

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carola Veit (SPD) vom 10.09.07

und Antwort des Senats

Betr.: Plant der Senat beim Brückenneubau am Veddeleer Wasserkreuz den Rundweg um den Spreehafen mit ein?

Der Spreehafen („Hamburgs zweite Alster“) ist zwar nach wie vor wegen des Zollzauns nur schwer zugänglich, man kann ihn aber – nachdem man in den Freihafen gelangt ist – zu Fuß und mit dem Fahrrad nahezu umrunden. Schwierig ist dies nur an der Ostseite, denn die Niedernfelder und Müggenburger Brücken besitzen keine Fuß- und Radwege, welche die Überquerung ermöglichen. Zwar gibt es jeweils an der Seite zum Spreehafen kleine Wege zur Wartung der Brücken, diese sind aber für den öffentlichen Verkehr weder wirklich geeignet noch zugelassen. Durch die Entscheidung für den Erhalt des Veddeleer Wasserkreuzes ergäbe sich nun die Möglichkeit, diese Radwegelücke mit vermutlich vertretbarem Kostenaufwand zu schließen.

Dieses vorausgeschickt frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Sind für den Neubau der Niedernfelder und Müggenburger Brücken auch Fuß- und Radwege eingeplant, beziehungsweise ist bei der bisher erfolgten Ausschreibung der Einbau von Fuß- und Radwegen vorgesehen? Wenn Nein, warum nicht?*

Die Niedernfelder Straßenbrücken werden mit Fuß- und Radwegen ausgeführt. Für die Neubauten der Niedernfelder und Müggenburger Eisenbahnbrücken ist dies nicht vorgesehen.

Deren geplante Ausführung/Konfiguration ist daran ausgerichtet, die bisherigen Brücken in ihrer Funktion unter Offenhaltung der Wasserwege zu ersetzen und orientiert sich an der hafenbezogenen Nutzung.

2. *Wie bewertet der Senat die augenblickliche Situation der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger am Spreehafen?*

Der Spreehafen und die umgebenden Uferlagen unterliegen derzeit dem Hafenenwicklungsgesetz und stehen damit nur Nutzungen mit Hafenbezug offen. Als Teil des Freihafens ist der Spreehafen zudem durch einen Zollzaun gesichert und somit nur eingeschränkt zugänglich. Vor dem Hintergrund dieser Situation wird die derzeitige Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger als ausreichend beurteilt.

3. *Für wie bedeutsam hält der Senat eine bessere Verbindung der Nord- und Südseite des Spreehafens für Radfahrer und Fußgänger mit Blick auf spätere Nutzungsmöglichkeiten des Spreehafens und den Sprung über die Elbe? Falls der Senat die Verbindung nicht für bedeutsam hält, warum nicht?*

Es ist vorgesehen, den Spreehafen auch in Zukunft hafengewerblich zu nutzen. Dennoch bietet das landschaftlich attraktive Südufer mit anschließenden Landflächen nach Lösung zollrechtlicher Fragen dem Stadtteil Wilhelmsburg einen Zugang zum Wasser. Für diese wichtige Schnittstelle zwischen Hafen und Stadt gilt es daher zukunftsorientierte Lösungen zu finden. Im Rahmen künftiger Entwicklungen wird auch die Schaffung zusätzlicher Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geprüft.