Jungfernstieges als nördlichem Gegenpol dieser Wegeachse wurde bereits im Sommer 2002 in einem Wettbewerbsverfahren entschieden.

Im Rahmen der Untersuchungen zur äußeren Anbindung der HafenCity ist im Jahr 2003 eine Vorplanung zur leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs über die Achse St. Annen/Kornhausbrücke/Brandstwierte/Alter Fischmarkt erstellt worden. Die Überarbeitung dieser Planung ist in den Architekturwettbewerb zum Domplatz eingeflossen, der Ende des Jahres 2005 entschieden wurde. Die Aufgabenstellung für den Wettbewerb umfasste neben den Freiflächen am Domplatz auch die Freiflächen um die Petri-Kirche und die Grünfläche Speersort. Insofern wurde ein maßgeblicher Teil dieses Straßenzuges bereits im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs höchster Provenienz bearbeitet.

Ein weiteres wichtiges Themenfeld im Zuge dieser Wegeachse ist die möglichst attraktive Ausgestaltung der Querung der Willy-Brandt-Straße für Fußgänger. Nach gegenwärtigem Stand soll es hierfür ein Sonderbauwerk (Brücke) geben, über dessen gestalterische Ausformung voraussichtlich ebenfalls in einem Wettbewerb entschieden wird.

Des Weiteren ist die Verknüpfung mit dem Denkmalensemble der Speicherstadt mit Kornhausbrücke und Bei St. Annen sensibel und denkmalverträglich zu entwickeln.

Für das Überseequartier mit dem Kreuzfahrtterminal als südlichem Gegenpol der Achse ist schließlich ebenfalls mindestens ein freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren vorgesehen.

Auf dieser Grundlage wird es für den gesamten Straßenzug zeitnah eine Planung geben, die von einem Verkehrsplanungsbüro und einem Architekturbüro gemeinsam entwickelt wird. Durch diese integrierte Planung werden die durch die einzelnen Wettbewerbsergebnisse bereits vorliegenden Gestaltungsvorgaben zusammengefasst, um so ein durchgehendes Motiv für den gesamten Straßenzug entstehen zu lassen. Inwieweit vor dem Hintergrund der zeit-

lichen und wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen die einzelnen Gestaltungsvorgaben in einem übergeordneten Wettbewerbsverfahren sinnvoll zusammengefasst werden können, wird im Rahmen des integrierten Planungsprozesses noch weiter zu konkretisieren sein.

Wegen der engen räumlichen und funktionalen Verknüpfung mit der äußeren Erschließung der HafenCity und der direkten Abhängigkeit zu den Teilmaßnahmen des Arbeitspaketes 1 sollen folgende in der Bürgerschaftsdrucksache 18/1146 vom 2. November 2004 („Das Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ (SIP)“) ursprünglich noch in einem anderen Kontext in Aussicht genommenen Maßnahmen („Querung Willy-Brandt-Straße“ und „Hamburger Plätze“) mit folgenden drei Arbeitspaketen in die Gesamtmaßnahmen zur äußeren Erschließung der HafenCity einbezogen und finanziell geregelt werden:

Arbeitspaket 3:

- Herstellung einer Fußgängerbrücke zur Querung der Willy-Brandt-Straße (Baubeginn voraussichtlich ab 2008);

Arbeitspaket 4:

- Umgestaltung des Domplatzes (Baubeginn voraussichtlich ab 2008);

In den Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft zum Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ (SIP) (Drucksache 18/1146) wurde bereits dargestellt, dass im Vorgriff auf größere Baumaßnahmen, die die trennende Wirkung der Willy-Brandt-Straße zukünftig vermindern sollen, ein attraktiver Brückenschlag so schnell wie möglich realisiert werden soll. Die Willy-Brandt-Straße wird auch zukünftig eine hoch belastete Hauptverkehrsstraße sein. Entlastungen durch die Hafenquerspange werden durch die neu hinzu kommenden Verkehre der HafenCity kompensiert. Eine attraktive Fußgängerbrücke kann somit dazu beitragen, die verkehrlich hohe Trennwirkung der Willy-Brandt-Straße im Zuge der sehr wichtigen Fußwegachse Innenstadt – HafenCity zu mindern. Eine abschließende Entscheidung über den Umbau der Willy-Brandt-Straße soll zu einem späteren Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Fußgängerbrücke erfolgen.

2.4 Anbindung der östlichen HafenCity an die City-Süd, Rothenburgsort und Veddel

Die Grundlagen zur verkehrlichen Anbindung der östlichen HafenCity sind bereits im Masterplan HafenCity und den darauf aufbauenden Untersuchungen sowie im Masterplan Stadttor Süd-Ost/Elbbrücken entwickelt und festgelegt worden.

Darüber hinaus werden die mittel- bis langfristig benötigten Ergänzungen des Verkehrssystems in den zukunftsweisenden Stadtentwicklungskonzepten „Wachsende Stadt“, „Sprung über die Elbe“ und „Masterplan Elbbrücken“ konzipiert und fortgeschrieben. In diese Konzeptionen fließen auch die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs ein. Diese zeitlich erst später zu realisierenden Projekte sind deshalb zu gegebener Zeit zu konkretisieren.

Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Hafencity, ist eine zusätzliche leistungsfähige Verknüpfung nach Norden erforderlich. Im Norden ist eine neue Verbindung zwischen Versmannstraße und Amsinckstraße über das Großmarktgelände bereits im Masterplan HafenCity als Option vorgesehen. Die Straßenverbindung

verbessert auch die Erreichbarkeit der HafenCity. Die Forderung des Masterplans soll durch eine Darstellung im F-Plan langfristig gesichert werden. Es ist eine Lösung in Hochlage entwickelt worden, die die Funktionalität des Großmarktbetriebes nicht einschränkt.

Im weiteren Verlauf nach Süden bestehen mit den Querverbindungen Zweibrückenstraße und Anschlussstelle Hamburg-Veddel bereits Verknüpfungen zwischen Billhorner Brückenstraße und der Freihafenroute. Letztere wird in Verbindung mit der Hafenuferspanne die wesentlichen Verkehrsströme aufnehmen. Ergänzend hierzu werden bei entsprechender baulicher Entwicklung und Anstieg der Verkehrsbelastungen ggf. bauliche Lösungen für eine weitere Verknüpfung zwischen Veddel Damm und Harburger Chaussee erforderlich werden.

Insgesamt werden die Konzeptionen der o.g. Planwerke dazu beitragen, dass die benachbarten Stadträume HafenCity, City Süd, Rothenburgsort und Veddel aufgewertet und attraktiv verbunden werden. Hierzu liegen erste verkehrliche Konzeptionen vor, die im weiteren entsprechend der Umsetzung der städtebaulichen Maßnahmen vertieft werden müssen. Zurzeit stellen die vorliegenden Untersuchungen eine ausreichende Grundlage dar.

2.5 Anbindung der Elbphilharmonie

Über die weiteren Schritte zur Realisierung der Elbphilharmonie ist kürzlich entschieden worden. Das Konzept für die Elbphilharmonie als dem kulturell und architektonisch herausragendem Einzelprojekt der HafenCity mit internationaler Bedeutung sieht eine wasserseitige Anbindung mit einem Fähranleger und eine attraktive Ausgestaltung der Fußwegeverbindung zur U-Bahnhaltestelle Baumwall vor. Diese beiden Teilmaßnahmen werden ebenfalls der Äußeren Erschließung der HafenCity zugerechnet.

Hierfür sind die

Arbeitspakete 5:

- Ausgestaltung der Fußwegeverbindung U-Bahn Baumwall

Arbeitspakete 6:

- Wasserseitige Anbindung Elbphilharmonie vorgesehen.

3. Vorbereitung, Finanzierung und Realisierung der einzelnen Maßnahmen

Nach dem gegenwärtigen Stand der planerischen Arbeiten für die Äußere Erschließung der HafenCity ist von folgendem Finanzierungsbedarf auszugehen:

	Vorjahre	2006	2007	2008	2009	2010	Summe
aus SIP		1.500.000	5.000.000	15.000.000	15.000.000	3.955.000	40.455.000
aus 6300.788.02	4.045.000	4.500.000					8.545.000
6300.788.02	4.045.000	6.000.000	5.000.000	15.000.000	15.000.000	3.955.000	49.000.000

Die erforderlichen Mittel sollen bei dem bestehenden Titel 6300.788.02 „Erschließung Hafencity“ bereitgestellt werden. Deckung soll für 2006 aus dem Titel 9890.791.03 „Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010“ erfolgen. Nur dadurch können bei einer stetig wachsenden HafenCity die erforderlichen Um- und Aus-

- Für die Teilmaßnahmen des Arbeitspaketes 1 (Anpassung der Straßenzüge und Knotenpunkte durch Umbau) werden die entsprechenden Planungen bereits erarbeitet und es gibt eine erste grobe Kostenschätzung, nach der rd. 26.000 Tsd. Euro (einschließlich ca. 6.000 Tsd. Euro Planungskosten) aufgewendet werden müssen.
- Für das Arbeitspaket 3 (Fußgängerbrücke zur Querung der Willy-Brandt-Straße) existiert eine Voruntersuchung und eine grobe Kostenschätzung über rd. 10.000 Tsd. Euro (ohne Planungskosten, s. u.).
- Für die Arbeitspakete 2 und 4 (weitere Nord-Süd-Verbindung über Brooksbrücke/Mattentwiete und Umgestaltung des Domplatzes) ist auf Grund von Schätzungen ohne Vorliegen konkreter Planunterlagen von Realisierungskosten in Höhe von insgesamt ca. 8.000 Tsd. Euro auszugehen (ohne Planungskosten, s. u.).
- Für die Arbeitspakete 2, 3 und 4 sind zunächst Planungskosten in Höhe von ca. 5.000 Tsd. Euro aufzuwenden.
- Kosten für die Arbeitspakete 5 und 6 (Fußwegeverbindung und wasserseitige Anbindung der Elbphilharmonie) können auf Grund des noch frühen Planungsstandes gegenwärtig noch nicht genau beziffert werden.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die „Äußere Erschließung Verkehrsinfrastruktur HafenCity“ werden mit Ausnahme der attraktiven Ausgestaltung der fußläufigen Verbindung zwischen der U-Bahnhaltestelle Baumwall und der Elbphilharmonie sowie deren wasserseitiger Anbindung insgesamt rd. 49.000 Tsd. Euro betragen. Davon stehen bereits 4.045 Tsd. Euro als Kassenmittel in 2005 und 4.500 Tsd. Euro als Kassenmittel in 2006 zur Verfügung.

Die Umsetzung der einzelnen Arbeitspakete wird kontinuierlich angepasst an die fortschreitende Bebauung der HafenCity erfolgen. Das erforderliche Mittelvolumen wurde dem jeweiligen Planungsstand entsprechend auf der Grundlage von Erfahrungswerten abgeschätzt.

Die Kosten für die zz. bereits laufenden Planungen werden aus den bei dem bestehenden Titel 6300.788.02 „Erschließung HafenCity“ bereits verfügbaren Haushaltsmitteln finanziert. Für weitere Planungsleistungen, eventuell durchzuführende Wettbewerbe und die Realisierung von baulichen Maßnahmen werden ab 2006 zusätzliche Mittel aus dem SIP „Hamburg 2010“ benötigt.

Nach derzeitigen Erkenntnissen ist mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen:

baumaßnahmen zeitgerecht durchgeführt werden. Die Verwendung der Haushaltsmittel wird maßnahmenbezogen durch Haushalts- und Ausführungsunterlagen gemäß Landshaushaltsordnung (HU nach §§ 24/54 LHO) dokumentiert. Die Folgeraten werden ab 2007 veranschlagt.

4. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Als Erweiterung der Hamburger Innenstadt durch Umwandlung ehemaliger Hafenumflächen hat sich die Anbindung der HafenCity an die übrige Stadt zwangsläufig an der vorhandenen Stadtstruktur zu orientieren. Der Bestand an Gebäuden (z. B. Speicherstadt) und Straßen sowie die Wasserflächen geben das Erschließungssystem vor. Grundlegende erschließungstechnische Alternativen hierzu sind nicht gegeben.

Eine grundlegende Voraussetzung für die Lebens- und Funktionsfähigkeit der HafenCity und damit auch den stadtwirtschaftlichen Erfolg dieses einmaligen Stadtentwicklungsprojektes ist die zeitgerechte Fertigstellung der äußeren Erschließung rechtzeitig zur Fertigstellung und zum Nutzungsbeginn der jeweiligen Projekte dort. Auf die konkrete Entwicklung dieser Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt und anschließende zeitnahe Umsetzung kann somit nicht ohne Schaden für die Stadt, insbesondere auch ihren internationalen Ruf verzichtet werden.

Die beschriebenen Maßnahmen der äußeren Erschließung der HafenCity sind darüber hinaus wie andere herausragende Infrastrukturmaßnahmen (z. B. U-Bahnanschluss durch U4) ein unverzichtbarer Baustein für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadt. Durch die Maßnahmen wird die funktionale Integration der gewachsenen Innenstadt mit der HafenCity hergestellt. Dieses geschieht sowohl gestalterisch als auch verkehrstechnisch auf einem hohen Niveau und ist eine stadtoökonomisch unverzichtbare Notwendigkeit. Ohne diese Integration besteht die Gefahr, dass die gewachsenen Quartiere der Innenstadt ausschließlich die von den zukünftigen Nutzungen der HafenCity ausgehenden Lasten zu tragen hätten. Die jetzt schon gegebene international anerkannte, außerordentlich hohe städtebauliche Strahlkraft der HafenCity kann nur dann voll zur Geltung kommen, wenn auch im Umfeld der HafenCity die verkehrliche Funktionalität und stadtgestalterische Qualität in adäquater Weise für die Zukunft garantiert ist. Sowohl ein funktional und gestalterisch unzureichendes als auch nicht zeitgerechtes städtisches Engagement bei der äußeren Erschließung der HafenCity lässt in den betroffenen Teilen des Umfeldes der HafenCity Defizite entstehen, die dort mittel- und langfristig nicht nur sichtbar, sondern auch ökonomisch spürbar werden. Die das internationale Ansehen Hamburgs mit prägender Weitsicht erfordert es, dass stadtoökonomisch nachteilige Entwicklungstendenzen im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtungsweise von vornherein ausgeschlossen werden.

Einzelheiten zu den jeweiligen Teilmaßnahmen, wie z. B. die notwendigen Veränderungen an der Kontenpunktgeometrie, die Anzahl und Länge ggf. zusätzlich erforderlicher Abbiegefahrstreifen usw., ergeben sich in der weiteren planerischen und entwurfstechnischen Bearbeitung. Konkrete Aussagen hierzu sind nach Abschluss der erforderlichen Abstimmungs- und Abwägungsschritte möglich. Da die Entwicklung der HafenCity jedoch sehr dynamisch voranschreitet, kann dieses wegen der engen Verzahnung zwischen den Maßnahmen der äußeren

Erschließung und privaten Investorenentscheidungen nicht abgewartet werden. Darüber hinaus bestehen enge Abhängigkeiten zur Errichtung des Überseequartiers und zur U-Bahn. Aus den dortigen Bauabläufen wird sich erfahrungsgemäß kurzfristig die Notwendigkeit ergeben, mit ersten Baustufen und durch Zwischenzustände für die notwendigen Anschlüsse an das vorhandene Straßensystem sorgen zu müssen. Hier muss flexibel und zeitnah reagiert werden können. Eine spätere bzw. jeweils auf einzelne Maßnahmen bezogene Mitteleinwerbung steht diesem Erfordernis entgegen.

Die notwendigen Anpassungs- und Umbaumaßnahmen im vorhandenen Straßenraum und an den Knotenpunkten erfolgen auf der Grundlage der technischen Entwurfsrichtlinien, Planungshinweise für Stadtstraßen (PLAST) und anderen Regelwerken, die anerkannt kostengünstige und wirtschaftliche Standards darstellen. Die Abwägung alternativer Lösungsmöglichkeiten im Detail kann insbesondere auch unter Nutzen-Kosten-Aspekten nur im Zusammenhang mit der Planung und dem Entwurf der einzelnen Maßnahmen erfolgen und wird entsprechend den Anforderungen der Landeshaushaltsordnung (LHO) in den jeweiligen Haushaltsunterlagen (HU gemäß §24/54 LHO) dargestellt.

Durch die erforderlichen Ausweitungen der Flächen an den Knotenpunkten und auf den Strecken für die Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs und durch den Bau der Fußgängerbrücke entstehen mittelfristig auch Folgekosten für die Unterhaltung, die aus dem Budget der BSU finanziert werden. Diese können auf Grund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht beziffert werden. Entsprechende Angaben werden ebenfalls in die jeweiligen Haushaltsunterlagen aufgenommen.

Die Maßnahmen zur äußeren Erschließung der HafenCity als Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der HafenCity liegen ausschließlich im allgemeinen, öffentlichen Interesse der Freien und Hansestadt Hamburg. Da Einzelbelange Privater in keiner Weise Einfluss auf Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen haben, eignen sich diese deshalb in der Regel auch nicht für Public Private Partnership (PPP).

Die Fußgängerbrücke zur Querung der Willy-Brandt-Straße soll auf die Eignung für ein PPP-Modell untersucht werden.

5. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die Ausführungen zur straßenseitigen Äußeren Erschließung der HafenCity zur Kenntnis nehmen,
2. im Haushaltsplan 2005/2006 im Haushaltsjahr 2006
 - 2.1 beim Titel 6300 788.02 „Erschließung HafenCity“ den Ansatz von 4.500 Tsd. Euro um 1.500 Tsd. Euro auf 6.000 Tsd. Euro erhöhen und eine Verpflichtungsermächtigung von 5.000 Tsd. Euro ausbringen,
 - 2.2 zur Deckung der Nachbewilligung den Ansatz beim Titel 9890.791.03 „Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg 2010“ um 1.500 Tsd. Euro herabsetzen.