

63. Begleitgruppe Harburger Binnenhafen	
34. Öffentliche Sitzung	
Datum:	Mittwoch, 07. Juni 2023
Zeit:	17:00 bis 20:00 Uhr
Ort:	Fischhalle Harburg, Kanalplatz 16, 21079 Hamburg
Moderation:	Margit Bonacker, konsalt GmbH
TOP 1: Begrüßung, Protokoll und Tagesordnung	
<i>Hans-Christian Lied, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt;</i>	
<i>Margit Bonacker, konsalt GmbH</i>	
Begrüßung	<p>Herr Lied begrüßt die Mitglieder und Gäste der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen.</p> <p>Frau Bonacker stellt die Tagesordnung vor. Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll der 62. Sitzung der Begleitgruppe.</p>
TOP 2: Sachstand Projekte und Bauvorhaben	
Hans-Christian Lied, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt	
Bebauungsplan Harburg 72	<p>Der Bebauungsplan Harburg 72 beruht auf dem fortlaufend weiterentwickelten Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen. Mit dem aus drei Teilgebieten bestehenden Plan soll dort, wo für die Umsetzung des Rahmenkonzeptes noch kein Planrecht besteht, solches geschaffen werden.</p> <p>So war die gemäß Wettbewerbsentwurf sternförmige Gestaltung des Gebrüder-Cohen-Parks auf der Schlossinsel noch nicht planrechtlich berücksichtigt. Im südlichen Teilgebiet des Bebauungsplans soll zukünftig auch Wohnen ermöglicht werden. Außerdem soll eine Erweiterungsoption für das Fraunhofer Institut geschaffen werden. Der westliche Kanalplatz soll nun - anders als ursprünglich geplant - von Bebauung frei bleiben. Auch dies wird der neue Bebauungsplan entsprechend berücksichtigen. Ein entsprechender Beschluss wurde aktuell im Stadtentwicklungsausschuss gefasst.</p>
Studierendenwohnheim Theodor-Yorck-Straße	<p>Mit dem Neubau des Studierendenheims wird die Hoffnung verknüpft, dass mehr studentisches Leben Einzug in den Binnenhafen hält.</p>
„Rote Halle“ und „Weiße Halle“	<p>Die Anhandgabe der Fläche für die sogenannte „Rote Halle“ ist aktuell im Prozess. Nach Anhandgabe an einen Bewerber ist dieser nun gehalten, seine Bauplanungen zu konkretisieren und ggf. einen Bauantrag einzureichen. Bzgl. der Planung der Fläche der sogenannten „Weißen Halle“ befindet sich der LIG aktuell in der Endphase vor Konzeptionsausschreibung.</p>
Querung der B73	<p>Die geplante Fuß- und Fahrradquerung der B73 nimmt die historische Entwicklungsachse wieder auf, die auf der Schlossinsel ihren Anfang</p>

	<p>nahm und entlang der die Stadt Harburg in Richtung Lüneburg gewachsen ist. Ein wesentliches Ziel des Rahmenplans 2040 sieht vor, diese Entwicklungsachse wieder in Wert zu setzen, mehr Aufenthaltsqualität und eine barrierefreie Verbindung zum Binnenhafen zu schaffen. Die zurzeit bestehende räumliche Zäsur infolge der Güterbahn, des Karnapp, der Buxtehuder Straße und der Lärmschutzwand soll mittels einer passenden Querung der B73 verringert werden. Zu diesem Zweck wurden zwei Konstruktionsvarianten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Der Tunnel von der Neuen Straße zur Harburger Schloßstraße ist bereits für heutige Bedarfe zu schmal und wird für künftige Nutzungen nicht mehr ausreichen.</p> <p>Eine Unterführung als <i>erste Variante</i> bietet den Vorteil, dass die Höhendifferenz geringer ist als bei einer Überführung. Als Nachteile können die vielfach als unangenehm empfundene „Tunnelsituation“ sowie die geringere Sichtbarkeit im Stadtraum gelten. Zudem wäre eine Unterführung deutlich aufwändiger und teurer.</p> <p>Die <i>zweite Variante</i> stellt eine Überführung dar. Sie wäre ein sichtbareres Zeichen der neuen Verknüpfung über die Bahntrassen hinweg. Für die Passanten und Radfahrer ergäben sich attraktive Blickbeziehungen in den Schloßmühlendamm und in die Harburger Schloßstraße. Die Neigung der Brückenrampen soll in Anlehnung an andere Über- und Unterführungen in Harburg ca. 8% betragen und wäre somit für den Radverkehr geeignet. Um Barrierefreiheit zu ermöglichen, sind zusätzlich Aufzüge vorgesehen.</p> <p>Landschaftsplanerisch soll in der Harburger Schloßstraße und im Schloßmühlendamm das Baumgrün verdichtet werden. Mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist die Hoffnung auf eine Attraktivitätssteigerung im Sinne einer Intensivierung der Wohnnutzung und eine Belebung des Bereichs verknüpft.</p> <p>Derzeit wird die <i>zweite Variante</i> favorisiert.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist aktuell noch nicht abgeschlossen und wird von den Büros WTM Engineers und Dietmar Feichtinger Architectes in Verbindung mit Bruun & Möllers Landschaftsarchitekten durchgeführt. Die BSW (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen) und BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) beraten außerdem mit dem Bezirk Harburg über Finanzierungsmöglichkeiten. Es folgen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und mit der Hamburger Hochbahn. Sobald das Budget festgelegt ist, wird ein Wettbewerb ausgeschrieben.</p> <p>>> <i>Präsentation TOP 2: Sachstand Projekte und Bauvorhaben</i></p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Werden auch die anderen Brücken im Binnenhafen in Bezug auf die Barrierefreiheit ausgebaut, insb. die Treppenbrücken?</i></p> <p>Herr Lied: Die Barrierefreiheit der Brücken im Binnenhafen wird angestrebt, jedoch ist hier ein langwieriger Prozess zu erwarten. Es also</p>

Planungen, diese Treppenbrücken zu ersetzen. Allerdings besteht die Schwierigkeit, dass man für die Konstruktion einer Rampenbrücke auf Privatflächen zurückgreifen müsste, was den Vorgang erheblich komplexer machen würde.

Frage: Wie weit reicht die angedachte Brückenüberführung in die jeweiligen Straßen? Besteht die Gefahr, dass die Führung der Harburger Schlossstraße hierdurch gestört wird?

Herr Lied: Da eine Brücke die Möglichkeit bietet, ab einer gewissen Höhe unter ihr hindurchzulaufen, wird diese nur auf einer Strecke von ca. 30 m eine Unterbrechung der Straße herbeiführen. Die Rampe zu einem Tunnel wäre ein längeres Hindernis.

Frage: Wie verhält sich die Auffahrt zur Brücke zu den denkmalgeschützten Gebäuden? Wie dicht führt diese an den Fassaden entlang?

Herr Lied: Es ist ein ausreichender Abstand zu den Fassaden vorhanden, da die Brücke in der Harburger Schloßstraße nur ca. 6 m Meter breit sein wird.

Kommentar:

Die Entscheidung, den westlichen Kanalplatzes nicht zu bebauen wird von vielen Teilnehmern sehr begrüßt.

Der Vorschlag, eine Multifunktionsfläche auch für Jugendliche vorzusehen, wird von einer Teilnehmerin kritisch gesehen, da der Ort aktuell eher ruhig ist und deshalb eine besondere Aufenthaltsqualität hat.

Herr Lied: Es fehlen im Binnenhafen geeignete Aufenthaltsflächen für Jugendliche, und diese Fläche bietet hierfür Potenzial. Es sind unterschiedliche Varianten vorgesehen.

Frage: Die Planung der Brücke wird begrüßt. Wäre es in Anbetracht der Lärmreduktion, die der Bahnverkehr der Deutschen Bahn in den letzten Jahren erreicht hat möglich, die Sichtbarriere „Lärmschutzwand“ zu entfernen? Braucht es diese Barriere noch?

Herr Lied: Diese Anmerkung wird mitgenommen. Allerdings werden es die Anwohner*innen vermutlich nicht respektieren, wenn die Wand entfernt würde. Eine Reduzierung der Lärmemission ist derzeit eigentlich noch nicht feststellbar.

Anmerkung eines Anwohners: Gerade der Güterverkehr ist sehr laut, und es ist zu erwarten, dass sich die Lärmbelastung in den nächsten Jahren verringert.

Frage: Habe ich richtig verstanden, dass die Harburger Schloßstraße einspurig und eine Einbahnstraße wird?

Herr Lied: Nein, sie wäre nur in einem Bereich eine echte Einbahnstraße. In einem anderen Bereich könnte man sie in beide Richtungen befahren. Sie wird in diesem Teil voraussichtlich eine Fahrradstraße, was bedeutet, dass Fahrräder Priorität hätten, aber auch Anliegerverkehr zugelassen ist. Im Prinzip wäre es eine verkehrsberuhigte Harburger Schloßstraße. Man käme nicht mehr von der Seehafenbrücke in die Harburger Schloßstraße, sondern müsste über die Straße Schellerdamm fahren.

	<p><i>Frage: Warum wird keine Busführung auf der neuen Brücke eingerichtet, wenn die Straße einspurig wird? Der Querschnitt würde doch ausreichen.</i></p> <p>Herr Lied: Es geht hierbei insbesondere um Abstände und Feuerwehrtrassen. Auf beiden Seiten muss die Feuerwehr vorbeikommen und anleiten können, und dies wäre definitiv nicht möglich. Der aktuelle Busverkehr auf Ebene der Schloßstraße wird voraussichtlich weiterlaufen können. Für eine Führung des Busverkehrs auf der Brücke ist der Querschnitt der Harburger Schloßstraße nicht ausreichend, auch die Radfahrer*innen könnten sich durch entgegenkommenden Busverkehr verunsichert fühlen.</p> <p><i>Frage: Bleibt der bestehende Tunnel erhalten? Sind dort noch Aufwertungsmaßnahmen geplant?</i></p> <p>Herr Lied: Ja, der Tunnel bleibt erhalten. Eine Verbreiterung ist nicht möglich, allerdings soll der Tunnel ein neues Design bekommen, und die Situation für den Rad- und Fußverkehr südlich des Tunnels soll verbessert werden.</p> <p><i>Frage: Ist ein Verkehrskonzept im Rahmen des Brückenbaus angedacht?</i></p> <p>Herr Lied: Die Machbarkeitsstudie wurde von einer Untersuchung des Verkehrsnetzes begleitet. Darin wird nachgewiesen, dass die Maßnahmen ohne größere Störungen und Beeinträchtigungen verlaufen können. Im Übrigen sei errechnet worden, dass sich nach einer Realisierung der A26 Ost die Belastung des Binnenhafens durch Lkw deutlich reduzieren würde.</p> <p><i>Frage: Wird die Pflasterung am Anfang der Neuen Straße für die Neugestaltung der Unterführung Neue Straße übernommen?</i></p> <p>Herr Köppel: Die Neue Straße wird nach Abschluss der Baumaßnahmen am Sand in gesamter Länge mit geschnittenem Großsteinpflaster belegt und wird dann deutlich besser befahrbar sein. In der Unterführung selber ist kein geschnittenes Großsteinpflaster geplant.</p>
<p>TOP 3: Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen Dirk Köppel, Technische Entwicklungskoordination Harburger Binnenhafen</p>	
<p>Dampfschiffsweg</p>	<p>Seit April 2023 wird der Dampfschiffsweg ausgebaut, wobei das Ziel ist, die Fußgängerführung an die Seite des Gewässers zu legen und eine Promenade zu errichten. Der Zaun zum HPA-Gelände soll entfernt und der Zugang zur neuen Steganlage gesichert werden. Die Straße Dampfschiffsweg wird außerdem grundlegend instandgesetzt, da dort eine Regenwasserbehandlungsanlage installiert werden soll.</p> <p>Aktuell besteht an dieser Stelle eine Einbahnstraßenführung, die Mitte Juli 2023 in eine Vollsperrung umgewandelt wird. Die Maßnahme soll bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Zusätzlich zur bestehenden Haltestelle wird eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Die vorhandene Haltestelle wird in Richtung Zitadellenstraße rücken. Im Jahr 2024 soll eine Aussichtsplattform errichtet werden, die von der Ebene des neuen Gehweges erreichbar sein wird und außerdem durch einen</p>

<p>Kreisverkehr</p>	<p>Treppenabgang mit Kanus angefahren werden kann. Aktuell wird dort die Kampfmittelsondierung im Gewässer vorbereitet.</p> <p>Mit der Errichtung eines Kreisverkehrs wird ab dem ersten Halbjahr 2024 gestartet, die Maßnahme wird sich bis in den Herbst des nächsten Jahres erstrecken. Der Kreisverkehr und die gleichfalls geplanten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) werden künftig zur Verkehrsberuhigung beitragen.</p>
<p>Kanalplatz Süd</p>	<p>Die Parkstände werden nun nicht mehr auf der nördlichen Seite platziert, sondern auf der Südseite des Kanalplatzes. Der Bestandsbaum wird beibehalten und eingefasst werden. Das Pflaster wird nach Einbau der Regenwasserbehandlungsanlage wiederhergestellt. Außerdem wird die Stadtrad-Station wieder installiert. Die Maßnahme beginnt ab dem dritten Quartal 2024.</p>
<p>Kaimauersanierung Westlicher Bahnhofskanal</p>	<p>Im südlichen Bereich, wo aktuell noch der Graue Kran steht, muss ein Abschnitt saniert werden. Die Kampfmittelsondierung wurde dort abgeschlossen. Im mittleren Bereich muss noch einmal nachsondiert werden, da dort eine Störstelle ist. Geplant ist, dass der Bau noch in diesem Jahr beginnt.</p>
<p>Kaimauersanierung Östlicher Bahnhofskanal</p>	<p>Die Mauerwerksanierung ist kurz vor der Fertigstellung. Der Bereich der Wasserwechselzone weist allerdings erhebliche Schädigungen im Mauerwerk auf. Dort wurde eine Betonvorsatzschale angebracht. Die Maßnahme wird in diesem Sommer beendet, nachdem abschließend noch Taucherarbeiten durchgeführt wurden.</p>
<p>Kaimauersanierung am Treidelweg</p>	<p>Die Kaimauersanierung am Treidelweg ist kurz vor der Fertigstellung. In Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt wurde eine Wand in der gleichen Flucht wie die Bestandswand hergestellt, auch eine Verblendung mit Mauerwerk wurde vorgenommen. Im Anschluss an die Kaimauersanierung im Treidelweg wird dort eine Wegeverbindung hergestellt. Die Gestaltung soll sich am Lotsekai orientieren (Pflasterung, Sitzmöbel).</p>
<p>Überblick Baustellensituation</p>	<p><u>Veloroute 10 Kreisverkehr Harburger Schloßstraße/Kanalplatz:</u> Diese Baumaßnahme musste auf März 2024 verschoben werden.</p> <p><u>Veloroute 11 Hannoversche Straße Nord:</u> Die Straßenbauarbeiten laufen seit April 2023 und werden bis ca. Februar 2024 andauern. Hierfür ist die aktuelle Verkehrsführung eingerichtet.</p> <p><u>Dampfschiffsweg:</u> Die Bauarbeiten zur Entwässerung, Fahrbahninstandsetzung und Herstellung des östlichen Gehweges wurden im April 2023 begonnen und sind bis Ende 2023 geplant. Ca. ab Mitte Juli 2023 wird dort ab Zitadellenstraße eine Vollsperrung eingerichtet</p> <p><u>Holzhafen Klappbrücke:</u> Seit 2021 ist die Brücke wegen Vandalismus gesperrt. Dies bleibt erst einmal so bestehen, da das Bauwerk unter Denkmalschutz steht</p>

	<p>und dementsprechend instandgesetzt werden muss. Im August 2024 sollen die Baumaßnahmen beginnen und bis Mitte 2025 andauern.</p> <p>>> <i>Präsentation TOP 3: Aktuelle Infrastrukturmaßnahmen</i></p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Die Anordnung der Fahrradständer rechts neben dem Gehweg an der Veloroute 10 stellt ein Hindernis dar und ist gefährlich. Viele Autofahrer erkennen die Veloroute als Solche nicht und denken, sie befänden sich auf einer Abbiegespur. Kann man dort Wimpel anbringen, damit klar ist, dass dies keine Abbiegespur ist?</i></p> <p>Herr Köppel: Dies ist bekannt und wird bearbeitet.</p> <p><i>Frage: Der Fußweg auf dem Kanalplatz fällt nicht mehr wirklich als Fußweg auf, vielfach parken dort E-Roller etc.</i></p> <p>Herr Köppel: Der Gehweg ist dort mit dem üblichen Gehwegpflaster hergestellt, und die Veloroute ist asphaltiert. Die parkenden Fahrzeuge wurden dort in diesem Fall ordnungswidrig abgestellt.</p> <p><i>Frage: Sollte der unbenutzte Taxistand gegenüber der Kulturwerkstatt irgendwann in Parkplätze umgewandelt werden, und könnten davon dann zwei Parkplätze an die Kulturwerkstatt gehen, damit dort die Gäste parken können?</i></p> <p>Herr Köppel: Nein, es werden keine exklusiven Parkplätze an Einrichtungen vergeben. Es kann darüber nachgedacht werden, den Taxistand auf die andere Straßenseite zu versetzen. Dies wird mitgenommen. Auf dem Kanalplatz Nord soll eigentlich nicht geparkt werden, aber diese Verlegung wäre eine Idee.</p> <p><i>Frage: Auf welcher Seite der Hannoverschen Straße wird die Veloroute eingerichtet?</i></p> <p>Herr Lied: In der Hannoverschen Straße verläuft die Veloroute beidseitig (Fahrradstreifen in jeweils eine Richtung).</p> <p><i>Frage: Im südlichen Teil des östlichen Bahnhofskanals wurde jenseits der Kaimauer eine schöne Uferböschung angelegt. Wie kam es zu dieser Gestaltung?</i></p> <p>Herr Köppel: Das war eigentlich schon immer so angelegt, da die Kaimauer dort endet. Allerdings wurde diese Fläche erneuert und es wirkt daher so, als wäre sie neu gestaltet worden.</p> <p><i>Frage: Am Dampfschiffsweg soll die Aussichtsplattform für kleine Boote etc. zugänglich gemacht werden. Die Pontonanlage der HPA soll aber gleichzeitig weitergenutzt werden. Wie soll das funktionieren?</i></p> <p>Herr Köppel: Dies wurde abgewogen und mit der HPA abgestimmt.</p> <p><i>Frage: Kann man etwas gegen die Straßensperrung am Veritaskai tun? Welche Begründung gibt es dafür?</i></p>

	<p>Herr Köppel: Der aus Neuland kommende Verkehr soll ungehindert auf die Hannoversche Straße abfließen. Das funktioniert jedoch nicht mit dem vorhandenen Umlauf, da es erhebliche Rückstaus geben würde. Deshalb hat man dort diese Fahrbeziehung herausgenommen, um die Anlage anders zu schalten. Diesem Vorgehen liegen grundlegende Berechnungen zugrunde. Letztendlich liegt die Entscheidung nicht beim Bezirk Harburg.</p> <p><i>Frage: Wir vermissen die Altglascontainer.</i></p> <p>Herr Köppel: Es gibt einen neuen Standort für die Altglascontainer am Schellerdamm 2. Aktuell steht der Altglascontainer dort nicht zur Verfügung, da derzeit an dieser Stelle Fassadenarbeiten stattfinden.</p> <p><i>Frage: Welche Art von Regenwasserbehandlung wird im am Kanalplatz und am Dampfschiffsweg installiert?</i></p> <p>Herr Köppel: Es handelt sich um eine große Regenrückhalteanlage im Kanalplatz Süd. Von dort gelangt das Regenwasser über einen Lamellenklärer zum Filtern der Schadstoffe ins Gewässer. Im Dampfschiffsweg wird ein sogenanntes „Sedipipe“-System, eine Anlage, die Reifenabrieb und Öl vom Gewässer abhält, eingebaut.</p>
<p>TOP 4: Ausgrabung Ecke Kanalplatz/Harburger Schloßstraße/Museums-Dependance Harburger Schloss Kay-Peter Suchowa, Archäologisches Museum Hamburg (AMH)</p>	
<p>Ausgrabungen Kanalplatz</p>	<p>Herr Suchowa stellt die Planungen zu den Ausgrabungen und zu der geplanten Ausstellungsfläche im Harburger Binnenhafen vor. Im Juli 2023 sollen die wissenschaftlichen Arbeiten dafür beginnen. Das gesamte Gebiet der Harburger Schloßinsel, sowie der Bereich um die Harburger Schloßstraße, sind sog. Grabungsschutzgebiete. Das heißt, dass bei jedem Bodeneingriff ein Antrag beim AMH gestellt werden muss, damit der Eingriff archäologisch begleitet werden kann.</p> <p>Ein Teil des Grabungsgebietes um den Kanalplatz diente bis nach dem Zweiten Weltkrieg als Fläche für den Gasthof „Zum Weißen Schwan“, der bis dahin das Zentrum Harburgs darstellte. Das Hauptanliegen der Grabungen ist, herauszufinden, ob dieser Ort in Harburg auch vor dem „Weißen Schwan“ schon als Gasthof genutzt wurde und ob es eine soziale Veränderung des Klientels des Gasthofes gab. Bereits 2001 wurden schon einmal Grabungen durchgeführt, die jedoch durch das Einlaufen des Schichtenwassers abgebrochen werden mussten. Für die neuen Ausgrabungen wurde aus diesem Grund eine Spundwand um die Grabungsstätte gebaut, um das Wasser abzuhalten und die älteste Bebauung noch zu erfassen. Die Grabungszeit wird ca. elf Monate andauern und umfasst eine Fläche von ca. 540 Quadratmetern. Von Interesse bei den Grabungen sind besonders Objekte wie Pilgerzeichen, Münzen, Schmuck, Tuch- und Warenplomben, Waffen(-teile) und Rüstungsteile.</p>

<p>Harburger Schloss</p>	<p>Die ältesten Spuren der „Horeburg“ datieren anhand von Scherben bis ins 10./11. Jahrhundert. Die „Horeburg“ wurde vom Erzbistum Bremen errichtet. Im 16. Jahrhundert wurde die Burg zu einer Festung und später in ein Schloss umgebaut. Im 19. Jahrhundert wurden die Gebäude weiterhin genutzt, obwohl diese nicht mehr als Schloss dienten. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Schloss nicht beschädigt, jedoch wurden die Gebäude des Schlosses in den 1970er Jahren bis auf den Westflügel abgerissen. Dieser ist heute nicht mehr als Teil des ursprünglichen Schlosses erkennbar. Die geplante Dependance des AMH soll im Kellergewölbe des Gebäudes untergebracht werden. Der jetzige Eigentümer des Gebäudes ist kooperativ bzgl. des Umbaus, jedoch gibt es einige Schwierigkeiten wegen des Gebäudealters. Zurzeit steht noch nicht fest, wann das Museum dort einziehen wird. Das geplante Ausstellungskonzept will an historisch belegten Szenen die Geschichte Harburgs erzählen. Auch die Militär- und Festungsgeschichte Harburgs soll Thema werden, da in Harburg die älteste Schützengilde Deutschlands ansässig ist.</p> <p>>> <i>Präsentation TOP 4: Ausgrabung Ecke Kanalplatz/Harburger Schloßstraße / Museum Dependance Harburger Schloss</i></p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Aus welchem Anlass graben Sie an der Stelle des Gasthofes „Zum weißen Schwan“ aus?</i></p> <p>Herr Suchowa: Die Fläche soll künftig bebaut werden. Vorher wird der Bereich archäologisch untersucht.</p> <p><i>Frage: Wird es öffentliche Besichtigungen auf dem Grabungsfeld geben?</i></p> <p>Herr Suchowa: Ja, es wird regelmäßige öffentliche Besichtigungen geben. Über unsere Museums-Webseite werden wir hierüber informieren.</p> <p><i>Frage: Könnte eine dieser Besichtigungen auch im Rahmen des Binnenhafenfestes angeboten werden?</i></p> <p>Herr Suchowa: Ja, das wird sicherlich möglich sein.</p> <p><i>Herr Lied: Könnte man auch im Rahmen der Begleitgruppe eine solche Besichtigung durchführen?</i></p> <p>Herr Suchowa: Ja, das wäre möglich. Mitte Juli 2023 starten die Grabungen und diese sollen Mitte August 2023 abgeschlossen werden. Das AMH möchte der Archäologie gerne ein moderneres Image eben und auch jüngere Menschen ansprechen, daher sind öffentlichkeitswirksame Aktionen willkommen.</p>
<p>TOP 5: Begleitgruppe und Stadtteilbeirat ab 2024 Hans-Christian Lied, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt Deik Esser, Fachamt Sozialraummanagement, Integrierte Stadtteilentwicklung</p>	

<p>Veränderungen durch RISE</p> <p>Inhalte und Format des RISE-Stadtteilbeirates</p>	<p>Mit dem Start des RISE-Verfahrens (Rahmenprogramm für Integrierte Stadtentwicklung) wird es einen Stadtteilbeirat für den Binnenhafen geben. Der RISE-Stadtteilbeirat wird die Themen in einem kompakteren Format behandeln, diese also nicht so sehr in der Tiefe behandeln wie die Begleitgruppe.</p> <p>Aus diesem Grund soll die Begleitgruppe vermutlich nur noch zweimal jährlich tagen. Der Stadtteilbeirat soll insbesondere auf die RISE-Projekte eingehen, wie beispielsweise den Dampfschiffsweg oder den Treidelweg. Außerdem wird der RISE-Verfügungsfond innerhalb dieses Beirates beschlossen. Erstmals wird es einen Gebietsentwickler geben, der ein Stadtteilbüro im Binnenhafen einrichten wird. Der Stadtteilbeirat wird auch von diesem Gebietsentwickler moderiert.</p> <p>Das Konzept ist ein Vorschlag und wird in den weiteren beiden Begleitgruppensitzungen des Jahres 2023 weiter diskutiert werden.</p> <p><i>>> Präsentation TOP 5: Begleitgruppe und Stadtteilbeirat ab 2024</i></p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Werden die Sitzungen des Stadtteilbeirates auch öffentlich sein?</i></p> <p>Herr Esser: Ja, der Stadtteilbeirat wird auch öffentlich tagen. Nach dreimaliger Teilnahme wäre man in diesem Format auch stimmberechtigt.</p> <p><i>Frage: Werden Stadtteilbeiräte auch gewählt, ähnlich wie in der Begleitgruppe die Bürgervertreter*innen?</i></p> <p>Herr Esser: Meistens sind die Fraktionsmitglieder beteiligt und es werden zudem gezielt Akteure eingeladen.</p> <p><i>Frage: Was ist der Unterschied zwischen den RISE-Projekten und den anderen Projekten, die hier auch besprochen werden?</i></p> <p>Herr Esser: Die privaten Projekte und Nicht-RISE-Projekte werden in der Begleitgruppe vorgestellt, öffentliche Projekte werden eher im RISE-Beirat besprochen.</p> <p><i>Frage: Was genau ist ein Gebietsentwickler?</i></p> <p>Herr Esser: Der Gebietsentwickler wird in einem Stadtentwicklungsbüro ansässig als Dienstleister agieren. Es gibt feste Sprechzeiten, in denen Bürger*innen und Akteure ihre Anliegen anbringen können. So soll Dynamik in die Projekte gebracht werden, und es soll gleichzeitig ein neutraler Ansprechpartner außerhalb des Bezirksamtes zur Verfügung stehen, der eine gewisse Mittlerrolle einnimmt.</p> <p><i>Frage: Ist schon klar, wie es mit den Beteiligungsformaten weitergehen wird, wenn die RISE-Projektphase zu Ende geht?</i></p>

	<p>Herr Esser: Das RISE-Projekt hat eine Laufzeit bis Ende 2029 und es wird angestrebt, die Stadtteilbeiräte nach Ablauf der Förderung zu verstetigen, dann müsste geschaut werden, wie dies mit der Begleitgruppe zu vereinen ist.</p> <p><i>Frage: Bleibt die Begleitgruppe so wie gehabt, mit gesetzten Teilnehmenden etc.?</i></p> <p>Herr Lied: Was das Stimmrecht angeht und die Wahl der Begleitgruppe als Gremium gab es bislang noch keine endgültige Entscheidung. Eine Idee wäre, die jeweils Anwesenden der Sitzungen auch zur Abstimmung zu berechtigen.</p> <p><i>Frage: Die vorgesehene Verzahnung und der inhaltliche Austausch zwischen der Begleitgruppe und dem Stadtteilbeirat erscheinen noch wenig konkret. Gibt es dazu schon greifbare Anhaltspunkte?</i></p> <p>Herr Lied: Das wird sich sicher im Prozess erweisen.</p>
<p>TOP 6: Kurzer Sachstandbericht: Quartiersinitiative urbanes Leben (QuL) Martina Zimpel, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</p>	
<p>Aktueller Stand</p>	<p>Im April 2023 wurde ein Rundgang durch den Binnenhafen für Mitglieder der Hamburgischen Verwaltung durchgeführt. Anwesend waren Mitarbeitende aus der Sozialbehörde, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft sowie aus RISE-Projekten anderer Hamburger Stadtteile und die QuL-Sachbearbeiter der Bezirksämter. Ziel war es, die Quartiersentwicklung im Binnenhafen vorzustellen und auf Themen aufmerksam zu machen, die auch für die Quartiersentwicklung in anderen Hamburger Stadtteilen relevant wären. Unter anderem wurde auch das Thema Zwischennutzung von Brachflächen angesprochen und die Wichtigkeit eines einheitlichen erleichterten Verfahrens auf gesamtstädtischer Ebene betont, da insbesondere die Verkehrssicherungspflicht immer noch eine große Hürde darstellt.</p>
<p>Neugestaltung der Lärmschutzwand</p>	<p>Nach der Idee von Frau Herbst, die eine Begrünung der Lärmschutzwand, auch als Klimaanpassungsmaßnahme, vorschlug, wurde dies bei der Deutschen Bahn angefragt. Diese ist mit einer Begrünung der Wand nicht einverstanden, würde aber einer Bemalung der Wand zustimmen. Dies könnte im Zuge des RISE-Projektes „Walls Can Dance“ (siehe TOP 7) realisiert werden. So könnte die Wand Teil des Gesamtkunstwerkes Harburger Binnenhafen werden. Die Gestaltung wird gemeinsam mit den Bewohnenden des Binnenhafens abgestimmt.</p> <p>>> <i>Präsentation TOP 6: Sachstand QuL</i></p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Könnte man die Wand nicht von den Graffiti-Künstlern gestalten lassen, die Kunst der anderen Gruppe gibt es im Viertel ja schon sehr viel?</i></p>

	<p>Frau Zimpel: Eigentlich beinhaltet das Konzept „Walls Can Dance“, dass immer unterschiedliche Künstler*innen die Kunstwerke gestalten. weshalb eine gewisse Variabilität der entstehenden Kunst dem Konzept bereits innewohnt. Deshalb wird die Gestaltung auch in der Abstimmung mit den Anwohnenden entwickelt.</p> <p><i>Anmerkung aus dem Publikum: Diese Fassadenkunst verhindert unerwünschte Graffiti. Sollte man das für Sprayer freigeben, würde die abfließende Farbe den Boden verschmutzen.</i></p>
<p>TOP 7: Aktuelle Projekte.</p>	
<p>Vorstellung Kunstprojekt „Walls Can Dance“ Lukas Grellmann, Urban Art Institute</p>	
	<p>Herr Grellmann ist Mitgründer des Urban Art Institute, das seit Jahren Projekte in Harburg umsetzt. Es gibt mittlerweile 13 Kunstwerke, die von Hamburger- und internationalen Künstler*innen geschaffen wurden. Das Urban Art Institute bietet regelmäßige Führungen, Workshops und Veranstaltungen an, sodass neben den Kunstwerken auch andere Aktivitäten angeboten werden können. Die hohe Nachfrage an Führungen zeigt, dass sich das Projekt einer hohen Beliebtheit erfreut.</p> <p>Zurzeit ist das Projekt auf der Suche nach Eigentümer*innen, die ihre Wände für die Kunstwerke zur Verfügung stellen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand ist noch nicht in Betracht gezogen werden, aber das Urban Art Institute hätte Interesse, dort mitzuwirken. Dies kann in der weiteren Entwicklung des Projektes diskutiert werden.</p> <p>>> <i>TOP 7: Walls Can Dance</i></p>
<p>Fraunhofer Institut für maritime Logistik u. Dienstleistung CML, Projekt und Aktivitäten Ralf Fiedler, Leiter der Gruppe „Ports and Transport Markets“, Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML</p>	
	<p>Herr Fiedler stellt zunächst die Organisationsstrukturen des Fraunhofer CML vor. Die Fraunhofer Gesellschaft ist ein gemeinnütziger Verein mit Sitz in München und wurde dort 1949 gegründet. Das Ziel der Gründung war es, eine Brücke zwischen Forschung und Wirtschaft zu schlagen und angewandte Forschung durchzuführen.</p> <p>Das Modell war ein Erfolg und breitete sich über gesamt Deutschland aus. Das CML in Hamburg wurde zwecks der Stärkung des Logistik-Standortes Hamburg angesiedelt. Das Fraunhofer Institut forscht in vielen verschiedenen Feldern und hat mittlerweile 30.000 Mitarbeitende in insgesamt 76 Instituten und Forschungseinrichtungen.</p> <p>Das CML in Harburg wurde 2010 gegründet, hat 90 Mitarbeitende und war räumlich einige Zeit an der TUHH und in anderen Einrichtungen angebunden, bis das aktuelle Gebäude zur Verfügung stand (Ende 2022).</p>

	<p>Zielgruppen sind die Schifffahrt, Hafenwirtschaft und Logistik. Das CML macht Technologien anwendbar und führt u.a. auch Machbarkeitsstudien durch. Eine aktuelle Idee ist es, die Wasserwege in Hamburg und anderswo wieder als Transportwege zu nutzen, insbesondere für die Paketlieferung.</p> <p>>> TOP 7: Fraunhofer CML</p>
<p>Nachfragen und Diskussion</p>	<p><i>Frage: Was hat es mit dem Kunstwerk am Gebäude des Fraunhofer auf sich?</i></p> <p>Herr Fiedler: Ein öffentlich gefördertes Gebäude muss immer Kunst am Bau zulassen, weshalb es einen Wettbewerb dazu gab. Das Konzept des Kunstwerks ist es, Echtzeitdaten von Bojen in der Biskaya auf die angebrachten Bojen zu übertragen. Deshalb bewegen sich die Bojen des Kunstwerks, sie stellen also den Wellengang in der Biskaya dar.</p> <p><i>Frage: Warum brennt 24 Std. lang das Licht in diesem Gebäude?</i></p> <p>Herr Fiedler: Wir wussten bis heute nichts davon. Tagsüber gehen die Lichter im Flur aus, warum es nachts hell ist, wissen wir nicht. Nachrichtlich: Es gab einen Kurzschluss in der Außenbeleuchtung, worauf sich aus Sicherheitsgründen alle Fluchtweg-Lampen im Gebäude anschalteten. Der Fehler ist mittlerweile behoben.</p> <p><i>Frage: Ist Fraunhofer auch tätig im Bereich neuer Motoren in der Schifffahrt?</i></p> <p>Herr Fiedler: Ja, wir entwickeln autonom fahrende Systeme. Die neuen Motoren entwickelt eher das DLR in Geesthacht. Alternative Treibstoffe spielen beim Fraunhofer eine große Rolle. Insbesondere auf Wasserstoff und den Methan-Cycle wird hierbei geschaut. Schiffsantrieb benötigt aber viel Energie.</p> <p><i>Frage: Wann kommt der geplante Ponton?</i></p> <p>Herr Fiedler: Der neueste Stand ist mir nicht bekannt, aber das Fraunhofer befindet sich aktuell in der Vorbereitung dafür.</p>
<p>TOP 8 Verschiedenes / Mitteilungen / Termine</p>	
<p>Projekt Mahnmal zum kolonialen Erbe</p>	<p>Herr Bolz, Bezirksamt Harburg, stellt das Projekt vor, welches auf das koloniale Erbe Harburgs aufmerksam machen will. Geplant sind für den Herbst 2023 öffentliche thematische Denkwerkstätten mit verschiedenen Akteuren der lokalen Zivilgesellschaft, des Kunst- und Kulturbetriebes, der Wissenschaft und der politischen Bildungsarbeit als Begleitgruppe.</p> <p>Wer, was und wie wird erinnert? Welche Ressourcen werden genutzt? Ziel ist es, Stadtrundgänge, Performances, Umbenennungen, Mahnmale und digitale Orte des Gedenkens zu schaffen.</p> <p>Eine parallel laufende wissenschaftliche Aufarbeitung wird angestoßen. Angeknüpft wird hierbei an das Eckpunktepapier für Dekolonialisierung der Hamburger Kulturbehörde. Funktionspostfach: Dekolonialisierung@harburg.hamburg.de</p>

<p>Studienprojekt der Hafencity Universität Hamburg</p>	<p>Frau Prof. Irene Peters stellt das Studienprojekt der HCU Hamburg mit dem Titel „Stoffgeschichte trifft Stadtgeschichte - Kautschuk- und Palmölverarbeitung in Harburg“ vor. Die Industrie in Harburg, die durch Kautschuk und Palmölverarbeitung geprägt war, ist mit diversen Gebäuden noch immer präsent. Die Projektgruppe hatte die Idee, eine Ausstellung zu diesem Thema zu organisieren.</p> <p>Das Anliegen ist es, auf die Auswirkungen und Zusammenhänge zwischen Ausbeutung des Planeten und unserem Leben hinzuweisen. Wie kann man in Zukunft anders mit Rohstoffen umgehen?</p>
<p>Nächste Begleitgruppensitzung</p>	<p>Die nächste Begleitgruppe findet am Donnerstag, den 21. September 2023 statt, eine Einladung folgt fristgerecht.</p> <p>Das Protokoll zur 63. Begleitgruppensitzung wird per E-Mail versendet und zusammen mit den Präsentationen auf die Website der konsalt GmbH (www.konsalt.de) und des Bezirksamts (https://www.hamburg.de/harburg/) gestellt.</p>
<p>Verabschiedung</p>	<p>Herr Lied bedankt sich bei allen Teilnehmer*innen der 63. Begleitgruppensitzung. Frau Bonacker schließt die Sitzung um 20.10 Uhr.</p> <p>Protokoll: Marlene Simmig, konsalt GmbH</p>



Hamburg. Deine Perlen.
Integrierte Stadtteilentwicklung