

<b>49. Begleitgruppe Harburger Binnenhafen – 22. Öffentliche Sitzung</b>	
<b>Datum:</b>	<b>Mittwoch, 12.12.2018</b>
<b>Zeit:</b>	<b>17:00 bis 20:30 Uhr</b>
<b>Ort:</b>	<b>Fischhalle Harburg, Kanalplatz 16, 21079 Hamburg</b>
<b>Moderation:</b>	<b>Margit Bonacker, konsalt GmbH</b>
<b>TOP 1: Begrüßung, Protokoll und Tagesordnung</b> Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt Margit Bonacker, Geschäftsführerin konsalt GmbH	
<b>Begrüßung</b>	<p><b>Herr Pfeifer</b> heißt die Anwesenden als Eigentümer der Fischhalle Harburg und Gastgeber herzlich willkommen. Er verweist auf die anstehende Winterpause des Betriebs der Fischhalle bis zum 6. Januar 2019 und wünscht eine interessante Veranstaltung.</p> <p><b>Herr Penner</b> begrüßt die Mitglieder und Gäste zur 49. Sitzung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen.</p> <p><b>Frau Bonacker</b> stellt die Tagesordnung vor. Anstelle von Herrn Köppel wird Herr Mack zum Thema „Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen“ berichten. TOP 8 „Kulturprojekt ehem. Hausboot Gunter Gabriel“ entfällt. Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll der 48. Sitzung.</p>
<b>TOP 2: Sachstand Projekte und Bauvorhaben</b> Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt	
<b>New-York-Hamburger</b>	<p><b>Herr Penner</b> erläutert den Sachstand der Projekte und Bauvorhaben im Binnenhafen auf der Grundlage des aktuellen Rahmenkonzepts HBH vom Mai 2018.</p> <p>Auf dem Gelände der New-York-Hamburger gibt es zurzeit keine weiteren Veränderungen.</p>
<b>Neuländer Quarrée</b>	<p>Für das Neuländer Quarrée ist ein Workshopverfahren ausgelobt worden. Es wird einen Architekturwettbewerb und im Nachgang einen Freiraumwettbewerb geben. Derzeit ist für den östlichen Teil ein Hotel mit Co-Working Spaces und einem Boardinghouse geplant. Die aktuellen Planungen wurden in der öffentlichen Plandiskussion am 19.09.2018 vorgestellt.</p>
<b>Grünanlagen Harburger Brücken</b>	<p>Der Grünzug Nordwest (im Norden der Harburger Brücken, westlich der Theodor-Yorck-Str.) und der Grünzug Südwest sowie der Kinderspielplatz sind derzeit im Bau. An der Uferwand des Östlichen Bahnhofkanals wird im 4. Quartal 2019 eine Bohrpfahlwand gesetzt. Danach folgen der südliche Teil der</p>

<p><b>Hilke Likör Fabrik</b></p>	<p>Promenade und der Grünzug Südost. Die Kaimauersanierung wird im 3. Quartal 2019, mit einer Bauzeit von etwa einem Jahr, durchgeführt. Sobald die Sanierung beendet ist, kann im 4. Quartal 2020 mit dem Bau der Promenade begonnen werden. (Vgl. Gesamtlageplan aus Präsentation!)</p> <p>Herr Penner überreicht Frau Caumanns als Vertreterin der Geschichtswerkstatt e.V. das Antwortschreiben der Bezirksamtsleiterin, Frau Fredenhagen, auf die vom Verein initiierte Unterschriftensammlung mit der Forderung, das Hilke Gebäudeensemble zu erhalten.</p> <p>Derzeit gibt es keinen neuen Sachstand zur Hilke Likör Fabrik. Das Denkmalschutzamt und der Bezirk setzen sich weiterhin intensiv für eine baldige Sanierung ein. Der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) ist derzeit im Gespräch mit einem Projektentwickler für die Vermarktung der angrenzenden städtischen Flächen. In der nächsten Begleitgruppe soll das Thema erneut aufgegriffen werden.</p>
<p><b>Das Weiße Haus</b></p>	<p>Das Richtfest für das Weiße Haus hat zwischenzeitlich stattgefunden. Aufgrund von Auflagen seitens des Denkmalschutzes hat das Haus eine hellgraue Fassade erhalten. Der derzeit gesperrte Weg zur Brücke am Kaufhauskanal soll wieder geöffnet werden.</p>
<p><b>Bauvorhaben HC Hagemann</b></p>	<p>Im Bebauungsplan Harburg 61 / Heimfeld 45 ist am Kanalplatz ein Hochhaus festgesetzt. Das Unternehmen HC Hagemann plant hier ein Hotel mit 600 Zimmern.</p>
<p><b>Hamburg Innovation Port (HIP)</b></p>	<p>Das Richtfest für den ersten Bauabschnitt beim Hamburg Innovation Port wurde gefeiert. Ein angrenzendes Hochhaus im zweiten Bauabschnitt ist bereits im Bebauungsplan festgesetzt.</p>
<p><b>Center für Maritime Logistik (CML)</b></p>	<p>Im Bauantrag zeigen sich im Vergleich zum Wettbewerb (VgV-Verfahren) einige kleinere Änderungen. Allgemein wird das Center für Maritime Logistik der Fraunhofer-Gesellschaft schmaler, dafür aber etwas höher.</p>
<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Frau Caumanns</b> bedankt sich bei Herrn Penner für das Antwortschreiben der Bezirksamtsleiterin auf die Unterschriftensammlung für die Hilke Likör Fabrik. Sie betont, dass die Resonanz aus der Harburger Bevölkerung und der Presse auf die Aktionen sehr positiv war und Maßnahmen zur Sicherung der vorhandenen Bausubstanz sofort erfolgen müssen.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass das Thema Hilke Likör Fabrik derzeit sehr präsent ist und sich sowohl das Denkmalschutzamt als auch</p>

	<p>der Bezirk für eine baldige Sanierung einsetzen. Er geht davon aus, dass ein Vertreter des Denkmalschutzamtes in der nächsten Begleitgruppe dazu berichten wird.</p> <p><b>Herr Heimath</b> berichtet, dass sich die Politik seit über einem Jahrzehnt um den Erhalt des Komplexes bemüht, doch bislang nur wenig geschehen ist.</p> <p><b>Ein Gast</b> ist der Ansicht, dass die vorgestellten Entwürfe u.a. für das Hotel am Kanalplatz sich nicht in das Gesamtbild Harburgs einfügen, weil aufgrund der Höhe der Gebäude der Charme der Kleinteiligkeit verloren gehe.</p> <p><b>Herr Penner</b> verweist darauf, dass es aus städtebaulicher Sicht im Harburger Binnenhafen seit dem 19. Jahrhundert immer Hochhäuser, in Form von Silogebäuden und angrenzenden Kontorhäusern, gegeben hat. Viele neue Gebäude orientieren sich beispielsweise an der Höhe der traditionellen Kaispeicher. Aus städtebaulicher Sicht ist die vorhandene Mischung traditioneller und moderner Bauten gut verträglich.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt nach den Planungen bezüglich der unter Denkmalschutz stehenden Gummi-Fabrik (ehemalige New York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie).</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass sich das Denkmalschutzamt mit der Gesundheitsbehörde darauf geeinigt hat, dass die Kammfabrik und die Fassaden an der Neuländer Straße und der Nartenstraße bestehen bleiben sollen.</p> <p>&gt;&gt; <i>siehe Präsentation: TOP 2_ Sachstand Projekte und Bauvorhaben</i></p>
<p><b>TOP 3: Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen</b> Oliver Mack, Technische Entwicklungskoordination Harburger Binnenhafen</p>	
<p><b>Dampfschiffsweg</b></p> <p><b>Kaimauer Lotsekanal</b></p> <p><b>Kaimauer am Westlichen Bahnhofskanal</b></p>	<p>Für den Dampfschiffsweg liegt eine erste Variantenplanung vor. Die Kosten für Umbau der östlichen Nebenflächen werden auf circa 970.000 € geschätzt. Die Pläne sollen in einer der nächsten Sitzungen der Begleitgruppe durch das beauftragte Planungsbüro vorgestellt werden.</p> <p>Die Kaimauersanierung am Lotsekanal geht einher mit einer Düker-Querung für die Hochspannungsleitung. Westlich der vorhandenen Dükertrasse beginnt derzeit der Bau des ersten Uferwandabschnitts. Danach wird eine neue Dükertrasse gebaut und die alte abgebaut. Voraussichtlich werden alle Maßnahmen im 3. Quartal 2019 fertiggestellt sein.</p> <p>Die Kaimauer am Westlichen Bahnhofskanal wurde vollständig untersucht. Es wurde festgestellt, dass auch die Kaimauer am Wärterhäuschen und unter der Brücke saniert werden muss. Die Kostenschätzung geht von ca. 550.000 € für die vollständige Sanierung aus. Baubeginn erfolgt 2019, Fertigstellung voraussichtlich 2. Quartal 2020.</p>

<p><b>Kaimauer am Östlichen Bahnhofskanal</b></p>	<p>Der Planungsauftrag für die Sanierung der Kaimauer am Östlichen Bahnhofskanal soll nun vergeben werden, sodass die Baumaßnahmen im Sommer 2019 beginnen und im 2. Quartal 2020 beendet sein werden.</p>
<p><b>Kaimauer Treidelweg</b></p>	<p>Für die Erneuerung der Uferwand am Treidelweg finden ab der kommenden Woche Bewerbergespräche mit verschiedenen Ingenieurbüros statt. Die Gesamtkosten der Baumaßnahme liegen bei ca. 5,5 Mio €. Beginn der Maßnahme ist in 2020, Fertigstellung in 2021.</p>
<p><b>Hannoversche Brücke</b></p>	<p>Die Baumaßnahmen an der Hannoverschen Brücke befinden sich im Zeitplan. Die Neuländer Straße bleibt voraussichtlich bis Mitte 2020 Einbahnstraße. Grund ist die Ampelumschaltung im Zuge der Umleitungsstrecke für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße.</p>
<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Frau Herbst</b> fragt, wann die Baumaßnahmen an der Hannoverschen Brücke fertig sein werden.</p> <p><b>Herr Mack</b> antwortet, dass die Arbeiten nach Auskunft des LSBG Ende Mai 2019 beendet sein werden.</p> <p><b>Frau Wullenweber</b> fragt, ob die Büsche und Bäume am Dampfschiffsweg erhalten bleiben.</p> <p><b>Herr Mack</b> antwortet, dass Büsche und Bäume soweit möglich erhalten bleiben. Für die Nebenflächen werden die Parkflächen reduziert.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt nach der Fläche am Lotsekai, über die die Stromtrasse verläuft.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass derzeit Kostenermittlungen für die öffentliche Wegeverbindung auf den privaten Flächen vom Boat House zum des Lotsekai stattfinden. Die Fläche am Lotsekai und die Fläche nordwestlich des Strommasts werden zusammen ausgeschrieben. Nach einer Einigung bezüglich der Wegeverbindung soll die Ausschreibung der Fläche im nächsten Jahr erfolgen.</p> <p><b>Frau Pscheidt</b> fragt nach der Zeitplanung bezüglich der Kaimauersanierung und Dükerherstellung am Lotsekanal.</p> <p><b>Herr Mack</b> antwortet, dass die Dükerherstellung im Februar 2019 beginnen wird und alle Arbeiten Ende August 2019 beendet sein sollen.</p> <p><b>Herr Pfiester</b> berichtet, dass ihm Hohlräume und Unterspülungen in der Spundwand am Westlichen Bahnhofskanal aufgefallen sind.</p> <p><b>Herr Mack</b> antwortet, dass der Eigentümer verpflichtet ist, sich darum zu kümmern. Derzeit laufen dazu Untersuchungen.</p>

	<p>Der Stand der Planungen soll in der nächsten Begleitgruppensitzung vorgestellt werden.</p> <p><b>Herr Penner</b> ergänzt, dass an der Stelle ein öffentliches Gehrecht festgesetzt wurde und der private Eigentümer verpflichtet ist, die Durchwegung für die Öffentlichkeit zu ermöglichen.</p> <p><b>Herr Pfeifer</b> fragt, wie weit die Sanierung am Treidelweg reicht, wie hoch die Kosten sind, wann die Fertigstellung angesetzt ist und was danach geplant ist.</p> <p><b>Herr Mack</b> erläutert, dass die Kosten für die Planung und Baumaßnahmen am Treidelweg so hoch liegen, dass das Projekt europaweit ausgeschrieben werden musste. Derzeit ist das Auswahlverfahren im Gange und verschiedene Bewerbergespräche werden noch im Dezember geführt. Betroffen von der Maßnahme ist die gesamte Kaimauer.</p> <p><b>Herr Pfeifer</b> fragt, ob es Planungen für die Fläche nach Abschluss der Kaimauersanierung gibt.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass es einen politischen Beschluss gibt, dass dort eine Beachclub-Fläche entstehen soll.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt, ob eine Grundschule im Harburger Binnenhafen geplant ist.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass keine neue Grundschule im Binnenhafen vorgesehen ist. Er verweist auf die zukünftige "Schule am Park" am Eingang zum Schwarzenbergpark. Das Gebäude wird derzeit zur Grundschule umgebaut.</p> <p><b>Frau Bonacker</b> ergänzt, dass im nächsten Jahr das Thema Schule und Schulwege noch einmal in der Begleitgruppe aufgegriffen werden soll.</p> <p>&gt;&gt; siehe Präsentation: TOP 3_Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen</p>
<p><b>TOP 4: Velorouten durch den Harburger Binnenhafen</b> Ralf Küpper, Fachamt Management Öffentlicher Raum</p>	
<p><b>Veloroute 10 - Abschnitt Binnenhafen</b></p>	<p><b>Herr Küpper</b> gibt zunächst einen Überblick über das im Juni 2016 gegründete Bündnis für den Radverkehr Hamburg. Darin haben sich alle Partner, einschließlich der Bezirke, verpflichtet, Hamburg zu einer Fahrradstadt mit einem Radverkehrsanteil von 25 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen zu entwickeln.</p> <p>Die geplanten Velorouten sind ein wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung dieses Ziels. Er erläutert, dass die Veloroute 10 - Abschnitt Binnenhafen – durch Herrn Bauernschmidt von der Lehne Ingenieurgesellschaft und die Veloroute 11 - Abschnitt Hannoversche Straße – durch Herrn Räth vom Ingenieurbüro Münster vorgestellt wird.</p> <p><b>Herr Bauernschmidt</b> skizziert zunächst den Verlauf der Veloroute 10 im Harburger Binnenhafen von der Alten Harburger Elbbrücke, über die Nartenstraße, den Veritaskai, den Kanalplatz und die</p>

<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p>Blohmstraße, bis zur Seehafenstraße, wo die Veloroute 10 nach Westen in Richtung Neugraben fortgeführt wird.</p> <p>Die Veloroute wird als Zweirichtungsradweg im Radschnellwegstandard angestrebt, um eine durchgängige Strecke von circa 15 km von Hamburg-Mitte bis Neugraben zu erreichen. Ziel ist es, eine gleichwertige Alternative zum ÖPNV und MIV zu schaffen. Herr Bauernschmidt erläutert anhand von Beispielen aus Kopenhagen die Vorzüge des Zweirichtungsradweges, wie etwa die breiten Querschnitte, die viel Komfort bieten. Wenn man den Zweirichtungsradweg in der Nebenfläche führt und vom Autoverkehr entkoppelt, ergeben sich weitere Vorteile, wie zum Beispiel reduzierte Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. Speziell für den Harburger Binnenhafen strebt man eine Quartiersaufwertung durch eine Verbreiterung der Nebenflächen und eine stärkere Betonung der attraktiven Binnenhafenseite an. Nachteile können sich beispielsweise durch eine allgemein erhöhte Gefahrenlage für linksfahrende Radfahrer/innen an Einmündungen und Überfahrten ergeben, wofür gesonderte Sicherheitsmaßnahmen vorgesehen sind.</p> <p>Teil der Planung ist die Umgestaltung des Knotenpunktes Nartenstraße / Neuländer Straße / Treidelweg zu einem Kreisverkehr und eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts. Die Veloroute 10 soll im Bereich der Nartenstraße etwa vier Meter breit sein und durch geeignete Sicherheitsmaßnahmen oder Markierungen den ersten Übergang erleichtern. Im Bereich des neuen Kreisverkehrs ist zusätzlich eine Freianlagengestaltung geplant. Im weiteren Verlauf der Blohmstraße ist ein zusätzlicher Busanlieger vorgesehen.</p> <p><b>Herr Bauernschmidt</b> erläutert abschließend, dass sich die vorgestellte Planung derzeit in behördeninterner Abstimmung befindet. Die Planungen bezüglich des Straßenbegleitgrüns werden noch überarbeitet. Nach Abschluss der Abstimmungen kann voraussichtlich im März 2019 die weitere Entwurfs- und Ausführungsplanung konkretisiert werden.</p> <p><b>Herr Penner</b> ergänzt, dass bezüglich der Planung der Veloroute 10 noch kein Konsens unter allen Beteiligten herrscht. Die oberste Straßenverkehrsbehörde spricht sich beispielsweise grundsätzlich gegen Zweirichtungsradewege aus, weswegen es noch weitere Diskussionen geben muss. Er erläutert, dass der geplante Radschnellweg mit einer Breite von 3 Metern im Bereich des Knotenpunktes Nartenstraße / Neuländer Straße / Treidelweg den Linksabbieger verdrängen würde und somit ein Kreisverkehr an dieser Stelle eine gute Lösung darstelle. Zusätzlich gibt die Eigentümerin des Grundstücks, auf dem der "Handelshof" steht, einen Teil des Grundstückes ab, um die Einrichtung einer Einbahnstraße zu vermeiden.</p> <p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p>
---	---

	<p><b>Ein Gast</b> fragt, wie die Radwege von 3 m Breite im Bereich der Brücken passen können.</p> <p><b>Herr Bauernschmidt</b> antwortet, dass die Fahrspurbreite auf 6,50 m reduziert wird und man möglicherweise auch in die bestehenden Grünbestände eingreifen muss.</p> <p><b>Herr Wolkau</b> fragt, ob der Parkraum durch die Planung reduziert wird und ob die Radwege mit den bestehenden Radverkehrsführungen zusammengeführt werden.</p> <p><b>Herr Bauernschmidt</b> antwortet, dass Parkraum eingebüßt werden muss. Sehr schmale Radwege würden entfallen.</p> <p><b>Frau Herbst</b> fragt, ob die Kosten im Verhältnis zum Nutzen stehen.</p> <p><b>Herr Küpper</b> betont, dass - gesamtwirtschaftlich betrachtet - der Radverkehr deutlich günstiger für die Gesellschaft ist als der Kfz-Verkehr, z.B. aus Gesundheits- und Umweltgründen. Eine genaue Kostenschätzung ist allerdings noch nicht vorhanden.</p> <p><b>Herr von Blomberg</b> fragt, welche Auswirkungen es auf die Route hätte, wenn eine Überquerung über die Bahnlinie zum Seehafenbahnhof mit Schranken nicht erlaubt oder möglich ist.</p> <p><b>Herr Küpper</b> betont, dass er hinsichtlich der Bahnüberquerung sehr zuversichtlich ist. Andernfalls wäre auch eine Alternative an einem anderen Ort möglich.</p> <p><b>Frau Caumanns</b> erläutert, dass auf früheren Visualisierungen der Kanalplatzumgestaltung immer eine Baumreihe vorgesehen war und fragt, ob diese im Zusammenhang mit dem Begleitgrün realisierbar wäre.</p> <p><b>Herr Küpper</b> antwortet, dass dies geprüft werden müsse.</p> <p><b>Herr Penner</b> ergänzt, dass der Auftrag für die Freiraumplanung aufgrund der Radwegeplanung gestoppt wurde und im nächsten Schritt die zwei Planungen zusammengebracht werden.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt, ob das Kopfsteinpflaster in Richtung Harburger Rathaus noch verbessert werden soll.</p> <p><b>Herr Küpper</b> antwortet, dass es Überlegungen gibt, ein geschnittenes Kopfsteinpflaster zu verwenden, um das Radfahren sicherer zu gestalten. Allerdings müsse die Planung mit dem Denkmalschutzamt abgesprochen und die Finanzierung geklärt werden.</p> <p><b>Herr Pfiester</b> fragt, ob die generelle Erneuerung der Fahrbahn ebenfalls geplant wird.</p> <p><b>Herr Penner</b> bestätigt dies.</p> <p><b>Herr Heimath</b> merkt an, dass auch die Neue Straße und die Einfahrt in die Buxtehuder Straße umgestaltet werden muss.</p> <p><b>Ein Gast</b> sagt, dass der Bereich an der Einfahrt zum Handelshof nur schwer einsehbar und daher nicht sicher ist.</p> <p><b>Herr Küpper</b> antwortet, dass sich die Sichtachsen durch den breiteren Fußweg deutlich verbessern werden.</p>
--	---

<p><b>Veloroute 11 - Abschnitt Hannoversche Straße</b></p>	<p><b>Herr R�ath</b> vom Ingenieurb�uro Münster skizziert zu Beginn seiner Präsentation den Verlauf der Veloroute 11 von der Seevestra�e bis zum Knotenpunkt Neuländer Straße / Nartenstraße / Brücke des 17. Juni, wo die Veloroute 10 anschließen wird. Die Strecke ist insgesamt 1,35 km lang.</p> <p>Geplant sind etwa 2,25 m breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Die Planung sieht vor, dass der Gehweg nur noch auf der Westseite geführt wird, da auf der anderen Seite die Trassen der Deutschen Bahn verlaufen. Die Parkstände sollen im Zuge der Umgestaltung ebenfalls auf die Westseite verlagert werden.</p> <p>Um den ÖPNV attraktiver mit dem Knotenpunkt Hannoversche Straße / Neuländer Straße zu verknüpfen, soll die vorhandene Bushaltestelle näher an den Knotenpunkt verlagert werden.</p> <p>Die Planung im nördlichen Bereich der Hannoverschen Straße sieht vor, dass die L�ngsparkst�nde auf der Westseite zurückgebaut und nicht wiederhergestellt werden sollen. Die L�ngsparkst�nde auf der Ostseite sollen neu ausgerichtet und wiederhergestellt werden.</p> <p>Der Knotenpunkt Hannoversche Straße / Neuländer Hauptdeich soll als Kreisverkehr umgestaltet werden.</p> <p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Frau Przybylski</b> fragt, wie viele Parkplätze durch den breiteren Radweg entfallen werden.</p> <p><b>Herr R�ath</b> antwortet, dass im südlichen Abschnitt 10 % der Parkstände und im nördlichen Abschnitt 50-60 % wegfallen. Die westlichen Parkstände entfallen komplett.</p> <p><b>Frau Herbst</b> erscheinen die Velorouten überdimensioniert und sie möchte wissen, ob dafür Kosten-Nutzen-Analysen vorliegen. Sie fragt, ob für Berufstätige, die die Velorouten nur bis zu den S-Bahnhöfen Harburg und Rathaus nutzen, geeignete Fahrradunterst�nde vorgesehen sind. Derzeit ist die Mitnahme von Fahrrädern eingeschränkt und nur in der Zeit zwischen 9.00 und 16.00 Uhr, dann wieder ab 18.00 Uhr, möglich.</p> <p><b>Herr R�ath</b> antwortet, dass es sicherlich Umsteigemöglichkeiten vom Fahrrad auf den ÖPNV geben wird und man derzeit noch in der Planung sei. Kosten-Nutzen-Analysen liegen bislang nicht vor.</p> <p><b>Herr Penner</b> ergänzt, dass die Anzahl an Fahrradstellplätzen an der S-Bahnstation Harburg Rathaus sehr gering ist, es allerdings 800 gesch�tzte Fahrradstellplätze an der Servicestation S Harburg geben wird.</p> <p><b>Herr Heimath</b> fragt, ob die Verlegung der Seevestra�e mit eingeplant wurde und ob eine ausreichende Beleuchtung geplant ist.</p> <p><b>Herr R�ath</b> antwortet, dass die Verlegung der Seevestra�e bekannt ist, weswegen in der Planung ein Linksabbiegerstreifen möglich</p>
--	--

	<p>wäre. Beleuchtungsmasten nach den neuesten Standards sind vorgesehen.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt, ob ein Kreisverkehr an der Kreuzung Hannoversche Straße / Neuländer Straße möglich wäre.</p> <p><b>Herr Räth</b> antwortet, dass an der Stelle hohe Verkehrszahlen vorzufinden sind und die Leistungsfähigkeit mit einem Kreisverkehr nicht gegeben wäre.</p> <p><b>Herr Pfiester</b> fragt, wie der Radweg in Richtung Innenstadt geführt wird und ob es Konflikte zwischen dem Querverkehr und dem Radverkehr geben könnte.</p> <p><b>Herr Räth</b> antwortet, dass der Radfahrstreifen parallel zum Kfz-Fahrstreifen geführt wird und Radfahrer/innen auf diese Weise bereits frühzeitig in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs kommen.</p> <p>&gt;&gt; <i>siehe Präsentation:</i>  <i>TOP 4_Velorouten durch den Harburger Binnenhafen</i></p>
<p><b>TOP 5: Sicherheit auf dem Wasser, Fahrregeln</b>  Hermann Friedemann, Yachthafen Harburg</p>	
<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p><b>Herr Friedemann</b> erläutert, dass er sehr oft gefährliche Situationen wahrnimmt von Personen, die sich der Gefahr des Badens im Gewässer nicht bewusst sind. Er berichtet von Schwimmern, ungeübten Stand-Up-Paddlern, Personen in kleinen Schlauchbooten, Belly Boats und kleinen Kindern, die bei gutem Wetter im Binnenhafen baden und zum Teil den Schiffverkehr und die Strömung unterschätzen.</p> <p><b>Herr Friedemann</b> fordert keine Restriktionen oder Verbote, sondern mehr Informationen über mögliche Gefahren für Personen, die den Harburger Binnenhafen nicht kennen oder einzuschätzen wissen. Ein Vorschlag zur Prävention sind Informationsschilder an besonders gefährlichen Stellen (Hotspots).</p> <p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Herr Hilgert</b> berichtet aus Sicht der Wasserschutzpolizei, dass es im Harburger Binnenhafen keine Badeverbote gibt und diese auch nicht gewünscht sind. Einige Verbotsschilder, die das Springen vom Uferrand verbieten, gibt es bereits. Die Wasserschutzpolizei achtet zusätzlich darauf, dass keine schwimmenden oder Boot fahrenden Personen in Gefahr geraten. Statistisch gesehen gibt es bislang keine Badeunfälle. Herr Hilgert betont, dass die Wasserschutzpolizei das Freizeitvergnügen im Harburger Binnenhafen nur ungern durch Verbotsschilder einschränken möchte, dass aber Schilder mit Verhaltensregeln denkbar wären.</p> <p><b>Herr Penner</b> bestätigt die Einschätzung von Herrn Friedemann, dass für nicht ortskundige Personen die Gefahren nicht direkt</p>

	<p>ersichtlich sind. Daher schlägt er vor, Informationstafeln im Auftrag des Bezirksamtes aufstellen zu lassen.</p>
<p><b>TOP 6: Außenanlagen am Hotel Veritaskai</b>  Sascha Franke, Geschäftsführer Lorenz Gruppe GmbH</p>	
<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p><b>Herr Franke</b> stellt als Projektleiter des Hotels am Veritaskai die Ergebnisse des freiraumplanerischen Wettbewerbs vor und berichtet über den aktuellen Stand.</p> <p>Auf dem Grundstück werden in Zukunft ein 17-geschossiges Hotel und ein Gastronomiegebäude von maximal 11 Metern Höhe entstehen. Das Grundstück beinhaltet insgesamt rd. 6.000 m<sup>2</sup>. In einem Gutachterverfahren mit drei Teilnehmern wurde das Büro POLA aus Berlin als Sieger gewählt.</p> <p>Planerische Eckpunkte der Auslobung waren unter anderem ein öffentliches Gehrecht entlang der Kaikante, die Bespielung eines Platzes mit 1.200m<sup>2</sup> und ein barrierefreier Schiffsanleger. Ebenfalls mussten die Belange des Denkmalschutzes aufgrund einer alten Kaimauer mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt werden.</p> <p>Die Idee des Büro POLA war es, dass man vor allem mit Materialien arbeitet, die im Binnenhafen bereits an mehrfacher Stelle vorkommen und ein einheitliches Bild über die ganze Fläche ergeben. Sehr großflächig wurde Granit-Großsteinpflaster vorgesehen, während nahe der Kaimauer im Westen und Osten Klinker verbaut werden soll.</p> <p>Der Entwurf unterteilt sich in die privaten und öffentlichen Bereiche des Hotels im Osten und den gepflasterten, teilweise durch grüne Inseln aufgelockerten, öffentlichen Platzbereich im Westen.</p> <p>Im Nachgang wurden auf Wunsch des Bezirks mehr Bäume geplant als zunächst vorgeschlagen. Vorgesehen sind entweder die Blumenesche oder die Schwarzkiefer.</p> <p>Im Bereich des Schiffsanlegers wird die Kaimauer in Abstimmung mit dem Denkmalschutz zurückgebaut. Das Ziel ist es, möglichst viele Steine in der zurückgebauten Kaimauer wiederverwenden zu können.</p> <p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Frau Przybylski</b> fragt, wie Personen mit Rollator zum Schiffsanleger gelangen.</p> <p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass es zusätzlich zu den Treppen eine Rampe geben wird.</p> <p><b>Herr Pfiester</b> merkt an, dass die Wasserkante sehr nah am begehbaren Bereich des Schiffsanlegers liegt.</p> <p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass die Höhe ausreichend ist.</p> <p><b>Herr Pfiester</b> fragt, ob die Grünflächen öffentlich oder privat zu unterhalten sind.</p>

	<p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass der Grundstückseigentümer die Grünflächen privat zu unterhalten hat, allerdings ein öffentliches Gehrecht festgesetzt wird.</p> <p><b>Herr Pfeifer</b> merkt an, dass der Platz am Anleger sehr eng werden könnte, wenn noch weitere Barkassen hinzukommen. Er fragt, wann das Hotel gebaut werden soll.</p> <p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass im Frühjahr 2019 mit dem Bau begonnen wird. Die Bauzeit des Hochbaus wird 20 bis 22 Monate betragen.</p> <p><b>Frau Herbst</b> schlägt vor, bei der Auswahl der Bäume die Kiefer zu berücksichtigen.</p> <p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass es bei der Baumauswahl einige Diskussionen gab. Kiefer soll bei Feuchte etwas sensibler sein als die Blumenesche. Die finale Entscheidung trifft die Freiraumplanung.</p> <p><b>Ein Gast</b> fragt, ob der Anleger nur für die Gastronomie und das Hotel genutzt werden soll oder ob auch ein Anliegeplatz für Sportboote denkbar wäre.</p> <p><b>Herr Franke</b> antwortet, dass der Anleger eine private Fläche ist und primär für die beiden Nutzer Gastronomie und Hotel genutzt werden soll.</p> <p>&gt;&gt; <i>siehe Präsentation: TOP 6_Außenanlagen am Hotel am Veritaskai</i></p>
<p><b>TOP 7: Vermarktung städtischer Flächen im Harburger Binnenhafen</b> Arne Kuchenbecker, Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG)</p>	
	<p><b>Herr Kuchenbecker</b> erläutert zunächst, dass der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) ein Teil der Finanzbehörde ist und damit das Grundvermögen der Stadt Hamburg verwaltet und zum Wohle der Stadt einsetzt. Der LIG und die Bezirke stimmen sich bei der Vergabe von Flächen eng miteinander ab, um ein gemeinsames Nutzungskonzept zu erarbeiten. Wichtiges Kriterium bei der Grundstücksvergabe sind das Konzept und die Wirtschaftlichkeit.</p> <p>In Kürze werden im Binnenhafen zwei Baufelder in der Zitadellenstraße (BF1) und am Lotsekai (Baufeld 3B) ausgeschrieben. Das Baufeld 4B (Kanalplatz) wird für die Dauer der Liegezeit der Transit nicht ausgeschrieben, wird also erst vermarktet, wenn das Flüchtlingswohnschiff nicht mehr am Nordufer des Grundstücks liegt.</p> <p>Herr Kuchenbecker erläutert abschließend, dass zukünftig im Rahmen der Wohnungspolitik des Senats mehr Flächen über Erbbaurecht vergeben werden sollen, um langfristig die Verfügbarkeit über städtische Grundstücke zu sichern. Das Baufeld</p>

<p><b>Nachfragen und Diskussion</b></p>	<p>2 (Kanalplatz/Blohmstraße) ist derzeit einem Investor anhand gegeben.</p> <p><b><u>Nachfragen und Diskussion</u></b></p> <p><b>Frau Caumanns</b> schätzt die Entscheidung in Richtung Erbbaurecht als sehr positiv ein. Sie betont, dass sich mit der stärkeren Entwicklung im Binnenhafen in Richtung Wohnen auch die Bedarfe nach einem attraktiven Wohnumfeld verstärkt haben und aus diesem Grund Flächen wie das „Wäldchen“ am Kanalplatz freigehalten werden sollten.</p> <p><b>Herr Kuchenbecker</b> antwortet, dass es immer um einen Interessenausgleich geht und dass seitens des LIG versucht wird, alle wichtigen Themen im Dialog mit dem Bezirksamt und den zuständigen Fachbehörden zusammenzubringen. Allerdings ist der LIG als Teil der Finanzbehörde nicht komplett frei in seiner Entscheidung und muss auch den Buchwert der Grundstücke berücksichtigen.</p> <p><b>Herr Pfeifer</b> merkt an, dass Freiraum für die Bewohnerinnen und Bewohner im Binnenhafen bleiben müsse. Er fragt nach der vorgesehenen Nutzung auf dem Grundstück Kanalplatz 15, Ecke Blohmstraße und an welchen Investor die Anhandgabe erfolgt ist.</p> <p><b>Herr Kuchenbecker</b> antwortet, dass aus Datenschutzgründen dazu keine Angaben gemacht werden können. Es handelt sich bei den Planungen für dieses Grundstück allerdings um ein besonderes Wohnprojekt.</p> <p><b>Herr Penner</b> erläutert, dass der Binnenhafen derzeit in einem Transformationsprozess steht, der über Bebauungspläne demokratisch gesteuert wird. Hierbei kann jede Person in einem transparenten Verfahren ihre persönlichen Belange einbringen. Ein solches B-Planverfahren hat es auch für das Baufeld 4B, das sog. „Wäldchen“ gegeben. Herr Penner betont, dass die Ergebnisse die Grundlage und Basis der weiteren Planungen sind.</p> <p><b>Frau Wullenweber</b> fragt, wie hoch die geplante Bebauung am „Wäldchen“ sein wird.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass das Gebäude nach Bebauungsplan 33 Meter hoch werden soll. Derzeit wird darüber diskutiert, ob das Hochhaus die Höhe des Kaispeichers, also etwa 42 Meter, bekommen könnte.</p> <p><b>Frau Wullenweber</b> fragt, wie die Bewertung einer Fläche durch den Verkehrswert bei Grünflächen durchgeführt wird und ob es Ausgleichsmaßnahmen gibt, wenn dort gebaut wird.</p> <p><b>Herr Kuchenbecker</b> antwortet, dass im Bauleitverfahren Ausgleichsmaßnahmen bei der Versiegelung von Flächen und dem Eingriff in die Natur vorgeschrieben sind. Bei Flächen, die ausgeschrieben werden, bildet sich der Wert nicht nach den Bodenrichtwerten, sondern im Wettbewerb.</p>
---	---

	<p><b>Herr Pfiester</b> fragt inwieweit heute noch die Möglichkeit der Einflussnahme besteht.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass der Bebauungsplan für die besagten Bereiche seit 2010 abgeschlossen und damit das Verfahren beendet ist. Heute geht es um einzelne Gestaltungen und Details. Es besteht die Möglichkeit, einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, was der Bezirk auch tun möchte, um mehr Wohnen zu ermöglichen.</p> <p><b>Frau Caumanns</b> merkt an, dass die Politik auf sich ändernde Bedarfe reagieren und die Gesamtplanung den Änderungen im Quartier anpassen muss.</p> <p><b>Ein Gast (Frau Winkler)</b> berichtet, dass sie als Landschaftsarchitektin eine Exkursion mit Kindern durch den Binnenhafen gemacht hat, um dessen Spielraumqualitäten zu erforschen. Dabei hat sich gezeigt, dass das „Wäldchen“ die größte Spielraumqualität für die Kinder aufweist, da es insgesamt nur wenig „ungeplante“ Spielflächen im Binnenhafen gibt.</p> <p><b>Ein Gast</b> sagt, dass der Schwerlastverkehr auf der Straße am Wäldchen zu gefährlich ist, um Kinder dort spielen lassen zu können.</p> <p><b>Herr Penner</b> antwortet, dass sich der Verkehr drastisch durch den Bau der neuen Seevestraße reduzieren wird.</p> <p><b>Herr Kuchenbecker</b> erläutert abschließend, dass es bis zur Ausschreibung noch viele Diskussionen geben wird. Es sei bislang immer gelungen, einen Konsens zu finden, bei dem die demokratischen Prozesse im Verfahren die Grundlage bilden, um alle Beteiligten zu Wort kommen zu lassen.</p>
<p><b>TOP 8: Mitteilungen und Termine</b></p>	
<p><b>Mitteilungen und Termine</b></p>	<p>Nächste Sitzung der Begleitgruppe: Mittwoch, 20. März 2019, 17.00 bis ca. 20.00 Uhr Ort: Harburger Fischhalle, Kanalplatz 16, 21079 Hamburg</p> <p>Frau Bonacker bittet um Zusendung von Themenvorschlägen telefonisch oder per Mail an <a href="mailto:bgh@konsalt.de">bgh@konsalt.de</a> bis spätestens Freitag, 8. März 2019.</p> <p>Frau Caumanns bittet darum, dass Zwischenstände zu behandelten Themen aus dem Themenspeicher in die Begleitgruppe getragen werden können.</p> <p>Frau Bonacker bedankt sich bei den Referentinnen und Referenten, den Mitgliedern der Begleitgruppe und den heutigen Gästen für die interessanten Beiträge und die konstruktive Diskussion und wünscht allen frohe Feiertage.</p> <p>Protokoll: Vincent Rozowski, konsalt GmbH &gt;&gt; Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, siehe Anlage.</p>

