

Antrag

**der Abgeordneten Mathias Bölcow (GAL), Klaus Lübke, Susanne Kilgast (SPD)
und Fraktionen vom 12.01.2006**

**Betr.: Erhalt der historischen Niedernfelder Durchfahrt für zukünftige
Entwicklungen und als Denkmal des klassischen Freihafens**

Die Situation Hansahafen und Veddeler Wasserkreuz lässt einzigartig die Konzeption erkennen und erleben, die dem Hamburger Hafen nach dem Zollanschluss und Einrichtung des Freihafens zu seiner jetzigen Bedeutung und Größe verhalf: Der offene Tidehafen mit fingerartig ausgebildeten seetiefen Hafenbecken umkreist von Binnenwasserstraßen für die Schuten und Gleisanlagen.

Die Niedernfelder Durchfahrt stellt die Verbindung des Veddeler Wasserkreuzes zum Saalehafen und von dort zum Hansahafen und Moldauhafen her. Damit verknüpft die Niedernfelder Durchfahrt das jetzige Entwicklungsgebiet HafenCity wasserseitig mit den Gebieten zukünftiger Entwicklung auf der Veddel, in Wilhelmsburg und auf dem Kleinen Grasbrook. In Kürze wird mit der Ballinstadt die Reihe maritim-touristisch interessanter Orte ergänzen und damit den bisherigen Endpunkt, die historischen 50er Schuppen, hinter der Niedernfelder Durchfahrt weiterführen. Mit der geplanten Entwicklung des Mittleren Freihafens wird die Situation Hansahafen und Veddeler Wasserkreuz die einzige sein, wo sich der vor gut 100 Jahren charakteristische Hafenumschlag vom Seeschiff aufs Binnenschiff und von dort in die Stadt oder Richtung Berlin und Prag nachvollziehen lässt: Das Veddeler Wasserkreuz mit den Lagerhäusern am Saalehafen, den vielen Bahnbrücken zum Haupthafenbahnhof Hamburg-Süd und der Verbindung zum seetiefen Hansahafen mit den historischen 50er Schuppen.

Eine der Eisenbahnbrücken über die Niedernfelder Durchfahrt ist erkennbar im Obergeschoss für die vor 100 Jahren geplante Hochbahn in den Hafen vorbereitet. Die U4 in die HafenCity nimmt teilweise die damals geplante Trassierung, wenn auch unterirdisch, wieder auf. Der 1. Weltkrieg verhinderte damals den Aufbau Hafen-Hochbahn und der Versailler Vertrag trat Gebiete am Moldauhafen für 99 Jahre an die Tschechoslowakei ab. Auf den zweiten Weltkrieg verweist das Lagerhaus G, wo Häftlinge zur Zwangsarbeit im Hafen untergebracht waren.

Für die weitere Entwicklung Hamburgs mit dem „Sprung über die Elbe“ wird von allen Seiten immer wieder die Qualität des Wohnens am Wasser hervorgehoben. Gerade wurde bei der Planung für die Internationale Gartenbauausstellung (IGS) ein See in der Mitte Wilhelmsburgs als trotz hoher Kosten als unbedingt nötig angesehen. Bei der Internationalen Entwurfswerkstadt 2003 „Sprung über die Elbe“ bestand Einigkeit darüber, dass eher alte, verschüttete Hafenbecken wieder ausgehoben werden sollten und keinesfalls weitere Zuschüttungen vorgenommen werden dürfen.

Trotz des nicht unerheblichen Kostenarguments würde die Zuschüttung der Niedernfelder Durchfahrt der wachsenden Stadt nach Größe und Qualität entgegenstehen. Vielmehr muss versucht werden, eine geeignete und finanzierbare Lösung zu finden, diese wertvolle Durchfahrt zu erhalten. Dabei besteht keine zwingende Notwendigkeit die bisherige Durchfahrtsbreite beizubehalten. Nach den uns vorgetragenen Informationen sind weniger die Brücken selbst als die Widerlager abgängig, was es eventuell nahe legt, neue Widerlager vor den abgängigen zu schaffen oder ähnliche technische Lösungen zu finden, die insbesondere eine Betriebsunterbrechung des Eisenbahnverkehrs weitgehend vermeidet.

Dies vorausgeschickt, möge die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte beschließen:

1. Das Denkmalschutzamt soll die historische Bedeutung, sowohl der einzelnen Brückenbauwerke, als auch des Gesamtensembles um das Veddeler Wasserkreuz untersuchen.
2. Die Wirtschaftsbehörde wird aufgefordert, bei geeigneten Firmen Kostenvoranschläge für die notwendige Sanierung der Widerlager und Bücken über die Niedernfelder Durchfahrt einzuholen.
3. Die Hamburgische Bürgerschaft wird ersucht, die endgültige Entscheidung über die Zuschüttung der Niedernfelder Durchfahrt bis zur Klärung der Punkte 1. und 2. zu vertagen.