



Im Gespräch mit ...

Frank Engelbrecht, Pastor der Hamburger Hauptkirche St. Katharinen und emsiger Streiter um die Entwicklung lebenswerter innerstädtischer Quartiere in der Hansestadt. Als Pastor der Katharinengemeinde, die an der Schnittstelle von Altstadt, Speicherstadt und Hafencity liegt, und Beiratsmitglied im nördlichen Überseequartiers setzt er sich seit Jahren für das Zusammenwachsen der Hafencity mit der Innenstadt ein. Aktuell unterstützt er auch die **Initiative Lebenswerte Hafencity**, deren Mitglieder um die Zukunft des südlichen Überseequartiers besorgt sind. Denn hier soll entgegen den ursprünglichen Planungen ein gigantisches Einkaufszentrum gebaut werden. Ein architektonischer Klotz, der das Quartier von Grund auf verändern würde. Eine Fachtagung brachte erstmals engagierte Bürger, Politiker und Projektentwickler zusammen – und vielleicht auch ein bisschen näher.

„Der Verkehr ist aus meiner Sicht das größte Problem“

Pastor Engelbrecht, seit einigen Monaten formiert sich der Widerstand gegen die Pläne des Senats, in der südlichen Innenstadt ein großes Einkaufszentrum bauen zu lassen. Ist das nicht ein bisschen spät? Jetzt, wo bereits der Bauantrag für die Baugrube gestellt wurde?

Tatsächlich gibt es schon seit 2014 gravierende Bedenken gegen dieses Bauvorhaben. Der **Trägerverbund Innenstadt e.V.**, in dem sich die Gewerbetreibenden und Grundeigentümer aus Hamburgs Innenstadt organisieren, hat schon früh den Kontakt zur Politik und den Dialog mit den Entscheidungsträgern gesucht. Die Anwohner der Hafencity haben sich erst verhältnismäßig spät mit eingeschaltet, das ist richtig. Aber dafür jetzt umso vehementer und mit sehr guten Argumenten. Denn das, was hier aktuell geplant ist, wird das Quartier nicht nur verändern, sondern belasten. Noch im Dezember 2014 versicherte der 1. Bürgermeister im Hamburger Abendblatt (HA, 23.12.2014): „Wir wollen kein geschlossenes Shopping Center, sondern Straßen, ein Stück Stadt, das 24 Stunden geöffnet ist.“ Aber jetzt sieht es so aus, als bekämen wir an Stelle einer kleinteilig ausdifferenzierten und offenen Stadtstruktur ein weitgehend geschlossenes Shoppingcenter in einer städtebaulichen Großstruktur.



Sie meinen, dass das Einkaufszentrum statt der ursprünglich geplanten 40.000 qm nun 80.000 qm haben soll?

Unter anderem. Auf unserer Fachtagung wurde deutlich: Es ist auch die Gesamtfläche immer weiter angewachsen. Die Überbauung der San Francisco-Straße nimmt dabei dem Quartier ein wichtiges Fenster zur Elbe. Mehrere Gebäude werden stark erhöht und verschatten damit zunehmend Straßenräume und Gebäude. Außerdem hat uns ein Windfachplaner aufgezeigt, dass dabei auch die Probleme mit dem Wind zunehmen werden. Der Wind ist in der Hafencity ja auch an anderen Orten bereits ein Thema. Insgesamt werden die angrenzenden Straßenräume durch die neue Planung sehr an Qualität verlieren.

Vom Verkehrsaufkommen ganz abzusehen ...

Ja, der Verkehr ist aus meiner Sicht das größte Problem. Nach jüngsten Schätzungen erhöht sich die Verkehrsbelastung etwa auf der Überseeallee auf das Dreifache gegenüber der bisherigen Planung. Dort rechnen die Planer mit 16.300 statt 5.800 Fahrzeugen täglich. Und auf den anderen



Straßen in der Nachbarschaft sieht es nicht viel besser aus. Leidtragende sind die Menschen, die diesen öffentlichen Raum nutzen, weil sie hier wohnen oder den Stadtteil als Fußgänger oder Fahrradfahrer besuchen. Ich denke vor allem auch an die Kinder. In unmittelbarer Nachbarschaft haben wir eine Grundschule, zwei Kindertagesstätten und den großen Spielplatz im Grasbrookpark. Anstelle eines Stadtgebiets, in dem die öffentliche Räume der anliegenden Quartiersteile organisch ineinandergreifen, zeichnet sich eine Situation ab, in der stark befahrene Straßen das südliche Überseequartier von seinen Nachbarn im Quartier trennt. Aktuell erlebe ich, dass Kinder aus diesem Teil der Nachbarschaft ihren Stadtteil eigenständig erkunden. In Zukunft werden sich Eltern vielleicht zweimal überlegen, ob sie ihre Kinder im Kita- und Grundschulalter allein zwischen die vielen Autos nach draußen lassen. Im Masterplan hieß es: „Die HafenCity soll ein Ort der Kommunikation mit stadtteilprägendem Charakter sein.“ Das passt nicht zu dem vorgelegten Verkehrskonzept für das Überseequartier als Herz der HafenCity.

Alle diese Argumente sind dem Senat bekannt?

Ich gehe davon aus. Im Verlauf des B-Plan-Verfahrens hat es insgesamt 245 Einwände zu den Planungen von Seiten der Bürger, Verbänden und Bauträgern gegeben. Die **BSW** hat alle Einwände zurückgewiesen. Daraufhin hat die Initiative einen offenen Brief an den Bürgermeister geschickt, aber keine Antwort erhalten. Auch die Presse hat berichtet.

War das der Grund für die von Ihnen bereits erwähnten Fachtagung zur Neuplanung des südlichen Überseequartiers?

Ja. Nachdem die Sorgen der Initiative Lebenswerte HafenCity die Presseöffentlichkeit erreichte, kam es zu einem Gespräch mit **Herrn Bruns-Berentelg** von der **HafenCity Hamburg GmbH**. Dieses Gespräch mündete darin, dass er den Vorschlag der Initiative aufnahm, kurzfristig eine Fachtagung zu organisieren. Die Frage sollte sein: Lassen sich die aktuellen Planungen für das südliche Überseequartier als Motor für eine integrative Stadtentwicklung verstehen? Setzen sie ein Zusammenspiel von HafenCity und Hamburger Innenstadt in Gang, in dem die Einzelteile zusammenwachsen und sich gegenseitig stärken? Oder ist die Sorge berechtigt, dass die aktuelle Planung eher verhindert, dass die Stadt zusammenwächst? Ich habe mich damals sehr gefreut, dass wir so gut ins Gespräch gekommen sind.

Aber dann glänzten die HafenCity GmbH und die maßgebliche Behörde, die BSW, auf der Tagung durch Abwesenheit ...

Das war sehr schade. Wir hatten Vertreter aller Bürgerschaftsfraktionen dabei, außerdem Architekten, Vertreter des Trägerverbundes Innenstadt und weitere Initiativen. In der Abschlussrunde stieß noch der Hamburgs Architektur-Urgestein **Volkwin Marg** dazu. Auch **Unibail Rodamco**, der Projektentwickler für das südliche Überseequartier, hatte kurzfristig noch einen Vertreter entsandt. Das war gut, weil wir damit nicht nur über die Akteure geredet haben, sondern mit ihnen. Dabei stellte sich heraus, dass Unibail bislang kaum mitbekommen hatte, dass ihr Projekt große Sorgen in der Bevölkerung auslöst. Ich bin wirklich froh über die Offenheit und das hohe Niveau der Diskussion an diesem Tag. Ich glaube, wir haben die richtigen Leute erreicht. Zumal sich gezeigt hat, dass viele nicht ausreichend informiert waren und entscheidende Details nur unzureichend kannten.

Ein Beispiel?

Einige Politiker haben die Einwände der Initiative Lebenswerte HafenCity bisher noch nicht gesehen. Sie kannten auch nicht alle Fakten. Nicht zuletzt Dank der detaillierten Vorarbeit von **Iris Neitmann**, Architektin und Sprecherin der Initiative, kam es zu einem Austausch auf Augenhöhe, bei dem wir Missverständnisse ausräumen und Informationslücken schließen konnten. Dazu gehörte auch die immer wieder auftauchende Frage nach einer Sonderregelung zur Sonntagsöffnung für das südliche Überseequartier – und vor allem für die Gäste der Kreuzfahrtschiffe, die in unmittelbarer Nähe anlegen. Das scheint vom Tisch zu sein. Unibail bekommt keine zusätzlichen Sonntage mit Öffnungszeiten. Das wurde uns zumindest von Seiten der Politiker versichert.

Das dürfte die Gewerbetreibenden der traditionellen Innenstadt freuen, die große Umsatzverluste durch das südliche Überseequartier befürchten ...

Gewiss, aber das trifft eigentlich nicht das Herzstück der Argumentation, mit dem die Geschäftsleute in die Diskussion gegangen sind. Auf unserer Tagung hat der Trägerverbund sehr überzeugend aufgezeigt, dass das Schwergewicht seiner Argumentation auf stadtplanerischer Ebene liegt. Der Trägerverbund ist entstanden, weil sich die Hamburger Grundstücksbesitzer und Gewerbetreibenden der östlichen Innenstadt mit denen der westlichen Innenstadt lange Zeit behagt haben. Um die Konflikte zu beenden, hat man den heutigen Trägerverbund Innenstadt gegründet. Jetzt droht ein neuer Konflikt zwischen alter und neuer Innenstadt. Der Trägerverbund will diese Konfrontation in einen gemeinsamen Handlungsplan überführen. Deshalb ist die HafenCity auch bereits Mitglied im Trägerverbund Innenstadt. Den Kaufleuten liegt sehr daran, die HafenCity städtebaulich wie ökonomisch an die Innenstadt



anzuschließen und dafür zu sorgen, dass beide einander stärken, weil Hafen und Elbe ebenso wie Alster, Rathaus und Jungfernstieg nun einmal zur Hansestadt gehören.

Gibt es ein Fazit der Veranstaltung?

Grundsätzlich ist allen klar geworden, dass es immensen Gesprächsbedarf gibt. Und noch ist ja nicht alles beschlossen. Auf unserer Tagung haben wir sehr gründlich darüber nachgedacht, welche Art von Quartier, welche Art von Stadt wir haben wollen. Das war großartig. Bislang haben wir es mit dem Bau des Shopping Centers mit einer Lösung zu tun, die kurzfristig den Schmerz dieser großen Baulücke füllt, deren langfristige städteplanerischen Konsequenzen für die HafenCity und die erweiterte Innenstadt wir nach meiner Auffassung noch nicht mit ausreichender Tiefe ausgelotet haben. Hier hat das Engagement der Initiative Lebenswerte HafenCity durchaus mit der Kraft lokaler Betroffenheit vielleicht die Spitze eines „Eisbergs“ sichtbar gemacht. Aber wie das bei Eisbergen so ist, liegt das, was wirklich zu beachten ist, unter der Oberfläche. Das zu bedenken und zu beachten ist unser aller Aufgabe, wenn wir das „Schiff Hamburg“ als Bürger, Politiker und Projektentwickler in eine gute Zukunft steuern wollen. Die Planungen für das südliche Überseequartier sind zwar schon weit vorangeschritten. Aber ich glaube: da gibt es noch Spielräume. □



Winter im Norden
Foto: sos

Hamburg

Hamburg: Check24 mietet knapp 2.000 qm in Alstercampus

Das Online-Vergleichsportal **Check24** verlegt seinen Hamburger Standort in den "Alstercampus". In dem Quartier mit der Adresse An der Alster 62-64 hat das Unternehmen rund 1.910 qm Bürofläche angemietet. Vermieter ist die **Ärzteversorgung Niedersachsen**. Das Quartier, welches im Dezember 2016 fertiggestellt wurde, umfasst zehn Gebäude mit rund 19.200 qm Bürofläche sowie 248 Mietwohnungen. Check24 bezieht Büroflächen in dem Gebäude „Luv & Lee“ mit neun Stockwerken und zwei Eingängen. **Grossmann & Berger** beriet den Mieter.

Warburg-HIH kauft Bürohaus Valentinskamp 30

Warburg-HIH Invest erwirbt für den Immobilienfonds Norddeutscher Versorgungswerke die Hamburger Büroimmobilie Valentinskamp 30. Das 2.600 qm große Objekt wurde 1998 errichtet und ist fast vollständig vermietet. **Colliers International Hamburg** war bei der Transaktion zusammen mit **Colliers Dänemark** vermittelnd tätig. Der Verkäufer wurde rechtlich von **Cornelius + Krage** aus Kiel, der Käufer von **CMS Hasche Sigle** aus Hamburg beraten.

Norddeutschland

Mercedes mietet in RLI-Objekt bei Bremen

Das Bremer **Mercedes**-Werk hat den Großteil der Logistikhallen an der Käthe-Kruse-Straße im Gewerbegebiet Achim-Ost angemietet. Es handelt sich um 26.480 qm, davon 23.299 qm Hallenfläche sowie 592 qm Büro- und 2.589 qm Mezzaninefläche. Das dort vorgesehene Blechteile-Lager wird **Stute Logistics** betreiben. Die Immobilie wird von **Bauwo**, Hannover, entwickelt und ist inzwischen an **RLI** verkauft. **Coca-Cola** mietete im vergangenen Frühjahr den übrigen Teil der 37.600 qm Nutzfläche.



Zu guter Letzt

Grüner PR-Coup

In Hamburg vergammeln immer mehr Parks und Grünflächen. Es ist schlicht nicht genug Geld da, um sie zu pflegen. Die Bezirke stöhnen seit Langem unter der Last weiterer finanzieller Einschränkungen; da bleiben die Grünflächen halt auf der Strecke. Aber sei's drum. Dafür leistet sich die Stadt einen Umweltsenator. Und der kam auf eine geniale Idee: Durch zusätzliche Grundsteuereinnahmen soll es auch dem Grün wieder besser gehen. „Naturcent“ nennt er das, was durch die Bebauung von Grünflächen zusätzlich eingenommen werden soll. Hat es anfangs auch heftig in der rot-grünen Koalition geknallt, ist der PR-Coup von **Jens Kerstan** (Grüne) inzwischen beschlossene Sache. Gut für Kerstan. Immerhin ist er mit dafür verantwortlich, dass in der Hansestadt immer mehr Naturflächen dem Wohnungsbau zum Opfer fallen. Da ist man als Grüner in echter Bredouille: Die Wähler wollen Wohnraum, gleichzeitig aber die grüne Lunge Hamburgs nicht schrumpfen lassen. Und doch passiert genau das. Wenn jährlich 10.000

neue Wohnungen gebaut werden sollen, lässt es sich nicht vermeiden, dass die Natur weichen muss – wenn's sein muss, bis nach Schleswig-Holstein.

Niemand zweifelt daran, dass jetzt vielleicht ein paar Cent für die Pflege städtischer Anlagen übrig sind – vor allem dort, wo in innerstädtischen Lagen auch schnelle Erfolge sichtbar gemacht werden können. Das grundsätzliche Problem wird man so nicht lösen: Wollen die Hamburger eine zubetonierte, aufs Engste verdichtete Stadt? Wie viele zusätzliche Wohnungen braucht man tatsächlich? Zurzeit ziehen schon wieder jede Menge Hamburger raus aufs Land, in die Peripherie des Speckgürtels, weil es in der Hansestadt zu voll, zu laut und zu teuer ist. Das wird sich in absehbarer Zukunft auch kaum ändern. Überall wird wie verrückt gebaut; ein einheitliches oder gar ökologisches Konzept ist nicht in Sicht. Nicht mal in der HafenCity – jenem einst jungfräulichen Experimentiergelände – hat man verhindert, dass der Jubel-Stadtteil nichts anderes als eine zugige karge Betonmeile geworden ist. □

Impressum

Verlag:

Research Medien AG
Nickelstraße 21
33378 Rheda-Wiedenbrück

T: 05242-901250,
F: 05242-901251

info@rohmert.de,
www.rohmert-medien.de.

Chefredaktion:

Susanne Osadnik (V.i.S.d.P.)
stellv.: Richard Haimann
Im Grund 6,
21629 Neu Wulmstorf
Tel. 04168/ 82 50

Redaktion: susanne.osadnik@gmail.com

Hrsg.: Werner Rohmert

Verlagsleitung: André Eberhard
(eberhard@rohmert.de)

Bildquellen: fotolia.de
Fotos (sos): Susanne Osadnik

Autorenbeiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider.

Die Bankverbindung erhalten Sie auf Anfrage

Firmen und Personen

BFW (2,4,6), Aachener Grundvermögen (6), albrings + müller (14), Allianz (4), Alstertreu Immobiliengesellschaft (12), APOprojekt (15), Ärzteversorgung Niedersachsen (10), Aurelis Real Estate (6), Bauwo (10), Becken Development GmbH (7), BGW (7), Bijou Brigitte (11), BSW (9), CBRE (4), Cerberus (12), Check24 (10), CMS Hasche Sigle (10,14), Coca-Cola (10), Colliers International (10), Commerzbank (4), Corestate Capital Holding (10), Cornelius + Krage (10), Cushman & Wakefield (4), Deutsche Telekom (4), dm (7,11), DTZ (4), Edeka (11), Enerparc (7), Engel & Völkers (10,11), Gothaer Versicherung (13), Grossmann & Berger (4,10), Groth Immobilien Verwaltungs GmbH (12), H&M (11), HafenCity Hamburg GmbH (7,9), Hinz&Kunzt (3), Hitzler Ingenieure (6), HSH Nordbank (7,14), Ideal Assets (6), Initiative Lebenswerte HafenCity (8), Investa Capital Management (13), ITSC GmbH (12), IVD Nord (4,6), Jargonant Partners (10), JLL (4), Kleefeld-Buchholz eG (14), Lidl (12), Log4 Real (13), Lufthansa Industry Solutions AS (14), Magnus Kaminiarz & Cie. Architektur (7), Mercedes (10), mieterinfo.tv Kommunikationssysteme GmbH (14), Mitsubishi (13), Nospa (11), Novum Hotel Group (6), Only (11), Parkgemeinschaft Husum (11), pubilty (14), Real I.S. (2), Rewe (7), RLI (10), Savills (4,10), Schuhpark Fascies (11), Scure-Gruppe (12), Stute Logistics (10), Trägerverbund Innenstadt e.V. (8), Triton Development (13), Unibail Rodamco (9), Union Boden (12), Union Investment (5), VBG (7), Vero Moda (11), VNW (4,6), Vodafone (11), Warburg HIH (10), Zech (13), Zinsland (13).

Bauer, Gottfried (11); Breitner, Andreas (6); Bruns-Berentelg (9); Dadgostar, Mina (4); Droßmann, Falko (3); Duge, Olaf (7); Engelbrecht, Frank (8,9,10); Hackbusch, Norberg (7); Haindl, Christoph (4); Hanekopf, Sascha (11); Hautz, Philipp (4); Hoppe, Ken (4); Huss, Matthias (4); Kerstan, Jens (16); Kienscherf, Dirk (7); Marg, Volkwin (9); Neitmann, Iris (9); Paepcke von, Hendrik (15); Petersohn, Christian (14); Rohrer, Marc (4); Schnellecke, Pascal (4); Schubring, Alexandra (6); Stechow von, Carl (13); Stöver, Birgit (7); Struck, Sönke (2,6); Sudmann, Heike (7); Wittlinger, Axel-H. (6).