ES GEHT AUCH BESSER:

# HERZ DER HAFENCITY: ATTRAKTIV & LEBENSWERT

Initiative Lebenswerte HafenCity 5/17

PROLOG

# HAFENCITY IM SCHATTEN DES UFOS?

Eigentlich
sollte nur Ersatz für einen der drei Investoren gefunden werden, die 2005 das Areal des gesamten Überseequartiers erworben hatten, jedoch den Südteil nicht wie vorgesehen bebauten. Ausgewählt wurde in 2014 eine Firmengruppe des Konzerns Unibail-Rodamco ohne Beteiligung der ursprünglichen Investoren.
Das „alte" Konsortium verkaufte an die neuen Investoren und wurde dazu vorher seitens der FHH von Auflagen befreit, u.a.:

- keine Verpflichtung mehr zur Errichtung eines Science-Centers,
- keine Verpflichtung mehr zur Verklammerung des nördlichen und südlichen Überseequartiers durch gemeinsames Gewerbeflächenmanagement.

Die FHH sicherte außerdem um 100% erhöhte Einzelhandelsflächen zu, insgesamt 228.000 qm Geschoßfläche, enge Verbindung Shoppingcenter/ Kreuzfahrtterminal, temporäre Nutzung des Kreuzfahrtterminals und der Kaianlagen. Der Investor erwartet außerdem einen neuen Bebauungsplan entsprechend seinen Wünschen.

## Wir wollen kein geschlossenes Shoppingcenter, sondern Straßen, ein Stück Stadt, ....."

Olaf Scholz, in HA 13.12.2014

Die Pläne aus 12/2014 zeigen ein umschlossenes Shoppingcenter, als „UFO" bezeichnet durch Fachplaner. Die San-Francisco-Straße, wichtige Blickachse zum Hafen, wird überbaut. In 8/2016 werden den Investoren weitere 40.000 qm Geschossfläche zugestanden, bei Erhöhung der Gebäude um bis zu 13 m. Städtebaulicher Wettbewerb: Nein! Mehr Schatten, mehr Wind, mehr Verkehr: Ja. Allein in der Überseeallee nun 16.300- 26.300 statt 5.800 Kfz/Tag gemäß Prognose 2008. Zum Bebauungsplanentwurf werden 245 Einwendungen eingereicht - aber nicht beachtet.
Die Lebensqualität des sich gerade entwickelnden Quartiers ist massiv bedroht.
Eine Fachveranstaltung am 4.2.2017 hat uns bestätigt: Es muss etwas geschehen!

Initiative Lebenswerte HafenCity 3/17

# Inhaltsverzeichnis


Auszug Hamburger Abendblatt 19.-22.12.2016 Seite 3

**Herz der HafenCity: Zukunftsfähig?**

Entscheidung der Bürgerschaft - zukunftsfähig? Seite 4
Was wissen wir eigentlich? Seite 4b
Was wissen wir eigentlich? Seite 4c
Stand der Dinge ÜQ Nord Seite 5a
Stand der Dinge ÜQ Süd Seite 5b
Stadt-Räume/ Ziele der FHH im Masterplan Seite 6
Lageplan und Überbauung Straße Seite 7
Schnitte Nord/ Süd: Geb.höhen i.Vergl. Seite 8
Schnitte West/ Ost: Geb.höhen i.Vergl. Seite 9
Schnitt a.d. Überseeallee: Geb.höhen i.Vergl. Seite 10
Doppelte Shoppingfläche - zukunftsfähig? Seite 11
Verkehr erstickt die HafenCity - zukunftsfähig? Seite 12
Feinstaub und Stickoxide/ aus: ZEIT 4.5.17 Seite 12b
Verkehrsplanung: Zitate, Auszüge (Frequenzen) Seite 12c
Verkehrsplanung: Prognose je Std. Seite 12d

**Herz der HafenCity: Attraktiv und lebenswert**

Attraktiv und lebenswert ist möglich Seite 13
Lageplan Hamburger Zentren Seite 13a
Stadtplanausschnitt Seite 13b
Kulturorte- Plan mit Wissenschaftszentrum Seite 13c
Attraktiv ist möglich, Nutzungen Seite 14
Attraktiv ist möglich, städtische Räume Seite 15
Neu: Lageplan mit Erdgeschoss Seite 16
Lageplan San-Francisco-Str. i. Vergl. Seite 16b
Neu: Schnitt Nord- Süd, Vorschlag Gebäudehöhen Seite 17
Neu: Schnitt West- Ost, Vorschlag Gebäudehöhen Seite 18
Neu: Option Wissenschafts-Zentrum Seite 19
Neu: Vorschlag Rooftops und Grünbereiche Seite 20
Neu: Verkehr erstickt nicht die HafenCity Seite 21
Neu: 2. OG mit GH und Flächen Seite 22
Neu: Ansicht Wasserfront Seite 23

Anhang: Chronologie, Auszug BauGB


Initiative Lebenswerte HafenCity: Binroth, Neitmann, Unland, Wesche, Dr. Zerfass u.a. c/o Forum StadtLandKunst, Am Sandtorpark 12, 20457 HH, www.stadtlandkunst-hamburg.de/quartier.html

mit Mitgliedern der
rum StadtLandKunst am San
k Ende vergangener Woche ging
m Details des Widerstands gegen de
Betonkoloss. „Die Qualität städtischer
und privater Räume wird geopfert zu-
gunsten eines überdimensionalen En-
sembles, das es nach den erklärten Zie-
len der Stadt so gar nicht geben sollte“,
agt die Architektin Iris Neitmann
Was wir an der HafenCity schätze
verloren. Viele werden wegzieh
kret geht es um eine ar
und mehrere

Aus dem Hamburger Abendblatt 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

# ÜQ Süd- Herz der HafenCity ?

## 22.1.2015: Die Bürgerschaft beschließt eine Projektneuordnung für das südliche Überseequartier

**Im Kern: Reduzierung von Büroflächen zugunsten von Wohnnutzungen, Verdoppelung der Einzelhandelsflächen, Entfall des Science-Centers.**

## Wie zukunftsfähig ist die Entscheidung?

**Und: Welche tatsächliche Planung ist aus diesem Beschluß erwachsen?**

Zu der Reduzierung von Büro- zugunsten von Wohnnutzungen besteht Konsens.
Ob der Beschluss vom 22.1.15 zu einer für die HafenCity und für Hamburg nachhaltig guten städtebaulichen Lösung führt, werden wir noch sehen.
Im Hinblick auf das verdoppelte ShoppingCenter hat allerdings Hektik offensichtlich Strategie:

**Dr. Roland Heintze, Bürgerschaftssitzung 22.1.2015:**
„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**."

**30.7.2015, Deutschlandfunk online** Große Shoppingcenter in der Kritik
...Die xxx versucht deshalb immer, **so schnell wie möglich** die Planungen durchzusetzen, in der Verwaltung Zustimmung zu finden, Verträge zu schließen, mit dem OB, mit der Verwaltung. Denn sie haben feststellen müssen, je länger die Diskussion um die Ansiedlung in einer Stadt dauert, umso mehr geht die Stimmung gegen xxx, weil die Leute sich bewußt werden, was auf sie zukommt für ein Koloss."

## Was wissen wir eigentlich?

Was wissen die Bürgerschaftsabgeordneten, was weiß die Verwaltung, was wissen wir?
Gab es den propagierten „wirtschaftlichen Druck" als Anlaß der Hektik überhaupt?

## ÜQ Süd- Herz der HafenCity

# Was wissen wir eigentlich?

**Wie groß ist das Grundstück?**

Laut Angabe Herr Bruns-Berentelg (HCH) an Hamburger Abendblatt in 2016 hat das Grundstück 85.000 qm. Veröffentlichungen aus 2007 benennen dies als Gesamtfläche des Überseequartiers, d.h. incl. Nordteil. Aus früheren Urkunden und Schätzg. der Zusatzflächen errechnet sich für ÜQ Süd eine Fläche von ca. 62.623qm.

**Wieviel Geschoßfläche plant Unibail oberirdisch, wieviel unteririsch?**
**Gilt Warftgeschoß als oberirdisch?**

Laut in der Bürgerschaft verabschiedeter Planung gemäß SDRS 20/14066 aus 12/2014 beträgt die Geschoßfläche 227.300qm. Gemäß mündlicher Erläuterung Herr Bruns-Berentelg beinhaltet diese Fläche das Warftgeschoß. Gemäß Protokoll der KfS von 01/2016 beträgt die GF 267.100 qm . Gemäß einer Tabelle von Herrn Bruns-Berentelg aus 8/2016 beträgt die GF 300.800 qm.
Eine Angabe, ob Warftgeschoß als unterirdisch gilt, ist bis hierher uns schriftlich nicht erkennbar.
Laut einer Internetveröffentlichung von Unibail beträgt die Fläche 260.000qm oberirdisch, 150.000 qm unterirdisch, zusammen 410.000 qm GF.

**Wieviel Geschoßfläche ermöglicht der B-Plan-Entwurf HC15?**

Der Plan macht keine Angaben, weder über GRZ oder GFZ, noch über maximale Geschoßflächen.

**Was wurde vor der Plan-Entwicklung untersucht?**

**Einzelhandelsbedarfe** zukünftig an diesem Standort?
Die Gfk-Studie ist mit dem B-Plan-Entwurf ausgelegt worden. Die Neutralität der Studie wird bezweifelt vom VMG und anderen Verbänden.

**Besonnungsstudien?** Keine. Nur im Nachhinein, auf Anforderung anderer.

**Windstudien?** Keine, Bedarf wird von der BSW nicht gesehen.

**Verkehrsprognosen?** Das Verkehrsgutachten ist erst nach Ablauf der Auslegung des B-Plans erschienen. Aus dem Gutachten ergibt sich eine Erhöhung des „Quell- und Zielverkehrs werktags" um ca. 7.350 Kfz/Tag allein durch die Verdoppelung der Gastronomie- und Shoppingfläche .

**Welche Plandatenbasis hat das Verkehrsgutachten?**
Das Verkehrsgutachten bezieht sich auf Daten aus 2015. In 2016 sind neuere GF-Daten erschienen.

**Wann wird die Großmarktbrücke gebaut?** Wir wissen es nicht. Aber das Verkehrsaufkommen ist davon abhängig.

## ÜQ Süd- Herz der HafenCity

# Was wissen wir eigentlich?

Es geht nicht etwa um die Genehmigung einer temporären Veranstaltung oder eines Grundstücksfelds mit 20.000 qm GF sondern um die Verantwortung für 280.000 qm GF im Herzen der Stadt, in bester und glücklicherweise verfügbarer Lage.

**Warum wurde im Dezember 2014 nicht im Stadtentwicklungsausschuss über das Konzept von Unibail diskutiert?**

Ein SPD-Mitglied: Ich verstehe alle ihre Argumente, aber der wirtschaftliche Druck ist so groß..... (Bei wem eigentlich???)

**Warum wurde nicht im Stadtentwicklungsausschuss diskutiert über die Entscheidung zur Feststellung der Vorweggenehmigungsreife ?**

„...die öffentliche Plandiskussion fand am 7.12.2015 ... im Kesselhaus Statt. Im Zeitraum der öffentlichen Auslegung vom 30.8. bis 30.9.2016 war der Bebauungsplan sowohl in der BSW als auch im Kesselhaus (sowie zus.online) einsehbar. Die Kommission für Stadtentwicklung hat nach diesem Verfahren ausdrücklich darauf verzichtet - aufgrund der breiten Kenntnis aller Rahmenbedingungen, auch der Einwendungen und deren Abwägung- sich den Bebauungsplanentwurf noch einmal vorlegen zu lassen." Herr Bruns-Berentelg am 23.1.2017
Allerdings:
Die letzte Befassung der Kommission für Stadtentwicklung zum B-Plan HC 15 fand statt im Juli 2016, d.h. vor der öffentlichen Auslegung und vor dem Eingang der umfangreichen Einwendungen.
Mehrere Politiker der Bürgerschaft haben es anders erwartet. Sie sehen erhebliche Änderungen im Plan von der öffentlichen Plandiskussion in 12/15 bis zur öffentlichen Auslegung in 9/16. Das erforderte eine Neubefassung.

**Wer verkauft welches Grundstück an wen?**

Es verkauft das alte Invesorenkonsortium an die neuen Investoren, das sind ca. 16 Firmen von Unibail. Außerdem verkauft einen kleineren Teil die FHH an die Firmen von Unibail.

**Wer profitiert von Wertsteigerungen durch erhöhte Geschoßflächen?**

??

# Stand der Dinge:

## ÜSQ Nord in Not (Eröffnung in 2010)

Das ÜQ Nord ist entstanden, bevor Wohnungen und Büros in geeigneter Anzahl fertiggestellt und bezogen waren. Hier war die Erwartung schneller Erfolge ein Irrtum. Eine realistische Zeitplanung zu den Erwartungen ist erforderlich.

Die erwartete Funktion des Überseequartiers als Erweiterung der Innenstadt scheitert bisher an Entfernung, unattraktiven Wegen und fehlenden Wegweisern. Viel ist angedacht, aber nichts geschehen.

Die von der HCH propagierte Frequenzverbesserung durch vergrößerte Shopping-flächen im ÜQ Süd ist bei genauerer Betrachtung offensichtlich eher kontraproduktiv:
**GFK erwartet den größten Umsatzverlust zugunsten des ÜSQ Süd im ÜSQ Nord.**
„Die Umverteilung resultiert aus der Nähe zum südlichen ÜSQ." (Herr Bruns-Berentelg bei der ÖPD am 7.12.2015)

Die FHH hat die ursprüngliche Investorengruppe aus der Verpflichtung zum gemeinsamen Quartiersmanagement für beide Quartiersteile entlassen.
Der durch die neue Planung massiv erhöhte Verkehr in der Überseeallee verschärft noch die Trennung der nun 2 Quartiere (vergl. Seite 12).

# Stand der Dinge:

## ÜSQ Süd / B-Plan abweichend von Bürgerschaftsbeschluss

Planung der BSW: B-Plan HC15
„Der Bebauungsplanentwurf soll eine Planung umsetzen, für die sich Senat und Bürgerschaft als Grundlage für die weitere Entwicklung des südlichen Überseequartiers entschieden haben."
(Drs. 20/14066 vom 16.12.2014, mehrheitl. beschlossen i. d. Bürgerschaft am 22.1.15)

Nach diesem Beschluss soll das alte Konzept des B-Plans HC5 weitgehend erhalten bleiben. Einzelhandelsflächen werden auf max. 80.000 qm erhöht, die Gesamtfläche mit 228.000 qm angegeben. Die San-Francisco-Str. soll im Warftgeschoß unterbaut werden. Es soll ein Einkaufsquartier sein, dass offen ist zum umgebenden Standort HafenCity.

Der Bebauungsplanentwurf **HC 15 stimmt nicht mit diesem Beschluss überein**:
Tatsächlich sind 80.000 qm Einzelhandelsfläche angewachsen um überdachte Wege und anteilige Nutzung Kreuzfahrtterminal.
Die San-Francisco-Straße ist aufgegeben und im Erdgeschoss überbaut (vergl. S.7).
Die Gesamtfläche ist auf ca. 267.000 qm* angewachsen durch überbaute Straßenflächen und höhere Baukörper.
Gemäß Auskunft des Projektleiters des Investors Unibail, Herrn Faust, sind Eingänge in Läden nur aus dem Inneren des Shopping-Centers vorgesehen. (* oder 300.000 qm?)

Der Kfz- Verkehr erreicht gemäß den vorliegenden Prognosen (Basis: Planstand 2015) ein Ausmaß, dass in den Garagenzufahrten kaum zu bewältigen ist, die Straßen erstickt und die Familienfreundlichkeit gefährdet.

### Fazit für die bestehende Nachbarbebauung

Die neuen Baukörperhöhen und Verkehrsplanungen weichen stark ab von den Angaben, die Basis waren für angrenzende Bauvorhaben. Wärmeschutznachweise, Schallschutznachweise, Einschätzungen zur Luftqualität und Kinderfreundlichkeit passen nicht mehr.

# ÜQ Süd- Herz der HafenCity?

## Städtebau als Investorenplanung/ Stadt-Räume Zukunftsfähige Entscheidung?

Der städtebauliche Entwurf ist nicht Ergebnis eines **städtebaulichen Wettbewerbs.**
Er wurde für den Investor des Shoppingcenters entwickelt und für ihn mehrfach überarbeitet.
Fachplaner einer Tagung der BSW in 2016 haben das Center als UFO kategorisiert (s. S. 26).
Dem von der Bürgerschaft am 22.1.2015 bestätigten Plan entspricht er bereits nicht mehr.

Der am 21.12.16 nun als „vorweggenehmigungsreif" erklärte Bebauungsplanentwurf HC 15 **widerspricht wichtigen Zielen der Stadt Hamburg** für die HafenCity.

## Ziele der Stadt Hamburg für die HafenCity zur Erinnerung:

„Die HafenCity bietet insbesondere Gelegenheit, die Innenstadt mit neuen und zusätzlichen Angebote des Einzelhandels, der Unterhaltungs-, Freizeit-, Kultur- und Touristikinfrastruktur auszustatten. Die möglichst kleinteilige Mischung aller vorgenannten Nutzungen ist das übergeordnete Ziel für ein urbanes Stadtgefüge der Zukunft. Aus: Masterplan, Kap. 1.1

„Das herausragende Potential der HafenCity ist die Verbindung der Innenstadt zum Hafen und zur Elbe mit Sichtbeziehungen und Wegeführungen über Stadträume, an deren Ende das Maritime spürbar wird." Aus: Masterplan, Kap. 1.4

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

„In der HafenCity ist der Gestaltung des öffentlichen Raums, ....., als Orten der Begegnung und Kommunikation mit stadtteilprägendem Charakter, besondere Aufmerksamkeit zu widmen."
Aus: Masterplan, Kap. 1.3

„Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte deshalb grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten." Aus: Masterplan, Kap. 1.4

„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."
Hamburger Senat, zitiert nach BSW in ihrer Anmerkung zur Einwendung 14.1

Lageplan Unibail aus 2016, präsentiert noch im Januar 2017:
Eine Überbauung der San-Francisco-Straße ist nicht dargestellt.
„Damit muß man mit dem Untergeschoß für den Einzelhandel unter die San-Francisco-Str. hinweggehen..." Herr Wölfer, Unibail , 7.12.15

Lageplan gemäß Erdgeschossplanung Unibail 12/2014 :
Überbauung der San-Francisco-Str. im EG mit einem Shoppingcenter.
Auch die Schnittdarstellung dazu weist eine Überbauung aus im EG.
Im Text heisst es in 12/14: Unterbauung im Warftgeschoss.

„..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

## ÜQ SÜD Herz der HafenCity Zukunftsfähige Entscheidung? Unibail: Lageplandarstellung und Überbauung Straße

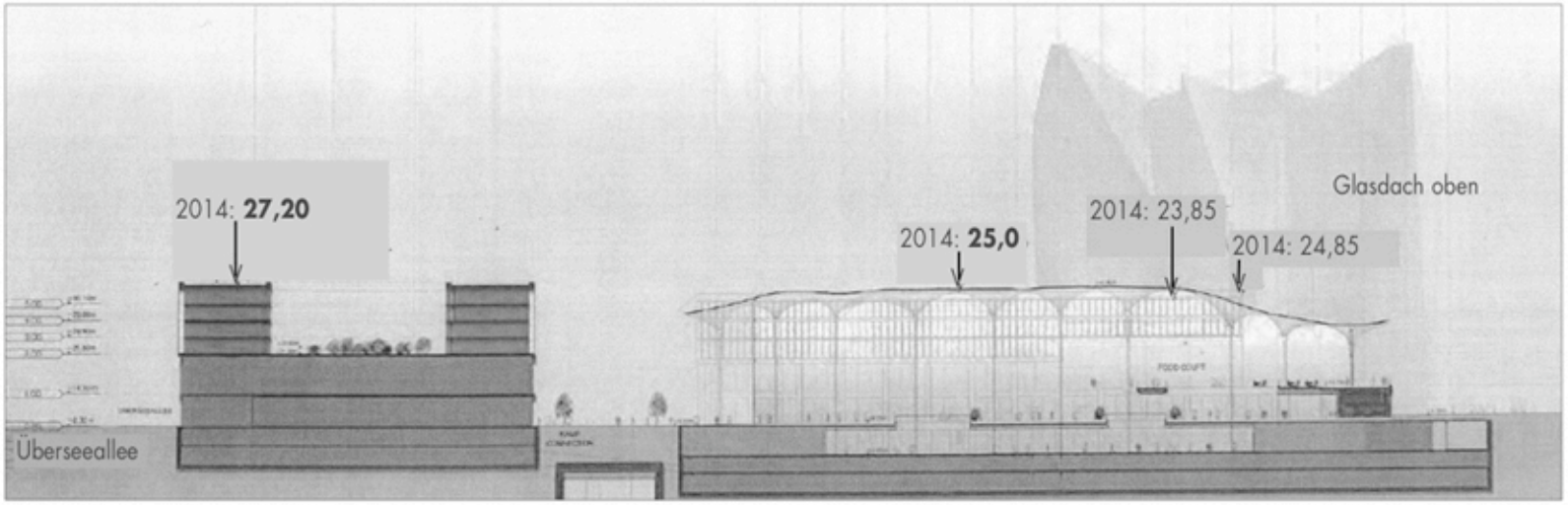
Skizze: Initiative Lebenswerte HafenCity

**Schnitt Nord-Süd**

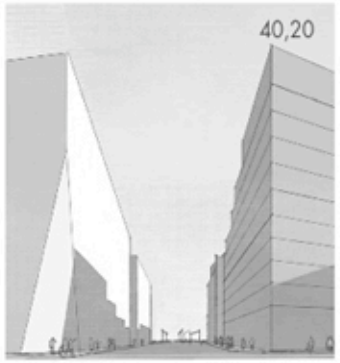
„Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte deshalb grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten."
Aus: Masterplan, Kap. 1.4

2014:
Südlich der Überseeallee beträgt die Gebäudehöhe 27,20m*

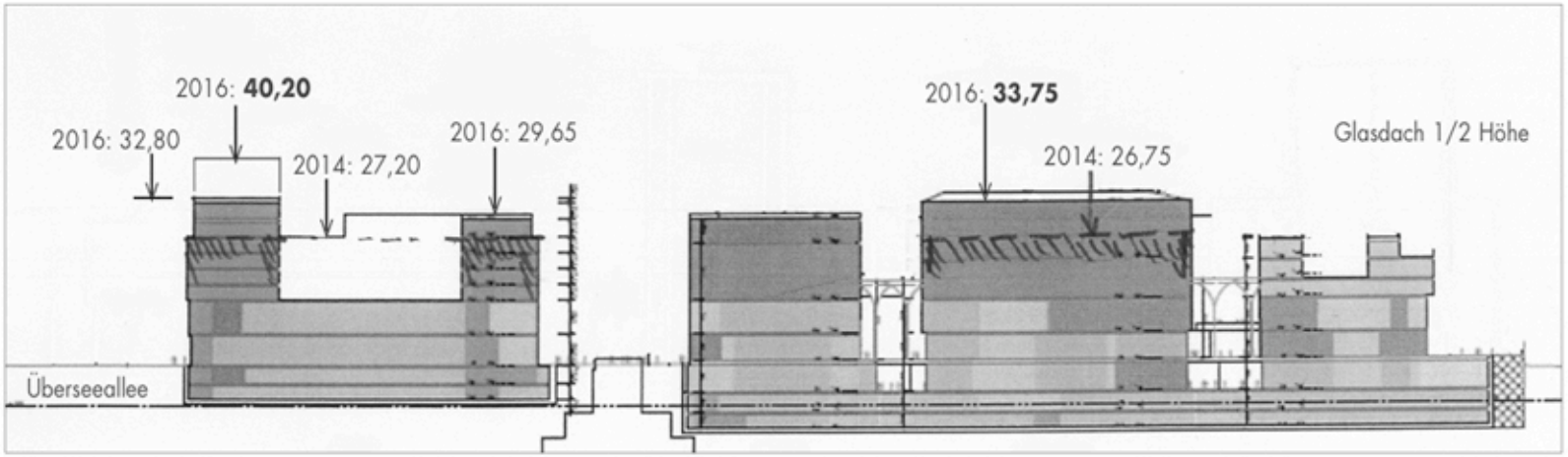
2016:
Südlich der Überseeallee beträgt die Gebäudehöhe bis zu 40,20m*




Unibail: Schnitt Nord-Süd aus 12/ 2014 (oben) und 2016 (unten)



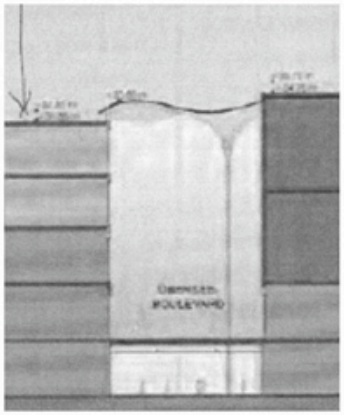

2016: Verschattung in der Überseeallee am 21.8.



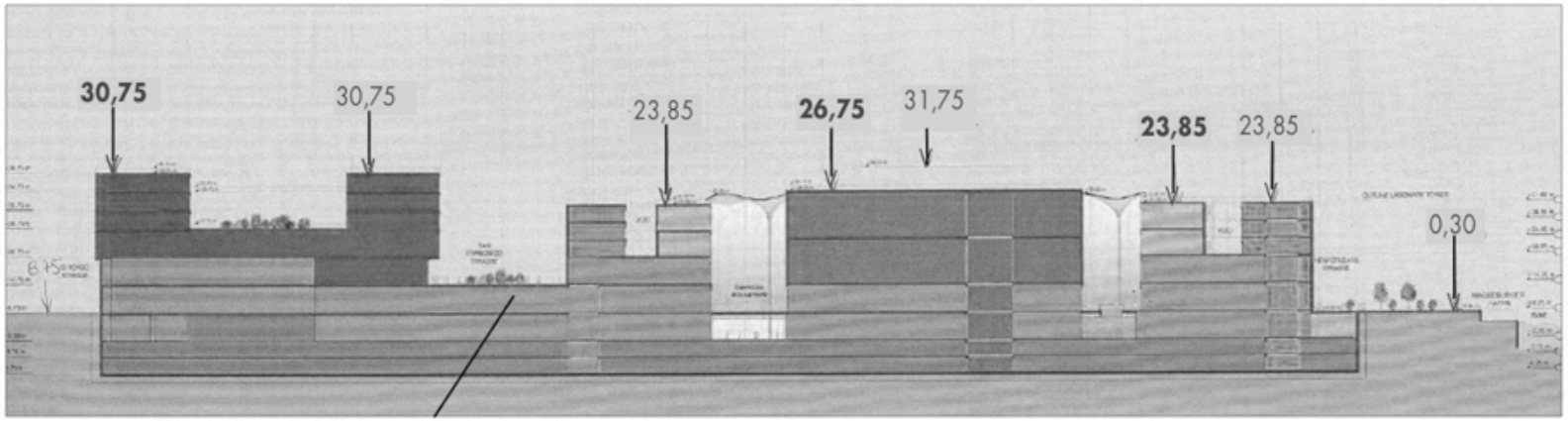

*Alle Höhenangaben bezogen auf Ebene 0 = 8m üNN.



**ÜQ SÜD Herz der HafenCity** Zukunftsfähige Entscheidung? **Plang. Unibail Schnitte Nord/ Süd**
**Gebäudehöhen** 2014 u.2016 i. Vergleich

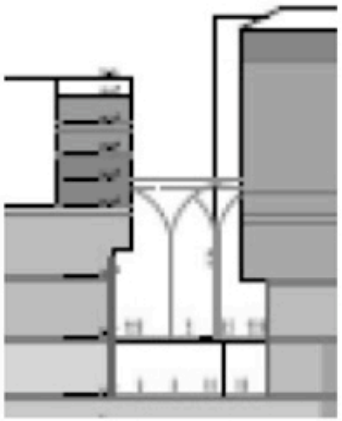


„Nur Unibail war zu einer offenen, nicht klimatisierten Konzeption bereit." 2014



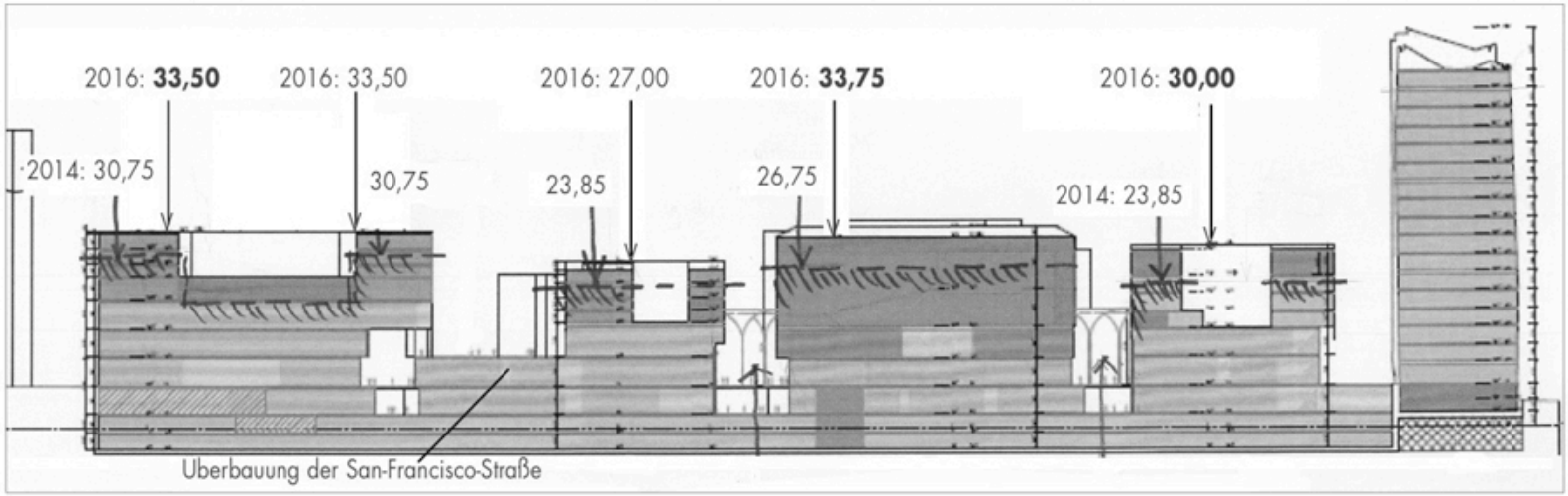

Überbauung der San-Francisco-Straße

Unibail: Schnitt West/ Ost aus 12/ 2014 (oben) und 2016 (unten, mit Skizzierung Höhen 2014)



Höhe und Breite, Planung 2016.

Alle Höhen bez.auf Ebene 0 =8müNN




**Seit 2014 wurden die Bauköper deutlich erhöht, die sogenannten offenen Wege verengt, die Glasüberdachung heruntergezogen.**



**ÜQ SÜD Herz der HafenCity** Zukunftsfähige Entscheidung? **Plang. Unibail Schnitte West/ Ost**

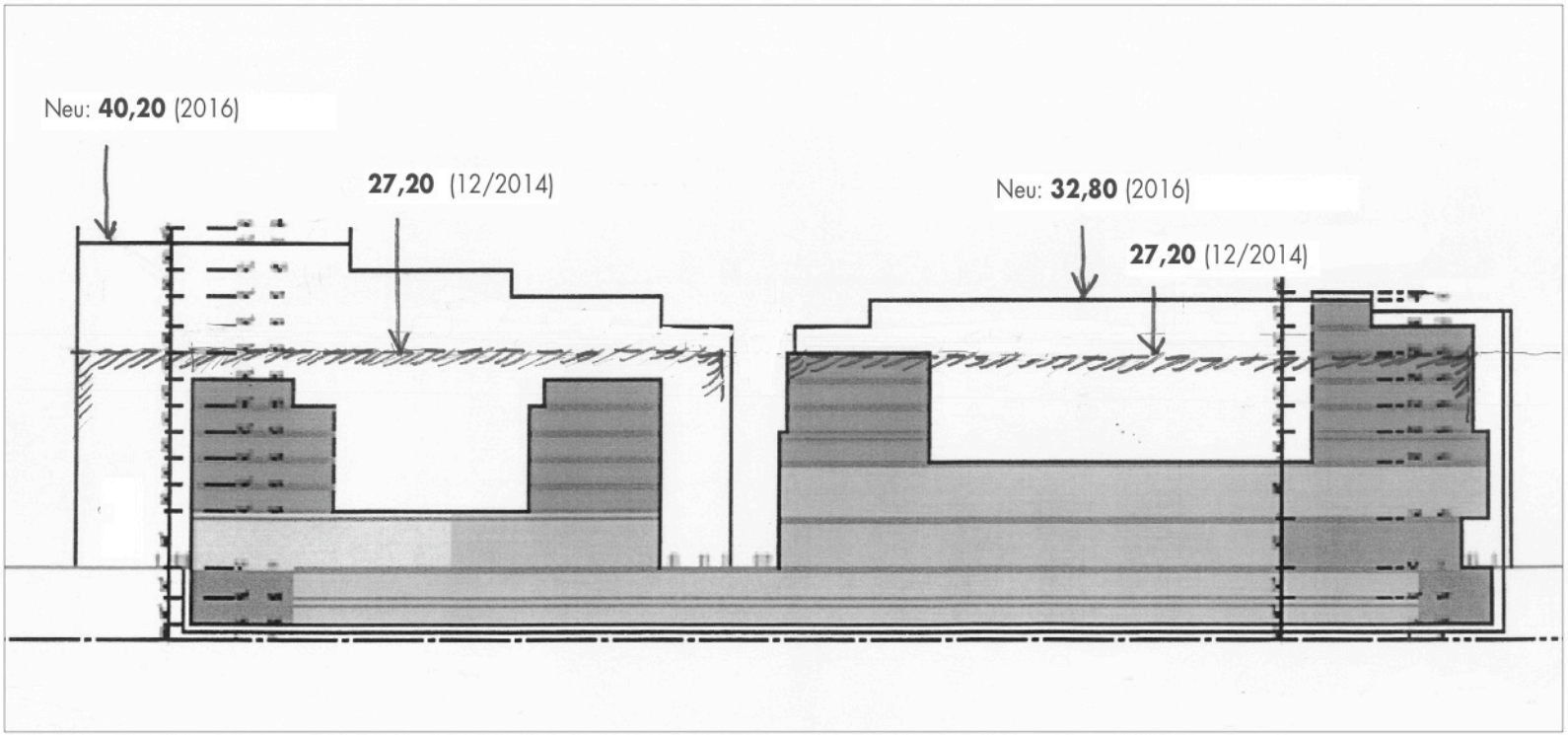
**Gebäudehöhen** 2014 u. 2016 im Vergleich

Bebauung an der Überseeallee
Schnitt West- Ost aus 2016,
einskizziert die Planung Unibail
aus 12/2014. (vergl.Schnitt
Nord-Süd aus 12/2014)

Dachoberkanten sind angewachsen
von 27,20m* in 2014 auf bis zu
40,20m* in 2016.

*Alle Höhenangaben bezogen auf
Eben 0= 8m üNN

**„Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte deshalb grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten."**
Aus: Masterplan, Kap. 1.4






**ÜQ SÜD Herz der HafenCity** Zukunftsfähige Entscheidung? **Plang. Unibail Schnitt a.d. Überseeallee**

**Gebäudehöhen** 2014 und 2016 im Vergleich

## ÜQ Süd- Herz der HafenCity?

Kapstadts Innenstadt verwahrlost

5. April: *Das neue Herz der Hafen-City*

1990 hatten wir die Gelegenheit, nach Kapstadt zu reisen. Dort genossen wir unter anderem eine wundervolle Innenstadt mit der Einkaufsmeile „Golden Acres“. Zu dem Zeitpunkt war eine neue „Hafen-City“ in Planung: die „Victoria & Albert Waterfront“. Die Bevölkerung damals war so enthusiastisch wie wir heute in Hamburg. Nach neun Jahren waren wir wieder dort. Das Leben tobte an der „Waterfront“. Kapstadts Innenstadt war verwahrlost und von den Touristen sowie Anwohnern total im Stich gelassen. Leerstand war überall der Beweis, dass es nicht geklappt hat mit dem Zusammenleben zwischen alt und neu. Wir wünschen den Hamburgern alles Gute für das neue Einkaufszentrum in der Hafen-City.

**Antje und Jobst Thurmann, Hamburg**

HA, 7.4.2017, Leserbrief

## Städtebau als Investorenplanung/ doppelte Shoppingfläche Zukunftsfähige Entscheidung?

**30.7.2015, Große* Shoppingcenter in der Kritik** (* groß heißt es in den Medien schon ab 10.000 qm GF)
Deutschlandfunk online
„Shoppingcenter wirkten wie ein Magnet, argumentieren Entwickler, und dieser Magnet ziehe Kunden aus dem Umland in die Stadt hinein. Bereits ansässige Einzelhändler würden also von der zusätzlichen Kaufkraft profitieren, die das Center in die Stadt hole. Und es entstünden obendrein neue Arbeitsplätze. All das klingt verlockend, doch Studien belegen das Gegenteil: Das heißt, dass die Versprechen, die die Entwickler von Shoppingcentern machen, in aller Regel sich nicht erfüllen,..

Shoppingcenter sind in sich selbst genügsame Kolosse, sie wenden sich mit glatten Außenfassaden von der Stadt ab, sie wehren die Stadt geradezu ab.“... „ Sie spekulieren darauf, dass Leute kommen mit dem Auto, billig ...parken, dann reingehen, einkaufen, ... vielleicht noch etwas essen und dann ....raus mit dem Auto....

**Bleibt die Frage, warum** Stadtverwaltungen dem Bau von Shoppingcentern in dieser Größe und mit der starren Ausrichtung nach innen zustimmen. ... Die Entwickler prognostizierten Nachteile für den Einkaufsstandort, wenn kein Shoppingcenter gebaut werde:.... sie sagen, hören Sie mal, Sie haben da einen Schandfleck. Es ist immer ein Schandfleck....“

## 25.9.2014 „Die Zeit der Shopping-Malls ist vorbei“

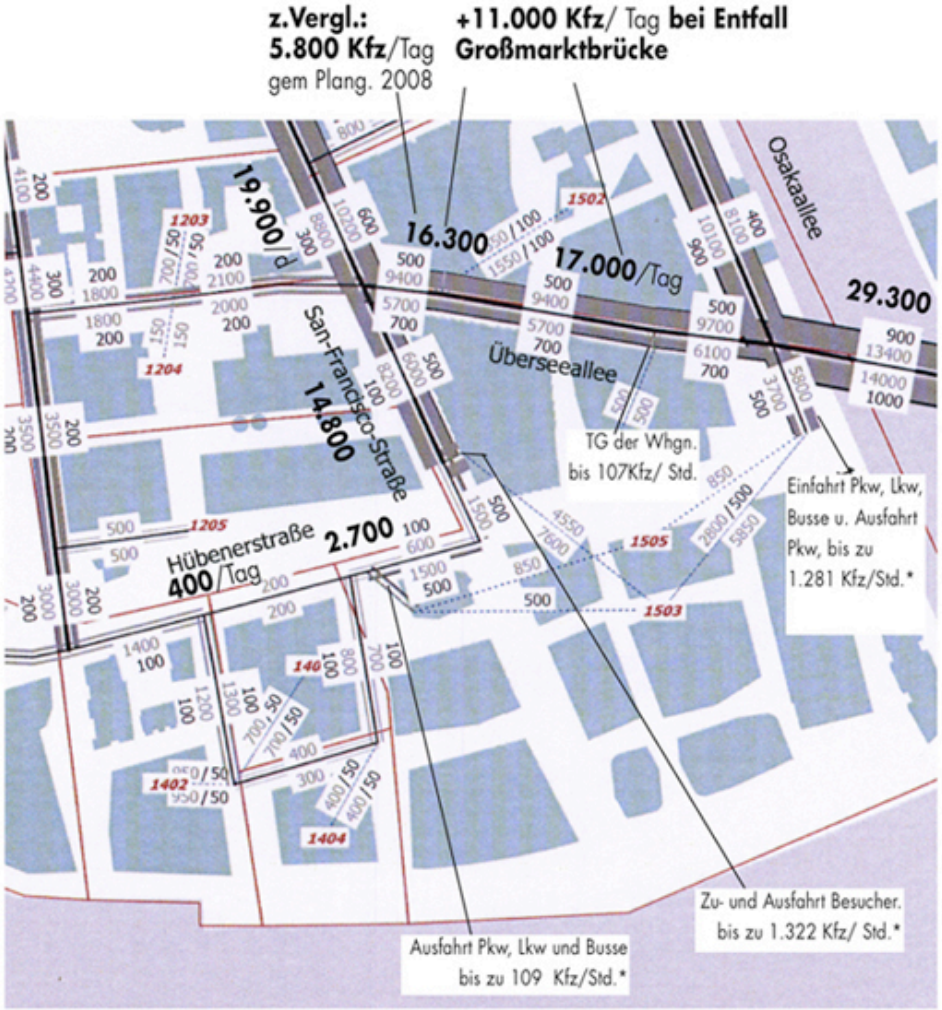
Rundfunk Berlin Brandenburg, Interview Prof. Thomas Krüger/ HCU
„In den USA, die als erste das Prinzip der Mall perfektioniert haben, geht der Trend sogar schon wieder in die entgegengesetzte Richtung. Die Shoppingcenter sind völlig austauschbar geworden und haben für die Bevölkerung an Reiz gegenüber einem vielfältigeren urbanen Raum verloren.

Man baut dort neuerdings wieder die europäische Stadt nach. Also offene Strukturen mit Straßen, Plätzen und Grünflächen. Diese Entwicklung kommt langsam auch in Europa und in Deutschland an.“

## 5.2.2017, n-tv : Studie prophezeit Kahlschlag im Einzelhandel

„Der größte Umbruch im Einzelhandel steht der Branche erst noch bevor: In den kommenden Jahren könnte jedes zweite Filialunternehmen vom Markt verschwinden, glauben Experten. ... Auch die Zahl von derzeit rund drei Millionen Arbeitsplätzen im Einzelhandel werde sich nicht halten lassen.“

# ÜQ Süd- Herz der HafenCity?




* Plan und alle Angaben aus Argus-Studie, veröff. 10.11.2016

## Städtebau als Investorenplanung/ **Verkehr** Zukunftsfähige Entscheidung?

Die Auswirkungen der Investorenplanung des südlichen Überseequartiers auf den Kfz- Verkehr werden in den Schau-Visualisierungen des Investors nicht mit dargestellt. Derart unbeachtet von der Öffentlichkeit - und vielleicht auch unbemerkt von den Entscheidern im Rathaus - wird hier ein Stadtteil regelrecht erstickt: mit Raumverbrauch, Feinstaub und Stickoxiden der Pkw, Lkw und Busse.

## Verkehr erstickt die HafenCity: (vergl. Daten S. 12b-c)

Das Verkehrsgutachten Argus, erschienen im November 2016, prognostoziert deutlich erhöhten Kfz-Verkehr insbesondere in der Überseeallee gegenüber Angaben aus 2008.

Die an der Brücke geplante Einfahrt zur Garage und Anlieferung des Überseequartier Süd übernimmt nur einen Teil des Zu- und Ausfahrtverkehrs. Tatsächlich wird der größere Teil des von Osten kommend erwarteten Verkehrs durch die Überseeallee und die San-Francisco-Straße zur Haupteinfahrt in der San-Francisco-Straße geführt.
Anlass: Die große Frequenz der Fahrzeuge je Stunde (über 700 Zufahrten je Std.) lässt einen erheblichen Rückstau auf der Straße erwarten, der an der Kreuzung bei der Brücke „nicht bewältigt werden kann". Deshalb wird der größte Teil des Kfz-Verkehrs durch die Hübener- und die San-Francisco-Straße geführt, als Folge auch verstärkt durch die Straße Am Sandtorpark . In den Straßen um das Quartier herum entstehen so enorme Frequenzen des Kfz-Verkehrs, die durch das Shoppingcenter begründet sind.

Dieser Verkehr wirkt als Trennung zwischen dem Shoppingcenter und den benachbarten Arealen. Damit widerspricht die städtebauliche Planung den Zielen der Senatsdrucksache. Es wird hingenommen, dass dieser Verkehr mit Schall, Feinstaub und Gefahr bestehende Nachbarprojekte massiv gesundheitlich belastet, die in 2008 bis 2014 ausdrücklich als familienfreundliche Projekte von der Stadt Hamburg an diesem Ort gewünscht wurde. Dass diese Planung gleichermaßen mit dem angrenzenden Kinderspielplatz, der Kita und dem wichtigen Fußweg zur U-Bahn kollidiert, wird ebenfalls hingenommen.

„ Das ist eben Innenstadt, da muß man Kinder an die Hand nehmen." B. Ehlers, BSW, 29.12.16

Zu Recht wendet sich die Elterninitiative der Kita St. Katharinen gegen das drohende Verkehrsaufkommen.

Die **ZEIT** über **Feinstaub** in Hamburg.... ..... und über Stickoxid

04.05.2017

Melanie Winkelmann nimmt ein weißes Küchentuch und fährt über das Holzbrett neben ihrem Kopfkissen. Ein dunkler Streifen ist auf dem weißen Tuch zu sehen. Dabei habe sie erst vor zwei Tagen geputzt. »Ganz schlimm ist es im Bad«, sagt sie, da saugt eine Lüftung die Luft aus der ganzen Wohnung an und mit ihr den Dreck. Ständig seien die Fliesen mit feinem Ruß überzogen.

Sie liebt ihre Wohnung in der Straße Vorsetzen und diesen Blick, seit 14 Jahren lebt sie hier. Doch seit einiger Zeit macht sie sich Sorgen. Früher sei der Dreck weniger gewesen, seit immer mehr Kreuzfahrtschiffe kommen, muss sie ihre Fenster jede Woche putzen. Deshalb hat sie Malte Siegert und Sönke Diesener vom Naturschutzbund Hamburg gebeten, mit einem Messgerät vorbeizuschauen: ein blauer Kasten, der aussieht wie ein Handstaubsauger. Er heißt P-Trak und misst die Konzentration von ultrafeinen Partikeln (kleiner als 100 Nanometer) pro Kubikzentimeter Luft. Später, vor dem amerikanischen Konsulat an der Außenalster, wird das Gerät etwa 5000 Partikel anzeigen, das ist normal in einer Großstadt, weit weg vom Hafen.

Jetzt steht Sönke Diesener im Wohnzimmer, die Fenster sind gekippt, die Balkontür steht offen. Er schaltet das Gerät ein. Nach einer Minute Aufwärmzeit erscheint der Messwert: 32 000.

»Alter Schwede«, sagt Diesener. Noch nie habe er so einen hohen Wert in einem Gebäude gemessen.

Melanie Winkelmann lacht gequält. Dann fragt sie: »Wie lange habe ich noch?«

Diesener geht auf den Balkon. Jetzt zeigt das Messgerät rund 50 000 an. 50 000 ultrafeine Partikel in jedem Kubikzentimeter Atemluft.

Ein atemberaubender Wert.

Die Weltgesundheitsorganisation stuft Dieselabgase als krebserregend ein, in derselben Kategorie wie Asbest. Feinstaub entsteht beim Verbrennen von Diesel im Motor. Er dringt tief in die Lunge ein und lagert sich dort ab. Er kann Atemwegserkrankungen und Entzündungen auslösen, die Funktion der Arterien stören und zum Herzinfarkt führen. Ultrafeiner Feinstaub ist bislang erst wenig erforscht und gilt als besonders gefährlich: Die Partikel sind so winzig, dass sie laut Studien von der Lunge aus ins Blut wandern können. Bei Versuchen mit Ratten drang der Dreck bis ins Gehirn vor.

Wer am Morgen dieses 26. April im Wohnzimmer von Melanie Winkelmann steht und auf das Messgerät blickt, der stellt fest: Hamburg hat ein Feinstaubproblem.

Doch wenn die Politik in diesen Tagen den neuen Luftreinhalteplan präsentiert, spielt Feinstaub praktisch keine Rolle. Für die ultrafeinen Partikel gibt es bislang keinen EU-Grenzwert. Es gibt nur welche für größere Feinstaubteilchen, die im Tagesdurchschnitt gemessen werden, an Messstationen, die weit von den Landungsbrücken entfernt liegen. Dort werden die Werte eingehalten. Also alles okay, befindet die Stadt.

Alle Maßnahmen, die der Senat jetzt ergreifen will, haben ein anderes Ziel: die Konzentration des Reizgases Stickstoffdioxid zu mindern, das ebenfalls die Lunge schädigt, Entzündungen verursacht und zu Zellschäden führen kann. Der Grenzwert für dieses Gas wird in Hamburg an vielen großen Straßen überschritten. Die EU hat bereits ein Verfahren eingeleitet, ein Gericht verurteilte die Stadt, schnellstmöglich zu handeln. Man kann sagen: Bei den Stickoxiden steht die Stadt mit dem Rücken zur Wand, fest angelehnt. Deshalb handelt sie jetzt.

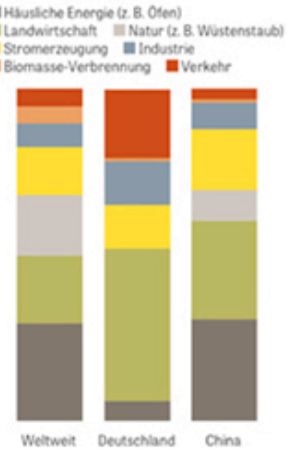
Zehn Maßnahmenpakete sind geplant, in denen vieles Bekannte steht: Die Radwege sollen ausgebaut werden, von 2020 an will die Stadt nur noch emmissionsfreie Busse kaufen, außerdem soll es 1000 Ladestationen für Elektroautos geben. Und so weiter. Weil das alles nicht reicht, will die Stadt in einem Abschnitt der Max-Brauer-Allee nun ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge erlassen, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Warum dort? Weil in der Max-Brauer-Allee ein Luftmessgerät steht, das schaurige Stickoxid-Werte ausweist. In der Stresemannstraße steht ein weiteres, mit ähnlich schlechtem Ergebnis, deshalb soll dort die Durchfahrt für Lkw verboten werden. So würden die Werte eingehalten, haben Experten der Stadt errechnet. Und alle Probleme wären gelöst.

Wirklich?

Fünf Stunden lang haben die Experten des Nabu mit der *ZEIT* an verschiedenen Orten in der Stadt die Feinstaubwerte gemessen. Die Ergebnisse sind beunruhigend.

Nur ein paar Schritte neben der Wohnung von Melanie Winkelmann, direkt an der Hafenpromenade, liegt eine Kita. Ein kleiner Spielplatz gehört dazu, erbaut vom Nachbarn Gruner + Jahr. Sönke Diesener steht am Zaun des Spielplatzes und startet sein Messgerät. Der Wert schwankt: Von 38 000 ultrafeinen Partikeln steigt er auf 55 000, dann zeigt er 43 000. »Alter Falter«, sagt Diesener. Gesund ist es nicht, hier zu spielen. Drinnen, im Vorraum der Kita, wo die Türe morgens ständig auf- und zugeht, wenn die Eltern ihre Kinder bringen, liegt der Wert bei 28 000 bis 29 000. Zur Erinnerung: An der Außenalster sind es rund 5000.

Die Quellen der Luftverschmutzung und der jeweilige Anteil an der gesamten Menge des Feinstaubs:




Quelle: Lelieveld et al., Nature, 2015 | Daten

Abgas nimmt bei den Verkehrsemissionen nur Platz zwei ein. Der meiste Feinstaub entsteht dort durch Abrieb von Kupplungen, Bremsbelägen und Reifen. Vor allem schwere Laster wirbeln den Feinstaub, der sich bereits auf und neben der Straße abgelagert hat, immer wieder hoch.

Zit. nach Zeit online, 22.2.17
Was Sie über Feinstaub wissen sollten

# Verkehrsplanung: Zitate und Auszüge



ÖPD, 7.12.2015, Herr Bruns-Berentelg: „ Unterirdisch entstehen ca. 2800 Pkw-Stellplätze."

Herr Bruns-Berentelg am 21.3.2017:
„Unterirdisch entstehen ca. 3.000 Pkw-Stellplätze gegenüber vorher 2.600 Stellplätze."

Das Gutachten Argus erscheint im November 2016 mit 30 Seiten zzgl. umfangreiche Anlagen.
Aus den Daten des Verkehrsgutachtens von Argus errechnet sich das erwartete Verkehrsaufkommen gesamt = Besucherzahl wie folgt: 25% Anteil MIV, entspricht 24.334 Kfz/ Tag, ergibt Besucher gesamt ca. **97.336**. Nur Besucher für Einzelhandel, Gastronomie, Sondernutzungen und Terminal: 19.100*4= **76.400** Besucher. (s.u. Tab.)
Z. Vergl.: Das AEZ hat einen MIV-Anteil von 66%. Die Annahme von 25% ist mutig.

Die Abwicklung von örtlich über 700 Pkw/h je Zu- bzw. Ausfahrtspur „stellt hohe Anforderungen an die Abfertigungsanlagen." Angeordnet werden dafür Wartespuren in den öffentlichen Straßen und die Hauptzufahrt in der San-Francisco-Straße.

| Stand 2015 | BGF | Summe MIV Quell+Zielverkehr werktags (DTVw) | Faktor | Summe MIV Quell+Zielverkehr alle Tage (DTV) |
|---|---|---|---|---|
| Einzelhandel (Retail) | 80.005 m² | 14.366 Pkw | 0,93 | 13.340 Pkw |
| Gastronomie (F&B) | 8.455 m² | 345 SV-Fz. | 0,75 | 259 SV-Fz. |
| Büro (Office) | 63.927 m² | 1.745 Pkw | 0,71 | 1.247 Pkw |
| | | 128 SV-Fz. | 0,75 | 96 SV-Fz. |
| Wohnen (Resi) | 54.961 m² | 1.017 Pkw | 0,75 | 763 Pkw |
| | | 55 SV-Fz. | 0,79 | 43 SV-Fz. |
| Kino 2.700 Pl. | 11.276 m² | 1.208 Pkw | 1,15 | 1.389 Pkw |
| | | 11 SV-Fz. | 0,75 | 8 SV-Fz. |
| Hotel | 36.712 m² | 1.570 Pkw | 1,00 | 1.570 Pkw |
| | | 73 SV-Fz. | 0,75 | 55 SV-Fz. |
| Kreuzfahrtterminal | 8.560 m² | 2.727 Pkw | 0,55 | 1.494 Pkw |
| | | 333 SV-Fz. | 0,55 | 182 SV-Fz. |
| Ausweichparker | | 755 Pkw | 1,15 | 870 Pkw |
| Elbphilharmonie | | 0 SV-Fz. | - | 0 SV-Fz. |
| Gesamt | | 23.388 Pkw | 0,88 | 20.672 Pkw |
| | | 946 SV-Fz. | 0,68 | 644 SV-Fz. |
| | | 24.334 Kfz | 0,88 | 21.316 Kfz |

Tabelle 14: Verkehrsaufkommen MIV mit geplanter BGF (23.11.2015)

Im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung wurde das erwartete Verkehrsaufkommen in Relation zum geplanten Stellplatzvolumen gesetzt. Davon sind knapp 2.200 Stellplätze frei verfügbar, denen ca. 19.100 Pkw-Fahrten aus Einzelhandels-, Gastronomie und Sondernutzungen einschließlich Kreuzfahrtterminal und Elbphilharmonie (Ausweichparker) gegenüber stehen. Daraus errechnet sich ein Umschlaggrad von 4,4 je Stellplatz und Tag; ein hoher, aber in Innenstadtlagen durchaus realistischer Wert.

## 5.1 Allgemein

Die geplante Nutzungsmischung im südlichen Überseequartier hat unter Berücksichtigung eines moderaten MIV-Anteils von 25% ein werktägliches Verkehrsaufkommen von über 24.000 Kfz-Fahrten/d zur Folge. Darin enthalten ist die Verkehrsnachfrage der Sondernutzungen, unter denen für das Kreuzfahrtterminal der zeitgleiche Anlauf eines sehr großen (Queen Mary 2) und eines weiteren Schiffs berücksichtigt wurde.

Die Abwicklung von örtlich über 700 Pkw / h stellt hohe Anforderungen an die Abfertigungsanlagen. Aufgrund der Belastungen und der möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im umliegenden Netz ist besonderes Augenmerk auf leistungsfähige Einfahrts- und Abfertigungsanlagen zu legen.

Der Einfluss der Verkehrsführung in der Tiefgarage auf das Verkehrsgeschehen im öffentlichen Straßenraum über die unterschiedlich stark nachgefragten Zu- und Ausfahrten ist im Rahmen der vorstehenden Betrachtungen deutlich geworden.

Die wesentlichen Anforderungen, die sich aus der Verkehrsprognose an die innere und äußere Erschließung sowie an die Gestaltung des Straßenraums ergeben, sind im folgenden Kap. 5.2 zusammengefasst.

## 5.2 Anforderungen

Für die einzelnen Verkehrsmittel ergeben sich nachfolgende Anforderungen an die innere und äußere Erschließung sowie an die Gestaltung des Straßenraums.

**Pkw-Verkehr:**

- Ausreichend bemessene Abfertigungsanlagen in der Tiefgarage für mindestens
  - San-Francisco-Straße: Zufahrt 731 Pkw / h, Ausfahrt 591 Pkw / h
  - Platz am 10. Längengrad: Zufahrt 522 Pkw / h, Ausfahrt 738 Pkw / h
    zusätzlich Einfahrt Schwerverkehr
- Ausreichender Rückstauraum in entsprechender Fahrstreifenanzahl an der Ausfahrt Platz am 10. Längengrad mit einer Länge von ca. 110 m. Bei geringeren Längen sind flankierende Maßnahmen zu treffen, um einen Rückstau in die Abfertigungsanlagen zu vermeiden. Dies kann über eine dynamische Verkehrslenkung oder eine kurzzeitige Drosselung der Schrankenkapazität erfolgen.
- In der San-Francisco-Straße ist im Bereich der Tiefgaragenrampe an Stelle des zweiten Fahrstreifens in Fahrtrichtung Nord ein kurzer Linksabbiegestreifen in die Tiefgarage vorzusehen. Die Zweistreifigkeit der Fahrtrichtung Nord sollte dann unmittelbar nördlich des Linksabbiegers beginnen.
- Der Verzicht auf den bisher geplanten Linksabbieger von der Überseeallee zur Tiefgarage des nördlichen Überseequartiers und Herrichtung einer dreistreifigen Knotenzufahrt von der Überseeallee zum Knoten Am Sandtorpark / Überseeallee / San-Francisco-Straße / Am Dalmannkai.

Text und Tabellen aus Gutachten Argus, veröffentlicht 10.11.2016

| | Hübenerstraße | | San Francisco Straße | Übersee-allee | Platz am 10. Längengrad | | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Morgenspitze | Pkw | Lkw | Pkw | Pkw | Pkw | Lkw | Kfz |
| Zufahrt (Zielverkehr) | - | - | 393 | 20 | 234 | 55 | 702 |
| Ausfahrt (Quellverkehr) | 70 | 39 | 84 | 76 | 236 | - | 505 |
| Abendspitze | Pkw | Lkw | Pkw | Pkw | Pkw | Lkw | Kfz |
| Zufahrt (Zielverkehr) | - | - | 731 | 61 | 522 | 21 | 1.336 |
| Ausfahrt (Quellverkehr) | 40 | 26 | 591 | 46 | 738 | - | 1.441 |

Tabelle 31: Spitzenbelastungen in den Tiefgaragenzufahrten

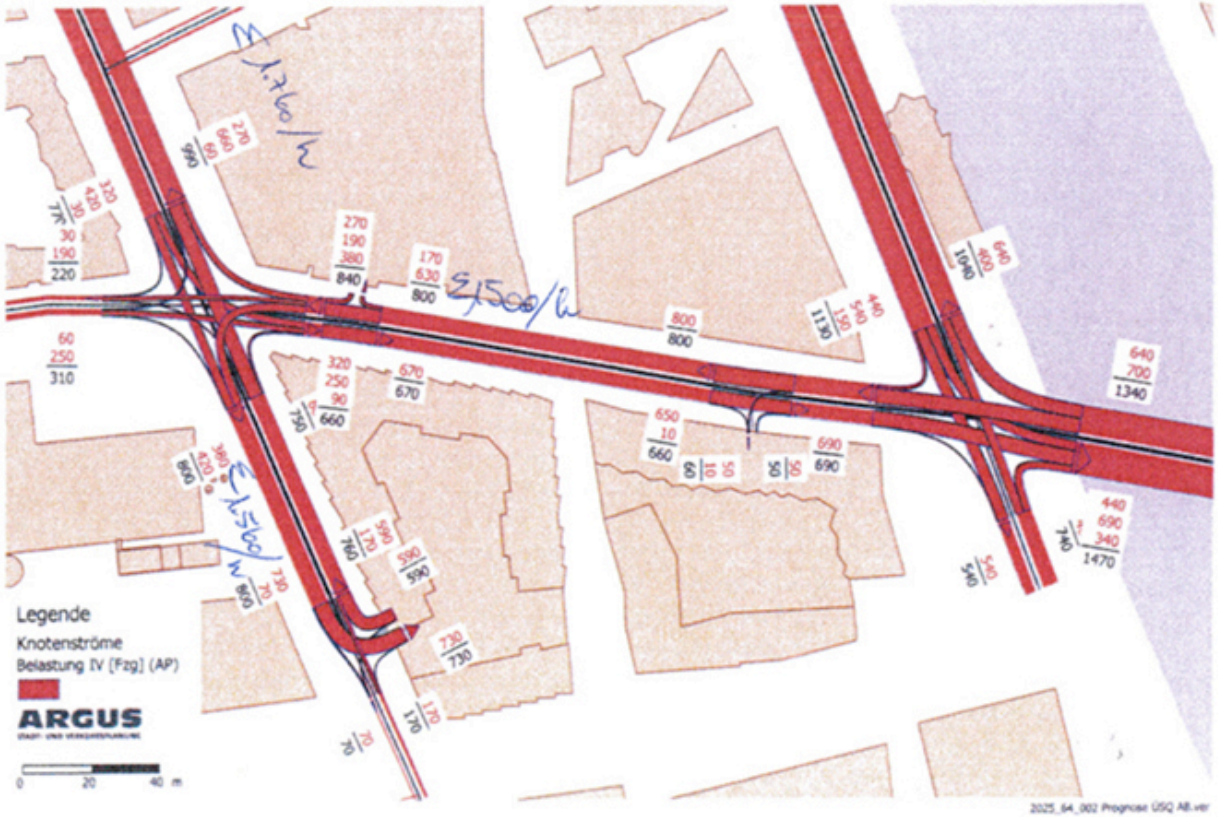



Abbildung 17: Prognose Spitzenstunde abends, Belastung der Anbindungen und Zufahrten (ÜSQ 2016)

# Verkehrsplanung

## Prognose je Std.

Das massive Verkehrsaufkommen in der San-Francisco-Straße ist begründet durch die hier angeordnete Lage der Zu- und Ausfahrt für Pkw der Besucher sowie die Ausfahrt für Lkw und Busse in der Hübenerstraße (hier nicht im Plan dargestellt).

**Der Zu- und Ausfahrtverkehr in der San-Francisco-Straße beträgt bis zu**

**1.322 Pkw/Std.**

**und wird über den Gehweg geführt.**

Zum Vergleich:
An der Zu- und Ausfahrt in der Überseeallee werden nur bis zu **107 Pkw/Std.** über den Gehweg geführt.