

## **Bericht**

### **des Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschusses**

über die Drucksache

**19/256: Erhalt des Hafendenkmals Wassertreppe 51 in der Billwerder Bucht  
(Antrag der SPD-Fraktion)**

Vorsitz: **Norbert Hackbusch**

Schriftführung: **Brigitta Martens**

#### **I. Vorbemerkung**

Die Drs. 19/256 wurde von der Bürgerschaft auf Antrag der SPD-Fraktion an den Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschuss am 29. Mai 2008 überwiesen. Der Ausschuss beriet die Drucksache in seiner Sitzung am 26. Juni 2008 abschließend.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die SPD-Abgeordneten erläuterten zunächst ausführlich den Inhalt ihres Antrags. Ziel sei es, die Wassertreppe 51 in der Billwerder Bucht als Gesamtanlage zu erhalten. Dies sei mit Mehrkosten von 17.000 Euro zu realisieren. Im Hinblick auf den Haushalt der Hamburg Port Authority (HPA) von fast 200 Millionen Euro sei dies eine geringe Summe. Weiterhin sei zu prüfen, ob dieses Hafendenkmal es nicht wert sei, mit Mitteln des Denkmalschutzamts oder Bundesmitteln für den Denkmalschutz erhalten zu werden. Zu bedenken sei außerdem, was aus den drei Daueranliegern, die zum Teil schon Jahrzehnte dort ansässig seien, werde. Im November 2007 sei die Wassertreppe gesperrt und unbegehrbar gemacht worden. Seitdem könnten die Anwohner ihre Schiffe nur noch per Boot erreichen und die HPA kümmere sich nicht um die Probleme der Daueranlieger. Die SPD-Abgeordneten schlossen ihre Einleitung mit der Hoffnung auf eine Lösung für die Wassertreppe als Gesamtanlage.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, das Denkmalschutzamt sei im Rahmen der Debatte um die Liegeplätze der Hausbootplätze auf die Wassertreppe 51 in der Billwerder Bucht aufmerksam geworden. Gespräche mit der HPA hätten ergeben, dass ein Erhalt des Bauwerks an Ort und Stelle mit vertretbarem Aufwand nicht zu realisieren und ein Schiffsliegeplatz an dieser Stelle nicht mehr vorgesehen seien. Ein Unterschutzstellungsverfahren hätte die Zustimmung der Finanz- und der Wirtschaftsbehörde vorausgesetzt, wovon nach Lage der Dinge nicht auszugehen gewesen sei. Vor diesem Hintergrund habe das Denkmalschutzamt eine Abwägung getroffen, die in einer Vereinbarung mit der HPA mündete, die Bogenteile auszubauen, diese zu sanieren und für einen Wiedereinbau an geeigneter Stelle vorzusehen. Eine mögliche Perspektive hierfür – abhängig von der Zustimmung der HPA – sei durch die Vorlage eines Angebots zur Übernahme der Wassertreppe durch einen Investor gegeben, um diese in das Projekt Entenwerder zu integrieren. Der Investor engagiere sich seit einem Jahr intensiv für Entenwerder. Er habe dort die Sanierung einer Zollstation initiiert und den Kunstpavillon von der Binnenalster übernommen. Der Park Entenwerder befinde sich im Übrigen in der Nähe der Billwerder Bucht, und die

Integration der Wassertreppe fände hier in einem öffentlich zugänglichen Bereich statt. Kontakte zur Stiftung Maritim und zum Verein Jugend in Arbeit e.V. seien schon hergestellt, sodass deren Einsatz beim Sanierungsprojekt möglich sei. Diese Entwicklung für die Wassertreppe erscheine sinnvoll und sei realisierbar. Der Einsatz von Denkmalschuttmitteln sei in diesem Zusammenhang nicht möglich, weil die HPA als staatlicher Betrieb in seinem eigenen Haushalt Mittel für seine eigenen Bauwerke vorsehen müsse. Die Denkmalszuwendungsmittel seien für private Eigentümer gedacht. Auch eine Perspektive für Bundesmittel sei nicht ersichtlich. Beim Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien gebe es Mittel für national bedeutende Kulturdenkmäler. Die Wassertreppe erfülle aber diese Kriterien nicht. Auch die jüngst für die Denkmalpflege zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 40 Millionen Euro vom Bund seien als Zusatzmittel zur Förderung dringender Projekte in Hamburg vorgesehen, die höhere Priorität als die Wassertreppe hätten. Der Vertreter der HPA führte ergänzend zur Wassertreppe 51 aus, es habe im letzten Jahr eine turnusmäßige Überprüfung dieser aus mehreren Elementen – drei Brücken, ein Treppenturm und eine Pontonanlage mit Pfählen – bestehenden Konstruktion gegeben. Die drei Brücken und der Treppenturm seien jeweils unterschiedlich alt. Es sei gängige Praxis, dass diese Elemente austauschbar gestaltet würden. Es gebe sehr viele alte Bogenbrücken, die wieder verwendet würden. Ein Beispiel hierfür sei der Traditionsschiffhafen Sandtorhafen mit drei wieder verwendeten Bogenbrücken. Somit gingen diese Brücken „nicht verloren“. Im letzten Jahr sei durch die Brückenprüfung festgestellt worden, dass die Wassertreppe nicht mehr standsicher und somit eine Einsturzgefahr nicht auszuschließen sei. Aus diesem Grund habe man die Brücke sperren müssen. Die HPA sei verantwortlich für die Verkehrssicherung, also für die Sicherheit der Personen, die die Brücke passieren oder unter ihr durchfahren würden. Deswegen müsse man die Brücke schnellstmöglich abbauen oder zusätzliche Sicherungsmaßnahmen durchführen, die kostenintensiv seien. Mit dem Denkmalschutzamt sei man einhellig der Meinung, dass die beiden Bogenbrücken erhaltenswert seien und ausgebaut werden sollten, um sie bis zu einer weiteren Verwendung an geeigneter Stelle zu lagern. Der Rückbau selbst sei mit etwa 80.000 Euro kalkuliert. Weitere Kosten würden erst dann entstehen, wenn diese Brücken für andere Zwecke eingesetzt würden und entsprechend saniert und möglicherweise an die neuen Verhältnisse angepasst werden müssten.

Die SPD-Abgeordneten baten um Erläuterung des Verfahrensganges zur Unterschutzstellung, insbesondere inwieweit an dieser Stelle schon die Zustimmung der Finanz- und der Wirtschaftsbehörde nötig sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, Hamburg habe das konstitutive Denkmalrecht. Dies bedeute, „jeder Denkmaleigentümer müsse mit einem Verwaltungsakt belegt werden“. In diesem Fall sei die Freie und Hansestadt Hamburg die Denkmaleigentümerin, und dies setze ihr Einverständnis, in diesem Fall die Zustimmung der Finanzbehörde und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, voraus. Ein Privateigentümer könne gegen einen Unterschutzstellungsbescheid Widerspruch einlegen. Da dies für die Stadt nicht möglich sei, müsse der Senat sich über die Unterschutzstellung einig sein. Angesichts dieser Voraussetzungen habe man darauf verzichtet, ein solches strittiges Unterschutzstellungsverfahren anzustreben.

Die SPD-Abgeordneten bewerteten dies als vorauseilenden Gehorsam. Sie widersprachen der Aussage, dass die Denkmalszuwendungsmittel ausschließlich privaten Eigentümern vorbehalten seien. Paragraph 14 des Denkmalschutzgesetzes lasse in Ausnahmefällen auch Beihilfen für juristische Personen des öffentlichen Rechts zu.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, eine Mischfinanzierung für staatliches Eigentum widerspreche dem Prinzip der Haushaltsklarheit. Dies sei zu vermeiden. Die einzelnen Behörden und Institutionen als Eigentümer von Denkmälern müssten dafür sorgen, dass sie diese selbst erhielten. Es stoße nicht auf großes Verständnis, wenn der Zuwendungsetat, der von der Bürgerschaft für private Eigentümer zur Verfügung gestellt worden sei, für Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg aufgebraucht werde. Außerdem sei die HPA willens, die Bogenbrücken auszubauen und sie für einen zukünftigen Zweck bereitzustellen. Die sich jetzt anbahnende Lösung stelle sich als eine sehr vernünftige dar.

Die SPD-Abgeordneten äußerten ihr Erstaunen über den Umstand, dass die Bürgerschaft ein Gesetz beschließe und der Senat an dieser Stelle ausführe, dass es so nicht umgesetzt werde. Im Grunde habe der Senat damit eingestanden, dass der Gesetzestext nicht mit der Praxis der Verwaltung übereinstimme. Sie baten, zu Protokoll zu erklären, wie sich die Praxis zu dieser Formulierung im Denkmalschutzgesetz verhalte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter warfen ein, dass alle hochzufrieden sein könnten, wenn eine Lösung gefunden werde, die den ohnehin nicht so üppigen Etat des Denkmalamts nicht belaste, damit dieser weiterhin für die privaten Denkmaleigentümer verwendet werden könne. Die nachgefragte Protokollerklärung sagten sie zu.

– Die Protokollerklärung liegt noch nicht vor. Sie wird nachträglich dem Protokoll 19/1 des Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschusses beigefügt. –

Die GAL-Abgeordnete merkte zum vorliegenden SPD-Antrag an, auffällig seien die dort aufgeführten immensen Kosten, die die Wassertreppe 51 durch die Restaurierung hervorriefe. Darum hätten sie in ihrem Änderungsantrag (siehe **Anlage**) eine Zusammenarbeit mit dem Verein Jugend in Arbeit e.V. in Kooperation mit der Stiftung Maritim aufgenommen. Im Hafen und auf Kampnagel sei diese Zusammenarbeit sehr erfolgreich gewesen. Es sei auf sehr gute Art und Weise saniert und zudem ein sozialpolitisch sinnvoller Zweck erfüllt worden. Auf diese Weise sei es auch möglich, die Kosten gering zu halten und gleichzeitig das aus Sicht des Denkmalschutzes Gebotene zu erfüllen.

Die SPD-Abgeordneten meinten, in der Drucksache sei deutlich geworden, dass sich die Mehrkosten für einen Erhalt und eine Sanierung der Wassertreppe vor Ort gegenüber ihrer Sanierung und Einlagerung lediglich noch auf 170.000 Euro Mehrkosten beliefen. Sie baten den Senat, zu dieser Möglichkeit Stellung zu nehmen. Man habe über ein Jahr über den Erhalt des Veddeler Brückenkreuzes diskutiert, welches nach Ansicht der HPA abgängig gewesen sei. Interessanterweise habe man hier mit Erhalt und Sanierung eine gute Lösung finden können, die sowohl Denkmalschützer als auch Hafennutzer zufrieden gestellt habe. Den anfangs von der HPA skizzierten Kostenrahmen habe man durch intensive Beschäftigung mit der Thematik erheblich absenken können. Auch auf Kampnagel habe es eine Mischfinanzierung gegeben, denn das Bezirksamt Hamburg-Nord habe Mittel zu Geldern aus anderen Hamburger Etats beigesteuert, um die Sanierung des erhaltenswerten Denkmals zu realisieren. Die sachlichen Argumente, die gegen die gegenwärtige Nutzung der Wassertreppe sprächen, seien zu akzeptieren. Allerdings hegten sie den Verdacht, dass es nicht offen gelegte Gründe gebe, warum der Senat keinesfalls einen Erhalt der Treppe an dieser Stelle mit den jetzigen Nutzerinnen und Nutzern wolle.

Der Vertreter der HPA antwortete, ursprünglich habe die HPA nicht vorgehabt, hier eine Instandsetzung zu planen. Es sei vielmehr die Frage aufgekommen, was eine Sanierung an Ort und Stelle kosten würde. Diese Kostenschätzung habe sich auf 700.000 Euro belaufen, wobei 500.000 auf die beiden Bogenbrücken und der Rest auf den Treppenturm und die Holzbrücke entfielen. Diese Kosten seien zu keiner Zeit im Ansatz des Haushalts gewesen oder eingeworben worden. Lediglich der Rückbau der Brücke in Höhe von 80.000 Euro sei veranschlagt worden. Die Ausgabe der Summe über 500.000 Euro sei also keinesfalls sicher. Es sei auch durchaus denkbar, dass sich private Investoren an der Finanzierung beteiligten. Außerdem würde man die Mittel für solche Brücken, die an anderen Anlagen wieder eingebaut würden, mit den Investitionsmitteln der betreffenden Anlage aufbringen. Daher sei die Kostenschätzung nicht auf die Unterbringung oder den Neueinbau an einer anderen Stelle übertragbar. Man dürfe in diesem Zusammenhang auch nicht die eventuell notwendigen Umbauten, Installationen wie Beleuchtung, Strom und Geländer sowie die Anpassung und die Errichtung von neuen Fundamenten vergessen. Diese 500.000 Euro würden voraussichtlich entstehen, um die Brücke an dieser Stelle einzurüsten, zu entschichten, mit neuen Stahlbauteilen wieder standsicher zu machen und neuen Korrosionsschutz aufzubringen. Für Einsätze an anderer Stelle könne man keine verlässliche Kostenschätzung abgeben. Diese Kalkulation sei bisher nicht erfolgt, weil es noch keine feste Planung hierfür gebe.

Zur Frage, warum an dieser Stelle ein Erhalt nicht vorgenommen werden solle, führte

der Vertreter der HPA aus, dass die Mittel der HPA und auch das Hafentwicklungsgesetz vorschrieben, dass Hafenzwecke zu begründen seien. Die Hafenzwecke dieser Anlage seien ursprünglich dadurch begründet gewesen, dass es an dieser Stelle einen öffentlichen Warteplatz für Binnenschiffe gebe. Die Binnenschiffe hätten früher in diesem Hafenteil gelegen und auf Fracht gewartet oder darauf, dass sie abgefertigt worden seien. Vor einigen Jahren habe man neue Binnenschiffsliegeplätze im Hafen errichtet. Seitdem werde die Wassertreppe 51 nur noch sehr selten von Binnenschiffen angefahren. Dies hänge auch damit zusammen, dass die Fahrwasserbereiche dies nicht mehr zuließen. Daher habe es an dieser Stelle andere genehmigte Nutzungen gegeben, die bis zum heutigen Tage auch durch den Rückgang der öffentlichen Nutzung möglich gewesen seien. Perspektivisch gebe es an dieser Stelle keine Hafenzwecke, die mit Mitteln der HPA umgesetzt werden dürften.

Auf Nachfrage der SPD-Abgeordneten berichtete der Vertreter der HPA, dass an dieser Stelle eine andere Nutzung angedacht, aber noch nicht planungsreif sei.

Die SPD-Abgeordneten beharrten darauf, dass es für ein Denkmal die beste Lösung sei, wenn es an seinem Platz verbleibe. Jede Verlagerung stelle nur eine Notlösung dar. Auch der Verbleib einer funktionslosen Wassertreppe sei gut vorstellbar, weil Industriedenkmäler oft keine Nutzung mehr hätten und trotzdem erhaltenswert seien. Sie widersprachen zudem der Einschätzung, dass für die Wassertreppe keinesfalls eine Einwerbung von Bundesmitteln in Frage komme. Es sei bereits auf das Sonderprogramm des Bundes, in dem 40 Millionen Euro für nationales Kulturerbe zur Verfügung stünden, hingewiesen worden. Die Definition, ob es sich hierbei um ein solches handele, sei durchaus Auslegungssache und diskussionswürdig. Wenn man hier Einigkeit erzielte, stünde einer Beantragung der Mittel nichts im Wege.

Die CDU-Abgeordneten räumten ein, der Verbleib eines Denkmals vor Ort stelle den Idealfall dar. In diesem Fall bestehe wegen der Baufähigkeit der Brücke eine Gefährdung der Öffentlichkeit und somit akuter Handlungsbedarf. Die Bogenbrücke solle in einem geeigneten Hafengebiet, zum Beispiel in Entenwerder wieder aufgebaut werden. Dadurch werde Zeitdruck vermieden, was eine kostengünstige Zusammenarbeit mit dem Verein Jugend in Arbeit e.V. begünstige.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE vertrat die Auffassung, dass Hamburg auch im internationalen Vergleich wenig historische Bausubstanz aufweise. Da gerade im Hafen nur in geringem Umfang Historisches erhalten sei, werde die Aufhebung des vorhandenen und für die Stadt wertvollen Ensembles kritisch beurteilt. Es bedenklich, dass das Denkmalschutzamt nicht nur die Schutzwürdigkeit, sondern auch den finanziellen Aufwand berücksichtige. Vor dem Hintergrund, dass der Ausschuss auch für die Kreativwirtschaft zuständig sei, seien die Probleme von Filmteams, geeignete Drehorte zu finden, zu bedenken. Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE regte an, für den Erhalt des Ensembles an seinem Standort private Sponsoren zu suchen. Des Weiteren erkundigte er sich danach, wie die HPA vorgegangen sei und die Öffentlichkeit informiert habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen zunächst auf die Vorschläge der SPD-Abgeordneten ein und erläuterten, es sei nicht sinnvoll einen Antrag auf die Erteilung von Mitteln aus dem Programm für national bedeutsame Kulturdenkmäler zu stellen, da die Wassertreppe die entsprechenden Bedingungen nicht erfülle und daher mit der Ablehnung des Antrags zu rechnen sei. Als national bedeutsame Kulturdenkmäler seien in Hamburg beispielsweise die Hauptkirchen zu betrachten. Der Anteil, den Hamburg aus dem Sonderprogramm des Bundes nach dem Königsteiner Schlüssel erhalten könne, betrage etwa 1 Million Euro. Dieses Geld werde dringend für bedeutendere Gebäude benötigt.

Der Vertreter der HPA teilte mit, die Sperrung der Brücke sei aus Sicherheitsgründen am Tag nach der bereits erwähnten Überprüfung durchgeführt worden. Am selben Tag seien die Nutzer der Anlage durch einen Mitarbeiter der HPA mündlich vor Ort und am folgenden Tag schriftlich informiert worden. In diesem Schreiben seien die Nutzer zu Gesprächen mit der HPA eingeladen worden, die im Anschluss geführt worden seien. Sowohl schriftlich wie mündlich seien die Inhaber wasserrechtlicher Genehmigungen befragt worden, ob das Interesse am Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung über die Nutzung der Treppe bestehe. Ein solches sei bislang nicht

bekundet worden. Im folgenden Zeitraum habe die HPA verschiedene Gespräche über das weitere Vorgehen geführt. Nunmehr sei es notwendig, die Verkehrssicherheit des gesamten Gebiets wiederherzustellen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, warum die HPA nicht aufgrund früherer Überprüfungen bereits Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt habe und was geschähe, wenn keine Sponsoren für die Sanierung und Translozierung der Brücke gefunden werden würden. Nach ihren Informationen seien die Inhaber wasserrechtlicher Genehmigungen an einer vertraglichen Vereinbarung über die Nutzung der Treppe interessiert. Da diese derzeit nicht benutzbar und abgesichert sei, gebe es weder eine akute Gefährdung noch Zeitdruck. Die SPD-Abgeordneten kritisierten die Haltung der GAL-Fraktion in dieser Frage. Für die Denkmalfähigkeit eines Objekts sei nicht der Fortbestand der ursprünglichen Nutzung Voraussetzung. Vielmehr liege es im Wesen des Denkmalschutzes, anhand der Objekte historische Ereignisse und Entwicklungen zu dokumentieren. Ein Schreiben des Denkmalschutzamts belege, dass die Anlage die Entwicklung von Hafengewirtschaft und -verkehr dokumentiere und die umliegende Billwerder Bucht akzentuiere. Daher sei der Plan, die Brücke an einem anderen Ort wieder zu errichten nicht nachzuvollziehen.

Auf die Fragen der SPD-Abgeordneten eingehend teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, es sei unwahrscheinlich, dass keine Sponsoren für die Sanierung und Translozierung der Brücke gefunden würden. Sie maßen dem Bauwerk einen hohen Wert bei. Da jedoch die Gespräche mit der HPA ergeben hätten, dass es keine Perspektive gegeben habe, die Anlage vor Ort zu erhalten, sei der Translozierung der Vorrang vor dem Verlust gegeben worden.

Der Vertreter der HPA berichtete, es seien laufend einfache Reparaturarbeiten an der Hafentreppe 51 durchgeführt worden. Es gebe allerdings zahlreiche Hafenanlagen und die HPA halte vordringlich stark frequentierte Anlagen instand. Auf die Frage der SPD-Abgeordneten erteilten der Vertreter der HPA die Auskunft, für eine alte Brücke, die noch nicht saniert und eingelagert sei, gebe es bereits einen Interessenten. Drei Brücken, die für den Sandtorhafen vorgesehen seien, würden derzeit bei der Stiftung Maritim saniert. Eine Brücke, die von ihrem ursprünglichen Standort entfernt worden sei, liege nun im Zollkanal. Auch für eine ungenutzte Brücke zwischen den Norderelbbrücken gebe es bereits einen Interessenten. Eine detaillierte Aufstellung werde zu Protokoll gegeben.

Erklärung der Hamburg Port Authority vom 07.07.2008 zu Protokoll betr. Drs. 19/256: Erhalt des Hafendenkmals Wassertreppe 51 in der Billwerder Bucht

Die Abgeordneten baten um Auskünfte über Art und Anzahl eingelagerter und wiederverwendeter historischer Hafensbrücken, Hierzu gibt die Hamburg Port Authority (HPA) folgende Angaben zu Protokoll:

**Eingelagerte und wiederverwendete historische Hafensbrücken**

Üblicherweise werden beim Rückbau nicht mehr benötigter oder nicht mehr sicherer Anlagen die noch verwendbaren und erhaltenswerten Bauteile gesichert und bei der Errichtung oder Instandsetzung anderer Anlagen je nach Bedarf und Möglichkeit im Hafen wieder verwendet. In der Liste sind die historischen Brücken genannt, die in den letzten Jahren aus bisherigen Anlagen ausgebaut wurden, sowie die vorgesehenen oder bereits realisierte Wiederverwendungen.

<b>Brückenart</b>	<b>Baujahr</b>	<b>Derzeitiger Status</b>	<b>Disponiert für</b>	<b>Voriger Einsatzort</b>
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L7)	1908	Lagerung bei Stiftung Maritim - 50-er Strecke	Traditionsschiffhafen Sandtorhafen	St. Pauli Landungsbrücken
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L32)	1908	Lagerung bei Stiftung Maritim - 50-er Strecke	Traditionsschiffhafen Sandtorhafen	Fähranlage Finkenwerder
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L60)	1943	Lagerung bei Stiftung Maritim - 50-er Strecke	Traditionsschiffhafen Sandtorhafen	Fähranlage Altona
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L154)	1934	Lagerung bei HPA	Noch offen, Interessenten vorhanden	Fähranlage Arningstrasse
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L86)	1894	Eingebaut in die schwimmende Anlage Lübecker Kai		Seemannshöft - Lotsenstation
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L87)	1913	Eingebaut in die schwimmende Anlage Lübecker Kai		Parkhafen-Nord
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L96)	1912	Eingebaut in einen Anleger der HPA im Zollkanal		Fähranleger Tollerort
Genietete Fachwerk-Bogenbrücke (Nr. L162)	1890	Eingebaut in den Anleger Fischauktionshalle		Fähranlage Altona

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Konstruktion, auf der die Brücke lagere, starke Korrosionsschäden aufweise. Dieser insbesondere für die benachbarte Werft gefährliche Zustand müsse beendet werden. Die Inhaber von wasserrechtlichen Erlaubnissen hätten keinen Anspruch auf einen Zugang über die Anlage. Die Erhaltung der Brückenbögen und ihre Wiederaufstellung in der Nähe sei eine vernünftige Lösung.

Die GAL-Abgeordneten betonten, nur die Brückenbögen, nicht jedoch das ganze Ensemble seien als denkmalschutzwürdig eingestuft worden. Da bedauerlicherweise der Erhalt des Ensembles nicht realisierbar sei, werde der Erhalt der Brückenbögen, bei dem außerdem Jugendliche Beschäftigung fänden, positiv beurteilt.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, ob geprüft worden sei, ob die Anlage nicht auch mit einfachen Mitteln in einen nutzbaren Zustand hätte versetzt werden können und die bisherigen Nutzer Interesse gezeigt hätten, die Nutzung gegen Zahlung eines Entgelts fortzusetzen, entgegneten die Vertreter der HPA, die bisher durchgeführten Maßnahmen seien unumgänglich gewesen, da ein Betreten der Brücke aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht geduldet werden dürfe. Um die Anlage wieder nutzbar zu machen, sei eine umfassende Sanierung erforderlich. Im Hafengebiet seien nur hafenbezogene Nutzungen genehmigungsfähig. Die HPA führe mit den Nutzern, die Hafennutzungen betrieben, Gespräche über Alternativen, die noch nicht abgeschlossen seien.

Die SPD-Abgeordneten baten um genaue Angaben zu den Kosten für die an den Brückenpfeilern notwendigen Arbeiten und wiesen darauf hin, dass nicht nur die Brückenbögen historische Bestandteile der Anlage seien, sondern beispielsweise auch die Treppe zum Liegeplatz. Sie fragten, ob eine Abwägung vorgenommen worden sei, die Konstruktion vor Ort zu erhalten. Außerdem erkundigten sie sich nach den Angeboten, die den bisherigen Nutzern gemacht worden seien. Unter Bezugnahme auf eine Senatsdrucksache und eine Kleine Anfrage zum Thema „Wohnen auf dem Wasser“ wollten die SPD-Abgeordneten wissen, welche Planungen der Senat für die Billwerder Bucht habe und warum dort gebaggert werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, zwar seien außer den Brückenbögen auch weitere Teile der Anlage historisch, jedoch seien nur diese erhaltungsfähig. Sie sagten zu, die Angebote an die Nutzer zu Protokoll zu geben.

Erklärung der Hamburg Port Authority vom 07.07.2008 zu Protokoll betr. Drs. 19/256: Erhalt des Hafendenkmals Wassertreppe 51 in der Billwerder Bucht

Die Abgeordneten baten um Auskünfte zu den Alternativangeboten an die Inhaber wasserrechtlicher Genehmigungen. Hierzu gibt die Hamburg Port Authority (HPA) folgende Angaben zu Protokoll:

### **Alternativangebote an die Inhaber wasserrechtlicher Genehmigungen**

Im Bereich der Wassertreppe 51 Billwerder Bucht bestehen derzeit drei wasserrechtlich genehmigte Sondernutzungen von Wasserflächen. Diese Genehmigungen beinhalten keine Nutzungsrechte oder -entgelte für die Wassertreppenanlage 51, auch nicht für die dazugehörigen Pontons. Bei Widerruf einer solchen Genehmigung besteht kein rechtlicher Anspruch auf einen Ersatzliegeplatz oder eine Verpflichtung der Hamburg Port Authority (HPA), geeignete Liegeplatzalternativen anzubieten. Die HPA möchte den an der Funktionalität des Hafens mitwirkenden Unternehmen auch die erforderlichen Infrastrukturen bereit stellen und hat deshalb – ohne rechtliche Notwendigkeit – mit den gewerbetreibenden Nutzern nach der notwendigen Sperrung der Wassertreppe 51 Gespräche aufgenommen und nach geeigneten Alternativen gesucht.

Für die bekannt gewordene Wohnnutzung eines Inhabers einer wasserrechtlichen Genehmigung gibt es gemäß Hafenenwicklungsgesetz keine Möglichkeit einer Fortsetzung an dieser oder einer anderen Stelle im Hafen. Dies wurde dem Lieger in mehreren Gesprächen verdeutlicht. Der hinzugezogene Hausbootlotse im Bezirksamt Hamburg-Mitte hat dann die – außerhalb des Hafens – ausgewiesenen Hausbootbereiche und die dabei zu beachtenden Rahmenbedingungen mit dem Lieger erörtert. Darüber hinaus gab es ein Gespräch zwischen HPA und zwei Abgeordneten der Bezirksversammlung Bergedorf, welche sich ihrerseits um eine Alternative für den Wohnlieger im Bezirk bemühen wollten.

In Gesprächen mit den beiden gewerblichen Inhabern wasserrechtlicher Genehmigungen wurden seitens der HPA verschiedene Ausweich- oder Alternativliegeplätze erörtert. Nach Auffassung der Beteiligten ergaben sich daraus zwei geeignete Möglichkeiten in räumlicher Nähe. Es handelt sich um Liegeplätze im Bereich der Wassertreppe 6 – Nord-Ostseite der Halbinsel Kaltehofe – und im Bereich der Wassertreppe 52 – in südlicher Nachbarschaft zur Wassertreppe 51. Beide Anlagen gehören privaten Besitzern, die an den jeweiligen Standorten über Flächenreserven innerhalb der wasserrechtlich genehmigten Bereiche verfügen. Hier wurden Gespräche zwischen Liegern von Wassertreppe 51 und den privaten Besitzern geführt. Nach Informationen der HPA sind diese Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Der Vertreter der HPA erläuterte die einzelnen Stützkonstruktionen der Brücken. Der Treppenturm, der die Bogenbrücken wasserseitig trage, sei ein Bauwerk für sich. Daher seien diese Kosten separat in die Kostenaufstellung aufgenommen worden. Die Kosten für die übrigen Stützkonstruktionen seien in den Kostenangaben der Brücken enthalten. Die Bogenbrücke solle vollständig, allerdings ohne die Stützen, abgebaut und gelagert werden. Sie gingen auf die verschiedenen Bereiche der Billwerder Bucht ein und erklärten, nur im nördlichen Bereich seien umfangreiche Baggerarbeiten notwendig, um die Schiffbarkeit zu erhalten.

Die CDU-Abgeordneten befürworteten eine Diskussion über die künftige Nutzung der Billwerder Bucht, unabhängig von der Frage der Wassertreppe 51. Eine Wohnnutzung erscheine durchaus reizvoll, obwohl sie aufgrund der Industrieemissionen nicht unproblematisch sei.

Sodann kam der Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschuss zur Abstimmung über den Änderungsantrag der CDU-Fraktion und der GAL-Fraktion (siehe Anlage). Der Änderungsantrag wurde mehrheitlich mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten und der GAL-Abgeordneten gegen die Stimmen der Abgeordneten der Fraktionen von SPD und DIE LINKE angenommen.

Daraufhin stimmte der Ausschuss über das nunmehr geänderte Petitum aus der Drs. 19/256 ab. Die ursprünglichen Ziffern 1 bis 4 wurden mehrheitlich mit den Stimmen der Abgeordneten der CDU-Fraktion und der GAL-Fraktion gegen die Stimmen der Abgeordneten der SPD-Fraktion und des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE abgelehnt.

Die drei neuen Ziffern (siehe Änderungsantrag) wurden mehrheitlich mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten und der GAL-Abgeordneten gegen die Stimmen der Abgeordneten der Fraktionen von SPD und DIE LINKE angenommen.

### III. Ausschussempfehlung

*Der Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschuss empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten und der GAL-Abgeordneten gegen die Stimmen der Abgeordneten der Fraktionen von SPD und DIE LINKE folgendes Ersuchen zu beschließen:*

*Der Senat wird ersucht,*

- 1. den Rückbau der Wassertreppe 51, einschließlich der zwei Bogenbrücken zeitnah, entsprechend der Verkehrssicherungspflichten, auf Kosten der HPA zu veranlassen.*
- 2. die Bogenbrücken bedarfsgerecht nach dem Rückbau sanieren zu lassen und einen Wiedereinbau zeitnah nach Fertigstellung der Restaurierung an geeigneter Stelle vorzusehen.*
- 3. bei der Sanierung der Bogenbrücken die Erfahrungen des Vereins Jugend in Arbeit e.V. in Kooperation mit der Stiftung Maritim und dem Denkmalschutzamt einzubeziehen.*

Brigitta Martens, Berichterstattung



**Anlage**

19. Wahlperiode

Datum: 26.06.2008

**Änderungsantrag zu Drs. 19/256 in der Sitzung des Kultur-, Kreativwirtschafts- und Tourismusausschusses  
am 26. Juni 2008**

**der Abgeordneten Brigitta Martens, Bernd Capeletti, Rüdiger Kruse, Hans Lafrenz, Birgit Schnieber-Jastram, Andreas C. Wankum, Monika Westinner, (CDU) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Eva Gümbel (GAL) und Fraktion**

**Betr.: Translozierung und bedarfsgerechte Restaurierung der Wassertreppe 51**

Die Wassertreppe 51 am Moorfleeter Deich in der Billwerder Bucht besteht aus zwei Bogenbrücken von 1913 als bauzeitlicher Originalbestand, drei Pfahlgründungen und weiteren Zugangskonstruktionen. Diese Wassertreppe 51 ist bisher nicht in der Denkmalliste von Hamburg eingetragen. Die Bogenbrücken sind jedoch vom Denkmalschutzamt als denkmalschutzwürdig eingestuft worden. Nach Feststellung des Denkmalwertes der Wassertreppe 51 hat das Denkmalschutzamt vor der Eintragung in die Denkmalliste die Erhaltensfähigkeit in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht in Abstimmung mit Hamburg Port Authority (HPA) geprüft.

Nach Prüfung des öffentlichen Interesses nach § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) unter Einbeziehung der öffentlichen Interessen anderer Hamburgischer Behörden hat das Denkmalschutzamt auf eine Unterschutzstellung durch Eintragung in die Denkmalliste verzichtet.

Der Erhalt der Wassertreppe 51 ist aus technischer und hafengewirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich (Drs. 18/7987 und 19/267), so dass der HPA keine Mittel zum Erhalt vor Ort zur Verfügung stehen.

In technischer Sicht sind die Bogenbrücken von 1913 erhaltensfähig, die zusätzlichen Konstruktionen hingegen abgängig (Drs. 19/267). Vor diesem Hintergrund ist der Abwägung des Denkmalschutzamtes in Abstimmung mit der HPA zu folgen, die Wassertreppe rückzubauen und in jedem Fall die Bogenbrücken nach dem Ausbau zu sichern, zu sanieren und an geeigneter Stelle wieder aufzubauen.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. den Rückbau der Wassertreppe 51, einschließlich der zwei Bogenbrücken zeitnah, entsprechend der Verkehrssicherungspflichten, auf Kosten der HPA zu veranlassen.
2. die Bogenbrücken bedarfsgerecht nach dem Rückbau sanieren zu lassen und einen Wiedereinbau zeitnah nach Fertigstellung der Restaurierung an geeigneter Stelle vorzusehen.
3. bei der Sanierung der Bogenbrücken die Erfahrungen des Vereins Jugend in Arbeit e.V. in Kooperation mit der Stiftung Maritim und dem Denkmalschutzamt einzubeziehen.