



Europäische Vereinigung der Binnenschiffer Interessenvertretung der Menschen in der Binnenschifffahrt

Eine Abteilung von Binnenschifferforum hilft e.V.

Es schreibt Ihnen

Michael Jeske
1. Vorsitzender

Jürgen Collée
2. Vorsitzender

Christian Niemann
Abteilungsleiter E.V.d.B.

Binnenschifferforum hilft e.V. – Wolfsgasse 5 – 63699 Kefenrod

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Neuenfelder Straße 19

21109 Hamburg

Datum
26.08.2026

Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf Kleiner Grasbrook 2 Sicherung der Binnenschifffahrt, der Warteliegeplätze am Holthusenkaai und der wasserseitigen Erreichbarkeit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verein Binnenschifferforum Hilft e.V. mit seiner Abteilung Europäische Vereinigung der Binnenschiffer, nimmt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf Kleiner Grasbrook 2 wie folgt Stellung:

Unsere Stellungnahme erfolgt aus der fachlichen und sozialen Perspektive der Menschen in der Binnenschifffahrt. Aufgrund unserer Tätigkeit und der Erfahrungen unserer Mitglieder verfügen wir über praktische Kenntnisse hinsichtlich der Nutzung von Hafen- und Liegeinfrastruktur, der betrieblichen Anforderungen der Binnenschifffahrt sowie der besonderen Bedingungen tideabhängiger Schiffsverkehre.

Wir begrüßen grundsätzlich das Ziel, den Kleinen Grasbrook städtebaulich zu entwickeln und dort ein gemischt genutztes innerstädtisches Quartier mit Wohnraum, Arbeitsplätzen, Grün- und Freiflächen, Schule, Versorgungseinrichtungen sowie dem Deutschen Hafenmuseum zu schaffen. Gerade aufgrund der besonderen Lage des Plangebiets im Hamburger Hafen ist jedoch sicherzustellen, dass die städtebauliche Entwicklung nicht zu einer schleichenden Reduzierung der für die Binnenschifffahrt erforderlichen Infrastruktur führt.

Aus unserer Sicht sind insbesondere zwei Punkte von erheblicher Bedeutung:

1. der Erhalt und die bedarfsgerechte Erweiterung der Warteliegeplätze für Binnenschiffe am Holthusenkaai
2. die ausreichende und langfristig zukunftsfähige Durchfahrtshöhe der geplanten Moldauhafenbrücke.

Wir fordern, diese Belange im weiteren Planverfahren umfassend zu ermitteln, fachlich zu bewerten und in die nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderliche Abwägung einzustellen.

Binnenschifferforum hilft e.V.
Wolfsgasse 5
63699 Kefenrod

Büro +49 (0) 60 54 – 750 97 65
Telefax +49 (0) 60 54 – 750 97 64
Mobil +49 (0) 1516 – 750 20 07

Email: vorstand@binnenschifferforum-hilft.de
Internet www.binnenschifferforum-hilft.de
Registergericht Darmstadt VR 83196

1. Die Binnenschifffahrt als abwägungserheblicher Verkehrsbelang

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Belange des Verkehrs und der Mobilität zu berücksichtigen. Hierzu gehören ausdrücklich die Belange des Personen- und Güterverkehrs sowie das Bestands- und Entwicklungsinteresse vorhandener Verkehrsanlagen.

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Darüber hinaus bestimmt § 2 Abs. 3 BauGB, dass die für die Abwägung bedeutsamen Belange zu ermitteln und zu bewerten sind.

Für den Bebauungsplan Kleiner Grasbrook 2 bedeutet dies aus unserer Sicht, dass die Auswirkungen der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung auf die vorhandenen und künftig erforderlichen Funktionen der Binnenschifffahrt konkret untersucht werden müssen.

Dies betrifft insbesondere bestehende Liege- und Warteliegeplätze, deren tatsächliche betriebliche Funktion, die tideabhängige Schifffahrt, die Erreichbarkeit der Hafenbecken, die Auswirkungen der geplanten Brücke, die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt sowie die Frage, ob durch die Planung bestehende Kapazitäten verloren gehen und gegebenenfalls gleichwertiger Ersatz geschaffen wird.

2. Bedeutung des Hafenentwicklungsplans 2040

Von besonderer Bedeutung ist, dass Hamburg selbst im Hafenentwicklungsplan 2040 die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Binnenschifffahrtsinfrastruktur ausdrücklich anerkennt.

Der Hafenentwicklungsplan sieht unter anderem vor, bei künftigen Flächennutzungen im Hafen die Nutzungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt zu prüfen und Flächen für weitere Liegeplatz- und Umschlagoptionen der See- und Binnenschifffahrt zu identifizieren. Besonders relevant ist die Aussage, dass insbesondere in unmittelbarer Nähe von Brücken über Norder- und Süderelbe ausreichend Warteliegeplätze bereitgestellt werden sollen.

Darüber hinaus soll bei städtebaulichen Entwicklungen die Binnenschifffahrt berücksichtigt und die Vereinbarkeit von Wohnen und Binnenschifffahrt sichergestellt werden. Diese Zielsetzungen sind für die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks unmittelbar relevant. Denn mit dem Bebauungsplan wird ein neues Stadtquartier unmittelbar an bestehenden Hafen- und Wasserflächen entwickelt.

Gleichzeitig befinden sich im Bereich des Holthusenkais bereits Funktionen für die Binnenschifffahrt und für tideabhängige Schiffsverkehre.

Aus unserer Sicht sollte deshalb nachvollziehbar dargestellt werden, wie die Ziele des Hafenentwicklungsplans 2040 im Bebauungsplan Kleiner Grasbrook 2 umgesetzt werden.

3. Erhalt und möglichst Erweiterung der vorhandenen Warteliegeplätze

Derzeit stehen am Holthusen kai drei Warteliegeplätze für Binnenschiffe zur Verfügung. Zusätzlich bestehen zwei Liegeplätze für Küstenmotorschiffe. Diese Kapazitäten sind bereits heute stark beansprucht und aus unserer Sicht nicht ausreichend.

Diese Liegeplätze ermöglichen es, Schiffe sicher und geordnet aufzunehmen, wenn betriebliche Abläufe, Lade- und Löschvorgänge, tideabhängige Fahrten, Schleusungen oder andere Vorgänge zeitlich nicht unmittelbar aufeinander abgestimmt werden können. Insbesondere bei tideabhängigen Verkehren können Warteliegeplätze eine wesentliche Funktion für einen sicheren und planbaren Hafenbetrieb haben.

Sie erfüllen die Funktion von Warteliegeplätzen und sind Bestandteil einer gewachsenen Hafen- und Verkehrsinfrastruktur, die aus heutiger Sicht einer Erweiterung bedarf. Eine Verringerung der vorhandenen Kapazität würde deshalb unmittelbar negative Auswirkungen auf die betriebliche Abwicklung der Binnenschifffahrt haben.

4. Bedarf an sechs Binnenschiffliegeplätzen

Aus unserer praktischen Erfahrung besteht nicht nur ein Interesse am Erhalt der derzeit drei Binnenschiffliegeplätze. Vielmehr besteht ein Bedarf, die Kapazität perspektivisch auf sechs Liegeplätze für Binnenschiffe zu erweitern. Wir bitten deshalb ausdrücklich darum, diese Zahl als konkreten betrieblichen Bedarf und Prüfauftrag in das weitere Verfahren einzustellen.

Es geht uns dabei nicht darum, ohne weitere Untersuchung eine bestimmte Zahl von Liegeplätzen als rechtlich zwingend vorzugeben. Entscheidend ist vielmehr, dass die Stadt den tatsächlichen und zukünftigen Bedarf der Binnenschifffahrt belastbar ermittelt und diesen Bedarf anschließend in die Abwägung einstellt.

Eine Bedarfsbetrachtung, die ausschließlich den heutigen Zustand fortschreibt, würde aus unserer Sicht dem langfristigen Charakter des Bebauungsplans und der Hafenentwicklung nicht gerecht. Die jetzt zu schaffende Infrastruktur sollte vielmehr auch die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt berücksichtigen.

5. Erfahrungen aus anderen Städten

Die Bedeutung dieses Problems zeigt sich aus unserer Erfahrung und praktischen Sicht auch an anderen deutschen Wasserstraßenstandorten. In Köln wurden Liegestellen im Bereich der Mauer reduziert bzw. zeitweise entzogen und werden erst 2027 und nur teilweise wieder zur Verfügung gestellt.

In Mainz wurden frühere Liege- und Anlegemöglichkeiten erheblich reduziert; ein aus Sicht der Binnenschifffahrt ausreichender Ersatz dafür ist bislang nicht geschaffen worden. Auch in Bingen wurden frühere umfangreichere Uferliegемöglichkeiten durch eine deutlich kleinere Dalbenlösung außerhalb des innerstädtischen Bereichs ersetzt.

Wir führen diese Beispiele nicht an, um ein strukturelles Problem aufzuzeigen: Sind innerstädtische Liegeplätze einmal zugunsten anderer Nutzungen aufgegeben, ist ein späterer funktional gleichwertiger Ersatz häufig nur schwer zu schaffen.

Gerade deshalb sollte die Sicherung der Binnenschifffahrtsinfrastruktur bereits im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Die Planung sollte nicht erst dann reagieren, wenn eine vorhandene Infrastruktur beseitigt wurde und anschließend keine geeigneten Flächen mehr zur Verfügung stehen.

6. Entwicklung des Kleinen Grasbrooks darf nicht zu Verdrängung der Binnenschifffahrt führen

Wir möchten ausdrücklich vermeiden, dass diese Stellungnahme als grundsätzliche Ablehnung der städtebaulichen Entwicklung verstanden wird. Das Gegenteil ist der Fall.

Wir halten die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks grundsätzlich für sinnvoll. Es muss jedoch möglich sein, Wohnungsbau, öffentliche Freiräume, Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt, Kultur und Freizeit miteinander zu vereinbaren.

Gerade der Hafenentwicklungsplan 2040 verfolgt diesen Ansatz selbst.

Eine Entwicklung, bei der innerstädtische Hafenflächen schrittweise für andere Nutzungen beansprucht werden und dabei die hierfür erforderliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt immer weiter reduziert wird, wäre aus unserer Sicht langfristig nicht mit dem Ziel einer leistungsfähigen und nachhaltigen Hafenentwicklung vereinbar.

Dies gilt umso mehr, als die Verlagerung von Güterverkehren auf die Wasserstraße grundsätzlich einen Beitrag zur Entlastung anderer Verkehrsträger leisten kann.

7. Moldauhafenbrücke

Ein zweiter zentraler Punkt ist die geplante Brücke über den Moldauhafen. Nach den derzeit veröffentlichten Planungsunterlagen ist eine Brücke zwischen dem Prager und dem Melniker Ufer vorgesehen.

Die Planung nennt eine Anschlusshöhe von etwa 9,70 m ü. NHN und eine Durchfahrts- höhe von etwa 7,5 m ü. NHN. Die Brücke soll vor allem dem Fuß- und Radverkehr dienen und darüber hinaus unter anderem durch den öffentlichen Verkehr sowie für die Museumslogistik genutzt werden.

Aus Sicht der Binnenschifffahrt ist entscheidend, dass diese dauerhafte bauliche Festlegung die langfristige Nutzbarkeit des Moldauhafens nicht unnötig einschränkt.

Unsere konkrete Forderung lautet deshalb:

Die lichte Durchfahrtshöhe der geplanten Moldauhafenbrücke soll mindestens 7,50 m über dem maßgeblichen Tidehochwasser betragen. Dabei ist ausdrücklich zwischen „7,50 m ü. NHN“ und „7,50 m über Tidehochwasser“ zu unterscheiden.

Die derzeitigen Planungsunterlagen beziehen die angegebene Durchfahrtshöhe offenbar auf NHN. Für die Binnenschifffahrt ist jedoch die tatsächlich zur Verfügung stehende lichte Höhe bei den maßgeblichen Wasserständen entscheidend.

Wir bitten daher um eine nachvollziehbare nautische Untersuchung, aus der hervorgeht, welcher Tidehochwasserstand der Planung zugrunde gelegt wird, welche lichte Höhe bei diesem Wasserstand tatsächlich vorhanden ist, welche Sicherheitsreserve berücksichtigt wird, welche Binnenschiffstypen die Brücke künftig passieren können, welche Entwicklungen des Schiffsverkehrs zugrunde gelegt werden und ob langfristige Veränderungen der Wasserstände berücksichtigt werden.

Eine Brücke ist eine langfristige Infrastruktur. Nach ihrer Errichtung lässt sich eine unzureichende Durchfahrtshöhe nur mit erheblichem technischem und wirtschaftlichem Aufwand verändern.

Deshalb sollte nicht ausschließlich der heutige Schiffsbestand betrachtet werden. Die Planung muss vielmehr berücksichtigen, dass der Bebauungsplan die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks über Jahrzehnte vorbereitet. Eine heute zu knapp bemessene Brücke könnte die zukünftige Nutzung des Hafenbeckens dauerhaft einschränken.

Wir bitten daher um Beachtung, dass die erforderliche Durchfahrtshöhe nicht allein aus städtebaulichen oder gestalterischen Gesichtspunkten festzulegen ist, sondern aus einer belastbaren nautischen Betrachtung abzuleiten.

8. Vermeidung späterer Nutzungskonflikte

Mit dem neuen Stadtquartier werden zahlreiche neue Nutzungen unmittelbar an den Wasserflächen entstehen. Dies erhöht die Bedeutung einer frühzeitigen und belastbaren Konfliktbewältigung.

Wenn die städtebauliche Planung eine für die Schifffahrt zu niedrige Brücke errichtet und gleichzeitig vorhandene Liegeplatzkapazitäten reduziert, können dadurch dauerhafte Einschränkungen für die Binnenschifffahrt entstehen.

Solche Konflikte sollten bereits im Bebauungsplanverfahren ermittelt und bewertet werden. Dies entspricht dem Grundsatz der Bauleitplanung, wonach die für die Abwägung bedeutsamen Belange zu ermitteln und zu bewerten sind.

9. Konkreter Prüf- und Sicherungsbedarf

Daher sind aus Sicht der Schifffahrtstreibenden im weiteren Bebauungsplanverfahren insbesondere folgende Punkte nachvollziehbar zu untersuchen und zu dokumentieren:

Liegeplätze

1. Welcher zukünftige Bedarf an Binnenschiffliegeplätzen wird für den gesamten Entwicklungszeitraum des Quartiers erwartet?
2. Wie wird der von uns angezeigte Bedarf von sechs Liegeplätzen bewertet?
3. Wie wird verhindert, dass durch die städtebauliche Entwicklung dauerhaft Liegeplatzkapazität verloren geht?

Moldauhafenbrücke

10. Welche Auswirkungen hat die Brücke auf die zukünftige Nutzung des Moldauhafens?
11. Welche lichte Durchfahrtshöhe steht bei dem maßgeblichen Tidehochwasser tatsächlich zur Verfügung?
12. Welche Binnenschiffstypen können die Brücke bei unterschiedlichen Wasserständen passieren?
13. Welche Sicherheitsreserven werden berücksichtigt?
14. Welche langfristige Entwicklung des Schiffsverkehrs wird zugrunde gelegt?
15. Ist eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 7,50 m über Tidehochwasser technisch und planerisch möglich?

Schlussbemerkung

Der Kleine Grasbrook wird die städtebauliche Struktur Hamburgs über viele Jahrzehnte prägen. Entscheidungen über Wasserflächen, Uferbereiche, Liegeplätze und Brücken sind deshalb Entscheidungen mit langfristiger Wirkung.

Die praktische Erfahrung der Binnenschifffahrt zeigt, dass einmal aufgegebenen innerstädtischen Liegeplätze häufig nur schwer und vielfach nicht funktional gleichwertig ersetzt werden können. Gerade deshalb ist es erforderlich, die vorhandene Infrastruktur nicht erst dann zu betrachten, wenn sie bereits verloren gegangen ist.

Die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks sollte vielmehr die Chance nutzen, Stadtentwicklung und Binnenschifffahrt dauerhaft miteinander zu verbinden.

Unser Anliegen richtet sich ausdrücklich nicht gegen die Entwicklung des neuen Quartiers. Wir wenden uns vielmehr gegen eine Entwicklung, bei der die Binnenschifffahrt durch den schrittweisen Verlust ihrer notwendigen Infrastruktur faktisch aus innerstädtischen Bereichen verdrängt wird.

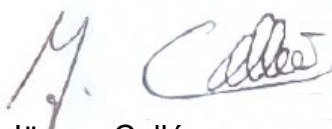
Aus unserer Sicht muss daher sichergestellt werden, dass mindestens die bestehenden drei Binnenschiffliegeplätze erhalten bleiben, der Bedarf für eine Erweiterung auf sechs Liegeplätze ernsthaft geprüft und planerisch berücksichtigt wird, die land- und wasserseitige Erreichbarkeit des Hafenbereichs langfristig erhalten bleibt und die Moldauhafenbrücke mit einer für die zukünftige Binnenschifffahrt ausreichenden Durchfahrtshöhe geplant wird.

Wir bitten darum, diese Belange der Menschen, die in der Binnenschifffahrt leben und arbeiten im weiteren Verfahren vollständig zu ermitteln, fachlich zu bewerten und bei der abschließenden Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB nachvollziehbar zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Jeske
Binnenschifferforum hilft e.V.
1. Vorsitzender



Jürgen Collée
Binnenschifferforum hilft e.V.
2. Vorsitzender