

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carola Veit (SPD) vom 14.01.08

und Antwort des Senats

**Betr.: Will der Senat in Wirklichkeit noch Wohnen auf dem Wasser?
Gibt es wirklich keine freien Liegeplätze?**

In ganz Hamburg gibt es keine zwei Dutzend genehmigte Hausboote. Obwohl der Beust-Senat vor fast zwei Jahren angeblich „grünes Licht“ für das Wohnen in Hausbooten auf Hamburger Kanälen und abgelegeneren Hafengebieten gegeben hatte, ist nicht mehr viel passiert. Die Verwirklichung von Wohnprojekten gestaltet sich mehr als zäh. Die Legalisierung bestehender Projekte wird nicht betrieben. Umso schlimmer, dass die Hafenbehörde Hamburg Port Authority offenbar nicht einmal die bisherigen genehmigten Hafensiedler unterstützt, sondern im Einzelfall sogar unangekündigt den Zugang zu ihren Booten versperrt.

Ich frage den Senat:

Aufgrund einer Bauwerksprüfung am 8. November 2007 musste aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anlage der Wassertreppe 51 am Moorfleeter Deich am 9. November 2007 gesperrt werden, weil die Standsicherheit gefährdet ist. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen wurden am 12. November 2007 sowie 19. und 20. Dezember 2007 vorgenommen. Ein Teil der dortigen Nutzer (im Folgenden: Lieger) wurden am 13. November 2007 mündlich vor Ort und alle Lieger wurden mit Schreiben vom 19. Dezember 2007 über die Hintergründe der Sperrung informiert.

Die Lieger verfügen über wasserrechtliche Genehmigungen für die Wasserflächen. Die Wasserflächen liegen im Hafengebiet gemäß Hafenenwicklungsgesetz, eine Wohnnutzung ist daher nicht zulässig.

Die Lieger wurden mit Schreiben vom 20. November 2007 gebeten, ein eventuelles Interesse am Abschluss eines zukünftigen Nutzungsvertrages bis zum 10. Dezember 2007 bei der Hamburg Port Authority (HPA) anzumelden. Ein solches Interesse wurde bisher nicht geäußert. Sie wurden weiterhin informiert, dass die HPA beabsichtigte, die Pontonanlagen – soweit keine Nutzungsvereinbarung getroffen sei – für eine Instandsetzung und eine eventuelle spätere Nutzung an einem anderen Ort einzuholen.

Die Wassertreppe 51 ist nicht in der Denkmalliste der Stadt Hamburg eingetragen oder im Verzeichnis der erkannten Denkmäler (§ 7a des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes) aufgenommen.

Dies vorausgeschickt und aufgrund von Auskünften der HPA beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Die Wassertreppe 51 am Moorfleeter Deich (Billwerder Bucht) ist etwa 100 Jahre alt – eine der letzten noch erhaltenen derartigen Wassertreppen im Hamburger Hafengebiet. Sie ist ein ehemaliger Binnenschiffswartepplatz, der seit Langem nicht mehr als solcher genutzt wird. Seit vielen Jahren befinden sich dort Liegeplätze unter anderem für Hausboote. Einige Schiffseigner haben dort seit 17 Jahren genehmigte Liegeplätze, für die stets alle Auflagen erfüllt wurden und die die HPA beziehungsweise ihre Vorgängerbehörde nie beanstandet hat.*

Ist dies zutreffend?

Ist die Wassertreppe 51 denkmalschutzwürdig?

2. *Am 8.11.2007 fand offenbar die 3-jährliche Hauptuntersuchung der Brücke durch die Hafenbehörde statt. Ist es zutreffend, dass nur einen Tag später, ohne irgendeine vorherige Information der Betroffenen, das Schild „Anlage gesperrt HPA“ an den Brückenenden aufgehängt wurde?*
3. *Ist es weiterhin zutreffend, dass am 12.11.2007 – ohne dass weiterhin die Betroffenen irgendeine Information erhalten haben – die Brücke mit einer festen Sperre versehen wurde, und dass am 19. und 20.12.2007 die Unbegehrbarkeit der Brücke durch die HPA hergestellt wurde, indem deichseitig völlig intakte Laufbohlen entfernt und ein Drahtzaun installiert wurden sowie – wasserseitig – Treppenstufen entfernt wurden?*
4. *Ist es zutreffend, dass die dortigen Lieger ihre Schiffe seither nur noch mit dem Boot erreichen können, sofern sie nicht schwimmen möchten?*
5. *Ist es zutreffend, dass die (An-)Lieger erst mit Schreiben vom 19.11. beziehungsweise 23.11.2007 über die Maßnahme informiert wurden, und dass sie weiterhin darüber informiert wurden*
 - *dass die Nutzer gegebenenfalls selbst einen Neubau der Wassertreppe finanzieren müssten?*
 - *dass die Entscheidung über die Finanzierung eines Neubaus bis zum 10.12.2007 erfolgen müsste, andernfalls in unmittelbarer Kürze (Januar 2008) auch die Pontonanlagen eingezogen werden und die Stromzapfsäule abgestellt werden würden?*

Siehe Vorbemerkung.

6. *Ist es zutreffend, dass die HPA in den letzten Jahren immer weniger für den Erhalt der Wassertreppe getan hat?*
7. *Wann war die Wassertreppe vor 2007 zuletzt untersucht worden und mit welchem Ergebnis?*
8. *Was hat die HPA in den vergangenen Jahren für den Erhalt der Wassertreppe getan? Wann fanden Inspektionen, Wartungen und Reparaturen statt? Was waren die Befunde bei den jeweiligen Inspektionen?*

Bitte tabellarisch auflisten.

Das gesamte Bauwerk setzt sich aus mehreren Elementen zusammen: (Brücken L48, L49, L50, Zugangstreppe T228). Sichtprüfungen aller Bauteile finden alle zwei Monate, die Wartung der Stromzapfsäulen alle sechs Monate statt. Die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 findet alle drei Jahre statt.

Bauwerksprüfung nach DIN 1076:

Bauteil	Datum	Befund
<p>Brücke L 48:</p> <p>Geprüft wurden:</p> <p>Haupt- und Querträger und Verbände, Widerlager, Pfeiler, Geländer, Leitungen.</p>	08.11.2007	<p>Die Verbindungsmittel der Haupt-, Querträger und Verbände haben Blatt- und Pickelrost.</p> <p>Der Beton am Widerlager ist an einigen Stellen abgeplatzt und die Auflagerbank ist stark verschmutzt. Die Böschung unterhalb des Widerlagers hat Setzungen bis 15 cm.</p> <p>Die Stützen sind zum Teil oberflächlich morsch.</p> <p>Der Handlauf und die Stützen an dem Holzgeländer sind an einigen Stellen morsch.</p> <p>Ein Hüllrohr im Bereich des Widerlagers ist lose.</p>
<p>Brücke L 49</p> <p>Geprüft wurden:</p> <p>Gehweg, Haupt- und Querträger sowie Verbände, Lager, Pfeiler, Geländer, Beschichtung.</p>	08.11.2007	<p>Einige Längshölzer und Gehwegbohlen sind morsch.</p> <p>Die Endquerträger und Pfeilerkopfräger auf den beiden mittleren Pfeilern haben Abrostungen und Blattrost. Die Profilkanten der Haupt-, Querträger und Verbände haben zum Teil starken Muldenfraß mit Blattrostbildung, an den Knotenpunkten mit Spaltkorrosion. Die Aufgewinkel der Längshölzer haben starke Abrostungen mit Blattrost. Auf den Untergurten liegt Streugut.</p> <p>Lagerverschiebung: Ost Endstellung, West + 25 mm.</p> <p>Die Scheuerhölzer an den Pfeilerfüßen aller drei Pfeiler sind morsch und zum Teil nicht mehr vorhanden. Der dahinter liegende Pfeilerfußträger (genietet U-Profilrahmen), hat Abrostungen und Blattrost im Steg- und Flanschbereich. Der Füllbeton an den Pfeilerfüßen hat größere Abplatzungen bzw. Auswaschungen. Der südliche Pfeiler scheint in Bewegung zu sein.</p> <p>Vereinzelt sind die Steckhülsen der Geländerdurchzüge aufgerostet.</p> <p>Die letzte Deckbeschichtung ist großflächig abgewittert (Rotanstrich schimmert durch).</p>
<p>Brücke L 50</p> <p>Geprüft wurden:</p> <p>Gehweg, Haupt- und Querträger sowie Verbände, Lager, Pfeiler, Geländer, Beschichtung.</p>	06.09.2007	<p>Einige Längshölzer u. Gehwegbohlen sind morsch.</p> <p>Die Endquerträger und Pfeilerkopfräger auf den beiden mittleren Pfeilern haben Abrostungen (bis 30%) und Blattrost. Die Profilkanten der Haupt- und Querträger sowie Verbände haben Blattrostbildung, an den Knotenpunkten mit Spaltkorrosion. Die Aufgewinkel der Längshölzer haben starke Abrostungen mit Blattrost. Auf den Untergurten liegt Streugut.</p> <p>Lagerverschiebung: West 30 mm, Ost 20mm.</p> <p>Die Scheuerhölzer an den Pfeilerfüßen aller drei Pfeiler sind morsch und zum Teil nicht mehr vorhanden.</p> <p>Der dahinter liegende Pfeilerfußträger (genietet U-Profilrahmen), hat Abrostungen und Blattrost im Steg und Flanschbereich. Der Füllbeton an den Pfeilerfüßen hat größere Abplatzungen beziehungsweise Auswaschungen.</p> <p>Vereinzelt sind die Steckhülsen der Geländerdurchzüge aufgerostet.</p> <p>Die letzte Deckbeschichtung ist großflächig abgewittert (Rotanstrich schimmert durch).</p>

Bauteil	Datum	Befund
Zugangstreppe T228 Geprüft wurden: Gehweg, Haupt- und Quer- Träger sowie Verbän- de, Pfeiler, Beschichtung, Geländer, Leitungen, sonstige Brückenteile	08.11.2007	Starke Korrosionsschäden an tragenden Teilen, Gefährdung der Standsicherheit. Die Aufgabewinkel der Treppenstufen und die Treppenwangen haben nicht einschätzbare Korrosionsschäden. Die Holzbohlen der Treppenstufen sind zum Teil morsch. Die Korrosionsschäden im Treppen und Pfeilerbereich sind nicht mehr einschätzbar, die Standsicherheit ist gefährdet. Die letzte Deckbeschichtung ist großflächig abgetragen. Die Geländerpfosten haben im Fußbereich Abrostungen, zum Teil sind die Steckhülsen der Geländerzüge aufgerostet. An der Konstruktion sind mehrere lose Leitungen verlegt. Das wasserseitige Scheuerholz ist morsch und lose. Die Korrosionsschäden der gesamten Treppen/Pfeilerkonstruktion, mit den daraus resultierenden Tragfähigkeitseinschränkungen stellen eine Gefährdung der Standsicherheit da. Eine objektive Ermittlung der Restlebensdauer beziehungsweise Tragfähigkeitsreserven, kann erst nach Entfernung des Rostes (Strahlen) erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist das Bauwerk kurzfristig zu sperren. Ein Ersatzbau wäre aus wirtschaftlichen Gründen einer (sehr aufwendigen) Grundinstandsetzung vorzuziehen.
Zugangstreppe T228	13.03.2006	Der Prüfbericht stellt Korrosionsschäden fest.
Brücke L 48	02.11.2004	Der Prüfbericht stellt Korrosionsschäden an tragenden Teilen fest. Holzgeländer morsch.
Brücke L 49	02.11.2004	Der Prüfbericht stellt Korrosionsschäden an tragenden Teilen fest.
Brücke L 50	02.11.2004	Der Prüfbericht stellt Korrosionsschäden an tragenden Teilen fest.

Instandhaltungsmaßnahmen	Bauteil	Datum
Auswechseln einzelner Bohlen	Brückenbelag	Mai 2007
Ausbessern der Zugangsbohlen mit Blechen	Brückenbelag	Mai 2007
Erneuerung der Winterdienstschilder inkl. Grundplatten für Masthalterung	Brückenteil, Ponton	Dezember 2006
Reparatur der Stromzapfsäulen		Mai 2006
Handlauf auf Zugangsteg erneuert	Brückenteile	August 2005
Defektes Scheuerholz ausgebaut	zwischen Ponton und Treppenturm	Juni 2002
Auflagehölzer für Gitterroste erneuert	Mittelpodest	Juni 2002
Sattelholz erneuert	östlicher Podestträger	Juni 2002
Neues Scheuerholz eingebaut	zwischen Ponton und Treppenturm	Juni 2002
Geländer repariert und teilweise erneuert	Brückenteile	März 2002
Farbanstrich teilweise erneuert	Geländer	März 2002
Bohlenbelag erneuert	Brückenbelag	März 2002
Kabelschutzrohr erneuert	Brückenteile	März 2002
Stahlpfahl erneuert	Wassertreppe	November 2001
Decksbeschichtung erneuert	Ponton	Aug 2000

9. *Weshalb war die Sperrung wegen Baufähigkeit unmittelbar notwendig, ohne sich in irgendeiner Form mit den Betroffenen auseinander zu setzen?*

Siehe Antwort 1. bis 5.

10. *Bei der baufachlichen Prüfung sind offenbar Schäden an der Tragkonstruktion des Treppenturms festgestellt worden.*

Welche sind dies im Einzelnen?

Sämtliche Bauwerksteile sind im Bereich der Tragkonstruktion stark korrodiert und sind statisch nicht mehr standsicher.

11. *Weshalb ist über die Sperrung der Brücke selbst hinaus der unmittelbare Rückbau der gesamten Anlage notwendig, so dass den Nutzern nicht einmal drei Wochen für die weitere Nutzung der Pontons bleiben sollten, während die HPA selbst 14 Tage brauchte, um die Nutzer überhaupt über die von ihr herbeigeführte Situation aufzuklären?*

Wohin sollen die Pontons ausgeschwemmt werden, wo werden sie so dringend benötigt?

Ein sofortiger Rückbau der außer Betrieb genommenen Anlage ist aus Gründen der Gefahrenabwehr nicht notwendig. Der Rückbau muss jedoch bald erfolgen, um die Gefahren, die von der nicht mehr standsicheren Anlage ausgehen, nachhaltig zu beseitigen. Die Instandsetzung der Pontons ist turnusmäßig erforderlich. Ihr eventueller Einsatz an anderer Stelle steht noch nicht fest. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

12. *Weshalb hatte die HPA erst vier Wochen nach der Sperrung Zeit für ein Gespräch mit allen Anliegern, obwohl diese sofort um eine Unterredung gebeten hatten?*

Die Lieger baten mit Schreiben vom 28. November 2007 um ein Gespräch, das am 6. Dezember 2007 stattfand.

13. *Die HPA hat die Anlieger informiert, dass seitens der Hafenbehörde kein Ausweichliegeplatz angeboten werden könne.*

Gibt es tatsächlich keine freien Liegeplätze in Hamburger Gewässern? Hält der Senat dies für eine befriedigende Situation?

Falls es doch freie Liegeplätze gibt, weshalb wurden diese nicht angeboten?

Wo befinden sich diese?

Siehe Drs. 18/3900.

14. *In der Bergedorfer Zeitung vom 21.12.2007 wird die Sprecherin der HPA mit dem Satz zitiert: „Nun müssen sich die Leute selbst Gedanken machen, wie sie an Land kommen“.*

Ist der Senat der Auffassung, dass er mit einer solchen Haltung das Wohnen auf dem Wasser in Hamburg fördert?

Der Senat sieht in ständiger Praxis davon ab, zu Presseberichten Stellung zu nehmen.

15. *Im Hamburger Abendblatt vom 21. August 2002 erschien folgender Artikel:*

„Rothenburgsort – Das Amt Strom- und Hafenbau der Behörde für Wirtschaft und Soziales will noch in diesem Jahr die Zahl der Binnenschiffs-Liegeplätze auf der Nordseite der Billwerder Bucht von bisher 17 auf 29 erhöhen. Das hat die Behörde den Mitgliedern des Ortsausschusses Veddel-Rothenburgsort gegenüber bekannt gegeben. Wegen der „landseitigen Verkehrsanbindung“ haben die Liegeplätze am Nordufer für die Behörde Priorität. Nur dort haben Standardbinnenschiffe auch bei Niedrigwasser an den Wassertreppen genügend Wasser zur Verfügung, auch wenn sie voll beladen sind. Das ist auf der Südseite, auf der es auch Wassertreppen gibt, nicht immer der Fall. Dort werden zum Teil nur Wassertiefen von 2,30 Meter bei Niedrigwasser erreicht. Mit später 29 Liegeplätze zur Ausschläger Elbdeich hin wäre der Bedarf „nach den

vorliegenden Erkenntnissen“ erfüllt. Vorgesehen ist nach der Behördenmitteilung, dass am Nordufer der Billwerder Bucht auch eine zusätzliche Wassertreppe geschaffen wird. Wann die Arbeiten genau beginnen werden, hat das Amt Strom- und Hafenausbau nicht mitgeteilt. Es verweist auf die „begrenzten Kapazitäten“ für die Behandlung von Baggergut im Hamburger Hafen. Das Vorhaben sei jedoch in das Baggerprogramm aufgenommen worden. Die „terminliche Disposition“ unterliege aber „der Prioritätensetzung der Gesamtdisposition der Baggerungen im Hamburger Hafen“.

Aus welchen Gründen sind die hier beschriebenen Maßnahmen so nicht umgesetzt worden; wie stellt sich die derzeitige Situation und die aktuellen Planungen dar?

Der Neubau der Wassertreppe 3 in der Billwerder Bucht – Ausschläger Elbdeich – ist im Oktober 2002 vom Amt Strom- und Hafenausbau in Auftrag gegeben worden. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Wassertreppe 3 erfolgte im Oktober 2003. Insgesamt stehen seit Fertigstellung der Wassertreppe 3 an den Wassertreppen 1 – 3 am Ausschläger Elbdeich der Binnenschifffahrt 29 Liegeplätze zur Verfügung.

16. *Zwar wird der am Ende der Billwerder Bucht gelegene Holzhafen (hier wurden um 1830 die Holzstämme für den Bau des Hamburger Hafens gelagert und vorbereitet) immer weniger von Binnenschiffen angefahren, an den Ufern haben sich kleinere Werften und Bootslagerungen angesiedelt. Tausende von Zug- und einheimischen Vögeln nutzen den Holzhafen als Futter- und Brutplatz.*

In der Hausboot-Drs. 18/3900 erklärt der Senat die Billwerder Bucht als Fläche mit Klärungsbedarf mit idylischem, naturnahem Charakter, als einen der wenigen Standorte, die eine inselartige Anordnung der Lieger zulassen würde. Eine Entlassung aus dem Hafengebiet sei notwendig. In der „visionären Darstellung“ in der Drucksache sind Lieger in der Billwerder Bucht dargestellt, die sich circa 250 m südlich der jetzigen Wassertreppe 51 befinden würden.

Welche Ergebnisse haben die mit dieser Drucksache angekündigten weiteren Untersuchungen Billwerder Bucht/Holzhafen ergeben?

Bei einer möglichen planungsrechtlichen und nutzungsbezogenen Änderung müssten naturschutzrechtliche Belange sowie die Lage im Hafengebiet berücksichtigt werden. Im Übrigen sind die entsprechenden Untersuchungen und Bewertungen noch nicht abgeschlossen.