

47. Begleitgruppe Harburger Binnenhafen – 20. Öffentliche Sitzung	
Datum:	Mittwoch, 20.06.2018
Zeit:	17:00 bis 20:15 Uhr
Ort:	Fischhalle Harburg, Kanalplatz 16, 21079 Hamburg
Moderation:	Margit Bonacker, konsalt GmbH
TOP 1: Begrüßung, Protokoll und Tagesordnung Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt Margit Bonacker, Geschäftsführerin konsalt GmbH	
Begrüßung	<p>Herr Penner begrüßt als Vorsitzender die anwesenden Mitglieder und Gäste zur 47. Sitzung zur Begleitgruppe Harburger Binnenhafen. Er kündigt an, dass er im Anschluss an die Vorstellung der neuen Mitglieder einen kurzen Beitrag zur Entwicklung der Begleitgruppe geben wird.</p> <p>Frau Bonacker begrüßt ebenfalls die Anwesenden und stellt die Tagesordnung vor. Sie erläutert, dass der heutige TOP „Schule und Schulwegsicherheit“ als Schwerpunktthema benannt ist, da dieses Thema auch in zukünftigen Sitzungen der Begleitgruppe aufgenommen werden wird.</p>
Nachfragen und Diskussion	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Herr Friedemann würde gerne das Thema „Fahrregeln und Sicherheit auf dem Wasser im Harburger Binnenhafen“ zur Diskussion stellen. Er befürchtet, dass diese Regeln vielfach nicht bekannt sind und aufgrund der extensiven Nutzung der Wasserflächen damit erhebliche Unfallgefahren auf dem Wasser bestehen. Frau Bonacker schlägt vor, den Punkt bei der 48. Sitzung aufzunehmen.</p>
TOP 2: Neue Mitglieder der Begleitgruppe Kurze Vorstellungsrunde, Regeln für die Zusammenarbeit	
Vorstellungsrunde neue Mitglieder	<p>Für die insgesamt sieben neu zu besetzenden Plätze waren acht Bewerbungen fristgerecht eingegangen. Am 22. Mai 2018 wurden die neuen Mitglieder durch den Stadtplanungsausschuss gewählt.</p> <p>Frau Bonacker bittet die neuen Mitglieder sich kurz vorzustellen.</p> <p>Holger Cassens ist Investor und Eigentümer eines Mehrfamilienhauses auf der Harburger Schlossinsel und war bereits in der vorherigen Periode der Begleitgruppe als Mitglied aktiv.</p>

<p>Entwicklung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen</p>	<p>Hermann Friedemann betreibt im Nordosten des Binnenhafens den Yachthafen Harburg. Er ist von Beginn an aktives Mitglied der Begleitgruppe.</p> <p>Ursula Herbst ist seit 2014 Anwohnerin des Harburger Binnenhafens und hat sich von Beginn an für die Entwicklung der neuen Quartiere in Harburg interessiert. Sie möchte den Dialog zwischen Verwaltung und Anwohner/innen nutzen, um die städtebauliche und soziale Planung im Binnenhafen zu begleiten.</p> <p>Werner Pfeifer ist Investor, Eigentümer und Betreiber der Fischhalle Harburg. Er lebt seit 1995 in Harburg und ist seither aktiv bei der Entwicklung des Binnenhafens engagiert. Er ist zudem Besitzer eines Wohnschiffes an der Schleuse am Harburger Hauptdeich und war bereits Mitglied der Begleitgruppe.</p> <p>Jan Pfiester ist Anwohner am Kanalplatz und seit 2015 regelmäßiger Gast der Harburger Begleitgruppe. Ihn interessiert vor allem die Entwicklung aus dem Blickwinkel der (jungen) Familien im Quartier.</p> <p>Birgit Przybylski lebt seit ihrer Geburt im Binnenhafen. Sie ist im Vorstand der Behinderten Arbeitsgemeinschaft Harburg e.V. und kümmert sich um die Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen. Sie ist bereits von Anfang an als Mitglied der Begleitgruppe aktiv.</p> <p>Helen Wullenweber wohnt seit 2016 in Harburg und ist sehr an der weiteren Entwicklung des Harburger Binnenhafens interessiert. Sie hat Chemie studiert und war in Hamburg und danach in Hessen als Gewerbedirektorin tätig. Sie ist erstmals als Mitglied der Begleitgruppe dabei.</p> <p>Frau Bonacker verweist abschließend darauf, dass Dr. Ralf Grote, Leiter der Präsidialabteilung der TUHH, als offizieller Vertreter der TU Hamburg ebenfalls neues Mitglied der Begleitgruppe ist.</p> <p>Herr Penner erläutert die Entstehung und Entwicklung der Begleitgruppe sowie deren heutige Besonderheiten als Beteiligungsforum für die Öffentlichkeit.</p> <p>Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen ist unter diesem Namen bereits Anfang der 1990er Jahre entstanden. Es handelte sich zunächst um ein Koordinations-Gremium der damaligen Stadtentwicklungsbehörde mit den beteiligten Behörden und Verwaltungsstellen zur Entwicklung des Harburger Binnenhafens.</p> <p>Mit der Öffnung des Binnenhafens und seiner Umstrukturierung von einem ehemaligen Hafengebiet zu einem gemischten Stadtquartier ging es darum, diesen Prozess auch zivilgesellschaftlich zu begleiten. Deshalb wurde das Gremium ab 1996 zunächst auch für Vereine und Institutionen im Binnenhafen geöffnet. Die Sitzungen waren nicht öffentlich. Ende 2013 konnten sich erstmals auch Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibende um einen Platz in der Begleitgruppe bewerben. Die erste öffentliche Sitzung mit den gewählten neuen Mitgliedern fand am 27. November 2013 statt. Erstmals konnte die interessierte Öffentlichkeit, an den Sitzun-</p>
---	---

<p>Vergleich mit anderen Beiräten</p>	<p>gen der „Begleitgruppe Harburger Binnenhafen“ teilnehmen und die Begleitgruppe entwickelte sich immer stärker zu einem öffentlichen Dialogforum zwischen Verwaltung, Politik, Anwohner/innen.</p> <p>Der Harburger Binnenhafen ist ein Gebiet des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung RISE. Jedes der RISE-Gebiete wird durch einen Beirat begleitet. Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen ist von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als 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.</p> <p>Aktuell gab es eine parlamentarische Anfrage, ob bzw. inwieweit sich die Begleitgruppe von den sonstigen Stadtteilbeiräten der Gebiete des Rahmenprogramms integrierte Stadtentwicklung (RISE) unterscheidet. In allen Gebieten des Rahmenprogramms integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) sind Stadtteilbeiräte eingerichtet. Im direkten Vergleich dazu ist die Begleitgruppe das Gremium, das am stärksten demokratisch legitimiert ist, da die Bürgervertreter/innen alle zwei Jahre neu vom Stadtplanungsausschuss gewählt werden. Dadurch besteht die Möglichkeit der Fluktuation und einer als positiv anzusehenden Dynamik. Auch mit Blick auf Information und Transparenz steht die Begleitgruppe sehr positiv dar (Internetpräsenz mit Einladungen und Protokollen).</p> <p>Ein weiterer Unterschied ist, dass andere Beiräte einen Verfügungsfonds besitzen, durch den die Beiräte in einem Fördergebiet Gelder an ausgewählte Institutionen frei vergeben können. Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen verfügt dagegen nicht über einen solchen Fonds, da deren Zielsetzung sich auf den Informationsaustausch und den Dialog erstreckt und nicht auf die Förderung von Projekten. Unterschiede gibt es auch im Hinblick auf den Vorsitz der Begleitgruppe. Im Gegensatz zu anderen Fördergebieten steuert das Bezirksamt Harburg die Entwicklung des Binnenhafens selbst, so dass aus diesem Grund der jeweils zuständige Dezernent aus der Verwaltung den Vorsitz hat, wie derzeit Herr Penner als Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt.</p> <p>Eine weitere Besonderheit ist, dass die Begleitgruppe anstelle einer sonst üblichen Geschäftsordnung „Regeln für die Kommunikation“ hat, die sich in den letzten Jahren aufgrund ihrer Flexibilität sehr bewährt haben.</p>
<p>Kommunikationsregeln</p>	<p>Frau Bonacker stellt die bisherigen „Kommunikationsregeln“ für die Zusammenarbeit in der Begleitgruppe vor (siehe Anlage „Regeln“). Sie schlägt als Ergänzung bei Punkt 3 „Themenvorschläge für nachfolgende Sitzungen“ vor, bei konsalt eine zentrale E-Mailadresse einzurichten, die alle Mitglieder, aber auch Gäste der Begleitgruppe nutzen können. Sie fragt die Mitglieder der Begleitgruppe, ob es darüber hinaus Änderungs- oder Ergänzungswünsche gibt. Dies ist nicht der Fall. Damit sind die vorliegenden „Kommunikationsregeln“ weiterhin Grundlage für die gemeinsame Arbeit in der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen.</p>

TOP 3: Sachstand Projekte und Bauvorhaben	
Jörg Penner, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt	
New-York-Hamburger	<p>Herr Penner erläutert den Sachstand der Projekte und Bauvorhaben im Binnenhafen auf der Grundlage des aktuellen Rahmenkonzepts.</p> <p>Für die ehemalige Kammfabrik auf dem Gelände der New-York-Hamburger läuft derzeit ein Bauantrag für eine Aufstockung um zwei weitere Geschosse. Zudem ist in der bisherigen Planung ein Wohnhochhaus von 70 Metern Höhe vorgesehen und ein weiteres Wohnhochhaus von 45 Metern über dem früheren Kesselhaus. Im Südwesten, an der Spitze, ist ein Neubau geplant, der Einzelhandel im Erdgeschoss und darüber ein Parkhaus vorsieht. Im südlichen Bereich soll hinter der Fassade eine neue dichte Glasfassade gebaut werden. Im hinteren Bereich sollen Wohnungen entstehen, die von dem Laubengang der Glasfassade erschlossen werden sollen. Im Osten soll ein Baukörper angebaut werden, um Studentenwohnungen zu realisieren und einen ruhigen Innenhof zu schaffen.</p>
Neuländer Quarrée	<p>Für das Neuländer Quarrée liegen nun detailliertere Pläne der CG-Gruppe vor. Danach ist geplant, im nordwestlichen Teil Wohnungsbau auf vier bis fünf Geschossen, z. T. auch sechs Geschossen, zu realisieren. Eines der Gebäude soll ein Wohnturm werden, der ursprünglich 12-geschossig sein sollte, sich nun aber in der Höhe an der umliegenden Bebauung orientieren soll. Der ehemals geplante Yachthafen wird nicht weiter verfolgt, stattdessen soll eine großzügige Grünanlage mit einer Freitreppe zum Wasser entstehen. Im Osten ist ein Hotel und Co-Working Spaces mit temporärer Boarding House-Nutzung vorgesehen. Im südlichen Teil ist ein Technologiezentrum geplant. Grundsätzlich soll die gewerbliche Bebauung die innen gelegene Wohnbebauung vor dem Lärm der Bahnstrecke schützen. Bei der Verteilung der Bruttogeschossfläche auf die einzelnen Nutzungen hat sich eine Verschiebung zugunsten des Wohnens ergeben, studentisches Wohnen ist nicht mehr geplant. Voraussichtlich wird es zunächst zur Wohnbebauung einen hochbaulichen Wettbewerb geben.</p>
Süd-östlicher Binnenhafen H63	<p>Es liegt ein Konzeptentwurf vor. Dieser sieht eine Bebauung nördlich entlang der Straße Neue Seevestraße vor und südlich davon eine Blockrandbebauung, die nach Osten zur DB-Strecke abschirmt und sich nach Westen entlang des Seevekanals erstreckt.</p>
Kanalplatz	<p>Am Kanalplatz ist ein 65 Meter hohes Gebäude geplant. Der Bauantrag für das Vorhaben der Fa. HC Hagemann wurde inzwischen gestellt.</p>
Hotel Veritaskai	<p>Die Ergebnisse des Fassadenwettbewerbs für das Hotel am Veritaskai liegen vor. Es ist davon auszugehen, dass der derzeitige Entwurf umgesetzt und mit dem Bau noch dieses Jahr begonnen wird.</p> <p>>>siehe Präsentation Herr Penner</p>

Nachfragen und Diskussion	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Ein Gast fragt nach, ob die Gefährdung durch das Unternehmen Brenntag noch besteht.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass um das Gelände von Brenntag wegen der möglichen Gefahr von Chemieunfällen sogenannte Achtungskreise gezogen wurden. Innerhalb der Kreise ist nur eine gewerbliche Nutzung mit wenig Publikumsverkehr erlaubt. Das Wohnhochhaus könnte aufgrund dieser Tatsache eventuell einige Meter nach Norden rücken. Auch im öffentlichen Bereich gibt es Auswirkungen, da innerhalb der Achtungskreise keine Bänke o.Ä. stehen dürfen, die zum Aufenthalt und Verweilen einladen. Spazierwege sind allerdings zulässig.</p> <p>Herr von Blomberg fragt, ob am Kanalplatz archäologische Grabungen vorgesehen sind.</p> <p>Herr Penner bestätigt, dass insbesondere in dem Bereich westlich des geplanten Hochhauses auf den Grundstücken Ecke Kanalplatz / Harburger Schloßstraße archäologische Grabungen notwendig sind. Diese werden mit Mitteln des Förderprogramms städtebaulicher Denkmalschutz finanziert werden.</p> <p>Herr Pfiester fragt, ob die Visualisierungen des Hotel Veritaskai am Kanalplatz maßstabsgetreu seien.</p> <p>Herr Penner bejaht die Frage.</p> <p>Ein Gast fragt nach dem Stand der Planungen zum Erhalt der Kaimauer im Bereich des Hotel Veritaskai.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass eine Kompromisslösung gefunden wurde. In einzelnen Bereichen kann die Kaimauer ein Stück nach hinten gesetzt werden und im unteren Niveau wird es eine Anlegestelle für Barkassen geben. Dem Denkmalschutzamt war wichtig, dass die Treppen quer zur Kaimauer verlaufen und keine Situation geschaffen wird, in der größere Teile der Mauer abgetragen werden müssten. Hierfür gibt es einen bereits entschiedenen Freiraumwettbewerb, der sich derzeit in der Überarbeitung befindet.</p> <p>Ein Gast fragt nach dem Planungsstand des Spielplatzes an der Theodor-York-Straße.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass die Ausschreibung in der Vorbereitung sei und im zweiten Halbjahr dieses Jahres mit dem Bau begonnen werden soll.</p> <p>Frau Caumanns fragt, wo im Harburger Binnenhafen öffentlich geförderte Wohnungen realisiert werden und ob der Drittelmix ansatzweise erreicht wird.</p> <p>Herr Penner erläutert, dass der Bezirk insgesamt 30 % öffentlich geförderte Wohnungen bei Bauvorhaben realisieren soll. Dieses Ziel wird auch im Binnenhafen verfolgt.</p> <p>Herr Friedemann merkt an, dass sich die Nutzung der Wasserflächen intensiviert habe. Er fordert eine klare Regelung für die Schiffe im Harburger Binnenhafen, um die Sicherheit auf dem Wasser zu gewährleisten.</p>
----------------------------------	--

<p>Kaimauer am Westlichen Bahnhofskanal</p>	<p>Die Kaimauer am Westlichen Bahnhofskanal (Abschnitt 21) soll saniert werden. Es besteht die Chance, Mittel aus dem Städtebaulichen Denkmalschutz zu erhalten, weswegen die Maßnahme vorgezogen wurde. Mittlerweile liegt ein Angebot eines Planungsbüros vor, das in Kürze den Auftrag erhalten soll. Bei einem Planungsvorlauf von etwa einem Jahr wird die Maßnahme voraussichtlich Mitte bis Ende 2019 umgesetzt sein. Bau-summe ca. 300.000 Euro.</p>
<p>Kaimauer am Östlichen Bahnhofskanal</p>	<p>Die Sanierung der Kaimauer am Östlichen Bahnhofskanal musste zuletzt eingestellt werden, da die Sanierung sich als aufwändiger herausgestellt hat als ursprünglich geplant. Für die neue Vorplanung wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Umgesetzt werden soll nun eine Teilsanierung der Kaimauer, d.h. Schadensbeseitigung im Mauerwerk, eine Ausbesserung im Unterwasserbereich mit Beton und eine Rückverankerung im mittleren Bereich. Der Baubeginn und die Fertigstellung sind noch unbekannt, da die Haushaltsmittel für die Maßnahmen (rd. 2 Mio Euro) derzeit nicht vorhanden sind.</p>
<p>Östliche Nebenfläche Schellerdamm</p>	<p>Im südlichen Bereich des Schellerdamms standen große ältere Bäume, die allerdings vorgeschädigt waren und es laut Baumgutachten nicht überlebt hätten, wenn man sie in den Straßenraum integriert hätte. Aus diesem Grund wurden dort neue Bäume gepflanzt.</p> <p>Es wurde im südlichen Bereich eine neue Querungshilfe errichtet und die Parkplatzausrichtung geändert. Die Maßnahme dort ist weitgehend abgeschlossen und für den Verkehr freigegeben. Der nördliche Bereich der Nebenflächen des Schellerdamms wird im Juni freigegeben eine weitere Querungshilfe und Restarbeiten bis Ende Juli 2018 fertiggestellt.</p>
<p>Kaimauer Treidelweg</p>	<p>Da neue Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, soll die Uferwand am Treidelweg, Teilabschnitt 11.1, erneuert werden. Für die Vergabe der Planungsleistung muss ein EU-weites Verfahren ausgeschrieben werden. Derzeit ist man auf der Suche nach einem Büro zur Durchführung des Vergabeverfahrens. Da die Planung von Kaimauersanierungen etwa ein Jahr dauert, ist davon auszugehen, dass die Maßnahme im Jahr 2020 /21 umgesetzt sein wird.</p>
<p>Hannoversche Brücke</p>	<p>Verkehrsführung im Binnenhafen</p> <p>Die Vollsperrung wird bis Mai 2019 bestehen. Eine Behelfsbrücke für Fußgänger/in und Radfahrer/in ist fertiggestellt. Die Gründungsarbeiten sind abgeschlossen und zurzeit wird am Brückenüberbau gearbeitet. Die Hannoversche Brücke wird im Mai 2019 fertiggestellt.</p>
<p>Neuländer Straße</p>	<p>Die Neuländer Straße ist weiterhin bis zum 31. Mai 2019 gesperrt. Grund ist die Ampelschaltung im Zuge der Einrichtung der Umleitungsstrecke für die Baumaßnahme „Umverlegung Wilhelmsburger Reichsstraße“.</p>

<p>Dampfschiffsweg</p>	<p>Im 2. Halbjahr 2018 werden am Dampfschiffsweg Maßnahmen zur Verkehrssicherung durchgeführt, wodurch es zu geringfügigen Verkehrsbeeinträchtigungen kommt. Grund dafür sind die alten Bahngleise. Es werden in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt Lösungen gesucht, wie man den Bahnübergang auf Dauer gestalten wird.</p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Ein Gast fragt, ob bei der weiteren Sanierung des Lotsekais mit Verkehrseinschränkungen zu rechnen ist.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass dies im Bereich des Dampfschiffswegs nicht der Fall sein wird. Allerdings wird es Beeinträchtigungen auf der Seite des Lotsekai im Bereich der Promenade geben und auch die Schiffs Liegeplätze werden davon betroffen sein.</p> <p>Ein Gast fragt nach, ob öffentliche Entsorgungsmöglichkeiten für Fäkalien geplant sind.</p> <p>Herr Köppel erklärt, dass derzeit Abstimmungen mit dem Museumshafenverein laufen, wo ggf. der Standort einer mobilen Einrichtung sein könnte. Mit der Stadtentwässerung Hamburg gab es Gespräche, eine solche Einrichtung in der Zitadellenstraße zu errichten.</p> <p>Frau Caumanns macht ergänzend darauf aufmerksam, dass für die Baumaßnahmen das Brückenwärterhaus abgerissen werden muss und dass eine Dokumentation durch die Geschichtswerkstatt erfolgt. Sie erwähnt, dass der Binnenhafen in der industriellen Ära durchzogen war von Gleisträngen, dass aber kaum noch Gleisstücke aus dieser Zeit vorhanden sind. Die zusammenhängenden Gleise am Lotsekai Ost und West und die Verbindung weiter nach Westen zur Holzhafen-Klappbrücke sind ein ablesbares Erbe aus dieser Zeit, welches erhalten werden sollte.</p> <p>Herr Köppel erwidert, dass die Maßnahmen mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt werden und der Erhalt ebenfalls im Interesse des Bezirks liegt. Allerdings ist innerhalb der Straßenverkehrsfläche ein Zustand, wie er derzeit vorhanden ist, nicht dauerhaft möglich. Derzeit ist keine technische Lösung bekannt, die dafür sorgen kann, dass die Gleise bei Querverkehr dort dauerhaft halten. Die genaue Abstimmung kann erst in einem gemeinsamen Planungsprozess erfolgen.</p> <p>Herr Schwarzkopf unterstreicht, dass der Erhalt der Gleisanlagen aus Sicht des Denkmalschutzamtes wichtig ist und die Hoffnung besteht, eine Lösung zu finden.</p> <p>Frau Bonacker schlägt vor, das Thema in den Themenspeicher für die nächsten Sitzungen aufzunehmen.</p> <p>Herr von Blomberg berichtet, dass der Museumshafenverein als mögliche Nutzung eine Draisine im Blick hat.</p> <p>Herr Köppel erwidert, dass aufgrund des leichten Gewichts der Draisine damit keine Lösung für den Bahnübergang im Dampfschiffsweg erzielt würde. Zudem sind die Gleise im Lotsekai dafür voraussichtlich nicht entsprechend verlegt worden.</p>

	<p>Frau Wullenweber fragt, ob der Schellerdamm eine Einbahnstraße bleibt.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass es vorerst bei einer Einbahnstraßenregelung bleibt. Mit Abschluss der Maßnahme ist der Schellerdamm für den Radverkehr geöffnet und es entstehen beidseitig Fahrrad-Schutzstreifen. Vorerst wird es nur einen separaten Linksabbieger für den Radverkehr in den Schellerdamm geben, die Sperrung bleibt allerdings bestehen. Mit der Öffnung der Theodor-Yorck-Straße soll ebenfalls der Schellerdamm eröffnet werden, ansonsten würde man eine Lichtsignalanlage benötigen.</p> <p>Frau Lansmann fragt, ob sich um die private Kaimauer am westlichen Bahnhoftkanal gekümmert wird, die eingestürzt ist.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass die Sicherung bereits erfolgt ist. Allerdings handelt es sich um eine private Anlage und dadurch ist der private Bauherr zuständig. Eine Aufforderung zur Sanierung ist bereits an ihn erfolgt.</p> <p>Herr von Blomberg fragt, bis wann der Vertrag für die Transit noch läuft und ab wann sie anderweitig nutzbar sein wird.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass der Vertrag 2019 ausläuft und nicht verlängert wird. Der Rückbau wird einige Monate dauern.</p> <p><< siehe Präsentation Herr Köppel >></p>
<p>TOP 5: Schwerpunktthema Schule und Schulwegsicherheit</p> <p>Banu Graf, Schulleiterin Kerschensteiner Straße</p> <p>Daniel Boedecker, steg Hamburg</p>	
<p>Grundschule „Schule am Park“</p>	<p>Frau Graf ist seit fünf Jahren Schulleiterin und seit 21 Jahren in Harburg ansässig. Sie betont, dass nicht nur das Schulgebäude an sich, sondern auch das Umfeld für die Entwicklung der Schüler von Bedeutung ist. Vor drei Jahren wurde sich intensiv mit der Frage beschäftigt, was Grundschüler/innen brauchen und wie eine Grundschule aus modernen Gesichtspunkten aussehen muss, um das Lernen der Schüler/innen zu fördern.</p> <p>Die Schule Kerschensteinerstraße ist mittlerweile in die Baererstraße umgezogen und soll nun in einem zweiten Schritt an die vierzügige Grundschule „Schule am Park“ am Schwarzenberg ziehen. Seit April ist allerdings bekannt, dass es aufgrund der hohen Schüler/innen-Zahl in Harburg keinen Sinn macht, die Schule in der Baererstraße aufzugeben und beide Standorte benötigt werden. Es geht nun darum, die Schule am Park grundschulgerecht zu gestalten. Frau Graf betont, dass Grundschüler/innen verschiedene Räume benötigen, um sich kindgerecht zu bewegen, sowohl innerhalb der Schule als auch auf dem Schulhof. Der an den neuen Standort unmittelbar angrenzende Soldatenfriedhof lässt nur wenig Platz für einen Schulhof mit verschiedenen Funktionsräumen.</p> <p>Frau Graf erläutert den Hintergrund der KESS-Faktoren (Kompetenzen und Einstellungen von Schülerinnen und Schülern), die den Sozialindex widerspiegeln. Je niedriger der Sozialindex ist, desto bildungsferner sind die Elternhäuser. Die Schule Kerschensteinerstraße ist eine KESS 1-Schule mit einer Richtfrequenz von 19 Schülern pro Klasse. Mittlerweile</p>

<p>Schulwegsicherheit für im Binnenhafen wohnende Schulkinder</p>	<p>befinden sich allerdings 20 bis 21 Kinder in den Klassen. Die Stadtteilschule am Park ist angedacht als eine KESS 3-6 Schule.</p> <p>Zusammen mit einem Expertenteam hat Frau Graf die Schule an der Baererstraße umgebaut und ein pädagogisches Konzept entwickelt, welches ebenfalls für die Schule am Park vorgesehen ist. Das Konzept sieht vor in sog. „Jahrgangshäusern“ zu arbeiten. In einem Haus befinden sich bei einer dreistufigen Schule je drei Klassenräume und ein Differenzierungsraum, damit die Kinder die Möglichkeit haben, sich von 08.00 – 16:00 Uhr in mehreren Räumen bewegen zu können.</p> <p>Die gewonnenen Erfahrungen sollen nun für die Kinder der Schule am Park weitergenutzt und umgesetzt werden. In der neuen Schule soll es keine Jahrgangshäuser, aber Jahrgangsebenen geben, in denen man die Flure als Lern-, Spiel-, und Ruheräume mitnutzen kann. Ein Problem sieht Frau Graf in der fehlenden Sporthalle, die derzeit nur durch eine Gymnastikhalle mit tiefen Decken kompensiert wird. Die Mitnutzung einer umliegenden Sporthalle ist aufgrund der hohen Schüler/innen-Zahl nicht möglich. Aus diesem Grund soll eine Sporthalle entstehen, dessen genauer Standort noch unbekannt ist.</p> <p>Abschließend betont sie, dass viele Menschen <i>jetzt</i> ihre Expertise und Konzepte bei der Gründung der Schule im Park mit einfließen lassen müssen, damit eine gute Schule entstehen kann, die der Förderung der Kinder gerecht wird.</p> <p>Daniel Boedecker berichtet, dass die steg Hamburg im Februar dieses Jahres von der SPD-Fraktion den Auftrag erhielt, die Schulwegsicherheit für im Binnenhafen wohnende Schulkinder zu prüfen. Die steg als RISE-Gebietsentwickler ist für die Harburger Innenstadt und Eißendorf-Ost zuständig und die Schulwege, die es zu untersuchen gilt, liegen zum großen Teil im Binnenhafen, aber auch im RISE-Fördergebiet.</p> <p>Teil des Auftrags ist herauszufinden, wie, in welcher Form und auf welchen Wegen die Kinder zum Friedrich-Ebert-Gymnasium, zur Goetheschule Harburg und zur Schule am Park gelangen. Herr Boedecker erwähnt, dass die Wege von - und zur Baererstraße nicht im Auftrag inbegriffen waren und deshalb nur die Wegeverbindungen zur neu geplanten Schule aufgezeigt werden können.</p> <p>Zunächst wurde die Zahl der schulpflichtigen Kinder ermittelt. Im Binnenhafen gibt es laut Melderegister für den Harburger Binnenhafen 57 schulpflichtige Kinder und Jugendliche im Alter von 6 und 18 Jahren. Aufgrund der 208 geplanten Wohneinheiten geht man perspektivisch von 86 schulpflichtigen Kindern in drei bis vier Jahren aus. Anschließend wurde analysiert, wie die Schulkinder unterwegs sind. Angesichts der Distanzen von mindestens 1,3 Kilometern hält man es für nicht realistisch, dass die Kinder solch eine Strecke regelmäßig fußläufig zurücklegen. Wahrscheinlicher sind Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad, der Roller oder das „Eltern-Taxi“. Der Bus wird in dem Gebiet aufgrund der langen Fahrzeiten als nicht attraktiv bewertet. Im weiteren Verlauf wurden die Schulwege in insgesamt neun Abschnitte untergliedert. Diese Wege wurden aufgrund einer</p>
--	--

<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>extra erstellten Matrix mit unterschiedlichen Kriterien bewertet, beispielsweise die Oberflächenbeschaffenheit, die Wegbreite und die Beleuchtung. Anhand einer Bewertungsskala wurde zwischen einem sehr guten/guten, einem ausreichenden und einem unzureichenden Ausbauzustand unterschieden. Wurde ein Abschnitt als gefährdender Bereich gewertet, ist der Handlungsbedarf als dringend zu bewerten.</p> <p>Zentrale Erkenntnisse in Bezug auf den Tunnel Neue Straße zum Binnenhafen/Karnapp sind, dass das subjektive Sicherheitsempfinden stark von der Nutzungsintensität abhängt. Ebenfalls sei der Tunnel nur unzureichend einzusehen und die Nutzung ist zeitweise durch stehendes Regenwasser und Vermüllung beeinträchtigt. Im Bereich der Neuen Straße sei der Radfahrstreifen nicht gekennzeichnet, die geringen Gehwegbreiten erschweren das begleitete Radfahren und das Kopfsteinpflaster erschwert das Fahren. Es gäbe unterschiedliche witterungsbedingte Einschränkungen wie beispielsweise am Lotsekai und an der Grünanlage am Schwarzenberg. Außerdem sei die Einsehbarkeit an der Grünanlage und im Privatweg Schellerdamm – Theodor-Yorck-Straße eingeschränkt. Herr Boedecker stellt unterschiedliche Handlungsbedarfe wie beispielsweise die Neugestaltung des Tunnels und die Neuorganisation des Radverkehrs in der Neuen Straße vor. Außerdem präsentiert er personenbezogene Maßnahmen wie den Einsatz von Schüler- oder Elternlotsen am Kanalplatz, die Anwendung des „Zu-Fuß-Busses“, oder ein punktueller Einsatz der Polizei.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Herr Pfeifer fragt ob weitere Fußüberquerungen oder Sprunginseln möglich wären?</p> <p>Herr Boedecker antwortet, dass dies schon polizeilich überprüft wurde, jedoch reicht die Fußgängerzahl nicht aus, um den Bereich mit einem Zebrastreifen zu erweitern.</p> <p>Herr Köppel ergänzt, dass es dort vorerst keinen Zebrastreifen geben wird. Im Zusammenhang mit der Veloroutenplanung sind in der Straße Kanalplatz Verbesserungen und ein Kreisverkehr angedacht.</p> <p>Ein Gast fragt, ob die Möglichkeit bestünde, den Schul- und den Uniweg gleichermaßen zu nutzen?</p> <p>Herr Penner bestätigt dies teilweise, betont aber, dass die Startpunkte und Ziele zu den jeweiligen Bildungseinrichtungen unterschiedlich seien.</p>
<p>TOP 6: Bericht zur Entwicklung des Museumshafens</p> <p>Helgo Mayrberger, Museumshafen Harburg e.V.</p>	

<p>Entstehung des Museumshafen Harburg e. V.</p>	<p>Herr Mayrberger stellt eingangs die Entwicklung des Museumshafen Harburg e. V. (kurz: MuHaHar) vor. Der Museumshafen wurde 2013 gegründet und hat 2015 vorläufig den Betrieb aufgenommen. 2016 wurde der öffentlich rechtliche Vertrag zwischen der Stadt Hamburg und dem Museumshafen Harburg e. V. abgeschlossen, der bestimmte Wasserflächen für den Museumshafen vorsieht. Herr Mayrberger fügt hinzu, dass das Vereinsbüro in der Harburger Fischhalle ansässig ist und von der Nutzung der Duschen und Toiletten profitiere. Ohne diese Unterstützung hätte der Museumshafen diese Infrastruktur nicht herstellen können, weswegen er großen Dank an Werner Pfeiffer und zusätzlich dem Bezirksamt Harburg ausspricht.</p>
<p>Wasserfläche am Kanalplatz</p>	<p>Derzeit befindet sich der Museumshafen am Lotsekai Nord. Dort befinden sich einige Schiffe, darunter fertig restaurierte Fahrtschiffe. Zusätzlich hat das Bezirksamt dem Museumshafen Harburg eine Wasserfläche am Kanalplatz zur Verfügung gestellt. Herr Mayrberger erläutert, dass Flächen für Schiffe, die noch umgebaut werden müssen, fehlen. Im Sommer legen die Schiffe meist für zwei bis drei Tage an, im Winter werden die Flächen auch länger besetzt. Die Idee ist, dass die Plätze im Sommer kurzzeitig touristisch genutzt werden sollen, was derzeit schon im kleineren Umfang von den Tourist/Innen angenommen wird. Im Mai hat dort zudem das erste Flusskreuzfahrtschiff mit einer Länge von 86 Metern angelegt. Die Hoffnung liegt darin, Harburg zu einer Destination für Flusskreuzfahrtschiffe zu machen.</p>
<p>Programm des Vereins</p>	<p>Als nächstes stellt Herr Mayrberger eine Broschüre vor, in der die Arbeitspunkte des Museumshafens in komprimierter Form enthalten sind. Er erläutert, dass mehrere Arbeitsgruppen zu bestimmten Themen existieren, die sich über Chatgruppen miteinander vernetzen und kommunizieren. Ansonsten werde viel Freiraum für neue Ideen und Engagement gelassen. Angefangen mit zwölf Mitgliedern zählt der Verein nach fünf Jahren mittlerweile über 50 Mitglieder. Der Verein veranstaltet viele Aktionen, darunter z.B. der Nikolausmarkt und etliche Ausfahrten. Weitere Veranstaltungen sind über die Internetseite www.muahar.de aufzurufen.</p>
<p>Projekte</p>	<p>Zu den bereits bestehenden Projekten gehört beispielsweise das Schiffshotel Kanal 77, das einen langfristigen Vertrag mit dem Museumshafen abgeschlossen hat und im Herbst offiziell eröffnet wird. Ebenfalls Strom- und Wasserpoller sind, wie Herr Köppel bereits erwähnt hatte, realisiert. Neu sind der Kulturkran, der von der Kulturwerkstatt zum Museumshafen Harburg verlegt wurde und zwei ehemalige Bahnwaggons. Zwei Kräne werden ab demnächst restauriert.</p> <p>Als nächstes Projekt ist die südliche Wasserkante angedacht, sobald das Fraunhofer-Zentrum fertiggestellt ist. Ebenfalls wird die Bedienung der Drehbrücke ein großes Thema sein, da sie nicht zuverlässig funktioniert. Die Idee des Museumshafen Harburg ist es, dass sie die Brücke selbstständig für Schiffe öffnen. Zuletzt berichtet Herr Mayrberger, dass die freiwerdende Kaikante, an der zurzeit noch die <i>Transit</i> liegt, zur touristischen</p>

<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>Nutzung bewirtschaftet werden soll. Dies ist im öffentlich rechtlichen Vertrag bereits angebahnt. An diesem Standort könnten auch größere Kreuzflussschiffe anlegen.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Herr Blomberg schlägt vor bei der 48. Begleitgruppen-Sitzung das Projekt „Kräne im Binnenhafen“ als einzelnen TOP näher zu erläutern.</p> <p>Frau Bonacker bestätigt, dass das Thema in der nächsten Tagesordnung mit aufgenommen wird.</p> <p>Herr Pfiester weist darauf hin, dass bei Kreuzfahrtschiffen durch Busse und der An/- oder Abreise mit dem PKW mehr Verkehr entstehen wird und es dafür ein Verkehrskonzept benötige.</p> <p>Herr Pfeiffer fragt nach der Möglichkeit Segelschiffe in der touristischen Nutzung mit aufzunehmen, da sie ein schöneres Ortsbild ergeben.</p> <p>Herr Mayrberger antwortet, dass der Vertrag mit der Stadt vorsieht, dass Schiffe am Kanalplatz maximal 96 Stunden anlegen dürfen und diese kurzfristige Nutzung für Segelschiffe nicht attraktiv sei. Die Möglichkeit müsse daher mit dem Bezirk diskutiert werden.</p>
<p>TOP 7: Bericht zur Entwicklung des Museumshafens</p> <p>Herr Warschkow, Stadtreinigung Hamburg</p>	
	<p>Herr Warschkow gibt zunächst den allgemeinen Stand der letzten Sitzung wieder. Er erläutert, dass die Stadtreinigung Hamburg im Harburger Binnenhafen für die Straßen und die Parkbuchten verantwortlich ist. Die Gehwege sind in der Verpflichtung der Anlieger und Anliegerinnen. Die Reinigung der Papierkörbe auf den Wegen erfolgt einmal pro Woche.</p> <p>Im Folgenden widmet sich Herr Warschkow Fragen, die in der letzten Sitzung aufkamen. Die jeweiligen Fragen und Antworten sind dem Anhang „Sachstand 20.06.2018“ zu entnehmen.</p> <p>Öffentliche WC-Anlagen sind für den Harburger Binnenhafen derzeit nicht vorgesehen, da zu dem Zeitpunkt der Prüfung erforderlicher Standorte im Harburger Binnenhafen kein Bedarf gesehen wurde. Herr Warschkow betont allerdings, dass sich dies im Laufe der weiteren Entwicklung noch ändern kann und man parallel mobile Toiletten testet.</p> <p>In Bezug auf die weitere bauliche Entwicklung äußert er den Wunsch, dass man bei der Materialwahl darauf achte, welchen Untergrund man wählt und ob dieser gut zu reinigen ist.</p> <p>Herr Warschkow erläutert, es bestehe die Möglichkeit, dass die Stadtreinigung Hamburg die Gehwegreinigung im Harburger Binnenhafen übernehmen könnte. Dafür müssen die Wege in das Wegereinigungsverzeichnis aufgenommen werden. Dabei handelt es sich um einen relativ langen Prozess von bis zu einem Jahr, da potenzielle Flächen erst im April eines jeden Jahres in die Verantwortung der Stadtreinigung übergehen. Er äußert, dass die Empfehlung der Begleitgruppe, die Wege zunächst einmal pro</p>

Nachfragen und Diskussion	<p>Woche zu reinigen, ein guter Startschuss wäre. In diesem Fall würde ab dem April 2019 die Stadtreinigung mit der Reinigung beauftragt werden, was die Abgaben der Grundeigentümer allerdings erhöhen würde. Die monatlichen Kosten belaufen sich dann auf etwa 0,45 Euro pro Frontmeter des Grundeigentümers. Herr Warschkow betont, dass der Reinigungsbedarf mit der weiteren Entwicklung des Harburger Binnenhafens grundsätzlich steigen wird.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion:</u></p> <p>Herr Mayrberger weist daraufhin, dass im Zuge der Straßenreinigung mit Kehrmaschinen Split auf die Schiffe geschleudert wird und dadurch zum Teil kleinere Lackschäden verursacht werden. Er fragt nach anderen Möglichkeiten der Reinigung.</p> <p>Herr Warschkow betont, dass er den Punkt aufnehmen wird.</p> <p>Frau Herbst fragt, ob die Klappen bei den Papiercontainern zu beiden Seiten gleich groß sind.</p> <p>Herr Warschkow antwortet, dass beide Luken die gleiche Größe haben und er sich der Sache noch einmal annehmen wird.</p> <p>Herr von Blomberg fragt, wer für die Reinigung der Wasserflächen zuständig ist.</p> <p>Herr Warschkow antwortet, dass sich das Bezirksamt und der Wasserverband der Sache annehmen. Die Stadtreinigung Hamburg ist für die Wasserflächen nicht zuständig.</p> <p>Frau Bonacker erteilt das Wort an Herrn Friedemann, da er des Öfteren das Thema angesprochen hat.</p> <p>Herr Friedemann erläutert, dass aufgrund der Westwinde der Müll auf den Gewässern oftmals bei ihm im Yachthafen landet. Er äußert, dass vermehrt Grünschnitt im Wasser lande, dass sich mit Kleinstteilen verfängt und nur schwer zu beseitigen ist. Mittlerweile habe der Bezirk eine Abfuhrmöglichkeit bereitgestellt. Ebenfalls vermerkt er, dass von den Boots-Besitzer/innen vermehrt Öl, Frostschutzmittel usw. in Plastikflaschen auf dem Wasser entsorgt wird. Er bittet daher die Mitglieder und Gäste der Begleitgruppe Rücksicht zu nehmen und auf Sauberkeit zu achten.</p> <p>Herr Warschkow bestätigt, dass das Wegwerfen von Abfall im öffentlichen Raum generell zunimmt und die Stadtreinigung Hamburg immer mehr wegräumen und entsorgen muss.</p> <p>Herr Friedemann fragt, ob die Möglichkeit bestehe den Müll im öffentlichen Raum abholen zu lassen oder eine Entsorgungsstation einzurichten.</p> <p>Herr Warschkow bietet an, dass man ihn anrufen oder ein Foto über die „SauberApp“ der Stadt Hamburg machen kann und daraufhin der Müll abgeholt wird.</p> <p>Herr Penner fragt abschließend, ob die Frage der Aufnahme in das Wegereinigungsverzeichnis zum jetzigen Zeitpunkt bestätigt werden muss, um im April 2019 darin aufgenommen zu werden.</p>
----------------------------------	--

	<p>Herr Warschkow bestätigt, dass es so schnell wie möglich passieren müsse, da der Prozess einige Zeit dauert.</p> <p>Herr Penner fragt in die Runde, ob man den Punkt heute beschließen könne oder noch Beratungsbedarf bestehe.</p> <p>Frau Herbst fragt nach, ob die Eigentümer/innen wissen, dass sie selbst für die Reinigung auf dem Gehweg zuständig sind.</p> <p>Herr Warschkow erwidert, dass es schwierig ist die Eigentümer/innen diesbezüglich in die Verantwortung zu ziehen und zu erreichen und die Stadtreinigung verstärkt Öffentlichkeitsarbeit leisten wird. Dafür seien extra „Waste Watcher“ eingestellt worden. Er erläutert außerdem, dass die Besitzer und Besitzerinnen selbst ein Interesse daran haben sollten, dass die Flächen vor ihrem Geschäft sauber sind.</p> <p>Herr Pfiester fragt nach, ob sich die Stadtreinigung Hamburg ebenfalls um die Theodor-York-Straße kümmert.</p> <p>Herr Warschkow antwortet, dass dort derzeit noch Baubetrieb herrscht.</p> <p>Herr Pfiester erwähnt, dass vor allem das in der Nähe befindliche Fitnessstudio zu einer starken Verunreinigung durch Pappbecher führe, die sich überall im Binnenhafen verteilen. Dass in der Theodor-Yorck-Straße keine Mülleimer zu finden sind, verstärkt dieses Bild.</p> <p>Herr Warschkow erwidert, dass er sog „Waste Watcher“ in das Fitnessstudio schicken wird</p> <p>Herr Köppel betont, dass die Theodor-Yorck-Straße zudem keine öffentliche Straße ist.</p> <p>Frau Caumanns weist daraufhin, dass der Bereich des Baumhains am Kanalplatz sehr verschmutzt ist</p> <p>Herr Warschkow erwidert, dass er sich die Fläche vor Ort ansehen wird.</p> <p>Her Pfiester fragt, ob man sich über die Aufstellung der Mülleimer unterhalten und eigene Vorschläge einbringen könnte.</p> <p>Herr Warschkow antwortet, dass er sich gerne mit Herrn Pfiester zusammensetzen wird.</p> <p>Eine Anwohnerin betont die starke Verunreinigung des Schellerdamms durch Zigarettenstummel vor den Bürogebäuden. .</p> <p>Herr Warschkow erwidert, dass die Verteilung von Bußgeldern in solchen Fällen schwierig sei, er aber das Thema aufnehmen wird.</p> <p>Herr Penner schlägt abschließend vor, dass Herr Warschkow in der übernächsten Sitzung noch einmal vorbeikommt, um über die Aufnahme in das Wegereinigungsverzeichnis ab April 2020 zu diskutieren, da noch kein abschließendes Stimmungsbild erfasst werden konnte.</p>
TOP 8: Mitteilungen und Termine	

Frau Caumanns teilt mit, dass am 25. August um etwa 18 Uhr der Kiosk zu einer „lebenden Musikbox“ umfunktioniert wird. Geplant ist, dass mehrere Musiker vor dem Kiosk stehen und die interessierten Besucher und Besucherinnen für 5 € sich ein Musikstück aussuchen können.

Herr von Blomberg berichtet, dass im Anschluss gegen 20 / 21 Uhr ein Kran-Open Air Kino mit dem Film „Theo gegen den Rest der Welt“ stattfindet.

Herr von Blomberg bittet darum, das Thema „Kran“ auf die nächste Sitzung der Begleitgruppe zu nehmen.

Frau Bonacker bedankt sich bei allen Beteiligten und gibt bekannt, dass die 48. Sitzung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen am 19. September wiederum in der Fischhalle stattfinden wird.

Protokoll: Nils Richter, Margit Bonacker, konsalt GmbH
Liste der Teilnehmenden, s. Anlage

