

Initiative Lebenswerte Hafencity

Für ein
Überseequartier mit Vielfalt und Kultur



Wir wollen, was versprochen war und möglich ist:

“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: Ein lebenswertes, vielfältiges, in das Konzept der Hafencity integriertes, zukunftsfähiges Stadtquartier. Ein Bebauungskonzept, das die Bedeutung und das enorme Potential dieses Grundstücks erkennt und für die Zukunft der Stadt Hamburg angemessen gestaltet.

Die Hafencity braucht kein 70er-Jahre UFO!

Vom Senat mit dem Investor geschlossene Verträge sowie der neu festgestellte Bebauungsplan Hafencity 15 für das südliche Überseequartier **widersprechen** dem von Olaf Scholz angekündigten Projekt, **mißbachten** die breit diskutierten Ziele des Innenstadtkonzepts von 2014 und des Masterplans der Hafencity. Sie erinnern an Stadt- und Verkehrsplanung der 70er Jahre.

Anwohner beschreiten jetzt den Weg der Klagen, weil dies der einzige verbliebene Weg ist, um eine absurde Fehlplanung zum Guten zu wenden.

Wir als Initiative Lebenswerte Hafencity haben uns entschlossen, die Anwohner bei ihren Klagen gegen den Bebauungsplan und gegen erteilte Baugenehmigungen zu unterstützen. Leider dürfen nur die direkten Anwohner Klage einreichen, wäre das Recht anders, würden wir uns ihrer Klage anschließen.

Warum wir das tun: **Presseinformation der Initiative Lebenswerte Hafencity** 7/18

B. Brandi, Dr. B. Zerfass u.a. c/o Stiftung StadtLandKunst, Am Sandtorpark 12, 20457 HH, info@stadtlandkunst-hamburg.de

Presseinformation Initiative Lebenswerte HafenCity

07/2018

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Anlass und Ziele unserer Aktion Seite 2

Unsere Kritikpunkte im Überblick Seite 3

Stadt in der Sackgasse?
Anspruch und Wirklichkeit in der
Planung des Überseequartier Süd Seite 4-8

Stadt der Zukunft ist möglich -
Vorschläge für eine lebenswerte HafenCity Seite 9

Anhang

Quellen, Erläuterungen und
Hintergrundinformationen Seite 10-11

Zitate von Architekten u. Stadtplanern
aus Veröffentlichungen und Protokollen Seite 12-16

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Anlass und Ziele unserer Aktion

Die unmittelbaren Anwohner des geplanten Überseequartiers Süd haben erteilten Teilbaugenehmigungen widersprochen und reichen jetzt Klage ein gegen den Bebauungsplan HafenCity 15. Denn dies ist die einzige Möglichkeit, ein gigantisches Gebäudeensemble mit einem vollkommen überdimensionierten Shoppingcenter zu verhindern, das negative Auswirkungen auf ganz Hamburg haben wird.

Auf dem Grundstück des Plangebiets Überseequartier Süd rollen die Bagger, die Baugrube wird vorbereitet für einen gigantischen Komplex aus Shoppingcenter, Büros und Wohnungen. Hier werden mindestens 268.000 qm Bruttogeschossfläche entstehen, vielleicht sogar 290.000 qm. Es wird das größte Shoppingcenter nördlich des Mega-Einkaufszentrums Centro in Oberhausen gebaut (das übrigens auch von Unibail Rodamco betrieben wird). Diese Planung wird katastrophale Folgen für die Anwohner, für Gewerbetreibende, für den Verkehr und letztendlich für ganz Hamburg haben.

Warum kommen wir, die Initiative Lebenswerte HafenCity, zu diesem Fazit?

Das Grundstück des Plangebiets Überseequartier Süd ist das beste Grundstück, das Hamburg anzubieten hat: direkt an der Elbe und nah an der Innenstadt, von der Autobahn aus dem Süden gut erreichbar, an Bahnhof und City angeschlossen durch die U4. Nach Auffassung des Investors Unibail-Rodamco das beste Grundstück europaweit. Das Unternehmen hat es erworben von dem Investoren-Konsortium, das das Grundstück 2005 gekauft hatte, 2013 einen der 3 Partner verloren hatte und seither Ersatz suchte. Unibail hat dafür nicht nur einen hohen Preis an das Investoren-Konsortium bezahlt (*), sondern auch einen Preis von der Stadt Hamburg verlangt: der neuen Planung für das Überseequartier Süd nach den Wünschen von Unibail-Rodamco zuzustimmen. Weniger Büroflächen und mehr Wohnflächen. Kein Museum. Und viel, viel mehr Shoppingfläche.

Der Hamburger Senat ist stolz auf das neu geplante Überseequartier Süd; wir hingegen sehen keinen Grund dafür, stolz auf eine Fehlplanung gigantischen Ausmaßes zu sein.

Da Menschen, die in Hamburg leben, und Experten, die sich mit der Zukunft unserer Städte beschäftigen, nicht ausreichend beteiligt und wichtige Ziele des Innenstadtkonzepts und des Masterplans mißachtet wurden, ist eine Planung heraus gekommen, die am Bedarf und an der Identität Hamburgs vorbei geht. Dem städtebaulichen Entwurf, der jetzt für Jahrzehnte in Beton gegossen werden soll, fehlt es an grundsätzlicher Tiefe und Weitsicht.

Wir als Initiative Lebenswerte HafenCity haben uns deshalb entschlossen, die Anwohner bei ihren Klagen zu unterstützen. Leider dürfen nur die direkten Anwohner Klage einreichen, wäre das Baurecht anders, würden wir uns ihrer Klage anschließen. Wir möchten erreichen, dass die Planung sich an den Menschen orientiert, für die geplant wird, die eine echte Stadt der Zukunft verdient haben.

Wie eine solche Planung aussehen könnte, haben wir in Gemeinschaft mit einem großen fachübergreifenden Netzwerk entwickelt. Zu unseren Vorschlägen gehören eine angemessenere Größe der Shoppingfläche, der Bau eines Museums, Räume für Bildung, Schaffung von möglichst viel Wohnraum, attraktive öffentliche Straßenräume, freier Blick auf die Elbe „auch aus zweiter Reihe“ (vergl.S.8), ein Platz an der Elbe, Schutz der inha-bergeführten Geschäfte und vieles mehr. (s.a. S.9).

Die Anwohner und wir sind mit unserer Kritik nicht allein, wir werden von Stadtplanern und Architekten unterstützt, s. S. 9 und Zitate im Anhang.

„.....Man kann nur hoffen, dass es durch die Rechtsprechung noch zu einer fairen Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen kommt.“ Peter Koch. ehem. Bau-dezernent, in: Leserbrief, Hamburger Abendblatt 17.1.18

Selbst aus der Geschäftsführung des Investors haben wir in 2017 Verständnis für unsere Vorschläge bekommen, jedoch: „Wir werden bauen, was die Stadt von uns verlangt.“

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Unsere Kritikpunkte im Überblick:

- Die Bürger sind unvollständig informiert und zu wenig eingebunden worden in die Planungen. (s.S.4)
- Die Vorgaben des Masterplans der HafenCity, hier vor allem zu Kleinteiligkeit und Gebäudehöhen, werden nicht eingehalten oder nur mangelhaft umgesetzt. (s.S. 7-8)
- Mangelhaft umgesetzt werden außerdem die Ziele des Innenstadtkonzepts im Hinblick auf Stadtsilhouette, Blickbeziehungen, Qualität der öffentlichen Räume, Einbindung von Kultur und Bildung, Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr. (s.S. 6-8)
- Die Aufhebung wichtiger Vorgaben aus der früheren Planung (Ausschluß von Filialisten, Nutzungsmix in der Verteilung nördl./ südl. Überseequartier, gemeinsames Management mit Beirat aus MieterInnen und Menschen aus dem Quartier) gefährdet bestehende inhabergeführte Geschäfte in der umgebenden HafenCity. (s.S.6 und Anm.*1, S.10)
- Zusätzlich werden bestehende Einzelhandelsflächen in der HafenCity und der Kernstadt gefährdet durch die für den Standort unangemessene Größe des Regionalzentrums. (s.S.6-7)
- Bestehende private und öffentliche Räume werden durch die neue Planung hoch belastet: Gebäude und Gehwege werden übermäßig verschattet; die Hochhäuser führen zu sehr starker Windbeschleunigung; Emissionen aus dem zusätzlichen Verkehr erhöhen die Luftbelastung, die in der HafenCity ohnehin schon am Grenzwert liegt. (*2) (s.S. 5, 8)
- Das städtebauliche Projekt ist nicht nachhaltig und wird den Anforderungen des Klimaschutzes nicht gerecht. (s.S.5)

Kein 70er-Jahre UFO! Keine Stadt zum Weglaufen!



Die erdrückende Wucht des alltäglichen Gigantismus. 2016
Maria Shinkevich *1988



Die alltägliche Flucht. Was helfen im Windkanal geformte Autos? 2004, Tom Bunk *1945

Anspruch und Wirklichkeit bei der Planung des Überseequartier Süd:

Stadt der Zukunft: Bürger werden beteiligt an der Planung

Eine umsichtige Planung eines Großprojekts, das die Identität und Qualität eines Quartiers maßgeblich beeinflusst, verlangt die Beteiligung der Bürger: Reiner Nagel, Geschäftsführer der Dt. Stiftung Baukultur, hat es so formuliert:

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

in: Stadtausstellg. Heilbronn- Das Projekt, Hrsg. BUGA Heilbronn, 9/16



Die Baukommission in Heilbronn, Ltg. R. Nagel, begleitet die Entwicklung der Stadtausstellung.
Foto: Kuhnle

US-Aktivistin Jane Jacobs, die sich intensiv für menschenfreundliche Stadtplanung eingesetzt hat, 1961: „Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.“

Stadt in der Sackgasse: Chronik eines nicht gewollten Beteiligungsprozesses

Wie konnte es zu der desaströsen Fehlplanung des Überseequartier überhaupt kommen? Das ursprüngliche Investorenkonsortium wollte sich aufgrund der Finanzkrise aus dem Projekt zurückziehen. Schließlich fand sich ein neuer Investor, Unibail-Rodamco, der bereit war, das Projekt allein weiter zu betreiben. Der 1. Bürgermeister Olaf Scholz erklärte daraufhin das Überseequartier Süd zur Chefsache.

Der Senat unterschrieb kurz vor Weihnachten 2014 einen Vertrag mit Unibail-Rodamco, der die Bebauung und die Geschossfläche für das Grundstück definiert, und setzte die Bürgerschaft unter enormen Zeitdruck. Sie hatte vier Wochen Zeit, um dem Vertrag zuzustimmen. Das Protokoll der Bürgerschaftssitzung am 22.1.2015 zitiert zum Verfahren den Abgeordneten Dr. Roland Heintze:

„Da unterschreibt der Senat im Dezember, kurz vor Weihnachten einen Vertrag, der 800 Millionen Euro Investitionen zur Folge hat, und verlangt, dass das Parlament vier Wochen später dieses Thema geklärt hat. Für die Wichtigkeit und die Bedeutung dieses städtebaulichen Projekts ist das deutlich zu wenig Zeit und aus Sicht der CDU-Fraktion auch grob fahrlässig.“

Am 22.1.15 beschließt die Bürgerschaft für das ÜQ Süd innerhalb vieler weiterer Regelungen 228.000qm Geschoßfläche (GF).

Doch dann geschieht Merkwürdiges: Bei der öffentlichen Plandiskussion am 7.12.2015, die bei der Erstellung oder Änderung eines Bebauungsplan vorgeschrieben ist, errechnen sich aus den Angaben von Jürgen Bruns-Berentelg, Geschäftsführer der HafenCity Hamburg GmbH, plötzlich 235.500 qm GF. Wenige Monate später lassen sich aus den Angaben im Protokoll zur Sitzung vom 11.1.16 der Kommission für Stadtentwicklung 268.500 qm GF errechnen. Ohne Beteiligung von Parlament und Bürgern ist so die Geschossfläche um 20 % gewachsen.

Im September 2016 wird der Bebauungsplan HC 15 ausgelegt. Daraus ist zu entnehmen, wie sich das Flächenwachstum auswirkt: Die Gebäude wachsen um bis zu 5 Geschosse. Bis heute wurde nicht erklärt, wer von dieser „indirekten“ Finanzspritze der Stadt Hamburg profitiert.

Der damalige 1. Bürgermeister Olaf Scholz hatte am 13.12.2014 gesagt, „wir wollen kein geschlossenes Shoppingcenter, sondern Straßen, ein Stück Stadt...“.

Tatsächlich scheint der der Öffentlichkeit in der Presseerklärung vom 30.11.2015 vorgestellte Lageplan dieser Forderung zu entsprechen. Doch dem war und ist keineswegs so: Was auf dem Plan aussieht wie Straßen auf Erdgeschoß-Niveau, sind in Wirklichkeit die Räume zwischen den Türmen in der Höhe des 4. Geschosses. Höhen- und Geschossangaben fehlen in dem Plan, so dass Leser in dem Glauben gelassen werden, es handele sich um das Erdgeschoss. (*3)

Tatsächlich wird das Grundstück im Erdgeschoß fast vollständig überbaut.

Bei der öffentlichen Plandiskussion am 7.12.2015 haben anwesende Bürger den Eindruck, von Jürgen Bruns-Berentelg und dem Vertreter des Investors nur lückenhaft und zum Teil irreführend informiert zu werden. Der vorgestellte Bebauungsplanentwurf enthält keine Höhenangaben oder Geschoßflächenbegrenzungen. Es wird erklärt: „Die Überseeallee bleibt unverändert“ und „Die San Francisco-Straße wird nur im Warftgeschoß unterbaut.“ (s. Protokoll der ÖPD).

Tatsächlich zeigt der im September 2016 ausgelegte Entwurf des B-Plan HC 15, dass sich beide Straßen erheblich verändern, nicht im Verlauf, sondern in der Bebauung an ihren Seiten: Die Überseeallee erhält auf der Südseite eine viel höhere Bebauung, die San-Francisco-Straße wird nördlich der Hübenerstraße um 7,50 m überbaut und entfällt dort als Straße, Fußgänger haben keinen Blick mehr zur Elbe. Es wird außerdem deutlich, daß das Kfz-Verkehrsaufkommen sich in der Umgebung des neuen Quartiers massiv erhöhen wird.

38 Anwohner und Institutionen reichen daraufhin insgesamt 245 Einwendungen ein. Sämtliche Einwendungen der AnwohnerInnen werden als unerheblich zurückgewiesen.

Anspruch und Wirklichkeit bei der Planung des Überseequartier Süd:

Stadt der Zukunft: Ziele für Klimaschutz und Lebensqualität

Das Hamburger Innenstadtkonzept ist in der Senatsdrucksache 20/13051 aus 2014 formuliert:

„Die Innenstadt soll Wohn- und Lebensort für alle gesellschaftl. Gruppen in der Stadt sein.“

„Die Stadt sollte grundsätzlich ebenerdig nutzbar sein und es sollten wo möglich und sinnvoll radfahrer- und fußgängerfreundliche Lösungen Vorrang haben.“

„Die innerstädtischen Freiräume sollten zu beliebten Aufenthaltsflächen entwickelt werden. Diese Orte der Begegnung und Kommunikation sind in ihrer Bedeutung für das Miteinander und die Identität der Stadt sehr wichtig. Die Aufgabe, Ästhetik und Funktion des öffentlichen Raums ausgewogen zu gestalten, erfordert von daher besondere Sorgfalt.“ (*4)

„Kompakt Wohnen, Flächen sparen, Verkehr vermeiden“, „Vorfahrt für Rad und öffentlichen Verkehr“ und „Rückbau der autogerechten Stadt“ „Die Stadt für Morgen“, Umweltbundesamt 3.2017.

Stadt in der Sackgasse: Klimaschutz und Lebensqualität geopfert

Die hehren Ziele des Innenstadtkonzepts werden bei der Planung des Überseequartiers Süd missachtet. Die wahren Positionen des Senats zur aktuellen Planung des ÜQ Süd und die tatsächliche Haltung gegenüber den Bedürfnissen der Hamburger Bürger zeigen sich in Antworten der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) auf die Einwendungen der AnwohnerInnen zum Bebauungsplanentwurf HC15.

Beliebte Aufenthaltsflächen?

„Gesetzliche Vorgaben zu Sonnenscheindauern bestehen nicht...“

„Zudem ist es vertretbar, wenn eine ausreichende Beleuchtung der Arbeitsplätze auch durch künstliche Lichtquellen gesichert ist.“ BSW zu Einwendung 14.2.3

„...Auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen wie der Überseeallee, der San-Francisco-Straße oder der Straße Am Sandtorpark bestehen allerdings nur mäßige Ansprüche an den Windkomfort. Solange ein hinreichend problemloses Laufen... weitestgehend gegeben ist, bestehen diesbezüglich keine Bedenken.“ BSW zu Einwendung 18.3.4

Der neue Investor des Überseequartiers Süd hat einen Wind-Gutachter beteiligt. Wegen der zu erwarteten heftigen Winde riet dieser zu Türen an den Eingängen des Centers, das eigentlich offen sein sollte. Der Senat akzeptierte diese Türen.

Seit den 70er Jahren werden Windgeschwindigkeiten an Hochhäusern erforscht. (s.u.a.: „Hochhäuser: Widrige Wirbel“ - Der Spiegel 18/1971). Auf ein Gebäude auftreffender Wind wird nach unten geleitet, beschleunigt sich dabei und vervierfacht seine Kraft. Die Windgeschwindigkeit steigt exponential mit der Höhe, der fallende Wind ist also umso stärker, je höher das Gebäude ist. (Dr. Ing. Lieb bei der Konferenz zum ÜQ Süd am 4.2.2017).

Zusätzlich führt eine Verengung des Stadtraums dazu, dass der ankommende Wind seine Geschwindigkeit erhöht (Düseneffekt). Dieser Effekt verstärkt sich ebenfalls mit der Höhe der Gebäude. Und schließlich: Aufgrund kleinräumlicher Temperaturdifferenzen kann es an Hochhäusern selbst an windstillen Tagen zu starken Winden kommen.

„In Großstädten wie Frankfurt hat man es gemessen: Die Windgeschwindigkeiten können an Ecken entlang einer Straße um das Zehnfache ansteigen.“ („Warum ist es an Hochhäusern so windig?“ VDI, 6.12.14)

Beschleunigter Wind ist nicht nur „unkomfortabel“ im öffentlichen Raum, er erhöht auch die Wärmeverluste von Gebäuden und kann Druckprobleme erzeugen beim Öffnen von Fenstern.

Rückbau der autogerechten Stadt? Belastung aus Verkehr?

Der Anforderung „Kompakt Wohnen, Flächen sparen, Verkehr vermeiden“ entspricht die HCH bei Wohnungsbauvorhaben mit hoher Dichte und reduzierten TG-Plätzen (0,4 St/WE, davon 1/3 für Carsharing-Angebote). Viele Anwohner müssen also auf ein eigenes Auto verzichten.

Die Planung des ÜQ Süd widerspricht der Idee des „Verkehr vermeiden“. Der Investor hofft auf Kundschaft für das Center aus einem Radius von 60 Kilometern. Diese Kunden können durch die „autoarme“ HafenCity mit dem eigenen Wagen fahren und in der Tiefgarage des Einkaufszentrums parken. Hinzu kommen Busse, der LKW-Lieferverkehr und die Entsorgung.

„Das Verkehrskonzept zum Bebauungsplan belegt, dass die zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre abwickelbar sind.“ BSW zu Einwendung 38.3.15 zum Bebauungsplanentwurf

Das Kfz-Verkehrskonzept wird allerdings erst 3 Monate nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs veröffentlicht. Die Prognosen für das bestehende Quartier erhöhen sich darin z.T. auf fast das 3-fache gegenüber der Planung aus 2008. (*5)

Die daraus entstehende Gesamt-Belastung aus Lärm und Feinstaub überschreitet die zulässigen Grenzwerte, das Problem ist offensichtlich ungelöst. (Vergl. Zusammenfassung der Aktenlage des RA Günther in seiner Nachricht an das Verwaltungsgericht vom 20.6.2017)

Betroffen von den Verkehrs-Emissionen sind Kita, Grundschule, angrenzende familienorientierte Wohnnutzungen, der Grasbrookpark-Spielplatz und eigene Wohnnutzungen des ÜQ Süd.

Anspruch und Wirklichkeit bei der Planung des Überseequartier Süd:

Stadt der Zukunft:

Innenstadt als Wohn- u. Lebensort für alle

„Die Innenstadt soll Wohn- und Lebensort für alle gesellschaftlichen Gruppen in der Stadt sein.“

„Für die gesamte Innenstadt sollte der sogenannte Drittmix aus einem Drittel geförderten Mietwohnungen, einem Drittel frei finanzierten Mietwohnungen und bis zu einem Drittel Eigentum angestrebt werden.“ Innenstadtkonzept



Stärkung der Shopping- Metropole - zeitgemäß

„Einer von 10 Bausteinen des Erfolgsmusters der sogenannten Marke Hamburg ist die ‘Shopping-Metropole’. Dieser Aspekt sollte gestärkt und weiter ausgebaut werden.“

Innenstadtkonzept

„Integrierte Stadtentwicklung muss heute Trends und Entwicklungen umsetzen, die vielfach erst in zehn oder 20 Jahren zum Tragen kommen. Wir wollen die Erdgeschosszonen für solche Nutzungen fördern und lebendige, buntgemischte, zeitgemäße Stadtteile schaffen, wo Arbeiten, Wohnen und soziales Engagement neu gedacht werden.“

GAL, Olaf Duge 27.4.18

„Der Wandel bedingt aber auch, dass die Attraktivität der Innenstadt - weg von uniformierten Straßenzügen mit Filialbetrieben und hin zum individuellen inhabergeführten Einzelhandel zukünftig immer wichtiger wird, um sich als Shoppingmetropole gegen das Internet zu behaupten.“ Innenstadtkonzept

„So wie in vielen Gründerzeitvierteln entsteht Lebendigkeit, wenn auch andere Nutzungen integriert werden. Kleinteiliges Gewerbe, Handel, Existenzgründungen sowie Räume für nachbarschaftliche Initiativen und den Sport machen einen Stadtteil lebenswert...“

SPD, Chr. Oldenburg, 27.4.18

Stadt in der Sackgasse: Innenstadt als Shopping-Areal ?

Wohn- und Lebensort für alle?

Im Überseequartier Süd sind ca. 500 Wohnungen geplant; öffentlich geförderte Mietwohnungen sind dabei nicht vorgesehen. Warum gilt der Drittmix nicht auch hier?

Zeitgemäße Stärkung der Shopping- Metropole ?

Der Investor plant Einzelhandelsflächen, die zusammen mit dem Überseequartier Nord die bestehende Innenstadt um ca. ein Viertel erweitern. Dies läßt sich nicht aus der wachsenden Einwohnerzahl Hamburgs (jährlich ca. +0,5%) herleiten, auch nicht aus steigenden Umsätzen. Der Investor will deshalb Kunden aus 60 km Umkreis einfangen. Allerdings ist diese Region bereits Zielgruppe der bestehenden Innenstadt. Unibail-Rodamco will die Kunden jedoch in seinem Shoppingcenter halten: „Niemand soll mehr Richtung Innenstadt gehen“. (Andreas Hohlmann/ Geschäftsführer Unibail Rodamco am 21.2.2018)

„Angesichts der extremen Größenordnung des geplanten Shoppingcenters handelt es sich hier um eine krasse Fehlplanung, die sich kanibalistisch 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.“

P. Koch, ehem. Baudezernent, Leserbrief in HA 17.1.18

„Das Center benötigt für seine Wirtschaftlichkeit Ankermieter, dafür müssen die Flächen auf die neuen Größen erweitert werden“, J. Bruns-Berentelg gegenüber Mitgliedern des Netzwerk HafenCity e.V. 2016.

„Die Bedeutung klassischer Ankermieter geht zurück, da Warenhäuser oder Elektronikmärkte nicht mehr als Garanten für Frequenz erhalten können.“ Prof.W. Christ/ Prof. Dr. F. Pesch in „Stadt-Center“, Studie i.A. der MFI, 2013.

Mit Anforderungen an publikumsbezogene Erdgeschoß-Nutzungen ist die HafenCity bisher Vorbild. Im ÜQ Nord ist die Nutzung durch inhabergeführte Geschäfte eine Bedingung aus den Verträgen mit der FHH. Im neuen ÜQ Süd verläßt die FHH diese Vorgaben.

Das Shoppingcenter gefährdet stattdessen die bestehenden, inhabergeführten Läden der umgebenden HafenCity: Gemäß GFK-Studie hat das nördliche Überseequartier (hier: Flächen bis zum Großen Grasbrook) die größten prozentualen Verluste zugunsten des südlichen Überseequartiers: Rechnerisch bei 9,6 bis 10,1 % (GFK, 08/16). Andere Studien prognostizieren noch höhere Verluste.

Anspruch und Wirklichkeit bei der Planung des Überseequartier Süd:

Stadt der Zukunft:

Zeitgemäße Stärkung der Shopping- Metropole - Fortsetzg. -

Die BSW zitiert den Hamburger Senat in ihrer Anmerkung zu Einwendung Nr.14.1:

„Hamburg hat immer ein geschlossenes Center am Standort HafenCity abgelehnt. Eine nicht geschlossene einzelhandelsgeprägte bauliche Konzeption ist für das Überseequartier vor allem funktional zwingend erforderlich, um die räumliche Verknüpfung des Standortes Überseequartier mit den anderen Arealen der HafenCity über die räumliche Wahrnehmung und den Besucher- und Kundenaustausch zu gewährleisten und keine Rückseiten entstehen zu lassen.“

„Das vorliegende Konzept zeigt auf, wie sich die HafenCity auf vielfältige Themenbereiche auswirkt und welche Chancen die gesamte Innenstadt dadurch hat.“ Innenstadtkonzept

Aus dem Protokoll zum Workshop der Fachplaner zu Hamburger Zentren (9/16, S.10): „Die Attraktivität des öffentlichen Raums ist der Schlüssel für Zentrenentwicklung.“

Vorhandene HafenCity/
Am Dalmannkai: Bäume, Sonne,
kleinteilige Erdgeschossnutzungen
Foto: Neitmann, 2017



„Ein Schlüssel für die Vielfältigkeit und Nachhaltigkeit urbaner, städtischer Strukturen liegt in der Maßstäblichkeit der einzelnen Baugrundstücke und einer möglichst breiten Streuung der Eigentumsverhältnisse.“ Masterplan, Kap.1.2

Stadt in der Sackgasse: Innenstadt als Shopping-Areal ? - Fortsetzg. -

Kein geschlossenes Shopping-Center? Keine Rückseiten?

„...und es ist, von den Plänen her zumindest, die mir vorliegen, ein Einkaufscenter, räumlich, typologisch, und zwar ein geschlossenes...“ Dr. Pump-Uhlmann in der Expertenanhörung im Rathaus am 15.6.17.

Die BSW spricht in ihren Antworten zu Einwendungen mehrfach selbst von Shopping-Center, u.a. unter 44.3. Gemäß Auskunft des Projektleiters der Unibail sind Eingänge in Läden nur aus dem Inneren des Shopping-Centers vorgesehen. Die Erschließungsstraßen, der öffentliche Raum, erhalten dafür Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage, samt Anlieferung und Entsorgung, werden zur „Rückseite“.

Chancen für die Innenstadt? Maßstäblichkeit, angemessene Größe, breite Streuung der Eigentumsverhältnisse? Experten kritisieren die falsche Dimension der Einzelhandelsflächen als Gefährdung des bestehenden Einzelhandels in der HafenCity und in der Innenstadt.

„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 Einkaufscenter 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 ausgeben, dann haben sie nicht noch mehr Geld, um irgendwo anders dieses Geld an anderen Einzelhandelsstandorten ausgeben zu können.“ Dr. Pump-Uhlmann, in Anhörung im Rathaus, 15.6.17

„Und das wage ich in Abrede zu stellen, dass es Sinn macht, ein Einkaufscenter ... an der Stelle.... Es geht mir um die Größe, die finde ich völlig überzogen.“ Dr. Pump-Uhlmann, Expertenanhörung 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 diesem Projekt nur eines: Die Fehlplanung.“ „Das Projekt verträgt sich nicht mit dem bewährten Konzept der HafenCity.“ Prof. Dr. Gert Kähler in ZEIT Online, 31.7.17.

2007 waren für das ÜQ Süd insgesamt 198.000 qm Geschößfläche vorgesehen, gemäß Bürgerschaftsbeschluss aus 1/2015 neu 228.000 qm GF, aktuell mindestens 268.000 qm GF, vermutlich mehr. Zum Vergleich: In der Altstadt umfassen einzelne Gebäude von Investoren ca. 1.200 - 5.000 qm GF, in Einzelfällen bis ca. 25.000 qm.

Anspruch und Wirklichkeit bei der Planung des Überseequartier Süd:

Stadt der Zukunft: Attraktiver öff. Raum, Bildung, Kunst u. Kultur

„Die Hamburger Innenstadt ist undenkbar ohne die wichtigen Einrichtungen für Kunst, Kultur und Bildung.“...“Mit der HafenCity steht die Aufgabe an, das bestehende Kultur- und Freizeitangebot zu erweitern und mit dem Bestand zu vernetzen. ... Von dieser Erweiterung des Angebotspektrums soll die gesamte Innenstadt profitieren.“ Innenstadtkonzept

„Insbesondere in den dichten, innerstädtischen Quartieren können in der Regel die im Landschaftsprogramm verankerten, quantitativen Richtwerte für eine wohnungsnah Freiraumversorgung nicht erfüllt werden. Daher sollten auch die Aufenthaltsqualitäten der Erschließungsstraßen verbessert werden.“ Innenstadtkonzept

„Bei allen Überformungen, die die Innenstadt in der Geschichte erfahren hat, hat sich als Konstante der Schutz der Silhouette herausgebildet. ..Die Türme überragen jedoch nach wie vor alle innerstädtischen Bauten. Das Einhalten der Höhenentwicklung und der Schutz der stadtpregenden Silhouette sind bei allem Veränderungsdruck die oberste Leitlinie der Gestaltung.“ Innenstadtkonzept

„Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte... grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten.“ Masterplan, Kap. 1.4

„Bei Bauvorhaben ist es darüber hinaus wichtig, lokale Blickbeziehungen ... zu identifizieren und zu schützen.“ Innenstadtkonzept

„Städtebaulich ist eine Struktur zu entwickeln, die vielfältige Durchwegungen und Blickbeziehungen zur Elbe ermöglicht.“ Masterplan, Kap. 2.4

„In der HafenCity ist der Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere der zahlreichen Uferkanten, als Orten der Begegnung und Kommunikation mit stadteilprägendem Charakter, besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“.. „Dabei sollen möglichst auch viele Gebäude aus der zweiten Reihe einen Blick auf das Wasser erhalten...“ Masterplan, Kap.1.3



(*6)



(*7)

Fortsetzg.:

Stadt in der Sackgasse: Primat von Shopping und Verkehr

Kunst, Kultur und Bildung?

Im ÜQ Süd neu werden weder ein Museum noch Bildungseinrichtungen von der FHH verlangt. Die Anforderung wurde zugunsten erhöhter Shoppingfläche aufgegeben.

Aufenthaltsqualität der Erschließungsstraßen?

Gemäß BSW besteht auf Besonnung und Windkomfort „in Straßenverkehrsflächen kein Anspruch“. S. Kap. Klimaschutz.

Erhalt der Silhouette? Nicht höher als die Speicherstadt?

Der ursprüngliche Plan für diese Fläche berücksichtigte die Anforderung durch die Ausweisung 7 Geschosse. Ohne dass hierfür ein städtebaulicher Wettbewerb und eine geeignete Fachdiskussion stattgefunden hat, erhöht die neue Planung Gebäude an der Überseeallee und vermehrt und verbreitert ursprünglich in geringerer Zahl konzipierte schmale Hochhäuser.

Lokale Blickbeziehungen identifiziert und geschützt?

Durchwegungen und Blickbeziehungen zur Elbe?

„Es gibt keinen Rechtsanspruch auf Sichtbeziehungen.“ BSW zu 38.3.13

Die San-Francisco-Straße wird abweichend von dem Text der Senatsdrucksache und der Auskunft des Investors bei der öffentlichen Plandiskussion nicht unterbaut sondern überbaut. Die wichtige Blickbeziehung zur Elbe aus Fußgängerperspektive geht damit verloren. Die hohe Rampe wird zur Barriere.

Blick aus der zweiten Reihe?

„Es gibt keinen Rechtsanspruch auf Sichtbeziehungen.“ BSW zu Einwendg. 38.3.13 zum B-Plan HC15



Mehr Schatten und mehr Wind in der Überseeallee durch erhöhte Bebauung im Süden (Sonnenstand 21.8.,13.30) (*7)



Überbauung der San-Francisco-Straße Blick auf Schiffe & Hafen u. Barrierefreiheit passé. (*7)

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Stadt der Zukunft ist möglich

Wir schätzen die HafenCity mit ihren vielen engagierten Menschen und guten städtebaulichen Ansätzen.

Die aktuelle Planung des B-Plan HC 15 ist leider weder nachhaltig noch lebenswert. Doch das 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 dem Vorhaben 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.

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

Die Baugenehmigung für die Baugrube erklärte das OVG bereits für unrechtmäßig. Dass weder das Engagement der Fachleute noch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts den Senat zur Beendigung eines städtebaulichen Desasters bewegen kann, ist sehr bedauerlich. Wir unterstützen deshalb die Bauheld - Nachbarn in Ihrer Klage gegen den Bebauungsplan und erteilte Genehmigungen.

Für eine Stadt zum Verweilen.

Unsere Vorschläge für eine lebenswerte HafenCity

Flächen und Nutzungen:

Gäste kommen nach Hamburg wegen der Elbe, des Hafens, der Schönheit der Stadt. Ein Shopping-Center als Heilsbringer ist nicht zukunftsfähig. Die neu überdimensionierten Einzelhandelsflächen müssen wieder reduziert werden - zugunsten von Museen, Bildung, mehr Wohnflächen und im Drittmix.

Die Gesamt- BGF ist auf die Fläche aus 22.1.15 (Bürgerschaftsbeschuß) zurückzuführen. Inhabergeführte Geschäfte der umgebenden HafenCity müssen geschützt werden.

Öffentliche Räume

Erhalt bzw. Schaffung der Qualität öffentlicher Räume mit Sonne und Windkomfort. Gebäudehöhen an der Überseeallee nicht höher als Bürgerschaftsbeschuß aus Jan. 2015. Einzelhandel und weitere Erdgeschoßnutzungen mit Eingängen auch straßenseitig.

San-Francisco-Str. mit hindernisfreiem Ausblick und Weg zur Elbe, mündend in einen ebenerdigen, attraktiven Platz an der Elbe, ähnlich dem Markusplatz in Venedig.

Blick von der Elbe auf die Türme der Hauptkirchen erhalten.



Venedig, Markusplatz Foto: M. Wischke

Verkehr und Klimaschutz

Reduzierung der Anzahl der Stellplätze für Kfz auf ca. 1.600.

Einfahrten zur Tiefgarage für Anlieferung und Kunden ausschließlich im Nordosten an der Brücke, Zufahrten für Tiefgaragen-Bereiche der Wohnungen, Büros und Hotels kleinteilig verteilt. Sicherung ausreichender Kapazitäten des ÖPNV über die Elbe nach /von Süden. Einfügen eines Fähranlegers zur Anbindung des Südufers u. der Landungsbrücken.

Pläne s. www.stadtlandkunst-hamburg.de unter QUARTIER, Vortrag 17.7.17

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Anhang Erläuterung der Anmerkungen

*1 Anmerkung von Seite 2

Unibail Rodamco hat die gesamte Fläche des südlichen Überseequartiers der alten Planung von dem Investorenkonsortium gekauft. Vorher wurde das Investorenkonsortium in einem Nachtrag zu deren Kaufvertrag mit der FHH aus einigen Verpflichtungen entlassen, u.a. der Verpflichtung zu Errichtung und Betrieb eines Science-Centers, zu einem gemeinsamen Quartiersmanagement mit dem ÜQ Nord, zur Beschränkung der Vermietung an inhabergeführte Geschäfte und Ausschluss von Filialisten.

Unibail Rodamco hat zusätzlich „Arrondierungsflächen“ von der FHH erworben, darunter die Fläche der bis dahin öffentlichen San-Francisco-Straße.

*2 Anmerkung von Seite 3

„Das Plangebiet zählt zu den lufthygienischen Belastungsräumen. Die Hauptwindrichtung ist Süd-West. ... Bereits durch den Schiffsverkehr wurde im ersten Quartal 2017 die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO2) überschritten, z.T. um das Dreifache der noch zulässigen Belastung. (HA v. 12.04.2017) Zusammen mit Ozon und Feinstaub gehört NO2 zu den gefährlichen Luftbelastungen, die zu Husten, Bronchitis, Asthma, Entzündungen oder Lungenkrebs führen können.“ (RA Günther an VG vom 18.5.17)

„Die prognostizierten Immissionen für Feinstaub gehören zu den höchsten in Hamburg (Vermerk Bezirksamt HH-Mitte v. 29.2.16, S.2) und seien in der Prognose noch höher als an der Habichtstraße, die erst jüngst zu den sechs am stärksten belasteten Straßen in Deutschland gezählt wurde. Die höchsten Belastungen durch Luftschadstoffe treten im Nahbereich der Überseeallee sowie der Straße Am Sandtorpark, mithin an dem Grundstück der Antragsteller auf. (Umweltprüfung BSU, Stand 20.3.15)“ (RA Günther an VG am 20.6.17)

Auszug Luftreinhalteplan der FHH, 06/17



*3 Anmerkung von Seite 4

Abb. des irreführenden Lageplans (aus: HC-Ztg. Online 30.11.15), s.a. Text rechts



*4 Anmerkung von Seite 5

Im Weiteren benennt „Innenstadtkonzept“ jeweils die hier benannte Senatsdrucksache 20/13051 (2014)

*5 Anmerkung von Seite 5

Vergleichende Tabelle zu den Verkehrsprognosen:

	Angaben B SU gem. T&R, 2008	gem. Argus 11/2016	Zuwachs auf
	Kfz/Tag	Kfz/Tag	%
Überseeallee östl. Am Sandtorpark	5.800	16.300	281
Am Dalmannkai westl. Am Sandtorpark	1.700	4.500	265

*6 Anm. S. 8. Speicherstadt, Foto: Neitmann

*7 Anm. S. 8. Alle Skizzen: Initiative Lebenswerte HafenCity

Untertext der HCH aus Veröff. mit Lageplan (aus: HC-Ztg. Online 30.11.15)

Überseequartier Süd in der Hamburger HafenCity: Stadt für die Zukunft oder Stadt in der Sackgasse?

Anhang Erläuterung der Anmerkungen

Hier: Ergänzung zu Anm. *3 von Seite 4 und 10



Veröffentlicht:

Lageplan aus HC-Online 30.11.15, von Unibail präsentiert in 1/2017:
Eine **Überbauung der San-Francisco-Straße ist nicht dargestellt**.
Gemäß SDRS 12/14 geplant: Unterbauung im Warftgeschoss.
„Damit muß man mit dem Untergeschoß für den Einzelhandel unter die San-Francisco-Str. hinweggehen...“ Herr Wölfer, Unibail , 7.12.15

Geplant:

Lageplan mit Erdgeschossplanung Unibail 12/2014, abweichend von der veröffentlichten Planung:
Überbauung der San-Francisco-Str. im EG mit Shoppingflächen:
Diese Planung wird durch den Bebauungsplan HC 15 gesichert.

Kommentiert:

„...verstellt die in Hochlage geführte San-Francisco-Str. den direkten Blick zur Elbe und **vergift damit die einzigartige Lagequalität des Standortes**. Zudem lassen sich im Bereich der vorgesehenen Rampe keine Zugänge zu den Erdgeschossflächen schaffen.“ Handelskammer, 2/2016

„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 Trickserei, 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 beigefügt 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 Anhörung 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 Einkaufscenter - und es ist, von den Plänen her zumindest, die mir vorliegen, ein Einkaufscenter, 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, Anhörg. 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 Einkaufscenter 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 Einkaufscenter 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 Vöpel, zit. nach Oliver Hollenstein in ZEIT 30.11.17

Einkaufszentrum 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 Einkaufszentrum 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.Neitmam, 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

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

„...ich finde es ein bisschen fahrlässig und ein bisschen gefährlich, zu sehen, man macht erst einmal ein großes Einkaufscenter 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 Einkaufscenter, 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

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