

51. Begleitgruppe Harburger Binnenhafen – 24. Öffentliche Sitzung	
Datum:	Mittwoch, 19.06.2019
Zeit:	17:00 bis 20:15 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 Mitglieder und Gäste der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen zur 51. Begleitgruppensitzung und zur 24. Öffentlichen Sitzung.</p> <p>Er weist darauf hin, dass der TOP 5 „Quartiersinitiative ‚Urbanes Leben‘“ zugunsten des Themas „Hilke Likörfabrik“ verschoben wird.</p> <p>Herr Dahlgaard stellt anschließend die Tagesordnung vor.</p> <p>Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll der 50. Sitzung vom 20. März 2019.</p>
TOP 2: 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.</p> <p>Er verweist auf die heutigen thematischen Schwerpunkte „Neuländer Quarrée“ und „Rahmenplan Innenstadt 2040“.</p> <p>Derzeit gibt es keinen neuen Sachstand. Der neue Eigentümer (CG Gruppe AG) möchte die bisherigen Planungen nicht weiter verfolgen. Genaueres kann erst in der nächsten Begleitgruppensitzung vorgetragen werden.</p>
Neuländer Quarrée	<p>Das Neuländer Quarrée gehört ebenfalls der CG Gruppe. Das Architekturbüro Störmer Murphy & Partners GbR bekommt den Zuschlag für die Planung des Hotelgebäudes und des Gebäudes mit gemischter Nutzung. Die weiteren Gebäude (fünfgeschossige Wohnungsbauten, 20geschossiges Wohnhochhaus und Technologiezentrum) wurden in einem Wettbewerb neu geplant. Gewinner für Bauteil A 1 ist das südafrikanische Architekturbüro Saota Architecture & Design; Gewinner für Bauteil A2 und A4 das Kölner Büro Bel. Sozietät für Architektur. Gewinner für den Bau des</p>

<p>Baufeld 1 und 3 B, Zitadellenstraße</p>	<p>Hochhauses, das an ein Silo erinnert, sowie für das konsequent gradlinig und maximal flexibel nutzbare Technologiezentrum ist das Berliner Architekturbüro ROBERT-NEUN ARCHITEKTEN GmbH.</p> <p>Die Wasserfläche an der Uferzone wird weniger urban als im Masterplan vorgesehen. Hierzu wird ein landschaftsplanerischer Wettbewerb ausgelobt. Die Herausforderung besteht darin, den ökologischen Wert der Uferzone zu erhalten und zudem einen zum Städtebau passenden Freiraum mit urbanem Charakter zu entwerfen.</p> <p>Die Ausschreibungen der Baufelder 1 und 3 B sind momentan auf der Internetseite des LIG ausgeschrieben. Orientiert wird sich an dem Wettbewerbsentwurf von Wacker Zeiger Architekten, der eine Auskragung bis zur Kaiuferkante vorsieht. Dies ist jedoch kein Muss und kollidiert mit dem Projekt des „Blauen und Gelben Kran“ (siehe TOP 6).</p>
<p>B-Plan Harburg 63</p>	<p>Das B-Plan Gebiet Harburg 63 wurde derzeit noch nicht weiter beplant. Es wird im Zuge des Rahmenplans Harburger Innenstadt 2040 aufgegriffen.</p>
<p>Transit</p>	<p>Die Nutzung der Transit als Flüchtlingsschiff wird vertragsgemäß am 30. September 2019 auslaufen. Wunsch ist, das Schiff im 4. Quartal aus dem Binnenhafen zu entlassen, wohin ist unklar. Eine Um- oder Weiternutzung oder ein Verbleib des ungenutzten Schiffs am Standort ist seitens des Bezirksamtes nicht erwünscht.</p>
<p>Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040</p>	<p>Momentan wird vom Büro raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH aus Frankfurt/M. ein „Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040“ erarbeitet. Dabei sollen Entwicklungsperspektiven und Potenziale der Harburger Innenstadt aufgezeigt werden. In einem ersten Schritt wurden den bestehenden Quartieren in der Innenstadt unterschiedliche Identitäten zugewiesen. Das Leitbild des Rahmenplans heißt „Grenzen sprengen“, welches sich insbesondere auf die zu überwindende Barrierewirkung der in Ost-West-Richtung verlaufenden B73 und der Gleisstränge der Deutschen Bahn fokussiert. Ein Vorschlag, der dem Leitbild des Senats zur „Entwicklung der Magistralen“ folgt, wird durch deutliche Bepflanzung des breiten Straßenraums und Setzung von zusätzlichen städtebaulichen Hochpunkten dargestellt. Zudem gibt es die Überlegung einer weiteren Unterführung der Trasse in der Harburger Schloßstraße sowie die bestehende Idee der Landschaftsbrücke. Die Unterführung wird in naher Zukunft allerdings nicht finanzierbar sein.</p>

Nachfragen und Diskussion

Nachfragen und Diskussion

Ein Gast erkundigt sich nach dem Stand der Planung für das Hotel am Veritaskai.

Herr Penner antwortet, dass es momentan keine genaueren Informationen dazu gibt, aber dass spätestens im 1. Quartal 2020 der Grundstein gelegt werden soll. Die Lorenzgruppe ist beim Kauf des Grundstücks eine Bauverpflichtung eingegangen. Sollte auch im kommenden Jahr kein Baustart in Sicht sein, könnte die Behörde ggf. über Sanktionen nachdenken.

Ein Gast fragt nach den weiteren Hotelentwicklungen im Harburger Binnenhafen.

Herr Penner zeigt daraufhin alle geplanten Hotels im Gebiet des Harburger Binnenhafens. In diesem Zusammenhang erläutert er das gesamtstädtische Hamburger Ziel, Hotelneubauten künftig zu begrenzen bzw. Hotelneubauten in die Peripherie zu verlagern. Er stellt das geplante HIP Hotel vor, das 600 Zimmer mit insgesamt 1.200 Betten umfassen soll und damit zu einem der größten Hamburger Hotels zählen würde. Grundsätzlich wird die zunehmende Nachfrage nach Hotels seitens des Bezirks begrüßt.

Ob alle Hotels in der jeweiligen Größenordnung gebaut werden, steht nicht endgültig fest.

Herr Pfiester erkundigt sich nach der geplanten Fertigstellung der Hotelprojekte im Gebiet des Binnenhafens und ob die Verkehrsinfrastruktur darauf ausreichend ausgerichtet ist.

Herr Penner antwortet, dass der B-Plan für das Neuländer Quarrée in zwei Jahren fertig sein soll, das Hotel Veritaskai könne kurzfristig nach der Baugenehmigung errichtet werden. Für das HIP-Hotel würde die Baugenehmigung fehlen.

Frau Caumanns fragt, ob die Entwicklung des Hotelaufkommens in Harburg durch die Stadt oder durch den Markt kontrolliert werden wird.

Herr Penner erwidert, dass geplante Hotelprojekte zunächst nicht gestoppt würden und dass sich die Entwicklung der Hotelneubauten durch den Markt selbst regulieren werde. Zum Thema Infrastruktur und Mobilität führt er aus, dass die Buslinie durch Harburg in Zukunft häufiger fahren soll. Das größte Problem ist die nicht ausreichende Anzahl privater Stellplätze in Quartiersparkhäusern.

Frau Caumanns merkt an, dass der neue Vorschlag von Herrn Penner bzw. raumwerk für eine direkte Verbindung zwischen Harburger Binnenhafen und City auf Höhe der

	<p>Harburger Schloßstraße durch eine großzügige Untertunnelung interessant und wünschenswert sei. Sie entspricht der historischen städtebaulichen Entwicklungsachse von Nord nach Süd (Schloßinsel, Harburger Schloßstraße, Schloßmühlendamm, Lüneburger Straße ...), die bis heute im Stadtgrundriss ablesbar ist. Die Darstellung von raumwerk betone im Gegensatz dazu die Harburg trennende Verkehrsachse in Ost-West-Richtung, die als Magistrale weiterentwickelt werden soll.</p> <p>Herr Penner antwortet, dass es derzeit bereits eine West-Ost- Verbindung gibt.</p> <p>>> siehe Präsentation: TOP 2_ Sachstand Projekte und Bauvorhaben</p>
<p>TOP 3: Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen Dirk Köppel, Technische Entwicklungskoordination Hamburger Binnenhafen</p>	
<p>Gehweg Dampfschiffsweg</p> <p>Kaimauer Lotsekanal</p> <p>Erschließung am Kaufhauskanal</p> <p>Kaimauer am westlichen Bahnhofskanal</p> <p>Grünzüge und Spielplatz</p>	<p>Herr Köppel erläutert den Sachstand der Projekte.</p> <p>Im Anschluss an die auf der letzten Begleitgruppe vorgestellte Machbarkeitsuntersuchung wird jetzt eine Verkehrsplanung beauftragt. Erste Ergebnisse sollen im 4. Quartal 2019 vorliegen.</p> <p>Bei der Erneuerung der Uferwand im 2. Bauabschnitt wurde ein Düker samt Niederspannungsleitung eingebaut. Nach dessen Fertigstellung sollen die alten Düker zurückgebaut werden. Die Baumaßnahmen sollen im 3. Quartal 2019 beendet werden. Zudem soll das historische blaue Geländer wieder aufgebaut werden.</p> <p>Für die Erschließung am Kaufhauskanal bei der Harburger Schloßstraße liegen die Entwürfe vor. Der Bau soll im 3. Quartal 2019 beginnen.</p> <p>Die Vorplanung der Kaimauer am westlichen Bahnhofskanal ist abgeschlossen. Es soll dort eine Vorsätze auf gesamter Länge, beginnend vor dem Brückenwärterhaus, zur Sicherung der Bestandswand errichtet werden. Es bedarf einer Spundwand und einer Rückverankerung. Die Kostensteigerung soll durch RISE-Mittel mitfinanziert werden.</p> <p>Die Grünzüge und der Spielplatz sind schon in weiten Teilen hergestellt und sollen im 3. Quartal 2019 fertig sein. Nach Fertigstellung schlägt Herr Köppel eine Vorstellung in der Begleitgruppe durch die Abteilung „Stadtgrün“ des Fachamtes „Management des öffentlichen Raumes“ vor.</p>

<p>Östlicher Bahnhofskanal</p>	<p>Die Bauarbeiten an der Kaimauer am östlichen Bahnhofskanal sollen im 3. Quartal 2019 beginnen, die Fertigstellung ist für das 2. Quartal 2020 geplant.</p>
<p>Kaimauer Treidelweg</p>	<p>Für die Kaimauer am Treidelweg gibt es noch keine endgültigen Planungsergebnisse. Die Vorplanung ist nahezu abgeschlossen. Sobald diese mit dem Denkmalschutzamt final abgestimmt ist, wird die Entwurfsplanung durchgeführt. Zurzeit finden vorbereitende Arbeiten u.a. zur Baugrunderkundung statt. Die wasserseitige Kampfmittelsanierung soll am 21. oder 24.06.19 durchgeführt werden.</p>
<p>Veloroute 10</p>	<p>Es ist die grundsätzliche Entscheidung gefallen, dass die Veloroute 10 als Zwei-Richtungs-Radweg ausgeführt werden soll. Entsprechend werden jetzt die weiteren Planungsschritte angegangen.</p>
<p>Verkehrsführung und weitere Baumaßnahmen</p>	<p>Die Hannoverische Brücke ist fertiggestellt. Der Anbindungsdamm ist ebenfalls fertiggestellt. Die Brücke soll Anfang September provisorisch geöffnet werden.</p> <p>Auf der Hannoverischen Straße finden aktuell Arbeiten der Leitungsträger statt, im 2. Halbjahr soll dort die Veloroute 11 weitergebaut werden.</p> <p>Während des Baus in der Schloßstraße wird diese zur Einbahnstraße erklärt.</p> <p>Die Theodor-Yorck-Str. soll ab Dezember 2019 geöffnet und vom HVV durchfahren werden.</p> <p>Die Neuländer Straße wird voraussichtlich bis 2020 eine Einbahnstraße bleiben.</p>
<p>Nachfragen und Diskussionen</p>	<p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Herr Friedemann bedauert die unzureichende Beschilderung und den vermehrten Ausfall der Straßenbeleuchtung am Hauptdeich.</p> <p>Herr Köppel entgegnet, dass man die ausgefallenen Straßenlampen auf der Seite für Hamburger Verkehrsanlagen melden kann, damit diese ausgetauscht werden. Er bittet darum, die Lampennummer (befindet sich außen auf der Lampe) mit durchzugeben.</p> <p>Frau Caumanns erkundigt sich, woher der Platz für die geplanten Fahrradwege komme und ob das Wäldchen dafür weichen müsse.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass das Wäldchen nicht weichen werde, sondern eher Parkplätze zurückgebaut werden.</p> <p>Herr Penner ergänzt, dass die öffentlichen Flächen in den meisten Fällen ausreichen. Falls nicht, würde der Radweg an Engstellen von 4 m auf 3 m verschmälert.</p>

	<p>Herr von Blomberg fragt nach dem Funktionserhalt der Klappbrücke am westlichen Bahnhofskanal.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass die Brücke instandgesetzt wurde und wieder funktionstüchtig ist.</p> <p>Ein Gast ergänzt, dass die Technik instandgesetzt, aber nicht abgenommen wurde.</p> <p>Herr Köppel entgegnet, dass dies so nicht bekannt sei und hinterfragt werde.</p> <p>Ein Gast moniert, dass die Baufelder 1 und 3 B an der Zitadellenstraße abgesperrt wurden und damit das Parken hier verhindert wird.</p> <p>>> siehe Präsentation: TOP 3_Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen</p>
<p>TOP 4: Parkplätze im Binnenhafen Anja Dirks, Projektentwicklung und Binnenhafen, Bezirksamt Hamburg</p>	
<p>Zitadellenstraße / Lotsestieg</p> <p>Parken im Harburger Binnenhafen</p>	<p>Frau Dirks beantwortet zunächst die zuvor gestellte Frage (s.o.). Der LIG, Eigentümer der Flächen, habe anlässlich einer Beschwerde über das illegale Parken trotz Verbotsschilderung in Abstimmung mit dem Bezirksamt die Sperrung veranlasst.</p> <p>Ein Gast bemerkt, dass Parkverbotsschilder im Lotsestieg gestohlen worden seien. Er bittet darum, diese zu ersetzen.</p> <p>Herr Köppel erwidert, dass er sich darum kümmern werde, der Lotsestieg stehe jedoch ohnehin vor der Entwidmung.</p> <p>Frau Dirks gibt eine Übersicht über die Stellplatzsituation im Binnenhafen und erklärt, dass das ursächliche Problem für die angespannte Parksituation - neben der hohen Anzahl an Pkw - der Mangel an Parkraumkontrollen sei. Die Alternative des Parkens in den Parkhäusern sei aufgrund der kostenpflichtigen Nutzung unattraktiv. Öffentliche Parkhäuser befinden sich am Schellerdamm mit ca. 300 Stellplätzen, das annähernd ausgelastet ist, und am Veritaskai mit mehr als 800 Stellplätzen, das zu 50% ausgelastet ist. Am Schellerdamm werde bereits eine Parkraumbewirtschaftung durchgeführt. Ziel sei es, den Harburger Binnenhafen zu einem Quartier moderner Mobilität zu entwickeln. Die Parkplätze im öffentlichen Raum sollen zukünftig prioritär Besucher/innen und dem Kundenverkehr vorbehalten bleiben.</p> <p>Neubauvorhaben sollen jeweils über Garagen verfügen oder zum Ausgleich Stellplätze in Parkhäusern errichtet werden. Der Bau von weiteren Quartiersparkhäusern sei nur zielführend in Verbindung mit der Parkraumbewirtschaftung und der Kontrolle im öffentlichen Raum. Darum</p>

<p>Betriebsbesichtigung bei Aug. Prien</p> <p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>sei geplant, die Parkraumbewirtschaftung auf weitere Straßen im Quartier auszuweiten.</p> <p>Ergänzend sollen weitere Mobilitätsangebote wie Stadtrastationen, SwitchPoints und Carsharing entstehen. Der ÖPNV-Ausbau werde zu prüfen sein.</p> <p>Frau Dirks teilt abschließend mit, dass die Betriebsbesichtigung bei der Firma Aug. Prien am Dampfschiffweg stattgefunden habe und sehr informativ gewesen sei.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Frau Wullenweber erfragt die Stellplatzanzahl der geplanten Flächen.</p> <p>Frau Dirks erwidert, dass auf der Schlossinsel 200 Stellplätze in einem Parkhaus geplant seien. An der Blohmstraße / Ecke Kanalplatz sei geplant, Flächen für Stellplätze und Gewerbe variabel nach Bedarf anzubieten.</p> <p>Ein Gast erkundigt sich, ob Investoren verpflichtet sind, Stellplätze zu errichten.</p> <p>Herr Penner erklärt, dass in Hamburg Hotels einen Stellplatzschlüssel haben, Wohnhäuser hingegen nur noch einen für Fahrradstellplätze. Hotelinvestoren würden daher entweder halb versenkte Parkhäuser bauen, eine sogenannte Baulast auf einem anderen Grundstück finanzieren oder sich von dem Stellplatzschlüssel freikaufen.</p> <p>>> siehe Präsentation: TOP 4_Parkplätze im Harburger Binnenhafen</p>
<p>TOP 5: Hilke Likörfabrik – aktueller Stand Christoph Schwarzkopf, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt</p>	
<p>Aktueller Stand Hilke Likörfabrik</p>	<p>Herr Schwarzkopf erläutert die aktuelle Situation der Hilke Likörfabrik.</p> <p>Das Sanierungsgeld hätte ursprünglich zur Sanierung des Gebäudes gereicht, diese sei jedoch nie durchgeführt worden. Es bedarf entsprechend einer neuen Planung für das Gebiet, die es aber bisher nicht gibt. Der Verfall am Gebäude sei inzwischen erheblich. Bis zu einem möglichen Verkauf des Gebäudes an neue Investoren bestünde für den aktuellen Eigentümer eine Erhaltungspflicht. So wurden erneute Notsicherungen durchgeführt, es seien aber vor kurzem Versackungen im Boden festgestellt worden.</p> <p>Frau Caumanns ergänzt, dass das Gebäude zwar erst seit 2013 unter Denkmalschutz stehe, es seit 1988 aber in die Denkmaltopographie aufgenommen sei und der Denkmalwert seitdem hätte bekannt sein müssen.</p> <p>Herr Schwarzkopf erwidert, dass die wirtschaftliche Zumutbarkeit des Gebäudes für den Eigentümer sich daraus</p>

	<p>Die Begleitgruppe folgt der Empfehlung mehrheitlich. Es gibt keine Gegenstimme sowie vier Enthaltungen (drei Enthaltungen aus der Verwaltung, eine Enthaltung eines Ständigen Mitglieds).</p> <p>Herr Penner nimmt diese Empfehlung mit und wird sie auch der Politik in der Bezirksversammlung vorlegen.</p>
<p>- kurze Pause -</p>	
<p>TOP 6: Projekte Blauer Kran und Gelber Kran Gorch von Blomberg, projec.co / Kulturwerkstatt Harburg e.V./ Museumshafen e.V.</p>	
<p>Blauer Kran</p>	<p>Herr von Blomberg gibt einen Überblick über den Gelben und den Blauen Kran des Museumshafens. Da es zum Gelben Kran keine nennenswerten Neuerungen gibt, fährt er mit dem Blauen Kran fort.</p> <p>Er gibt zunächst einen Überblick über die Geschichte der Krane im Harburger Hafen. Seit 120 Jahren prägen Krane das Hafenpanorama. Der Blaue Kran, ein Peiner Werftkran W40, wurde 1959 durch die Peiner-Stahlwerke gebaut. Er ist der Prototyp dieser Kranklasse und der einzige seiner Art. Auch deshalb hat er einen enormen geschichtlichen und ideellen Wert. Nachdem der Kran mehrfach den Besitzer gewechselt hat, befindet er sich seit 2016 im Besitz der Kulturwerkstatt Harburg und ist im Mai 2018 mit dem Ziel, den Kran einer Generalüberholung zu unterziehen und ihn anschließend am Lotsekai dem Gelben Kran gegenüberzustellen, vom Museumshafen Harburg übernommen worden.</p> <p>Herr von Blomberg erläutert detailliert den Hergang der Instandsetzung und der Wiederaufstellung, welche mit der Montage ab den 22. Mai 2019 und der „Hochzeit“ der beiden Krane am 7. Juni 2019 abgeschlossen wurde. Die Sanierung des Krans wurde finanziell mit ca. 300.000 € durch das Sonderprogramm Denkmalschutz des Bundes, durch die Bezirksversammlung Harburg, das Bezirksamt Harburg, die Stiftung Denkmalpflege Hamburg und das Denkmalschutzamt Hamburg finanziert.</p> <p>Er erklärt, dass im Anschluss ein zweiter Projektabschnitt geplant ist, in dem sowohl der Gelbe als auch der Blaue Kran durch weitere Maßnahmen instandgehalten werden sollen. Hierfür müsse wiederum eine Finanzierung gesichert werden.</p> <p>Er erläutert den Entwurf von Wacker Zeiger Architekten zu Baufeld 3 B, welcher die Idee des Zusammenspiels der sich gegenüberstehenden Krane konterkariert. Er empfiehlt daher, die Rolle der beiden Krane bei der Planung des Hochbaus auf dem Baufeld zu betonen.</p>

<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p>Abschließend bittet Herr von Blomberg um personelle Unterstützung bei der Sanierung des Kranes und bedankt sich sodann bei allen Helfern und Helferinnen.</p> <p><u>Nachfragen und Diskussion</u></p> <p>Frau Wullenweber fragt, was unter dem Stichpunkt „Ziel: Erhalt durch Betrieb“ zu verstehen sei (s. Präsentation).</p> <p>Herr von Blomberg erwidert, dass der Kran durchaus genutzt werde für Kranführerkurse und Schaukranungen. Die dadurch erwirtschafteten finanziellen Mittel werden in die Instandsetzung gesteckt.</p> <p>>> siehe Präsentation: TOP 6_Blauer Kran, gelber Kran</p>
<p>TOP 7: Mitteilungen und Termine</p>	
	<p>Frau Herbst bittet um die Aufstellung einer Sitzbank auf dem Deich bei der Schleuse.</p> <p>Herr Köppel antwortet, dass dies im Zuge der vorgesehenen Deicherhöhung eingeplant werden könnte.</p> <p>Herr Penner schlägt hierzu ergänzend vor, dass auf der nächsten Begleitgruppensitzung eine Karte bereitgestellt wird, auf der die Anwesenden die gewünschten Standpunkte für Bänke markieren können.</p> <p>Herr Dahlgard erkundigt sich nach dem Thema „Verschmutzung der Kinderspielflächen“.</p> <p>Herr Hilgert erläutert, dass die Stadtreinigung zum Problem der Verschmutzung der Kinderspielflächen dabei ist, ein Konzept zu erstellen. Am Lotseplatz werden Toiletten aufgestellt. Er bittet darum, Vermüllungen bei „Saubere Stadt“ (Hotline: 040 25761111) oder dem „MeldeMichel“ (https://www.hamburg.de/melde-michel/) zu melden. Zum Thema Baden im Binnenhafen merkt er an, dass es sinnvoll wäre, an einem bestimmten Ort das Baden zu erlauben.</p> <p>Frau Herbst weist auf die Park-Arme hin, die zunehmend durch Hunde verdreckt würden.</p> <p>Frau Caumanns gibt einen kurzen Rückblick auf das Binnenhafenfest. Es ist ein kleines, kompaktes Fest gewesen, bei dem die Stimmung ihrer Meinung nach gut gewesen sei.</p> <p>Herr von Blomberg ergänzt, dass es ein beliebtes und schönes Fest sei.</p>

	<p>Frau Caumanns fragt, ob am Kanalplatz 6 die Sammelstelle bei Gefahr bestehen bleiben soll oder wieder abgebaut wird.</p> <p>Herr Hilgert erwidert, dass die Sammelstelle bleiben soll.</p> <p>Ein Gast bemerkt, dass das Fest aufgrund seiner verringerten Größe wohl „gesundgeschrumpft“ werden soll und erfragt den Grund dafür. Er habe das Fest negativ wahrgenommen, erhält aber Widerspruch von den anderen anwesenden Gästen.</p> <p>Ein Gast erklärt, dass das Fest ursprünglich nicht kommerziell ausgerichtet gewesen sei. Er merkt an, dass die Planung für das Fest optimiert werden sollte.</p> <p>Herr Penner ergänzt, dass die Planung an sich professioneller sein müsse, um die Sicherheit gewährleisten zu können. Das Bezirksamt sei dazu für Gespräche offen.</p> <p>Herr Pfeifer bedankt sich für die offene Ansprache des Themas und schlägt vor, dieses in die nächste Begleitgruppensitzung zu übernehmen.</p> <p>Frau Lansmann merkt an, dass die Termine für die verkaufsoffenen Sonntage vom Senat vorgeben werden. In Zukunft wird davon abgesehen, dass ein verkaufsoffener Sonntag parallel zum Binnenhafenfest veranstaltet wird. Für 2020 wird es keine Terminüberschneidung geben!</p> <p><u>Veranstaltungen und Termine</u></p> <p>Abschiedsfest der Transit: 21. Juni 2019</p> <p>Dialogwerkstatt</p> <p>Rahmenplan Harburger Innenstadt 2040: 26. Juni 2019</p> <p>Tag des offenen Denkmals: 08. September 2019</p> <p>Nacht der Lichter: 20. September 2019</p> <p>Tage der Industriekultur am Wasser: 29. September 2019</p> <p>Nächste Begleitgruppe: 18. September 2019</p> <p>Herr Dahlgaard bedankt sich bei den Anwesenden für die angeregte und konstruktive Diskussion und schließt die 51. Begleitgruppensitzung um 20:15 Uhr.</p> <p><i>Protokoll: Kim-Jasmin Menssing, Kristian Dahlgaard, konsalt GmbH</i></p>
--	---

	>> Liste der Teilnehmenden, siehe Anlage
--	---