

## **Mitgliederversammlung des Trägerverbundes Projekt Innenstadt e.V. am 28. September 2017**

### **Tätigkeitsbericht des Vorsitzenden**

Als wir uns zu unserer letzten Mitgliederversammlung am 12. Oktober vergangenen Jahres trafen, waren nicht einmal 2 Wochen seit dem Ende der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans HafenCity 15 – südliches Überseequartier – vergangen. Die während der Auslegungsfrist bis zum 30. September 2016 eingegangenen über 30 zum Teil sehr kritischen Einwendungen gegen das Vorhaben - auch seitens des Trägerverbundes - füllen ganze Aktenordner. Nach einer rekordverdächtigen Bearbeitungsdauer von gerade einmal 5 Wochen seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen wurden sämtliche Bedenken und Anregungen ausnahmslos „weggewogen“ und mit dem Schlusstrich versehen: „Es ist nicht beabsichtigt, aufgrund der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen Festsetzungen des Bebauungsplanes zu ändern“.

Tempo und Inhalt der Bearbeitung der Einwendungen gegen den Bebauungsplan hinlassen nicht den Eindruck eines ergebnisoffenen Verfahrens. Im Gegenteil: Der politische Wille, das südliche Überseequartier so zu bauen, wie dies zwischen der Stadt und Unibail-Rodamco im Vertrag vom Dezember 2014 vereinbart wurde, manifestiert sich nicht nur im Koalitionsvertrag, sondern auch im Umgang mit den Betroffenen.

Es konnte nach alledem nicht überraschen, dass sich der nicht gewürdigte Widerstand auf andere Weise Gehör zu schaffen versuchte. Auch der Trägerverbund hat in der Form sachlich, inhaltlich indessen unmissverständlich ablehnend gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit die seit seinem Gespräch mit dem Ersten Bürgermeister im November 2014 bezogene Position gegenüber dem Vorhaben entschieden vertreten: Dimension, Struktur und Lage des geplanten Shopping-Centers im südlichen Überseequartier sind ein zentraler Angriff auf die gewachsene Innenstadt und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten.

Mit diesem Urteil steht der Trägerverbund keineswegs alleine. Stadtplaner und Architekten teilen diese Auffassung und haben in 3

öffentlichen Fachveranstaltungen zwischen dem Februar und dem Juli dieses Jahres, an denen der Trägerverbund sich persönlich und zum Teil auch finanziell beteiligte, das Vorhaben mit geradezu vernichtenden Urteilen versehen.

Die erste der 3 genannten Veranstaltungen zum südlichen Überseequartier fand am 04. Februar dieses Jahres im Ökumenischen Forum in der HafenCity, einem Mitglied des Trägerverbundes, statt. Veranstalter waren die Hauptkirche St. Katharinen als HafenCity-Kirche und die Initiative „Lebenswerte HafenCity“, aus deren Reihen auch die Kläger gegen das Vorhaben stammen. An dieser Fachveranstaltung nahmen auch Abgeordnete aller in der Bürgerschaft vertretenen Parteien teil. Ein Repräsentant der Firma Unibail-Rodamco war ebenfalls anwesend. Die eingeladenen Stadtplaner und Architekten waren sich in der Bewertung des Vorhabens weitgehend einig und fällten Urteile wie: „Aktive Stadtsabotage“, „Paralleluniversum“, „City-Nebenzentrum“, „Kompetitiv gegen die Innenstadt gerichteter Marktirrsinn“. Bei den Diskussionsbeiträgen der Parteivertreter wurde deutlich, dass nur die Regierungsparteien das Vorhaben verteidigen – die GRÜNEN halbherzig, während die Opposition bei im Detail unterschiedlichen Beurteilungen das Vorhaben in der geplanten Form ablehnt.

Der Trägerverbund hat bei dieser Veranstaltung mitgewirkt, ebenso wie bei der zweiten Fachveranstaltung unter dem Titel „HafenCity im Schatten des UFO?“ am 19. April 2017 im Oberhafen. Zwischenzeitlich – 04. April 2017 – hatte der Erste Bürgermeister beim ersten Spatenstich des Vorhabens seine Sicht der Dinge wiederholt, die mit der auf der Fachveranstaltung geäußerten Bewertung „Dies ist ein städtebauliches Drama“ deutlich kontrastierte.

Am 17. Juli 2017 schließlich fand auf Einladung des Architekten- und Ingenieurvereins Hamburg e.V. in der Patriotischen Gesellschaft eine weitere Diskussionsveranstaltung unter dem Titel „Überseequartier Süd – ein Gewinn für Hamburg?“ statt. Auch bei dieser Tagung, die 250 Teilnehmer zählte, konnte der Trägerverbund auf dem Podium mitwirken und seine kritische Sicht unterstreichen.

Mit der Aufzählung dieser 3 Veranstaltungen erschöpft sich die öffentliche Debatte über das südliche Überseequartier keineswegs. Auf Antrag der FDP fanden vor der Sommerpause 2 Sachverständigen-Anhörungen des Stadtentwicklungsausschusses der Hamburger

Bürgerschaft statt, bei denen es sowohl um das geplante Shopping-Center als auch um die städtebauliche Verbindung zwischen südlichem Überseequartier und gewachsener Innenstadt ging.

Bei der Auswahl der anzuhörenden Experten konnte der Trägerverbund unterstützend mitwirken. Auf seine Initiative nahm der renommierte Shopping-Center-Experte, Dr. Pump-Uhlmann aus Braunschweig, an der Anhörung teil und stellte vor den Ohren der Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses und der Spitze der Stadtentwicklungsbehörde dem Vorhaben ein vernichtendes Zeugnis aus. Dies sowohl hinsichtlich des absatzwirtschaftlichen Formats Shopping-Center als auch der gewünschten städtebaulichen Verknüpfung mit der Innenstadt. Zitat: „Form und Größe machen das geplante Einkaufszentrum zu einem eigenständigen, städtebaulich abgesetzten Einkaufsbereich am Rande der Hamburger City. Mit Kopplungseffekten ist aller Voraussicht nach nicht zu rechnen. Es ist ein Konzept, von dem ich Ihnen nur dringend abraten kann. Verbindung und Vernetzung des Überseequartiers mit der vorhandenen City funktionieren über die Domachse nicht“.

Mit der Domachse wurde im Stadtentwicklungsausschuss ein Thema angesprochen, das auch Gegenstand eines Gutachtens im Auftrage der Hafencity Hamburg GmbH und von Unibail-Rodamco ist. Das Gutachten von CIMA kommt – nicht überraschend – zu dem Ergebnis, dass sich über die Domachse eine städtebauliche Verbindung zwischen den Einkaufsquartieren nicht erreichen lässt. Dies hatte zuvor bereits Bulwiengesa in seiner „Wirkungsanalytischen Voreinschätzung Shopping-Center im Überseequartier Hamburg“ so formuliert: „Die Domachse als Verbindung zwischen den Geschäftsquartieren der Innenstadt und des Überseequartiers ist eine städtebauliche Fiktion“.

Zu den öffentlichen Veranstaltungen zum Thema Shopping-Center im Überseequartier gehört auch eine Diskussionsrunde der CDU am 26. Juni 2017 im Hamburger Rathaus, bei der die Geschäftsführung des Trägerverbundes auf dem Podium mitwirken konnte. Schließlich belebten mehrere parlamentarische Anfragen, zahlreiche Medienberichte in Presse, Funk und Fernsehen die öffentliche Diskussion über das Projekt des südlichen Überseequartiers.

Fast genau ein Jahr nach dem Ende der Auslegungsfrist des Bebauungsplans Hafencity 15 südliches Überseequartier fragt man sich,

warum alle diese Debatten nicht vorher stattgefunden haben. Im Nachhinein stellt sich der Vertrag der Stadt mit Unibail-Rodamco vom Dezember 2014 als eine Art Überfall dar. Als ein Handstreich ohne Vorwarnung geschweige denn öffentliche Diskussion. Die begann erst, nachdem die Stadt die Akte bereits geschlossen hatte. Der Trägerverbund war, soweit ersichtlich, die einzige Institution, die sich frühzeitig noch vor der Festlegung der Koalitionsparteien im Koalitionsvertrag vom April 2015 auf den Bau des südlichen Überseequartiers öffentlich zu Wort gemeldet hat. Mit der Präsentation des bulwiengesa-Gutachtens auf der Presse-Konferenz im März und der darauf folgenden öffentlichen Informationsveranstaltung unter Einschluß der Politik wurde das Thema erstmals in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung gerückt – allerdings bedauerlicherweise ohne nachhaltiges Echo. Dazu bedurfte es offensichtlich erst der kompromisslosen Zurückweisung aller Bedenken gegen das Projekt im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Ende September letzten Jahres.

Die Aktivitäten des Trägerverbundes umfassen nicht nur die Mitwirkung an den genannten Veranstaltungen, sondern auch zahlreiche Gespräch mit den politischen Parteien. Der Trägerverbund hat es darüber hinaus für notwendig und für ein Gebot der Glaubwürdigkeit gehalten, mit eigenen Vorschlägen für alternative Nutzungen des südlichen Überseequartiers die Debatte zu bereichern. Dazu hat er mit begrüßenswerter Unterstützung durch Herrn Rudloff eine Darstellung von international erprobten städtebaulichen Konzepten in Wasserlagen entwickeln lassen und diese der Presse und der Politik vorgestellt, was auch nicht ohne publizistisches und politisches Echo blieb.

Nun kann man natürlich die nicht einmal vollständig aufgezählten Aktivitäten des Trägerverbundes in den vergangenen 12 Monaten nüchtern mit der Fragestellung konfrontieren, ob nicht jegliche Änderung der vorliegenden Planungen der Zustimmung der Vertragsparteien Hamburg und Unibail-Rodamco bedürfe. Dies trifft gewiß zu. Aber eine solche Sicht verkennt, dass erstens der Bebauungsplan noch nicht rechtskräftig ist und auf dem rechtlichen Prüfstand steht und dass zweitens die Entwicklung des Einzelhandels in der jüngeren Zeit die Vermarktungschancen des Shopping-Centers im südlichen Überseequartier nicht gerade erleichtert. Es ist ein offenes Geheimnis, dass Unibail-Rodamco ungeachtet seiner bedeutenden Marktstellung sich nicht leichttut mit der Vermietung, und die Klage der Nachbarn gegen Teile des Bebauungsplans münden möglicherweise auch in die Notwendigkeit partieller Umplanungen.

Zusammenfassend wird der Trägerverbund seine kritisch-konstruktive Haltung zum geplanten Shopping-Center im südlichen Überseequartier auch künftig aktiv vertreten. Das Vorhaben stellt alles in den Schatten, was die Hamburger Innenstadt bislang an Herausforderungen zu bestehen hatte. Angesichts dieses Befundes wäre Resignation unentschuldigbar. Nicht angezeigt wäre es allerdings auch, das Vorhaben in seiner Gänze abzulehnen. Es geht um eine städtebaulich verträgliche Einhegung der geplanten Einzelhandelsflächen – im Interesse der Innenstadt, aber auch im Interesse des gesamten Überseequartiers.

Der Arbeitskreis Innenstadt gehört mit seiner Kernaufgabe, Pläne zur städtebaulichen Aufwertung innerstädtischer Plätze und Wegeverbindungen zu entwickeln, in einen engen politischen Zusammenhang mit der Senatsentscheidung für das südliche Überseequartier. Im Koalitionsvertrag wird die Aufwertung innerstädtischer Plätze und Wegeverbindungen ausdrücklich als Kompensationsmaßnahme für die negativen Auswirkungen der Einzelhandels-Agglomeration im südlichen Überseequartier auf den innerstädtischen Einzelhandel genannt.

Um diese Willenserklärung operativ umzusetzen, hatte der Trägerverbund in einem Gespräch mit Stadtentwicklungssenatorin Dr. Stapelfeldt die Schaffung einer Arbeitsgruppe angeregt. Die Senatorin griff die Idee unverzüglich auf mit ihrer Initiative der Gründung eines behördenübergreifenden Arbeitskreises Innenstadt unter ihrer Federführung.

Zwischenzeitlich hat der Arbeitskreis Innenstadt in der politischen Diskussion eine gewisse Popularität erfahren. Es gibt kaum eine Senatsantwort auf parlamentarische Anfragen zur Innenstadtentwicklung, in der nicht auf den Arbeitskreis Innenstadt verwiesen wird. Und auch bei den von mir erwähnten 2 Experten-Anhörungen des Stadtentwicklungsausschusses der Bürgerschaft verwies die Senatorin wiederholt auf dieses Gremium und seine Tätigkeit.

In der Abarbeitung seiner Aufgaben legt der Arbeitskreis ein mittleres Tempo vor. Die Notwendigkeit, die innerstädtischen Plätze einer gründlichen gestalterischen und auch nutzungsmäßigen Aufwertung zu

unterziehen, ist unbestritten. Die Schwächen sind definiert. Medien-Schlagzeilen wie „Nur ein Trostpflaster“ und „Platz Probleme einer Weltstadt“ zeigen, dass die Stadt auch ohne die Herausforderung durch das südliche Überseequartier die öffentlichen Räume der Innenstadt aus dem Zustand jahrelanger Vernachlässigung dringend herausholen muss.

Zwei innerstädtische Plätze stehen zurzeit im Fokus des Arbeitskreises: Der Georgsplatz mit seiner Umgebung und der Gerhart-Hauptmann-Platz. Zum Gerhart-Hauptmann-Platz hat das Bezirksamt Mitte das Büro WES, Professor Wehberg, der den Gerhart-Hauptmann-Platz seiner Zeit gestaltet hatte, beauftragt, ein Konzept zur Neustrukturierung und Erneuerung des Platzes zu erarbeiten. Es zeichnet sich zurzeit ab, dass die gestalterischen Eingriffe eher behutsam erfolgen sollen. Aber die Diskussion ist noch im Fluss.

Der Georgsplatz mit seiner Umgebung ist schon wegen des Verkehrs ein Problem größerer Dimension. Grundsätzlich besteht Einvernehmen darüber, dass die Aufenthaltsqualität auch mit Hilfe erweiterter Gastronomieflächen zu erhöhen, die Verkehrsströme zu ordnen und der Parkplatzsuchverkehr zurückzudrängen sind.

Rund um die Diskussion über die Zukunft des Quartiers Georgsplatz entfaltet sich überdies allmählich auch die Debatte darüber, wer für die Kosten aufkommt. Die Stadt pflegt auf ihre begrenzten finanziellen Mittel zu verweisen. Der Trägerverbund vertritt indessen die Auffassung, dass die gestalterische Aufwertung der Plätze und Wegeverbindungen, soweit es sich um die Kompensation für die Auswirkungen des südlichen Überseequartiers handelt, verursachungsgerecht von der Stadt zu tragen sind und nicht etwa von den Anliegern, die die Haupt-Leittragenden der Senatsentscheidung sind. Aber auf diesem Feld gehen die Meinungen noch auseinander.

Der Hamburger Hauptbahnhof – genauer gesagt sein städtebauliches Umfeld – ist seit 2 Jahren ein Thema, dem sich der Trägerverbund intensiv zuwendet. In Gesprächen mit dem früheren Bahnvorstand Grube und mit Wirtschafts- und Verkehrssenator Horch hat sich der Trägerverbund in die Planungen von Deutscher Bahn und Stadt eingebracht, um darauf hinzuwirken, dass die zwingend erforderlicher verkehrliche Ertüchtigung und Sicherung von Europas zweitgrößtem Bahnhof eingebettet wird in die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes als Eingang zur östlichen Innenstadt. Die Pläne der

Bahn sind uns im Juni in ihren Grundzügen von den Architekten der Bahn in der Wirtschaftsbehörde präsentiert worden. Sie sind ambitioniert, weisen in die richtige Richtung und werden allerdings auch Gegenstand des Ringens zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt über die Kostenaufteilung sein. In ihrer zeitlichen Perspektive reichen sie weit über das kommende Jahrzehnt hinaus. Gleichwohl ist es aus Sicht des Trägerverbundes erforderlich, sich frühzeitig in die Diskussionen einzubringen. Dies ist geschehen. In der November-Sitzung des Lenkungsausschusses „Neues Licht für die Mönckebergstraße“ wird der Amtsleiter Verkehr und Straßenwesen der Wirtschaftsbehörde, Martin Huber, den Vertretern der Grundeigentümer und Geschäftsleute in der Mönckebergstraße den Diskussionsstand vorstellen.

Das Stichwort „Neues Licht für die Mönckebergstraße“ bringt mich zum letzten Punkt meiner Übersicht und zu dem erfreulichsten: Mehr als 10 Jahre sind vergangen, seit der Trägerverbund 2006 den internationalen Realisierungswettbewerb „Neues Licht für die Mönckebergstraße“ ausgelobt hat. Damals stand – wie heute – die Überzeugung von Grundeigentümern und Gewerbetreibenden Pate, dass für den dauerhaften Erfolg eines Geschäftsquartiers die Qualität des städtebaulichen Umfeldes eine immer größere Bedeutung gewinnen wird. Es war nicht nur die Tristess der vorhandenen Straßenlaternen, sondern es war die Überzeugung, dass Licht ein unverzichtbares Element der Stadtbildgestaltung ist und dass die Mönckebergstraße mit ihrer einzigartigen architektonischen Fassung auch durch Licht in Szene gesetzt werden müsse.

Im Verlauf der sehr intensiven Diskussionen mit Grundeigentümern und Geschäftsleuten wurde zudem deutlich, dass auch die Weihnachtsbeleuchtung in Gestalt der Lichterketten in den Bäumen eher den Charakter einer Verlegenheitslösung als den einer dem Rang der Mönckebergstraße entsprechenden Gestaltung einnimmt. Und so erhielt das Lichtkonzept eine weitere Dimension, in Gestalt einer Winterbeleuchtung, deren Originalität und gestalterische Qualität einmalig sind. Schließlich setzte sich im Lenkungsausschuss auch die Überzeugung durch, dass das mit dem Lichtkonzept verfolgte Ziel der Flankierung durch sogenannte weiche Faktoren bedarf. Dazu zählen Baumschnitt und Grünpflege, Reinigung und Serviceleistungen, Standortcontrolling durch Besucherzählungen und Marketingmaßnahmen. Über alles dies und vieles mehr informiert umfassend die Homepage der Mönckebergstraße, so dass mir nur die angenehme Aufgabe bleibt, allen zu danken, die dieses Projekt initiiert und tatkräftig auf den Weg gebracht haben. Es war eine lange, von

Friktionen nicht freie Strecke. Das Ergebnis ist ein auch im internationalen Maßstab herausragender Beitrag zur Stadtbildgestaltung und damit zur Sicherung der Zukunft der Hamburger Innenstadt.

Lassen Sie mich meinen Bericht schließen mit einem besonderen Dank an meine Vorstandskollegen, deren ehrenamtliches Engagement im Berichtszeitraum besonders gefordert war. Zahlreiche Vorstandssitzungen, die Mitarbeit im Arbeitskreis Innenstadt, das Mitwirken an den Veranstaltungen zum südlichen Überseequartier und vieles mehr streiften bisweilen die Grenzen des noch Zumutbaren.

Ihnen allen danke ich für Ihre konstruktive Begleitung unserer Arbeit. Der Trägerverbund erfreut sich bei Politik und Verwaltung der Hansestadt eines hohen Renommées ungeachtet seiner gelegentlichen Widerborstigkeit. Er verdankt dies der geballten Kraft von mehr als 80 Repräsentanten der Immobilienwirtschaft und der übrigen Gewerbetreibenden der Innenstadt. Deren Interessen zusammenzuführen und kraftvoll zur Geltung zu bringen, wird auch in Zukunft Ihrer Solidarität bedürfen.