

**Mitgliederversammlung des Trägerverbundes
Projekt Innenstadt e.V.
am 12. Oktober 2016**

Tätigkeitsbericht des Vorsitzenden

Es wird Sie nicht überraschen, wenn ich mit der Feststellung beginne, dass die Planungen für das **südliche Überseequartier** mit seinem **70.000 qm großen Shopping-Center** einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Berichtszeitraum bildeten. Man könnte bei dieser Feststellung innehalten und fragen, warum der Trägerverbund soviel Zeit und Arbeit und auch Geld in dieses Thema investiert, da politisch doch alles entschieden sei.

In der Tat: Weder das Ergebnis unseres Gesprächs mit dem Ersten Bürgermeister im November 2014 noch der Koalitionsvertrag vom März 2015 erlauben es, am politischen Umsetzungswillen zu zweifeln.

Gleichwohl ist Politik an Recht und Gesetz gebunden, und ein Bebauungsplan für das südliche Überseequartier ist es auch. Mit dem Ziel, konkrete Inhalte dieses Bebauungsplans zu beeinflussen, haben wir daher gemeinsam mit der Handelskammer seit dem Frühjahr 2015 mehrere Gesprächsrunden mit den Investoren, den Gutachtern und Vertretern der Stadt sowie der HafenCity geführt. Im Fokus standen dabei das Shopping-Center sowie die gutachterlichen Bewertungen der Auswirkungen dieses Einkaufszentrums auf die Innenstadt. Diese Arbeitsgruppen-Treffen erwiesen sich indessen allmählich im Ergebnis als fruchtlos. Weder die Investoren noch die Vertreter der Stadt und die von der HafenCity Hamburg beauftragten Gutacher waren bereit, auf Argumente und Anregungen einzugehen.

Im Dezember 2015 eröffnete die Stadtentwicklungsbehörde mit einer Bürgeranhörung im Kesselhaus das Bebauungsplanverfahren und gab damit zu erkennen, dass die zuvor geäußerte Kritik an dem Vorhaben am Planungsträger abperlt.

Wir haben daher Ende Februar dieses Jahres die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe bei der HafenCity beendet. Wir mussten feststellen, dass die Hoffnung auf ein einvernehmliches Gesprächsergebnis als Grundlage der Stellungnahme des Trägerverbundes im Rahmen des

Bauleitplanverfahrens zum südlichen Überseequartier, Illusion war.

In der Zwischenzeit erreichte uns das Angebot namhafter Mitglieder des Trägerverbundes und anderer in der City engagierter Immobilienunternehmen, ein von ihnen in Auftrag gegebenes Gutachten von **Bulwiengesa** zu den Auswirkungen des Shopping-Centers auf den innerstädtischen Einzelhandel der Öffentlichkeit vorzustellen. Wir haben dieses Angebot gerne angenommen und am 18. März 2016 in einer gut besuchten Pressekonferenz die Wirkungsanalyse von Bulwiengesa präsentiert. Die Analyse deckt die Schwächen des GfK-Gutachtens im Auftrage der HafenCity schonungslos auf und kommt u.a. zu deutlich höheren Umverteilungswirkungen vor allem im modischen Bereich als jenen 9 %, die GfK vorrechnet.

Am 31. Mai 2016 haben wir das Bulwiengesa-Gutachten noch einmal vor den Mitgliedern und Gästen des Trägerverbundes zur Diskussion gestellt. Der Trägerverbund hält die Gutachten-Ergebnisse von Bulwiengesa für deutlich realitätsnäher als die Einschätzungen von GfK. GfK geht von nicht nachvollziehbaren, um nicht zu sagen geradezu abenteuerlichen Annahmen über zusätzliche Kaufkraftströme durch Touristen aus, durch die die negativen Umverteilungswirkungen zulasten des innerstädtischen Einzelhandels angeblich abgemildert werden sollen. Mit dieser These und ihrer mehr als kühnen Begründung hat sich jüngst auch noch einmal die Plausibilitätsstudie von **Stadt + Handel** auseinandergesetzt und sie – ebenso wie weitere Untersuchungsergebnisse von GfK – verworfen. Stadt + Handel kommt sogar zu dem vernichtenden Ergebnis, dass die von GfK dargestellten Berechnungen und Ergebnisse nicht den Ansprüchen eines realitätsnahen städtebaulichen Worst-Case-Ansatzes genügen.

Seit der ersten öffentlichen Diskussion über das geplante Vorhaben im Dezember 2015 hat sich gezeigt, dass die Stadt sich keinen Millimeter bewegt. Einwohner und Gewerbetreibende der HafenCity haben zum Teil gravierende Bedenken gegen die Belastungen vorgetragen, die vor allem von der Einzelhandelsagglomeration im südlichen Überseequartier ausgehen. Die Stadt wiegelt freundlich ab. Offensichtlich lässt ihr der Vertrag mit Unibail-Rodamco keinen Handlungsspielraum.

Der Trägerverbund hat sich daher auch vor diesem Hintergrund entschieden, einen auf

den ersten Blick vielleicht spektakulären Schritt zu unternehmen und eine renommierte Hamburger Anwaltskanzlei mit seiner Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf zu beauftragen.

Unsere Anwälte kommen zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplan HafenCity 15 in Teilen rechtswidrig ist.

Nun hat diese Rechtsauffassung nur Auswirkungen auf den Bebauungsplan, wenn sie durch ein Gericht bestätigt wird. Der Trägerverbund wird kein Gericht anrufen. Zum einen ist der Trägerverbund nicht klageberechtigt, zum anderen wäre dies auch nicht die adäquate Form der Auseinandersetzung mit der Stadt.

Nicht ausgeschlossen ist allerdings, dass andere, etwa unmittelbar betroffene Nachbarn, gegen den Bebauungsplan oder später gegen die Baugenehmigung klagen.

Der Trägerverbund wird die juristische Auseinandersetzung vor allem nutzen, um auf die Bürgerschaftsabgeordneten einzuwirken und ihnen vor Augen zu führen, über was sie entscheiden. Aufklärung also ist das Ziel. Ob dies substanziell etwas ändert, ist schwer vorauszusagen. Unibail-Rodamco wird im Zweifel die Einhaltung des Vertrages mit der Stadt einfordern.

Die Planungen für das südliche Überseequartier sind eben nicht das Ergebnis eines sonst so viel beschworenen Bürgerdialogs, sondern eines immobilienwirtschaftlichen Geschäfts, dessen Folgen sich erst im nachhinein abzeichnen. Der Trägerverbund hält die Planungen für das Shopping-Center für eine gravierende stadtentwicklungspolitische Fehlentscheidung. Sie wird der gewachsenen Innenstadt schaden, sie wird vor allem die innerstädtischen Randlagen destabilisieren. Sie wird das Zusammenwachsen von City und HafenCity nicht fördern. Die Urbanität vorspiegelnde Kunstwelt im südlichen Überseequartier passt weder zur City noch zur HafenCity.

Damit leite ich über zu einem eng mit den Planungen für das südliche Überseequartier zusammenhängenden Thema: Der Trägerverbund hat in einem noch internen Papier Maßnahmen zusammengefaßt, die vor allem als **städtebauliche**

Kompensationsmaßnahmen die negativen Folgen der Einzelhandelsagglomeration im südlichen Überseequartier abfedern sollen.

Um solche städtebaulichen Kompensationsmaßnahmen handelt es sich auch bei den Themen, die im **„Arbeitskreis Innenstadt“** seit einem $\frac{3}{4}$ Jahr behandelt werden. Dieser Arbeitskreis wurde auf Anregung des Trägerverbundes von Stadtentwicklungssenatorin Stapelfeldt ins Leben gerufen. Er soll die im Koalitionsvertrag aufgezählten gestalterischen Aufwertungen innerstädtischer Plätze und Wegeverbindungen umsetzen. Beteiligt sind außer der federführenden Stadtentwicklungsbehörde und dem Trägerverbund die Wirtschaftsbehörde, die Kulturbehörde, das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die BID-Aufgabenträger.

Dieses Gremium hat sich zwischenzeitlich fünf Mal getroffen. Zuletzt vor knapp 2 Wochen unter Beteiligung von Senatorin Stapelfeldt zu einem Ortstermin mit den Plätzen Georgsplatz, Getrudenkirchhof und Gerhart-Hauptmann-Platz sowie den verbindenden Straßen. Ziel ist es, die Gestaltung der Plätze zu verbessern, Aufenthaltsqualitäten zu heben, Platz für Außengastronomie zu schaffen, Verkehre neu zu ordnen, soweit dies notwendig ist.

Erste Planungen für das Georgsplatzquartier mit Rosenstraße und Lilienstraße wurden uns beim Bezirksamt Hamburg-Mitte vorgestellt. Sie bedürfen noch der Vertiefung, bevor sie den Anliegern als Diskussionsgrundlage präsentiert werden können.

Das Ziel des Trägerverbundes in diesem Arbeitskreis Innenstadt ist es, auf eine zügige Planung zu drängen und die Realisierung des Maßnahmebündels einzufordern, bevor das südliche Überseequartier ans Netz geht.

Der Trägerverbund hat sich im Berichtszeitraum auch mit dem Thema **Hauptbahnhof-Umfeld** befaßt. Der Hauptbahnhof ist Deutschlands größter und Europas zweitgrößter Bahnhof. 500.000 Passagiere steigen täglich ein oder aus. Das 100 Jahre alte Gebäude platzt aus allen Nähten. Die Sicherheit ist zeitweise nicht mehr gewährleistet.

Es werden daher seit längerer Zeit von der Bahn und der Stadt Pläne für eine bessere

Abwicklung des Fahrgastverkehrs diskutiert. So wird etwa erwogen, die Südseite des Bahnhofs zur Steintorbrücke zu öffnen. Parallel dazu lässt die Wirtschaftsbehörde den Verkehr rund um den Hauptbahnhof untersuchen mit dem Ziel, zu ermitteln, ob die Steintorbrücke für den Durchgangsverkehr gesperrt und die Kommunaltrasse Mönckebergstraße über die Steintorbrücke verlängert werden kann.

Es geht also um gestalterische und verkehrliche Fragen rund um das Bahnhofsumfeld, in die sich auch der Trägerverbund eingeschaltet hat. **Oberbaudirektor Professor Walter** hat in einer Vorstandssitzung des Trägerverbundes die Planungen aus Sicht der Stadt vorgestellt.

Darüber hinaus hat der Trägerverbund inzwischen zwei Gespräche mit **Bahnvorstand Dr. Rüdiger Grube**, das zweite Gespräch gemeinsam mit **Wirtschaftssenator Horch**, geführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass entgegen früheren Befürchtungen nunmehr auch die Bahn auf eine „große Lösung“ hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes Wert legt. Die Chancen einer nachdrücklich verbesserten Eingangssituation der östlichen Innenstadt sollte nach Auffassung des Trägerverbundes genutzt werden. Wir werden daran aktiv mitwirken.

Über Fortschritte beim Thema **„Neues Licht für die Mönckebergstraße“** kann ich Ihnen abschließend berichten. Seit November letzten Jahres trifft sich der Lenkungsausschuss etwa im Monatsrhythmus. Zwei Probebeleuchtungen im Mai und Ende September haben die Gestaltungsfragen der Winterbeleuchtung einer Lösung sehr nahe gebracht. Der Lenkungsausschuss befasst sich auch intensiv mit den „weichen Faktoren“ des BID-Projekts – vom Baumschnitt über Marketingmaßnahmen bis zu WLAN.

Weitere erfolgreiche Überzeugungsarbeit bei einigen Grundeigentümern vorausgesetzt, könnte der Antrag auf Einrichtung des BID **„Neues Licht für die Mönckebergstraße“** noch vor Jahresende gestellt werden.