

46. Begleitgruppe Harburger Binnenhafen – 19. Öffentliche Sitzung	
Datum:	Mittwoch, 21.03.2018
Zeit:	17:00 bis 20:00 Uhr
Ort:	Fischhalle Harburg, Kanalplatz 16, 21079 Hamburg
Moderation:	Kristian Dahlgaard, konsalt GmbH

TOP 1: Begrüßung, Protokoll und Tagesordnung	
Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt Kristian Dahlgaard, konsalt GmbH	
Begrüßung	<p>Herr Penner begrüßt die anwesenden Mitglieder und Gäste zur 46. Sitzung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen. Er teilt mit, dass die konsalt GmbH vom Bezirk Harburg beauftragt wurde, die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen auch in den nächsten drei Jahren zu organisieren und zu moderieren.</p> <p>Herr Penner übergibt das Wort an den Moderator Kristian Dahlgaard.</p> <p>Herr Dahlgaard weist auf kleine Veränderungen in der Tagesordnung hin. Frau Schmidt-Janssen (Fördern und Wohnen) wird den Sachstand zur „Transit“ als TOP 2 vortragen. Herr Fey übernimmt den TOP 7 von Herrn Penner und wird über die Wegeverbindungen zwischen dem Campus der TUHH und dem Harburg Innovation Port (HIP) referieren.</p>
Anmerkung zum Protokoll	<p>Zum Protokoll der 45. Sitzung am 06.12.2017 gibt es eine Anmerkung von Frau Caumanns: Den bestehenden Kontrast zwischen neuer Wohnbebauung und Hafengewerbe auf der Schlossinsel findet sie gut und erhaltenswert. Sie sieht aber nicht, wie im Protokoll der 45. Sitzung vermerkt, ein Hafensemuseum auf der Schlossinsel.</p>

TOP 2: „Transit“ im Harburger Binnenhafen

Beate Schmid-Janssen, Fördern und Wohnen, Bereichsleitung Harburg

**Wohnschiff
„Transit“**

Frau Schmid-Janssen gibt zunächst allgemeine Informationen zum Wohnschiff „Transit“.

Das Schiff ist eine Wohnunterkunft für Menschen, die entweder keine Wohnung anmieten dürfen oder ihre Wohnung verloren haben. Es handelt sich um eine sogenannte öffentlich-rechtliche Unterbringung. Für eine Unterbringung auf der „Transit“ kann man sich nicht bewerben. Es wohnen überwiegend Geflüchtete und Zuwanderer auf der Transit. Das Wohnschiff liegt seit Ende Dezember 2014 im Harburger Binnenhafen und wird seit Februar 2015 als Unterkunft betrieben.

Es sind 216 Plätze auf der Transit vorhanden. Durch hohe Fluktuation und die erschwerte Nachbelegung durch besondere Anforderungen an die Bewohnerschaft (keine Mobilitätseinschränkung, keine Personen unter 12 Jahren) liegt die Auslastung in der Regel unter 100 %.

Die Geflüchteten und Zuwanderer, die auf der Transit leben, kamen in den letzten 4-5 Jahren zumeist aus den Herkunftsländern Afghanistan, Syrien, Irak und Eritrea nach Hamburg. Hinzu kommen etwa 12 % Obdachlose mit und ohne Migrationshintergrund.

Der Mietvertrag läuft bis Ende 2019, eine Vertragsverlängerung ist nicht geplant. Die Entscheidung, ob die „Transit“ weiter als Flüchtlingsunterkunft genutzt werden soll, liegt bei der Stadt Hamburg.

**Nachfragen und
Diskussion**

Nachfragen und Diskussion

Ein Gast fragt, ob sich die Obdachlosen und die Flüchtlinge untereinander verstehen oder ob es zu Konflikten kommt.

Frau Schmid-Janssen antwortet, dass der Kontakt zwischen deutschen Obdachlosen und Geflüchteten nicht besonders eng ist. Es gibt aber kaum Konflikte.

Ein Gast möchte wissen, wie viele Obdachlose die „Transit“ beherbergt?

Frau Schmid-Janssen antwortet, dass etwa 20 Personen unter der Bewohnerschaft Obdachlose sind.

Frau Caumanns fragt, ob die Planungen für eine Außenanlage am Kanalplatz für die Bewohner/innen des Schiffs noch aktuell sind.

Frau Schmid-Janssen antwortet, dass ursprünglich ein Spielplatz geplant war, der jedoch nicht umgesetzt wurde, da keine Kinder aufgenommen werden können. Der Außenbereich soll mit Bänken und einem Unterstand ausgestattet werden.

Herr Penner erklärt, dass auch das Bezirksamt davon ausgeht, dass die Nutzung der „Transit“ Ende 2019 ausläuft und der Mietvertrag nicht verlängert wird.

TOP 3: Format und Verfahren für die neue Begleitgruppe 2018-2020

Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Kristian Dahlgaard, konsalt GmbH

Begleitgruppe Harburger Binnen- hafen

Herr Penner erläutert, dass der Harburger Binnenhafen ein Gebiet des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung RISE ist. Jedes der RISE-Gebiete wird durch einen Beirat begleitet. Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen ist von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als entsprechender Beirat anerkannt und wird deshalb aus RISE-Mitteln finanziert. Durch die Verlängerung der RISE-Förderung für den Harburger Binnenhafen um drei Jahre ist die Finanzierung der Begleitgruppe für die Jahre 2018-2020 gesichert.

Die bisherige Zusammensetzung der Mitglieder mit Stimmrecht bleibt formal identisch, mit der Ausnahme, dass für die TU Hamburg, die in Zukunft einen Campus im Binnenhafen eröffnen wird, ein zusätzlicher Platz geschaffen wird.

Herr Dahlgaard erläutert im Anschluss das Bewerbungsverfahren. Die Mitglieder mit festem Sitz hatten sich im Jahr 2016 für zwei Jahre beworben. Nun müssen die Plätze neu besetzt werden. Die zukünftigen Mitglieder bewerben sich um einen Platz für die Jahre 2018-2020.

Am 22.03.2018 ist vom Bezirksamt hierzu eine Pressemeldung herausgegeben worden.

Bewerbungsfrist bis 14.04.2018

Interessenten aus der Öffentlichkeit für einen festen Platz in der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen können sich schriftlich bewerben. Voraussetzung ist die Angabe eines persönlichen Bezugs zum Harburger Binnenhafen. Bisherige Mitglieder können sich erneut bewerben. Die schriftlichen Bewerbungen müssen bis zum 14.04.2018 per Post (konsalt GmbH, Altonaer Poststraße 13, 22767 Hamburg) oder per Mail an dahlgaard@konsalt.de eingegangen sein.

Es stehen wie bisher sieben Plätze zur Verfügung. Diese werden wie folgt besetzt:

- 2 Plätze für Anwohner/innen im Harburger Binnenhafen
- 2 Plätze für Gewerbetreibende im Harburger Binnenhafen
- 3 Plätze, die frei an Anwohner/innen bzw. Gewerbetreibende aus dem Binnenhafen vergeben werden können.

Die Bewerbungen werden ausgewertet und dem Stadtplanungsausschuss in Harburg vorgestellt. Dieser wählt die neuen Mitglieder.

Die bisher in der Begleitgruppe vertretenen Institutionen und Vereine müssen sich nicht neu bewerben, sollen aber jeweils an konsalt übermitteln, welche Person sie in der Begleitgruppe vertritt und auch eine Vertretung dafür benennen.

Die Bezirksfraktionen werden ebenfalls gebeten, die von ihnen entsandten Mitglieder der Begleitgruppe zu benennen, einschließlich einer Vertretung.

<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Herr Wilke fragt, welche Institutionen und Vereine Bestandteil der Begleitgruppe sind.</p> <p>Herr Dahlgaard erläutert, dass die Kulturwerkstatt Harburg e.V., die Geschichtswerkstatt Harburg e.V., der Channel Harburg e.V., der Museums-hafen Harburg e.V., die Hamburg Port Authority, das Wasserschutzpolizei-kommissariat (WSPK 3) und der Wirtschaftsverein für den Harburger Süden e.V. bisher als Institutionen Teil der Begleitgruppe sind. Neu hinzu-kommt, wie bereits erwähnt, die TU Hamburg.</p> <p>Herr Penner ergänzt, dass dies einen historischen Hintergrund habe. Die Begleitgruppe war ursprünglich ein Abstimmungsgremium zwischen Be-hörden und städtischen Institutionen, welches später durch zivilgesell-schaftliche Institutionen erweitert wurde. Anschließend wurde die Begleit-gruppe auch für die interessierte Öffentlichkeit geöffnet, so dass auch Bür-ger/innen, die keiner Institution angehören, die Teilnahme ermöglicht wurde.</p>
<p>TOP 4: Sachstand Projekte und Bauvorhaben</p> <p>Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt</p>	
<p>New-York-Hambur-ger</p> <p>Neuländer Quarrée</p> <p>Bereich Seevestraße</p>	<p>Herr Penner erläutert den Sachstand der Projekte und Bauvorhaben im Binnenhafen.</p> <p>Die Kammfabrik auf dem Gelände der New-York-Hamburger soll erhalten bleiben und umgebaut werden. Die Fassaden der mit Nitrosaminen ver-seuchten Hallen sind denkmalgeschützt und sollen erhalten werden, nur im dahinter liegenden Bereich ist eine Neubebauung vorgesehen. Eventuell ist hier Wohnungsbau möglich, vorausgesetzt, die Trennung der Wohn-nutzung vom alten, verseuchten Gemäuer ist zu gewährleisten.</p> <p>Das Neuländer Quarrée hat einen neuen Eigentümer. Der bisherige Pro-jektentwickler hat das Vorhaben nicht verwirklichen können und Insolvenz angemeldet. Der neue Eigentümer ist die CG Gruppe aus Berlin, die nicht mit dem bisherigen Masterplan weiterarbeiten wird. Herr Penner präsen-tiert den neuen Masterplan, den der Eigentümer umsetzen möchte. Der geplante Wohnturm soll etwa 65 Meter hoch sein. Er soll eine veränderte Form und Ausrichtung bekommen, als bisher in den Planungen vorgese-hen. Der Wohnturm rückt etwas von der Straße ab und markiert den west-lichen Abschluss des Quartiers zum östlichen Bahnhoftkanal. Die städte-bauliche Begründung dafür sind die bereits in Planung befindlichen Hoch-häuser entlang des Veritaskais. Die Veränderungen zum Masterplan von 2014 bestehen darüber hinaus hauptsächlich in einer veränderten Anord-nung und Zuordnung der Nutzflächen. Die gesamte Bruttogeschossfläche bleibt mit 105.100 qm in etwa gleich.</p> <p>Der Bereich Seevestraße wird gegenwärtig noch von der Harburg-Freu-denberger Maschinenbau GmbH (HF GROUP) genutzt. Das Unternehmen hat einen neuen Standort an der Schlachthofstraße gefunden. Herr Penner</p>

<p>Kanalplatz</p> <p>Wohnen am Kaufhauskanal: Das „Weiße Haus“</p> <p>Hamburg Innovation Port (HIP)</p>	<p>zeigt sich erfreut, dass die Harburg-Freudenberger weiterhin ihren Standort in Harburg behält.</p> <p>Auf dem dann freiwerdenden Grundstück ist eine Umstrukturierung denkbar. Dabei gilt es, die denkmalgeschützten Hallen zu erhalten und eine Nachnutzung zu entwickeln. Eine Blockrandstruktur ist vorstellbar, auch die angedachte „Neue Seevestraße“ ist Teil der Überlegungen.</p> <p>Am Kanalplatz ist laut Bebauungsplan ein Hochhaus mit 65 Metern Höhe zulässig. Der Eigentümer des Grundstücks (HC Hagemann) hat gegenüber dem Bezirksamt Interesse signalisiert, die Hochhausplanung umzusetzen. Die Segelmacherei Raap Planen und Zelte KG soll zunächst am Standort bleiben oder einen anderen Standort im Binnenhafen angeboten bekommen.</p> <p>Das sich bereits im Bau befindliche „Weiße Haus“ war aus Sicht des Denkmalschutzamtes in seiner bisherigen Ausformulierung nicht akzeptabel. Die Fassade wurde daraufhin überarbeitet und wird nun nicht mehr in weißer Farbe, sondern in einem dezenteren Grauton ausgestaltet. Das Staffelgeschoss wird weiterhin in weiß ausgeführt.</p> <p>Die Baugenehmigung für den 1. Bauabschnitt des Hamburg Innovation Port wurde erteilt. Da für das Grundstück kein neuer Bebauungsplan aufgestellt wurde, ist der genehmigte Planungsstand zwei Geschosse niedriger als in der Visualisierung abgebildet. Der Meiler („das Ei“) wird nicht realisiert, jedoch wird die Idee des Badeschiffs im Ziegelwiesenskanal als durchaus realistisch betrachtet und könnte eine Bereicherung für den Binnenhafen darstellen.</p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Frau Herbst fragt nach, ob das Bornemannsche Haus modernisiert wird.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass eine Lösung gefunden wurde, um das Gebäude auch weiterhin als Wohngebäude genehmigen zu können. Das Haus ist eines der letzten Bürgerhäuser Hamburgs aus dem 17. Jahrhundert und steht unter Denkmalschutz. Dieser bewertet auch die innere Gebäudestruktur als schützenswert, weshalb vornehmlich kleine Räume zu finden sein werden.</p> <p>Frau Caumanns erläutert, dass die neue Fläche des Masterplans am Neuländer Quarrée städtebaulich deutlich kompakter wirkt. Sie findet es schade, dass auf das Hafenbecken und damit auf Wasser als prägendes Element verzichtet wird.</p> <p>Frau Herbst möchte wissen, ob sich die Gebäude der Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH auch für Künstlerateliers eignen würden.</p> <p>Herr Penner bestätigt eine Eignung für mögliche kulturelle Nutzungen. Problematisch könnte die Beheizung der alten Gebäude sein. Möglicherweise bieten sich die Hallen auch für Zwischennutzungen an.</p> <p>Ein Gast fragt nach dem zeitlichen Horizont bezüglich der Planungen der Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH.</p>

	<p>Herr Penner antwortet, dass das Unternehmen seinen neuen Standort zum 1. Quartal 2020 beziehen möchte.</p> <p>Ein Gast weist darauf hin, dass deutlich mehr Gewerbe und Wohnflächen im Binnenhafen entstanden sind als ursprünglich geplant und möchte wissen, ob es eine Planung bezüglich der Anpassung von Infrastruktur und Öffentlichem Personennahverkehr gibt.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass in Kürze ein Gutachten zur Verkehrssituation im Binnenhafen erstellt wird. Er hofft, dass das Ergebnis im Herbst 2018 in der Begleitgruppe vorgestellt werden kann. Der Harburger Binnenhafen war ursprünglich als Technologie- und Gewerbestandort geplant. Der Wohnanteil ist entgegen erster Planungen immer weiter gestiegen und wird auch zukünftig weiter anwachsen. Dementsprechend sind Anpassungen der Infrastrukturplanung dieser Art nötig.</p> <p>Herr Köppel fügt hinzu, dass die Taktfolge der Buslinie 142 weiter verdichtet und mit Gelenkbussen ausgestattet wird. Zukünftig wird die Linie 142 zu den Stoßzeiten im 10-Minutentakt fahren.</p> <p><< Siehe Präsentation Herr Penner >></p>
<p>TOP 5: Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen Dirk Köppel, Technische Entwicklungskoordination Harburger Binnenhafen</p>	
<p>Versorgungseinrichtungen Museumshafen</p> <p>Kaimauer am Lotsekanal Abschnitt 14</p> <p>Kaimauer westlich des Bahnhofskanals Abschnitt 21</p>	<p>Herr Köppel erläutert den aktuellen Stand der Infrastrukturmaßnahmen.</p> <p>Die Installation von Versorgungseinrichtungen für den Museumshafen im Bereich des Lotsekanal ist auf der Zielgeraden. Der Auftrag für die Installation wurde Anfang März 2018 erteilt. Baubeginn ist im 2. Quartal 2018, Es besteht die realistische Chance, dass die Versorgungseinrichtungen zum Binnenhafenfest (01.- 03. Juni 2018) einsatzfähig sind.</p> <p>Die Arbeiten zur Kaimauersanierung Abschnitt 14 am Lotsekanal liegen zeitlich im Plan. Die Spundwandarbeiten sind abgeschlossen. Die Gurtung ist fertig, die Kaimauer komplett rückverankert, alle Schrägpfähle sind eingebracht und abgenommen.</p> <p>Die Verfüllung zwischen alter und neuer Wand ist erfolgt und die alte Wand ist zurückgebaut. Als nächstes wird der Kaimauerkopf betoniert werden.</p> <p>Die Uferwand ist abgängig. Die Maßnahme ist zu 50 % aus RISE-Mitteln förderfähig. Momentan werden die Grundlagen ermittelt, anschließend kann eine Entscheidung getroffen werden, ob saniert oder erneuert werden muss. Bezüglich des Brückenwärterhäuschens wird es weitere Abstimmungen geben müssen. Zudem ist an dieser Stelle ist ein Dyker vorhanden. Die Vorbereitungen werden jetzt begonnen, bisher gibt es keinen Planungsauftrag.</p> <p>Die Variantenuntersuchungen zu den Sanierungsmöglichkeiten sind abgeschlossen. Die Sanierungsvarianten haben unterschiedliche Auswirkungen</p>

<p>Kaimauer am östlichen Bahnhofokanal</p>	<p>auf die Promenade und auf die Finanzierung. Dazu wird es einen internen Besprechungstermin geben, um abzustimmen, welche Bereiche wie saniert werden können. In der nächsten Sitzung der Begleitgruppe können die Entscheidungen dazu voraussichtlich vorgestellt werden.</p>
<p>Schellerdamm</p>	<p>Die Fertigstellung der Nebenflächen am Schellerdamm verzögert sich witterungsbedingt. Die Fertigstellung wird nun voraussichtlich im 2. Quartal 2018 erfolgen. Die Parkbuchten sind zum Teil bereits wieder mit Großsteinpflaster versehen worden. An den Querungen wird geschliffenes Großsteinpflaster eingebracht, die Beleuchtung wurde bereits umgestellt. Die Maßnahme staffelt sich in zwei Bauabschnitte. Der südliche Abschnitt wird etwa Mitte April 2018 abgeschlossen werden. Danach wird es eine Vollsperrung des Schellerdamms für 14 Tage geben, da die gegenüberliegende Fahrbahnseite fertiggestellt werden muss. Daraufhin wird ab Mai 2018 auf den nördlichen Abschnitt umgeschwenkt.</p>
<p>Kaimauer Treidelweg</p>	<p>Mit der kompletten Kaimauersanierung des Treidelwegs wird aufgrund von neuen Finanzierungen aus Fördermitteln früher begonnen als geplant. Die Kaimauer ist auf ganzer Länge mitsamt Verankerung abgängig. Die Planung soll ausgeschrieben werden, bei einer Planungssumme dieser Größenordnung (ca.5,5 Mio Euro) ist ein EU-weites Verfahren notwendig. Dieses ist in Vorbereitung.</p>
<p>Verkehrsführung im Binnenhafen</p>	<p>Verkehrsführung im Harburger Binnenhafen: In der Harburger Schloßstraße bestehen zurzeit Beeinträchtigungen durch eine Einbahnstraße, die aufgrund des Wohnungsneubaus am Kaufhauskanal eingerichtet wurde. Diese Regelung wird bis voraussichtlich Anfang April 2018 Bestand haben.</p>
<p>Östliche Nebenfläche Schellerdamm</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung wird nicht mit der Vollsperrung am Schellerdamm kollidieren. Nach Abriss der Hannoverschen Brücke sind dort Baumaßnahmen geplant. Die eingerichtete Vollsperrung (seit Januar 2018) wird noch bis Mai 2019 andauern. Fahrradfahrer und Fußgänger kommen weiterhin über die Behelfsbrücke zum Bahnhof.</p>
<p>Neuländer Straße</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung an der Neuländer Straße hat noch Bestand bis zum 31.05.2019.</p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u> Herr von Blomberg fragt bezüglich der Sanierung der Kaimauer am Treidelweg, ob eine Wiederherrichtung im Sinne des Denkmalschutzes geplant ist. Herr Köppel antwortet, dass er dazu noch keine Prognose geben kann, da die Planung noch nicht weit genug fortgeschritten ist. Herr von Blomberg fragt nach, inwieweit das Brückenwärterhaus bei der Kaimauer am Westlichen Bahnhofokanal gesichert ist.</p>

Herr Köppel erklärt, dass das Brückenwärterhaus nicht Teil der Kaimauer ist, es liegt eine Fuge zwischen Kaimauer und Gebäude. Das Brückenwärterhaus soll erhalten bleiben. Weitere Untersuchungen stehen an.

Herr von Blomberg erkundigt sich, inwieweit die Nutzung der Wasserfläche vor dem Grundstück des Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML durch dessen Lieferverkehre eingeschränkt werden darf. Es kursiert das Gerücht, dass die Lkw bei der Anlieferung über die Wasserfläche hinaus ausschwenken müssen, so dass diese nicht mehr durchgängig nutzbar wäre.

Herr Köppel erklärt, dass die gewerblichen Anlieger ein Erstzugriffsrecht auch auf die Wasserflächen haben. Jedoch gibt es das Liegeplatzkonzept, das auch von den politischen Fraktionen verabschiedet wurde. Alles Weitere muss geprüft werden, sobald ein sachgemäßer Planungsstand erreicht ist.

Ein Gast fragt, inwieweit es Informationen bezüglich der Kaimauer im westlichen Bahnhofskanal gibt.

Herr Köppel entgegnet, dass die Kaimauern nicht in öffentlichem Eigentum sind. Sollte es eine Gefährdung bezüglich des Zustandes geben, dann müsste die Wasserwirtschaft die Eigentümer benachrichtigen.

Ein Gast merkt an, dass Frostschäden am westlichen Bahnhofskanal entstanden sind, vor allem an der Klappbrücke, und fragt, ob dort kurzfristige Sanierungsmaßnahmen vorstellbar sind.

Herr Köppel vermerkt die Bedenken und wird dies der zuständigen Stelle melden. Eine Grundinstandsetzung wird es erst einmal nicht geben.

Frau Caumanns fragt bezüglich der Kaimauer im westlichen Bahnhofskanal, ob es spezielle Vorgaben für die Sanierung bzw. den Neubau gibt. Sie bezieht sich dabei auf die vorhandene besondere städtebauliche Situation und betont, dass es sich möglicherweise lohnt, die alte Straßenachse zu erhalten.

Herr Penner antwortet, dass das geplante Gebäude den Winkel der Kaimauer aufnehmen soll und so ggf. die Achse nicht besonders betont wird.

Ein Gast fragt, ob es Einschätzungen über den Sanierungsbeginn am Treidelweg gibt.

Herr Köppel antwortet, die Planungen sollen dieses Jahr aufgenommen und in den Jahren 2019 / 2020 in die Umsetzung gehen.

Ein Gast fragt, ob Liegeplätze am Treidelweg beabsichtigt sind.

Herr Köppel verweist hierbei auf das Liegeplatzkonzept, welches Liegeplätze für diesen Bereich vorsieht.

<< Siehe Präsentation Herr Köppel >>

TOP 6: Vorschläge für Multifunktionsflächen

Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Unmittelbar verfügbare Flächen an Land	<p>Herr Penner erläutert zu Beginn, dass in den vergangenen Sitzungen der Begleitgruppe intensiv über die Freiflächen und Freiflächenpotenziale im Binnenhafen diskutiert wurde. Ein daraus resultierender Arbeitsauftrag an das Bezirksamt bestand darin zu prüfen, ob es im Binnenhafen die Möglichkeit gibt, einen Standort für ein Multifunktionsfeld zu finden.</p> <p>Herr Penner stellt anhand einer Präsentation verschiedene mögliche Standorte für Multifunktionsflächen vor. Diese differenziert er in „unmittelbar“ und „mittelfristig“ verfügbar, wobei er die Kategorien jeweils für Flächen an Land und auf dem Wasser verwendet.</p> <p>Nachfolgende Aufzählung zeigt die verschiedenen Standorte jeweils von Norden nach Süden:</p> <p>Unmittelbar verfügbare Flächen an Land:</p> <p><u>1. Westseite der Schleuse (Bootslagerfläche)</u> Der Standort wird als ungeeignet eingeschätzt, da die Erreichbarkeit, insbesondere für Kinder schwierig ist.</p> <p><u>2. Treidelweg</u> Der Standort wird für gut befunden, zuerst muss jedoch die Kaimauer saniert werden.</p> <p><u>3. Bereich Harburger Brücken</u> Zukünftige Anwohner/innen könnten einen Bolzplatz ablehnen.</p>
Mittelfristige verfügbare Flächen an Land	<p>Mittelfristige verfügbare Flächen an Land:</p> <p><u>1. Außendeich an der Süderelbe</u> Es handelt sich um eine attraktive Fläche an der Grünanlage. Der Standort wird jedoch als ungeeignet eingeschätzt, da die Erreichbarkeit, insbesondere für Kinder schwierig ist.</p> <p><u>2. Parkplatz der HPA auf der Schlossinsel</u> Denkbarer Standort, Abstimmung mit der Hamburg Port Authority (HPA) erforderlich.</p> <p><u>3. Auf dem Dach des Parkhauses unter der Hochspannungsleitung auf der Schlossinsel</u> Nachbarn der anliegenden Häuser könnten einen Bolzplatz ablehnen</p> <p><u>4. HPA Grundstück</u> Gute Erreichbarkeit über Holzhafenkippbrücke ist gegeben..HPA und Grundeigentümer müssten ihre Zustimmung geben.</p>

<p>Unmittelbar verfügbare Flächen auf dem Wasser</p>	<p>Für mögliche Flächen auf dem Wasser zeigt Herr Penner das Beispiel Sportponton Donaukanal Wien. In ähnlicher Weise wäre so etwas ggf. auch im Binnenhafen denkbar.</p> <p>Unmittelbar verfügbare Flächen auf dem Wasser:</p> <p><u>1. Treidelweg</u> Der Ponton müsste während der Kaimauersanierung verlegt werden.</p> <p><u>2. Holzhafenkipprücke</u> Gut erreichbar, wäre möglich ohne Zustimmung der HPA.</p> <p><u>3. Am Kanalplatz</u> Steht ggf. in Konkurrenz mit der Nutzung des Museumshafens.</p>
<p>Mittelfristig verfügbare Flächen auf dem Wasser</p>	<p>Mittelfristig verfügbare Flächen auf dem Wasser:</p> <p><u>1. Standort der „Transit“</u> Denkbarer Standort, ggf. in Konkurrenz mit der Nutzung des Museumshafens.</p> <p><u>2. Östlicher Bahnhoftkanal</u> Eine Umsetzung ist nach der Kaimauersanierung möglich.</p> <p><u>3. Ziegelwiesenkanal</u> Vorstellbar wäre eine Kombination mit dem Badeschiff von HC Hagemann.</p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>Herr Penner erläutert abschließend, dass eine Lösung an Land einfacher und kostengünstiger zu realisieren wäre. Sollte sich jedoch kein geeigneter Standort finden, könnte über einen Ponton auf dem Wasser nachgedacht werden.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Ein Gast drückt seine Begeisterung für die Pontons aus.</p> <p>Frau Schade findet die Position hinter dem Holzhafen am geeignetsten.</p> <p>Frau Caumanns ist beeindruckt von der Vielfalt der Vorschläge. Die Bereiche Schleuse / Harburger Hauptdeich hält sie für ungünstig und schlecht erreichbar; sie denkt dabei vor allem an Kinder ab dem Grundschulalter.</p> <p>Herr Mayerberger glaubt, dass eine Landlösung besser finanzierbar wäre. In Bezug auf den Platz der Transit käme auch eine touristische Nutzung in Frage.</p> <p>Herr von Blomberg fragt, wer die Kosten für die Nutzungs- und Instandhaltung übernimmt. Er betrachtet den Standort Treidelweg als positiv und erläutert, dass diese Fläche in Bezug auf die Sonneneinstrahlung ideal ist.</p> <p>Herr Penner schlägt vor, ein Meinungsbild aus der Begleitgruppe zu den Vorschlägen einzuholen und jeweils die drei Vorschläge sowohl an Land als auch auf dem Wasser zur weiteren Prüfung mitzunehmen. Insgesamt</p>

<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>Herr Fey erklärt, dass mit der Fertigstellung des Hamburg Innovation Port die Seehafenbrücke mit dem Parkhaus des HIP über einen „Skywalk“ verbunden werden könnte. Fußgänger und Radfahrer könnten so direkten Zugang bekommen. Allerdings wäre dabei eine Distanz von ca. 12- 23 Metern zwischen Seehafenbrücke und Parkhaus zu überbrücken. Sollte diese Idee umsetzbar sein, wäre die Fußgänger- und Radwegführung vom Schwarzenberg-Campus ausgehend zum HIP auf einen Kilometer verkürzt und deutlich weniger umständlich.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Ein Gast schlägt vor, die Veloroute, den HIP und die TUHH miteinander zu verbinden.</p> <p>Herr Fey sieht keine Chance, die Veloroute bei der Seehafenbrücke mit einzubinden.</p> <p>Herr Penner erklärt, dass es auf die Variante der Veloroute ankommt. Schwierig ist es, dass die Veloroute auf dem Bahngelände entlang der Seehafenstraße geführt werden soll und demnach auf Straßenniveau verläuft. Die von Herrn Fey vorgestellte Variante über die Seehafenbrücke liegt auf einer Höhe von ca. 8 m über dem Niveau der Veloroute. Dieser Höhenunterschied wird nicht überwindbar sein.</p> <p>Ein Gast empfindet die Höhenüberbrückung als „Luxusproblem“. Durch die Anknüpfung vom studentischen Leben an den Binnenhafen würde nur jenes Klientel bedient, welches über das Parkhaus ins HIP muss. Er stellt die Frage, wie auch Bewohner/innen und im Binnenhafen tätige Personen profitieren können.</p> <p>Herr Penner erklärt, dass die präsentierten Ideen lediglich erste Denkansetze darstellen. Eine Verknüpfung des Binnenhafens zur Harburger Innenstadt ist weiterhin in der Planung. .</p> <p>Ein Gast fragt, wie der HIP zukünftig genutzt wird.</p> <p>Herr Fey erläutert, dass sich im 1. Bauabschnitt höchstwahrscheinlich neben Büros und Lehrräumen mindestens ein Institut der TUHH niederlassen wird.</p> <p>Herr Penner ergänzt, dass der HIP nicht komplett von der TUHH angemietet werden wird, jedoch sollen in der nächsten Ausbaustufe etwa 3.000 Studierende in den Binnenhafen kommen.</p> <p>Ein Gast fragt, mit wie vielen Stellplätzen das zukünftige Parkhaus beim HIP ausgestattet sein wird. Er befürchtet, dass es dadurch ein hohes Verkehrsaufkommen geben wird.</p> <p>Herr Penner ergänzt, dass die Anmerkungen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen berechtigt sind. Darüber soll das beauftragte Verkehrsgutachten erste Lösungsansätze bieten.</p>
---	---

<p>Termine Begleitgruppe in 2018</p>	<p>TOP 8: Mitteilungen und Termine</p>
	<p>Frau Caumanns schlägt vor, das Thema „Natur in der Stadt“ aufzugreifen. Sie bezieht sich dabei auf das Projekt „Natürlich Hamburg“. In den zu entwickelnden Flächen sollte über die zukünftige Gestaltung nachgedacht werden. Ungeordnetes Grün passt in den Hafen vor allem im östlichen Bereich des Kanals.</p> <p>Ein Gast weist auf das Hafentrüffelstück (Kulturwerkstatt) hin, zu welchem er alle Anwesenden herzlich einlädt.</p> <p>Frau Caumanns erwähnt, dass am 6.05.2018 der 1. Geburtstag der Fischhalle gefeiert wird. Es wird aller Voraussicht nach einen Tag der offenen Tür mit Kinderprogramm geben. Alle sind herzlich eingeladen!</p> <p>Frau Herbst möchte wissen, inwieweit die IBA-Standards, die der Bebauung auf der Schlossinsel zugrunde gelegt wurden, insbesondere im Hinblick auf „Verkehrsaarmes Wohnen“ weiter maßgeblich sind, da der motorisierte Individualverkehr auf der Schlossinsel spürbar mehr geworden ist.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass es dies zu prüfen gilt.</p> <p>Ein Gast fragt, ob und inwieweit sich der Einsatz der Stadtreinigung verändert hat.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass dies bis zur nächsten Sitzung geprüft wird.</p> <p>Herr Dahlgaard erläutert, dass die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen in diesem Jahr alle Termine in der Fischhalle abhalten wird. Die nächsten Termine sind der 20.06.2018, 19.09.2018 und der 12.12.2018, jeweils wie üblich von 17-20 Uhr.</p> <p>Herr Penner bedankt sich für die Teilnahme und die angeregte Diskussion und wünscht allen einen schönen Abend.</p> <p>Herr Dahlgaard beendet die Sitzung um 20.05 Uhr.</p>

Protokoll: Kristian Dahlgaard, Nils Richter, konsalt GmbH

Liste der Teilnehmenden, s. Anlage