

Initiative Lebenswerte HafenCity

Für ein
Überseequartier mit Vielfalt und Kultur

Information



“Wir wollen kein geschlossenes Shoppingcenter, sondern Straßen, ein Stück Stadt ...”

- so 1. Bürgermeister Olaf Scholz am 13. Dez. 2014 zum südlichen Überseequartier.

Das wollen wir auch!

Vom Senat mit dem Investor geschlossene Verträge sowie der neu festgestellte Bebauungsplan HafenCity 15 für das südliche Überseequartier **widersprechen** dieser Zielsetzung jedoch. Sie führen zu

- **Hamburgs größtem geschlossenem Shoppingcenter**, von Stadtplanern als UFO bezeichnet,
- **Verlust des freien Blicks zur Elbe und zum Hafen**,
- massiver Zunahme von **Wind und Verschattung** in den Straßen und Plätzen,
- **massiven Verkehrsströmen**, hoher **Lärm- und Luftbelastung**,
- einem deutlichen **Übergewicht von Kommerz** gegenüber **Lebenskultur**.
- **Gefährdung des bestehenden Einzelhandels** in der HafenCity

Das ist nicht nachhaltig und muss nicht sein!

In Fortsetzung unserer Fachveranstaltung vom 4.2.17 und in Gemeinschaft mit einem großen fachübergreifenden Netzwerk von engagierten Akteuren haben wir Vorschläge für eine Überarbeitung der bisherigen Planung entwickelt, die der Sache eine gute Wendung geben können - **zum Besten für unsere Stadt!**

Unsere Vorschläge haben wir am 19.4.2017 in der Halle 424 und am 17.7.2017 in der patriotischen Gesellschaft öffentlich vorgestellt. Sie sind anzuschauen auf der Homepage www.stadtlandkunst-hamburg.de unter QUARTIER, Vortrag vom 17.7.17.

Unsere Vorschläge werden bestärkt durch öffentliche Stellungnahmen **erfahrener Architekten und Stadtplaner** wie u.a. Prof. V. Marg, Prof. Dr. G. Kähler, P. Koch, Baudezernent a.D., Dr. H. Pump-Uhlmann, Stadtforscher, B. Brandi, Arch. BDA, M. Hein, Architekt AIC, I. Neitmann, Arch. BDAo u. Projektentwicklerin, Jens P. Meyer, Architekt u. MdBü.

Die bisher erteilte Baugenehmigung für die Baugrube bezeichnet das OVG als **unrechtmäßig**.

Dass weder das Engagement der Fachleute noch das Urteil den Senat zur Beendigung eines städtebaulichen Desasters bewegen kann, bedauern wir und unterstützen die Baufeld - Nachbarn in Ihrer **Klage gegen den Bebauungsplan**.

Angesichts der extremen Größenordnung des geplanten Shoppingcenters handelt es sich hier um eine krasse Fehlplanung, die sich kannibalistisch auf die vorhandenen Geschäfte der HafenCity und der Innenstadt auswirken wird. Das der Planung zugrunde liegende Gutachten geht von Rahmenbedingungen aus, die angesichts des gravierenden Strukturwandels im Einzelhandel bedingt durch den dynamischen Onlinehandel überholt und viel zu optimistisch sind. Man kann nur hoffen, dass es durch die Rechtsprechung noch zu einer fairen Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen kommt.

P. Koch, Baudezernent a.D., Leserbrief in HA 17.1.18

„Die Qualität städtischer und privater Räume wird geopfert zugunsten eines überdimensionalen Ensembles, das es nach den erklärten Zielen der Stadt so gar nicht geben sollte“, sagt die Architektin Iris Neitmann. „Was wir an der HafenCity schätzen, geht verloren. Viele werden wegziehen.“

I. Neitmann, Architektin, zit. n. HA, 19.12.16

Städtebauliches Trauerspiel

Das südliche Überseequartier ist der zentrale Baustein der HafenCity. Alles, was in den vergangenen 30 Jahren unter dem Motto „Zurück an die Elbe“ in vielen mühseligen Schritten erreicht wurde, findet hier seinen Brennpunkt. Dieser Bauplatz ist städtebaulich von überragender Bedeutung für das Gelingen des Generationenprojekts HafenCity und damit eine res publica – eine öffentliche Angelegenheit in allerhöchstem Maße. Wie kann dieses Projekt dem ausschließlich immobilienwirtschaftlichen Interesse eines einzelnen Investors anheimfallen? Der sich mit viel Hingabe der Planer und der Identifikation seiner ersten Bewohner gerade entwickelnde Charakter des Quartiers wird so gleich wieder plattgemacht. Was für ein Trauerspiel. Wo bleibt der Aufschrei der Hamburger (Fach-)Öffentlichkeit?

Mathias Hein, Architekt, per E-Mail Leserbrief an HA 22.12.16

Die Einzigartigkeit der Lage werde Stück für Stück verschenkt, kritisiert Architekt Mathias Hein:

Mathias Hein, Architekt, zit. n. WELT, 21.04.17

Noch interessanter ist allerdings die Frage, ob die HafenCity überhaupt jemals Schiffe dieser Größenordnung zu sehen bekommt. Schon heute machen viele große Kreuzfahrtschiffe, wie die Queen Mary, einen großen Bogen um die HafenCity wegen der unsicheren Wassertiefen, die derzeitige Sedimentpolitik der HPA dürfte daran in Zukunft nicht viel ändern. In diesem Zusammenhang ist die Heimfallregelung im Vertrag zwischen der Stadt und Unibail-Rodamco interessant, die besagt, dass wenn weniger als 25 Kreuzfahrtschiffe in zwei Jahren die HafenCity anlaufen, das Terminal und die Nutzung von der Stadt an den Investor zurückgehen. Klingt auf den ersten Blick nicht gefährlich – nächstes Jahr gibt es alleine über dreißig Anläufe – sollte der Boom aber nicht wie erwartet weitergehen, es mehr Probleme mit den Wassertiefen geben oder noch ein viertes Terminal gebaut werden, könnte es schneller als gedacht zu einer Rückgabesituation kommen. ■ MB

Auszug HC-Ztg. 01/18 „Inflation der Zahlen“

Sehr geehrter Herr Baden,

mit großer Aufmerksamkeit habe ich Ihren Artikel gelesen, in dem Sie anmerken, dass der Kreuzfahrtboom bei Erfolg den Investoren zu Gute kommt, bei Misserfolg aber der Steuerzahler die Zeche zahlt. Bereits jetzt haben Sie kleine Risse in dem Gesamtkonzept der HafenCity aufgedeckt und befürchten mit Recht, dass ein Kreuzfahrtboom keine solide

Grundlage für ein städtebauliches Konzept ist.

Durch hohe konsumorientierte Nutzungen zulasten kultureller oder bildungsorientierter Nutzung erhöht sich zwangsläufig das Verkehrsaufkommen. Ein Science Center oder eine Elbphilharmonie besuche ich mit der U-Bahn oder dem Bus, ein Einkaufszentrum aber eben auch mit dem PKW. Das dafür aufgestellte Verkehrskonzept kann so nicht funktionieren und muss überarbeitet, oder die Nutzung geändert werden. Die Kreuzfahrtschiffe tun ihr Übriges, was die Feinstaubbelastung betrifft. Das erhöhte Bauvolumen wird die Straßen und ihre Cafés verschatten, besonnte windgeschützte Plätze fehlen. Straßen mit geplantem fernem Blick auf die Elbe werden um 6 m höher gelegt. Barrierefrei geht anders! Das alles ist ohne Not in den letzten Jahren geändert worden, fast unbemerkt, da der Senat das Verfahren an sich gezogen und ohne öffentlichen Dialog geplant hat und noch weiter plant. Umgekehrt wird ein Schuh draus. Gerade sensible, allen Bürgern zugängliche Zentren bedürfen, was Nutzung und Ausgestaltung betrifft, eines Konsenses in der Öffentlichkeit, wie es in unseren Nachbarländern, wie z.B. Dänemark und der Schweiz erfolgreich praktiziert wird.

B. Brandi, Architekt BDA, in HafenCity Zeitg. 2/18

World-Trade-Center-Verschnitt

19. Dezember: *Protest gegen geplantes Überseequartier*

Als Architekt bin ich, wie viele meiner Kollegen und alle mir bekannten „Laien“, schockiert über die Qualität der hier geplanten Gebäude. Wo ursprünglich ein interessantes Kunstwerk – eine Art stehender Kreis – als spannendes Pendant zur Elbphilharmonie geplant war, entsteht nun ein World-Trade-Center-Verschnitt, auf Viertelhöhe gekürzt. Eine banale und plumpe Architektur ohne menschlichen Maßstab.

Thorsten Schima, Architekt, Leserbrief an HA 22.12.16

„verstellt die in Hochlage geführte San-Francisco-Str. den direkten Blick zur Elbe und vergibt damit die einzigartige Lagequalität des Standortes. Zudem lassen sich im Bereich der vorgesehenen Rampe keine Zugänge zu den Erdgeschossflächen schaffen.“

Handelskammer, 2/2016

„..., dass Herr Wölfer, einer der Geschäftsführer von Unibail, bei der öffentlichen Plandiskussion auf Nachfrage ausdrücklich gesagt hat, sie unterbauen nur im Warftgeschoss, sie überbauen nicht im Erdgeschoss. In der Senatsdrucksache ..steht drin Unterbauung,..“
„Es gibt auf jeden Fall genügend Möglichkeiten, das Kreuzfahrtterminal angenehm zu gestalten. ...
Das Shoppingcenter möchte gern das Kreuzfahrtterminal, aber das Kreuzfahrtterminal, das kann auch ganz allein.“

I. Neitmann, Architektin, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

„Zum Beispiel halte ich auch für den grössten städtebaulichen Fehler, dass die San-Francisco-Strasse überbaut wird. Das finde ich einen solch **fundamentalen Schaden sehenden Auges**, dass man aus meiner Sicht dringend noch einmal nachsteuern muss.

...

Und ich habe mich auch daran gestört, dass in diesen Planunterlagen suggeriert wurde, dass haben wir ja heute gesehen, dass diese Form der Acht in dem Mall-Bereich eine Unterbauung der San-Francisco-Strasse wäre. Unterbauung heisst für mich ein Basement. Tatsächlich ist es aber so, dass wir im Erdgeschoss sind und wir unterbauen die San-Francisco-Strasse nicht, sondern wir überbauen sie und kaschieren das dann damit, dass wir die Strasse darüber führen,

Das ist natürlich eine Trickserie, die natürlich vielen, die nur den Lageplan sehen, schlicht und einfach durchgeht. Wenn man mit solchen Taschenspielertricks am Ende so grundsätzliche städtebauliche Entscheidungen trifft, dann kann das einem doch um die Ohren fliegen.

Teiln. der Veranstaltung 4.2.17 / Architekt

„Zur Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Innenstadt sollte der Focus auf überwiegend emissionsarme Antriebe gelegt werden. Die Stadt sollte grundsätzlich ebenerdig nutzbar sein und es sollten wo möglich radfahrer- und fußgängerfreundliche Lösungen Vorrang haben. ...

Generell müssen Straßenräume durch Steigerung der Aufenthaltsqualität wieder zu einem Element des öffentlichen Raums werden.“

Innenstadtkonzept 2014 gem. Sdrs 20/13051, zit. nach:
Neitmann, Architektin, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

Ein gravierender Punkt ist sicherlich auch das enorme **Verkehrsaufkommen**

Teilnehmerin der Veranstaltung 4.2.17

Aus meiner Sicht ist das sicherlich abgehakt, weil das Unterlagen der Bauleitplanung sind, wo die Verkehrskonzepte dokumentiert sind und die mit zu den Auflagen gehörten. Es gibt Untersuchungen, die durchgeführt wurden, und in denen nachgewiesen wurde, dass Verkehrsströme so funktionieren, wie es dort gedacht ist. Gleichwohl ist es sicher so, dass es eine **massive Beeinträchtigung insbesondere des Wohngebietes** ist.

Herr Peter, Fa. Unibail, Teilnehmer der Veranstaltung 4.2.17

„...2.200 frei verfügbare und im Ganzen 2.800 Stellplätze in dem Komplex südliches Überseequartier.“

Herr Rothfuchs/ Fa. Argus GmbH, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

„Also das Komische ist, Unibail wirbt damit, .., Sie können es nachgucken, Abruf auf deren Homepage vom gestrigen Tag: Dort steht Parkplätze 3.800.“

Dr. Pump-Uhlmann, Architekt, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

„Schon in der Begründung zum Bebauungsplan ist erkennbar, dass die Grenzwerte für Lärm, Schallschutz und Feinstaub überschritten werden. Das Interessante ist nun, diese Stellungnahmen, die der Begründung zum B-Plan beigelegt sind, basieren auf einem Verkehrsabschätzungsgutachten, das es zum Februar 2016 gab. Aber das eigentliche Verkehrsgutachten kam erst im November 2016 und wies noch einmal viel höhere Verkehrsfrequenzen aus.. Das heißt, das alle diese Gutachten zu Emissionen aus dem Verkehr.... neu geschrieben werden müssen, auch die Stellungnahme der Gesundheitsbehörde.“

I. Neitmann, Architektin, in Anhörg. im Raths., 15.6.17

Shopping-Ufo über der Hafencity

Den Beinamen „Shopping-Ufo“ erhielt das Bauprojekt „Einkaufszentrum am Überseequartier“ in einem Workshop der Hamburgischen Behörde für Stadtentwicklung. Die Stadtplaner stellten fest, dass das geplante Shoppingcenter zum einen über keinerlei gewachsene Kundschaft und zum anderen bedingt durch die natürliche Grenze des Elbufers, über ein zu kleines Einzugsgebiet verfügt, um tagtäglich genügend Kunden in die Einkaufspassagen zu locken.

Jens P. Meyer, Architekt und MdB, in Focus online 14.2.17

„...Sie wollen sozusagen die Einzelhandelszonen im Bereich der südlichen City ergänzen. Das langsam wachsen zu lassen an der Stelle, finde ich absolut richtig. Nur, wenn ein Potenzial von 100.000 qm Verkaufsfläche genannt wird als gesund oder innenstadtverträglich und wenn Sie das als Dünger begreifen, mit dem Sie Ihren Garten düngen wollen, und Sie verbuddeln aber 68% dieses gesamten Düngers an einer Ecke, die so weit abgesetzt ist, dann erschließt sich mir daraus nicht der Sinn, weil dann für die anderen ... nicht mehr viel bleibt. Und das wage ich in Abrede zu stellen, dass es Sinn macht, ein Einkaufszentrum - und es ist, von den Plänen her zumindest, die mir vorliegen, ein Einkaufszentrum, räumlich, typologisch, und zwar ein geschlossenes - an der Stelle meines Erachtens eben in der Größenordnung nicht sinnvoll... Es geht mir um die Größe, die finde ich völlig überzogen.“

Dr. Holger Pump-Uhlmann, Architekt, Anhörung im Rathaus, 15.6.17

In der falschen Dimension

An einem der schönsten Orte in der Hafencity soll ein riesiges Einkaufszentrum entstehen.

Doch wirklich enorm ist an dem Projekt nur eines: Die Fehlplanung. Ein Plädoyer gegen den Bau.

Überschrift Beitrag von Prof. Dr. Gert Kähler, Architekt, in ZEIT 31.8.17

„Es gibt genügend Veröffentlichungen, die sagen, ..dass diese tollen Kunden von außen halt zusätzliche Kunden in die Stadt bringen, ist längst wissenschaftlich widerlegt und ist sozusagen eine Werbeformulierung der Investoren. Es wird immer etwas verlagert. Die Leute kaufen deswegen nicht insgesamt mehr.“

Neitmann, Architektin, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

Nach dem Beitrag von Prof. Volkwin Marg, Architekt, am 4.2.17 im Ökumenischen Forum:

Wir haben Herrn Marg gehört und demnach wäre es für Unibail sinnlos, ein solches Unternehmen überhaupt zu beginnen. Es hat wenig Sinn und ist chancenlos und das hat Herr Marg auch schlüssig begründet.

Männlicher Teilnehmer der Veranstaltung 4.2.17

„Ich habe mir das GfK-Gutachten angeguckt, hat mich nicht so verwundert, dass dann die Umsatzverteilungen in aller Regel nur bei 7 - 9% konstatiert werden, weil, 10% wären gerichtlich problematisch, dann könnte man eben gerichtlich darauf dringen, das Einkaufszentrum kleiner werden zu lassen. Da gibt es verschiedene Stellschrauben, da kann man auch einiges so drehen, dass Sie eben den rechtlichen Rahmen einhalten. Aber das Problem ist in der Tat, wenn Menschen ... dort ausgehen, dann haben sie nicht noch mehr Geld, um irgendwo anders dieses Geld an anderen Einzelhandelsstandorten ausgeben zu können.“

Dr. Pump-Uhlmann, Architekt, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

„... es gibt verschiedene Stellschrauben, über die man ein Gutachten in die eine oder andere Richtung drehen kann. Man kann den Radius des Einzugsgebietes erweitern oder verringern. Man kann die Umsätze im vorhandenen Einzelhandel mit bestimmten Werten höher oder niedriger beziffern. Und man kann auch die möglichen Umsätze in dem Einkaufszentrum runter- oder hochrechnen. Und je nachdem, wie Sie das drehen und wenden, kriegen Sie nachher komplett andere, unterschiedliche Ergebnisse.“

Es ist in der Tat so, dass in der Rechtsprechung 10% Umsatzverteilung eben kritisch sind... . Aber es gilt unter Einzelhandelsexperten als gesichert, dass selbst 7% Umsatzverlust für viele Einzelhändler kritisch zu sehen sind.“

Dr. Pump-Uhlmann, Architekt, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

»So ein strukturkonservatives Denken ist gerade heute gefährlich, weil es der Illusion erliegt, die erfolgreichen Strukturen der Vergangenheit könnten sich in die Zukunft verlängern.« Das sei angesichts der riesigen Umwälzungen ein Irrglaube: »Wir befinden uns mitten in einem tiefen Strukturbruch. Die Digitalisierung und die geopolitischen Verschiebungen werden die weltwirtschaftlichen Kräfteverhältnisse nachhaltig verändern. Dadurch geraten auch etablierte und bisher erfolgreiche Standorte schnell und umfassend unter Druck.«

Henning Völpel, zit. nach Oliver Hollenstein in ZEIT 30.11.17

Einkaufscenter adé

„Als sich auf dem jüngsten Städtetag in Nürnberg der Handelsverband Deutschland zu Wort meldete und - ganz gegen alle aktuellen Trends- vor der Verödung der Innenstädte warnte, kam es manchem Stadtfunktionär so vor, als steige ein Gespenst aus dem Grabe.

Verödung? Das war doch die Sorge von vorgestern. Hatten die Handelsverbände nicht eben noch versprochen, mit der Errichtung riesiger Shoppingcenter die Standorte zu stärken und die Innenstädte aufzupeppen? Sollten sich die schnieken Warentempel jetzt als Millionengräber entpuppen? ... Der Onlinehandel wird zum Umwälzer der Werte, an denen sich die Vorstellungen von der Kulturschöpfung Stadt bisher festgemacht haben. Er verändert das Stadtleben.

Die Folgen bilden sich bereits im Stadtbild ab. Die ersten Städte haben Mühe, überhaupt noch Investoren für Shoppingcenter zu finden. In vielen Centern sieht man zugeklebte Scheiben. ...

Gerade erst hat ein Forscherteam des Deutschen Seminars für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) eine weitere Studie zu den „Langzeitwirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe“ herausgebracht. Sie liest sich über Strecken wie ein Nachruf.. .

Denn die Marktstellung der Einkaufszentren ist bedroht. Nachdem sie selbst zuerst die Warenhäuser reihenweise in die Knie gezwungen hatten, drohen sie nun selbst Opfer der Konzentration im Einzelhandel zu werden, die ihnen nun nicht mehr als Konkurrent am Standort, sondern ubiquitär und unsichtbar in Gestalt der großen Versandkonzerne und des Onlinehandels gegenübertritt.

Erstaunlicherweise scheinen die schon abbeschriebenen Tante-Emma-Läden weit weniger von dieser Umstrukturierung des Handels betroffen zu sein. Ihre Kunden setzen auf die kurzen Wege. ..

Was zu umständlich wäre, online zu bestellen, aber andererseits den Aufwand nicht lohnt, eigens ein Einkaufscenter anzufahren, kann Tante Emma um die Ecke anbieten.“

Architekturprofessor Wolfgang Christ (Weimar/ Darmstadt) ist überzeugt, dass dies nur Vorzeichen einer Wende sind. Bei Studien in den USA ist ihm aufgefallen, dass dort seit 2008 schon kaum noch geschlossene Shoppingcenter errichtet werden. Stattdessen kehre die „Europäische Stadt“ zurück. Christ: „Die straßenorientierten Läden und städtischen Räume sind wieder in. Amerika erlebt auf diesem Gebiet einen regelrechten Modernisierungsschub. Der neue Städter setzt auf Aufenthaltsqualität. ...

Die schmucke Innenstadt wird attraktiver. Und die Entwicklung hat einen sich selbst verstärkenden Effekt. Der Trend zu kleineren Ladengrößen begünstigt den Trend zu Urbanität und städtischer Dichte. Die Stadt der kurzen Wege, der Online-Handel und der Tante-Emma-Laden promoten sich gegenseitig. Es entsteht ein engmaschiges, kleinräumliches Strukturgeflecht, das den Wohnstandort Innenstadt aufwertet und noch attraktiver für Zuzügler macht. ..“

Dankwart Guratzsch, Architekturkritiker, in: WELT 12.8.17

„...dass Überseequartier und Mönckebergstraße ein gemeinsames Einkaufszentrum sind, das wird so schnell nicht kommen und deswegen sagt das Innenstadtkonzept, dass das ÜQ sich aus eigener Kraft entwickeln muß.

Und da würde ich sagen, in dem Stichwort entwickeln wäre ja eigentlich drin, dass es mit einem Kern anfängt und sich dann weiter entwickeln kann. ...

„...es geht in der HafenCity nicht nur darum, Umsätze zu produzieren, sondern es geht darum nachhaltig,... „enkelfähig“, einen Städtebau zu realisieren, der eine Entwicklung haben kann, . . . eine offene Einkaufsstraße, die nur das verdichtet, was in der Umgebung auch passiert. ...“

I. Neitmann, Architektin, Anhörg. im Rathaus 15.6.17

Kultur ist längst nicht mehr Produkt und Nebeneffekt, sondern Voraussetzung für Wirtschaftskraft und Institutionsbildung.

Spätestens seit das abgehängte Bilbao wegen eines spektakulären Guggenheim-Museums auf der Landkarte bedeutsamer Städte einen vorderen Platz eroberte, haben Kommunalpolitiker die Botschaften einer modernen Stadtentwicklung im Sinne Richard Floridas begriffen - könnte man meinen.

Dr. Helmut Gier in DAZ 14.12.17

Angesichts der extremen Größenordnung des geplanten Shoppingcenters handelt es sich hier um eine krasse Fehlplanung, die sich kannibalistisch auf die vorhandenen Geschäfte der HafenCity und der Innenstadt auswirken wird. Das der Planung zugrunde liegende Gutachten geht von Rahmenbedingungen aus, die angesichts des gravierenden Strukturwandels im Einzelhandel bedingt durch den dynamischen Onlinehandel überholt und viel zu optimistisch sind. Man kann nur hoffen, dass es durch die Rechtsprechung noch zu einer fairen Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen kommt.

Peter Koch, Architekt, Baudezernent a.D.
Leserbrief in HA 17.1.18

„...ich finde es ein bisschen fahrlässig und ein bisschen gefährlich, zu sehen, man macht erst einmal ein großes Einkaufszentrum und guckt, was dann passiert. Das wird voraussichtlich schon gewisse Folgen haben. Und die Frage ist, Sie möchten ein urbanes Quartier dort entstehen lassen und eine, Sie sagen Innenstadt neu denken.... Kann ich auch sehr viel abgewinnen. Aber machen Sie es nicht mit einem alten Konzept. ...

Shoppingcenter werden absehbar oder geraten schon in Krisen, und Sie werden ein Problem haben damit, den Besucher dort hinzuführen. **Versuchen Sie, die öffentlichen Räume und Plätze attraktiv zu machen. Versuchen Sie, es in der Vielfalt lebendig zu machen.** Wohnen, Gastronomie, Kultur, Arbeiten und Einzelhandel, dadurch schaffen Sie Urbanität. Aber bitte nicht ein Einkaufszentrum, wo Sie alles an Einkaufsfläche an einem Punkt unterbringen. Das ist ein Konzept, wo ich Ihnen nur dringend davon abraten kann.“

Dr. Pump-Uhlmann, Architekt, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

Elbblick verbaut

Was folgte, waren die üblichen Verfahrensschritte der Bauleitplanung, viele auch hinter verschlossenen Türen, so dass die Öffentlichkeit erst spät über die Einzelheiten informiert wurde. Im Unterschied zu den moderaten, früheren städtebaulichen Plänen, sah der Bebauungsplan nun vor allem riesige Einzelhandelsflächen und eine geschlossene Shopping-Mall vor.

Anlässlich eines Fachsymposiums, das das Forum Stadt-Land-Kunst initiiert hat, trat das ganze Ausmaß städtebaulicher Unvernunft zu Tage. Anstatt maßvoll Straßenräume und Plätze zu gestalten, schickt sich der Investor Unibail-Rodamco nun an, in der Herzkammer der HafenCity ein Shoppingcenter der Superlative zu implementieren, das ganze Straßenfluchten überbaut, Sichtachsen ignoriert und sich qualitativ und quantitativ über den wertvollen Geist des Ortes erhebt, und den Hamburgern den freien Blick auf die Elbe verbaut.

Jens P.Meyer, Architekt und MdB, in Focus online 14.2.17

Aber als die Bürgerschaft entschieden hat, lagen die ganzen Argumente, die es dagegen gibt, noch gar nicht vor.

Das kann ja eigentlich gar nicht sein, dass es eine Entscheidung für das Projekt gegeben hat, wenn es die finale Planung und die 245 Gegenargumente noch gar nicht gegeben hat.

In dem Bauleitplanfeststellungsgesetz steht das irgendwie drin, daß die Kommission für Stadtentwicklung eben quasi als Umweg über die Zustimmung zur Veröffentlichung und Auslegung der Pläne automatisch die Vorweggenehmigungsreife eintreten lässt. ... Ich ...habe es aus dem Gesetz so auch nicht herausgelesen, ...“

Teiln. der Veranstaltung. 4.2.17 / StadtplanerIn

Dazu Einwurf Männerstimme: Das ist sittenwidrig.
weitere Teilnehmerin: Moralisch unter aller Sau ...

„Baukultur ist Prozesskultur“ oder um es anders zu sagen: Ein gutes Bauergebnis braucht ein gutes Planungs- und ein gutes Vergabeverfahren.

Reiner Nagel, Stadtplaner, in “DER BLICK VON AUSSEN - DIE BAUKOMMISSION ALS NEUTRALER SACHWALTER FÜR DIE MODELLSTADT“
aus: Stadtausstellg. Heilbronn - Das Projekt, Hrsg. BUGA Heilbronn, 7/16