Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Neuenfelder Straße 19, D-21109 Hamburg

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Zentrale Aufgaben
LP 03

Neuenfelder Straße 19
D - 21109 Hamburg
Telefon 040 - 4 28 40 – 32 61
Telefax 040 – 4 279 40 – 009

Ansprechpartner Klaus Haberlandt
Raum D.04.120
E-Mail Klaus.Haberlandt@bsw.hamburg.de

An die Mitglieder
und Vertreterinnen / Vertreter
der Kommission für Stadtentwicklung

Hamburg, 6. April 2016

Protokoll über die 36. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 11. Januar 2016 im Sitzungssaal 1 im 3. Obergeschoss in der Schmiedestraße 2 in öffentlicher Sitzung

Teilnehmerinnen / Teilnehmer:

Staatsrat Matthias Kock (Vorsitz),
Olaf Duge (Bürgerschaft, Mitglied),
Detlef Ehlebracht (Bürgerschaft, Mitglied),
Dirk Kienscherf (Bürgerschaft, Mitglied),
Jens Meyer (Bürgerschaft, Mitglied),
Dr. Christel Oldenburg (Bürgerschaft, Mitglied),
Dorothee Martin (Bürgerschaft, Vertreterin),
Lars Pochnicht (Bürgerschaft, Vertreter für Herrn Uwe Lohmann),
Markus Schreiber (Bürgerschaft, Vertreter für Frau Martina Koeppen),
Carola Veit (Bürgerschaft, Vertreterin),
Michael Weinreich (Bürgerschaft, Vertreter für Frau Anne Krischok),
Michael Westenberger (Bürgerschaft, Vertreter für Frau Birgit Stöver),
Dr. Gunter Böttcher (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, Mitglied),
Dr. Michael Osterburg (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, Vertreter),
Dieter Polkowski (Verwaltung, Vertreter für Frau Susanne Metz),
Barbara Ehlers (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Renate Hensel (Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung),
Klaus Haberlandt (Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung),
Jürgen Bruns-Berentelg (HafenCity Hamburg GmbH),
Jürgen Rux (HafenCity Hamburg GmbH) und
Dirk Theiling (HafenCity Hamburg GmbH).

1. Allgemeines

Herr Kock eröffnet um 19.00 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 36. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung im Sitzungssaal 1 im 3. Obergeschoss in der Schmiedestraße 2. Er begrüßt Herrn Bruns-Berentelg, Herrn Rux und Herrn Theiling von HafenCity Hamburg GmbH als Gäste. Zu der mit der Einladung versandten Tagesordnung gibt es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche. Die öffentliche Sitzung wurde im Amtlichen Anzeiger und auf der Internetseite der Kommission für Stadtentwicklung bei www.hamburg.de unter dem Punkt Bauleitplanung angekündigt. Es sind keine Zuhörinnen und Zuhörer erschienen.

Herr Kock weist auf die Protokolle über die 34. Sitzung vom 13. Oktober 2015 und die 35. Sitzung vom 2. Dezember 2015 hin. Zu diesen Protokollen, die am 20. Oktober 2015 bzw. 2. Dezember 2015 verschickt wurden, gibt es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

2. Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 (Überseequartier Süd) - Unterrichtung über die öffentliche Plandiskussion und Erörterung des Ergebnisses - Drucksache Nr. 2016/01

Frau Ehlers stellt den Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 vor. Nach einem Wechsel des Investors ist es zu einer Projektneuordnung des südlichen Überseequartiers gekommen. Der bereits festgestellte Bebauungsplan HafenCity 5 für das gesamte Überseequartier wird für den südlichen Bereich neu überplant. Der nördliche Bereich des Überseequartiers ist bis auf das Hotel im alten Hafenamt bereits vollständig fertiggestellt. Nachdem einer der drei Partner der ursprünglichen Investorengruppe aus dem Projekt ausgeschieden war, sollte das Projekt zunächst mit den verbliebenen beiden Partnern weitergeführt werden. Die beiden Partner konnten das Projekt jedoch nicht realisieren, sodass 2013 das damalige Überseequartierkonsortium zusammen mit der HafenCity Hamburg GmbH und der Freien und Hansestadt Hamburg einen neuen Investor gesucht haben. Die Entscheidung fiel auf das französische Unternehmen Unibail-Rodamco SE, das das beste Entwicklungskonzept vorgelegt hat. 2014 wurden sehr intensive Vertragsverhandlungen mit Unibail-Rodamco durchgeführt, die im Dezember 2014 in der Beurkundung eines neuen Vertrages mündeten. Die Bürgerschaft hat dem Vertrag am 23. Januar 2015 zugestimmt.

Die größte Veränderung gegenüber dem ursprünglichen Konzept liegt darin, dass das Einzelhandelsquartier, das vorher in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet war, nun eine stärkere Ost-West-Ausrichtung erfahren hat. Die San-Francisco-Straße endet jetzt am Einzelhandelsquartier, während sie im Vorläuferkonzept noch bis zur Kaifläche im Süden geführt wurde. Die durch die San-Francisco-Straße vorgegebene Nord-Süd-Achse endet nun in einer Aussichtsplattform an der Elbe.

Neu gegenüber der früheren Planung ist die vorgesehene Wohnnutzung in den Obergeschossen der beiden nördlichen Gebäudeblöcke. Außerdem sind die überdachten, aber seitlich offenen Einkaufsstraßen neu. Es ist keine abgeschlossene Einkaufsmall ohne Außenbezug vorgesehen. Das Dach ist sehr hoch geplant, sodass die Bauten als Einzelgebäude wirken können und das Dach ist bis auf zwei Ausnahmen im Süden, wo es die Möglichkeit gibt, bei bestimmten Wetterlagen vertikal zu schließen, an den Eingängen offen. Auch im Bereich des früheren Kreuzfahrtterminals mit Hotel ist im nördlichen Teil die Wohnnutzung geplant. Der früher im Innenbereich geplante Platz wird nun am Wasser geschaffen. An der Stelle des ursprünglich geplanten Science Centers ist nun ein nicht minder spektakuläres Bürogebäude vorgesehen.

Das neue Kreuzfahrtterminal wird sich über zwei operative und zwei Logistikgeschosse erstrecken und wird damit weltweit das einzige vertikal gegliederte Kreuzfahrtterminal neben dem in Singapur sein. Neben der Einzelhandelsnutzung sowie der Wohn- und Büronutzung ist auch ein großes Kinozentrum geplant. Das private Investitionsvolumen beträgt rund 860 Millionen Euro auf insgesamt 260.000 m² Bruttogeschossfläche. Davon entfallen 65.000 m² auf die Büronutzung, 80.500 m² auf den Einzelhandel auf drei Ebenen, 12.000 m² auf das Kinozentrum für 2.700 Besucherinnen und Besucher, 8.000 m² auf die Gastronomie, 40.000 m² auf Hotels mit rund 800 Zimmern, 55.000 m² auf rund 500 Wohnungen sowie 8.000 m² auf das Kreuzfahrtterminal.

In dem Vertrag mit dem Investor wurde festgelegt, dass für die einzelnen Baufelder Architekturworkshops durchgeführt werden, die inzwischen abgeschlossen sind. Die Freiraumplanung wird durch dasselbe Planungsbüro wie im nördlichen Überseequartier gestaltet werden. Alle Planungen zusammen ergeben den vorgestellten Funktionsplan.

Gegenüber der ursprünglichen Planung hat sich die Einzelhandelsfläche von 44.000 m² auf 80.500 m² Bruttogeschossfläche erhöht. Für ein derartig großes Einzelhandelsvolumen werden zwei bis drei Ankermieter gebraucht, die zusammen rund 50.000 m² benötigen. Die verbleibenden rund 30.000 m² teilen sich auf den diversifizierten Einzelhandel mit kleineren Ladenflächen auf.

Es wurde gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 4 Baugesetzbuch geprüft, ob die Entwicklung des südlichen Überseequartiers andere zentrale Versorgungsbereiche hinsichtlich ihrer Funktions- und Entwicklungsfähigkeit nennenswert beeinträchtigt werden. Zusammen mit der HafenCity Hamburg GmbH wurde zur Beantwortung dieses öffentlichen Belanges ein Gutachten vergeben. Das Gutachten hat zunächst das Einzugsgebiet ermittelt, aus dem die relevante Kundschaft kommt. Dabei wurde die Ermittlung einmal mit und einmal ohne das südliche Überseequartier durchgeführt, wobei sich dann die Umverteilung aus der Differenz ergibt.

Es wurden 17 verschiedene Standorte mit drei verschiedenen Kernsortimenten betrachtet. Die Rechtsprechung geht bei einer Differenz von mindestens 10 Prozent Umverteilung davon aus, dass es eine Beeinträchtigung anderer Versorgungsbereiche geben kann, aber nicht zwangsläufig geben muss. Differenzen von 9 Prozent wurden für die östliche und westliche Innenstadt für das Segment Textilien ermittelt. Für das nördliche Überseequartier wurden Umverteilungseffekte in diesem Segment von etwas über 10 Prozent ermittelt, aber das Überseequartier wird nach wie vor als ein gemeinsamer Standort begriffen. Das nördliche Überseequartier wird von der Entwicklung im Süden auf jeden Fall profitieren. Für die jetzige Hamburger Innenstadt insgesamt als sehr leistungsstarker Standort ergeben sich keine nennenswerten Auswirkungen.

Für das nördliche Überseequartier ist außerdem anzumerken, dass es sich um eine Betrachtung eines Worst-Case-Szenarios handelt, deren tatsächliches Eintreten unwahrscheinlich ist. Hier wird es durch die größere Frequentierung des Standorts erhebliche Synergieeffekte geben. Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass mit keiner Beeinträchtigung der Zentren und der Nahversorgung gerechnet werde. Zudem ist das Konzept konform mit den Maßgaben im Masterplan HafenCity und im Innenstadtkonzept. Zudem gibt es in der Innenstadt einen Nachfrageüberhang an Einzelhandelsflächen, der durch das südliche Überseequartier reduziert werden könnte.

Mit dem Bebauungsplan sollen das städtebauliche Konzept hinsichtlich der Bauhöhen und der Lage der Baukörper festgelegt, der Einzelhandel auf 80.500 m² Bruttogeschossfläche begrenzt, der Wohnanteil und die Durchquerung des Quartier über Wegerechte gesichert sowie die Höhe, Ausdehnung und Materialität des Glasdachs festgesetzt werden.

Die architektonischen Workshops wurden bis zum 24. Oktober 2015 vertragsgemäß abgeschlossen. Am 7. Dezember 2015 fand die öffentliche Plandiskussion statt. Die öffentliche Auslegung des Plans ist im Mai 2016 vorsehen. Die Vorweggenehmigungsreife könnte im Juli 2016 erreicht werden. Vertraglich vorgegeben ist, dass die Vorweggenehmigungsreife bis zum 30. April 2017 erreicht werden muss, ansonsten hat der Investor Rücktrittsrechte vom Vertrag. Ferner ist festgelegt, dass alle Bauanträge spätestens neun Monate nach dem Eintreten der Vorweggenehmigungsreife vollständig gestellt werden müssen. Der Investor geht von einer Eröffnung im Jahre 2021 aus.

Frau Ehlers geht in ihrem Vortrag abschließend auf die Fragen und Anregungen in der öffentlichen Plandiskussion ein. Es wurden die Verkehrssituation und die öffentlichen Wege im Quartier angesprochen. Insbesondere die Aufhebung der San-Francisco-Straße im südlichen Bereich und die Anhebung dieses Bereichs auf das +1-Niveau wurde kritisch gesehen. Dazu wurde deutlich gemacht, dass das Anheben der San-Francisco-Straße wichtig für die Realisierung der darunter liegenden Einzelhandelsbereiche sei und die öffentliche Aussichtsplattform zur Elbe eine große Aufenthaltsqualität bieten werde.

Es wurde nach weiteren Rampen in Nord-Süd-Richtung neben der angehobenen San-Francisco-Straße gefragt, was verneint werden konnte. Das gesamte Plangebiet wird allerdings zur Sicherstellung des notwendigen Hochwasserschutzes von 8,3 m im Norden auf 8,8 m im Süden ansteigen. Es wurde nach der Anbindung durch Fähren und Barkassen gefragt. Dazu wurde gesagt, dass ein zusätzlicher Fähranleger an der gegenüberliegenden Seite des Magdeburger Hafens an der HafenCity Universität geplant sei.

Ferner wurde nach Querungen der Überseeallee zwischen dem nördlichen und dem südlichen Überseequartier gefragt. Von den Verkehrsmengen her wird keine Tunnelverbindung benötigt. Geplant wird eine Lichtsignalanlage. Es ist möglich, eine Linksabbiegespur in der Überseeallee für die Tiefgarage zu berücksichtigen. Eine öffentliche Durchwegung entlang der Elbe während des Kreuzfahrtterminalbetriebs wird gewährleistet. Eines der beiden nördlichen Wohnbaufelder wird später bebaut werden als das Einzelhandelsquartier, da die Fläche noch als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt wird Das zweite Baufeld an der Überseeallee wird zeitgleich mit dem Einzelhandel bebaut. Die Befürchtung, dass südliche Überseequartier könnte durch einen Abbruch der Laufbeziehung unzureichend integriert werden, wurden verneint.

Zum Einzelhandelskonzept wurde gefragt, ob es schon Belegungspläne und Ankernutzer gebe. Dazu führte der Investor aus, dass mit Ankernutzern und Kinobetreibern Gespräche geführt werden, die noch nicht abgeschlossen seien. Zu den angesprochenen Synergieeffekten wurde ausgeführt, dass im südlichen Überseequartier mit täglich 20.000 Besucherinnen und Besucher gerechnet werde. Zudem wird nach der Eröffnung der Elbphilharmonie 2017 eine weitere interessante Laufbeziehung entstehen. Außerdem wird mit einer starken Besucherfrequentierung in den Abendstunden durch die Gastronomie und das Kinozentrum gerechnet. Der Investor hat zugesagt, dass die Ladengeschäfte keine dunklen Scheiben verwenden.

Herr Bruns-Berentelg von der HafenCity Hamburg GmbH geht von einer täglichen Besucherzahl von bis zu 50.000 aus. Das Protokoll der ÖPD spricht von 20.000 Besuchern. Dies war offensichtlich ein Missverständnis. Die Größenordnung von 50.000 Besuchern ist maßgeblich.

Frau Ehlers berichtet weiter, dass die zur Reduzierung der durch Kreuzfahrtschiffe verursachten Schadstoffbelastung eingesetzte Power-Barge kritisiert wurde. Die gasbetriebene Power-Barge liegt im Magdeburger Hafen und versorgt die Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeiten mit Strom. Bis zu einer vollständigen Versorgung mit Landstrom dient die Power-Barge als Übergangslösung.

Abschließend wurde in der öffentlichen Plandiskussion nachgefragt, welche Eingänge im Einzelhandelsquartier aufgrund von Witterungseinflüssen abgeschlossen werden können. Der Eingang im Norden bleibt immer offen. Bei dem südwestlichen Eingang wird eine Schließung möglich sein. Bei dem südöstlichen Eingang wird eine Türanlage eingebaut. Die Schließung wird nicht permanent sein und von bestimmten Wetterparametern abhängen. Zur südlichen San-Francisco-Straße gibt es einen Niveausprung, so dass hier die Glasfassade geschlossen ausgebildet werden kann.

Herr Kock bedankt sich für den ausführlichen Bericht von Frau Ehlers und bittet nun darum, Nachfragen zu stellen.

Frau Ehlers antwortet auf die Frage von Herrn Schreiber, dass das Architekturbüro HPP International, das den Funktionsplan erarbeitet, für alle Baufelder unter zeitgerechter Einbindung aller anderen beteiligten Architekten die Bauanträge stellen wird.

Herr Meyer sieht den ruhenden Verkehr im Überseequartier als nicht ausreichend berücksichtigt an. Er hält die Einrichtung von Parkplätzen für Kurzparker außerhalb der Tiefgarage für sinnvoll. Er fragt nach der Abwicklung der Verkehrsströme zum und vom Kreuzfahrtterminal über die geplanten Straßen und nach einer Passagierbrücke am Kreuzfahrtterminal.

Herr Dr. Böttcher fragt nach der Einbindung der Bezirkspolitik in die Workshopverfahren.

Frau Ehlers erläutert, dass die Tiefgarage rund 2.800 Stellplätze bieten wird. Die Notwendigkeit für weitere Stellplätze wird nicht gesehen. Die öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet sind nicht für die Anlage weiterer Parkplätze außerhalb der Tiefgarage geplant. Durch besondere Regelungen kann die Nutzung der Tiefgarage auch für Kurzparker attraktiv gemacht werden. Der Verkehrsplaner wird untersuchen, wie sich die Verkehrsströme zu und von der Tiefgarage verhalten werden, damit alle Zu- und Abfahrten der Tiefgarage optimal geplant werden können. Für den gesamten Logistikverkehr wird im Untergeschoss des Kreuzfahrtterminals ausreichender Parkraum vorsehen. Die Chicagostraße wird lediglich vom Ver- und Entsorgungsverkehr für das Kreuzfahrtterminal befahren werden. Busse und Taxis werden über eine Tiefgarageneinfahrt zum Untergeschoss des Kreuzfahrtterminals gelangen.

Herr Polkowski führt aus, dass die Integration eines Kreuzfahrtterminals in ein urbanes Umfeld nicht neu ist. Bereits in der ursprünglichen Planung war an der gleichen Stelle ein Kreuzfahrtterminal vorgesehen. Die Abwicklung der gesamten Verkehrsströme zu und vom Kreuzfahrtterminal ist im Verkehrsgutachten als machbar nachgewiesen. Das Konzept der HafenCity sieht vor, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume durch die gezielte Verringerung des Individualverkehrs und insbesondere durch die Reduzierung des ruhenden Verkehrs zu erhöhen.

Frau Ehlers erklärt, dass eine bewegliche Verteilerbrücke am Kreuzfahrtterminal noch in den Bebauungsplanentwurf integriert werden wird.

Herr Polkowski erläutert, dass die Auswahl der Architekturbüros und die Durchführung der Workshopverfahren zu den Architekturentwürfen inhaltlich und mit ihrem zeitlichen Ablauf im von der Bürgerschaft beschlossenen Vertrag mit dem Investor geregelt sind.

Herr Dr. Böttcher begrüßt die Berücksichtigung eines Wohnanteils im Bebauungsplan-Entwurf, den es in der ursprünglichen Planung nicht gab. Er gibt zu bedenken, dass der Wohnanteil erst im letzten Bauschnitt geplant ist, was die Realisierung der beiden Wohnblöcke verzögern könnte. Er spricht sich für eine zügige Realisierung des gesamten südlichen Überseequartiers mit einer Querung der Überseeallee zum nördlichen Überseequartier mit einer Lichtsignalanlage aus. Er befürwortet die Ausgestaltung der öffentlichen Fußgängerbeziehung entlang der Elbe in Ost-West-Richtung in Form eines erlebbaren Elbwanderweges. Neben dem Fähranleger am östlichen Ufer des Magdeburger Hafens an der HafenCity Universität hält er einen weiteren Anleger am westlichen Ufer des Magdeburger Hafens, wo heute die Power-Barge liegt, für sinnvoll. Er spricht sich ferner dafür aus, das Thema des zehnten Längengrads in die Planungen aufzunehmen.

Herr Kienscherf merkt an, dass das nördliche Überseequartier derzeit darunter leide, dass es das südliche Überseequartier noch nicht gibt. Der geplante Wohnanteil stelle eine wesentliche Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Planung dar. Der Vertrag mit dem Investor, der die Durchführung der Workshopverfahren vorsah, wurde in der Bürgerschaft mit breiter, fraktionsübergreifender Zustimmung beschlossen. Es bestand allgemeine Klarheit darüber, dass so schnell kein weiterer Investor gefunden werden könne.

Herr Kienscherf erinnert daran, dass der geringe Autoanteil in der HafenCity als innerstädtisches Quartier von Anfang an städtebaulich vorgegeben wurde. Zudem ist die Anbindung über den öffentlichen Personennahverkehr sehr gut, sodass die HafenCity nicht mit dem Auto, egal ob es mit einem Verbrennungs- oder einem Elektromotor betrieben wird, angefahren werden muss. Aus diesem Grund spricht er sich gegen den Bau großer Tiefgaragen aus und weist auf die Mitte Altona mit ihrem niedrigen Stellplatzschlüssel als positives Beispiel hin. Er befürwortet, dass das Angebot an neuen Einzelhandelsflächen im südlichen Überseequartier sich dämpfend auf das Preisniveau für Einzelhandelsflächen in der Innenstadt auswirken könnte. Es ist zu begrüßen, dass der Investor sich vertraglich gebunden hat, den Komplex für einen längeren Zeitraum in seinem Eigentum zu halten.

Herr Duge regt an, dass auch in anderen Stadtteilen durch die räumliche Gestaltung die Dominanz vom ruhenden Verkehr reduziert werden sollte, um die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität von öffentlichen Räumen zu erhöhen. Er fragt nach der Zugänglichkeit der öffentlichen Räume im Plangebiet für Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Frau Ehlers antwortet, dass die Zugänglichkeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkung im Plangebiet berücksichtigt wird.

Herr Polkowski führt aus, dass in Absprache mit Verbänden bei allen Rampen im Plangebiet die Vorgaben für einen barrierefreien Zugang eingehalten werden. Die Zugänglichkeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkung in den Einzelhandelsbereichen wird gewährleistet.

Herr Ehlebracht fragt, wer das Management des Einzelhandelszentrums übernehmen wird. Er fragt, ob neben Miet- auch Eigentumswohnungen gebaut werden sollen, und wie groß die kleinsten Gewerbeflächen ausfallen werden. Abschließend fragt er, mit welchen Quadratmeterpreisen für die Einzelhandelsflächen zu rechnen sein wird.

Herr Bruns-Berentelg erläutert, dass der Investor Uniball-Rodamco sich für einen großen Teil der Flächen vertraglich verpflichtet hat, nicht nur die Gebäude zu errichten, sondern über einen bestimmten Zeitraum im Eigentum zu behalten. Darüber hinaus ist der Investor eine Betriebsverpflichtung eingegangen, und zwar sogar für die Gebäudeteile im Erdgeschoss, die nicht in seinem Eigentum gehalten werden müssen. So würde der Investor bei einem Verkauf der beiden nördlichen Gebäudeblöcke mit dem Wohnanteil die Betriebsverpflichtung behalten. Durch die vertraglichen Verpflichtungen des Investors wird die Aufrechterhaltung der Qualität des öffentlichen Raumes im Quartier gesichert. In dem Vertrag sind für den öffentlichen Raum im Quartier die Zugangsrechte, Geh- und Wegerechte sowie die Möglichkeit von Demonstrationen geregelt.

Es ist im Vertrag mit dem Investor offen gehalten, ob Eigentums- oder Mietwohnungsbau realisiert werden wird. Da das Wohneigentumsgesetz erhebliche Nachteile bei der Umwandlung, Umnutzung und Weiterentwicklung von Flächen mit Gebäuden mit unterschiedlichen Wohnungseigentümern mit sich bringt, bestehe eine Tendenz zum Mietwohnungsbau.

Herr Bruns-Berentelg führt aus, dass die Mietwohnungen en bloc mit einem Dauernutzungsrecht von Uniball-Rodamco im Erdgeschoss und gegebenenfalls auch im ersten Obergeschoss veräußert werden könnten. Die Ladenflächen werden von 15 bis 15.000 m² reichen. Zivilrechtlich ist im Kaufvertrag geregelt, dass Uniball-Rodamco das Management für alle Einzelhandelsflächen übernimmt.

Herr Polkowski weist auf die Bauverpflichtung des Investors hin. Aufgrund der Baulogistik werden die beiden nördlichen Blöcke mit dem Wohnanteil zuletzt errichtet. Hinsichtlich der Querung der Überseeallee hat sich die Konzeption gegenüber der ursprünglichen Planung nicht geändert. Es wird eine Querung angestrebt, bei der die Fußgänger im Vorteil sind. Ob diese Querung über eine Lichtsignalanlage ausgestaltet wird, muss sich im weiteren Planungsverfahren zeigen. Die Promenade an der Elbe auf dem hochwassersicheren Niveau wird auch während der Liegezeiten von Kreuzfahrtschiffen öffentlich zugänglich sein. In der Ausrichtung des zehnten Längengrades liegen in der aktuellen Planung eine Tiefgaragenzufahrt und ein Bürogebäude. Bei der HafenCity Universität am östlichen Magdeburger Hafen ist ein Fähranleger geplant. Es gibt bereits einen Fähranleger an der Elbphilharmonie. Daneben gibt es bereits im Magdeburger Hafen einen Barkassenanleger am Maritimen Museum.

Herr Bruns-Berentelg erläutert das Konzept für das Kreuzfahrtterminal. Auch während der Liegezeiten der Kreuzfahrtschiffe wird die Promenade entlang der Elbe, die die vorgeschriebene Sicherheitszone an den Kreuzfahrtschiffen nicht berühren wird, öffentlich zugänglich sein. Auf die Nachfrage von Herrn Ehlebracht antwortet er, dass Höhenversprünge in der Promenade über Rampen und Aufzüge barrierefrei gestaltet werden.

Herr Dr. Osterburg fragt nach der Größe des Einzelhandelsbereichs und der Integration des neuen südlichen Teils in das Überseequartier.

Herr Bruns-Berentelg erklärt, dass die Laufbeziehungen von der Hamburger Innenstadt zur HafenCity und weiter bis zum südlichen Überseequartier derzeit in einem Gutachten untersucht werden. Das Gutachten, das im ersten Quartal 2016 veröffentlicht werden wird, wird aufzeigen, was zur besseren Anbindung der HafenCity an die Innenstadt getan werden könnte. Neben bereits erfolgten baulichen Veränderungen wird die Frage der besseren Anbindung vor dem Hintergrund von Business-Improvement-District-Konzeptionen, dem Ankauf einzelner Gebäude, der Einbindung von Nutzungen in der Erdgeschossebene und anderen Maßnahmen intensiv weiter bearbeitet werden. Im Kaufvertrag wird das Nahversorgungszentrum im nördlichen Überseequartier gesichert. Zudem wird in diesem Jahr angestrebt, dreimal in der Woche im nördlichen Überseequartier einen Wochenmarkt anzubieten.

Herr Bruns-Berentelg geht davon aus, dass nicht zuletzt durch den Bau des Kinozentrums und des Hotels das südliche an das nördliche Überseequartier angebunden und auch die Laufbeziehung von der Innenstadt zur HafenCity intensiver genutzt werden wird. Die Distanz zwischen der Mönckebergstraße und der HafenCity beträgt nur 800 Meter und muss innerhalb der nächsten Jahre in Zusammenarbeit mit der Handelskammer und dem Trägerverbund Innenstadt noch attraktiver gestaltet werden.

Herr Dr. Osterburg betont die Wichtigkeit einer guten Anbindung des Überseequartiers an den öffentlichen Personennahverkehrs, z. B. durch Buslinien.

Herr Bruns-Berentelg weist auf die gute U-Bahn-Anbindung des Überseequartiers hin. Neben der direkten Anbindung an die Linie U4 mit der Haltestelle Überseequartier liegen die Haltestellen Meßberg (U1) und Rödingsmarkt (U3) in der Nähe. Auch die Laufbeziehungen von der HafenCity Universität oder den Landungsbrücken sind gegeben. Zudem werden rund 2.000 Fahrradstellplätze im Überseequartier eingerichtet werden.

Herr Kock stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 2 keine weiteren Wortbeiträge gibt.

Die Kommission für Stadtentwicklung nimmt die Drucksache Nr. 2016/01 zur Kenntnis.

3. Bebauungsplan-Entwurf
HafenCity 7 (Strandkai)
- Zustimmung zur erneuten öffentlichen Auslegung -
Drucksache Nr. 2016/02

Frau Ehlers stellt den Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 7 vor, zu dem 2014 ein Wettbewerbsverfahren stattgefunden hat. Im Plangebiet sind neben einer siebengeschossigen Blockrandbebauung an einzelnen Punkten Hochhäuser vorgesehen. Im Plangebiet sind rund 73.500 m² Bürofläche geplant, wovon ein Großteil auf die bereits bestehende Zentrale von der Unilever Deutschland Holding GmbH und die geplante Zentrale von der Engel & Völkers AG entfallen. Rund 19.000 m² werden auf Gastronomie und Handel entfallen. Für kulturelle Einrichtungen, wie einer Märchenwelt und einem Kinderkulturzentrum, sind rund 6.500 m² geplant. Im gesamten Plangebiet sind rund 88.000 m² für die Wohnnutzung auf rund 750 Wohneinheiten vorgesehen. Im westlichen Strandkai mit einer Bruttogeschossfläche von rund 61.000 m² sind 2.500 m² für Gastronomie und Handel, die bereits genannten 6.500 m² für Kultureinrichtungen sowie 52.000 m² für rund 650 Wohneinheiten geplant.

Frau Ehlers erläutert die Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Bebauungsplan-Entwurf, der bereits 2007 öffentlich ausgelegen hatte. Anlass der alten Planungen war die Realisierung der Unilever-Zentrale und des Marco-Polo-Towers, die beide inzwischen fertiggestellt sind. Das Plangebiet hat sich gegenüber der früheren Planung verändert; im Osten ist eine Teilfläche in das Plangebiet des südlichen Überseequartiers eingegangen. Kleine Korrekturen betreffen die veränderte Warftfläche. Durch die geänderten Nutzungen aufgrund der Aufnahme der Märchenwelt und des Kinderkulturzentrums ändern sich auch Baugebietsausweisungen von Wohngebiet in Kerngebiet. Die Lage einer Erschließungsstraße hat sich verändert. Sie führt nun verkürzt in die zentrale Tiefgarageneinfahrt für das gesamte Quartier. Außerdem wurden Festlegungen für die Dachbegrünung verändert. Ferner wurden die Auswirkungen der vorbeiführenden unterirdischen U-Bahn-Trasse hinsichtlich Luftschall und Erschütterungen untersucht und daraufhin Festlegungen zur Baukonstruktion aufgenommen. Weggefallen sind besondere Vorgaben für den Lärmschutz, die in dieser besonderen innerstädtischen Lage als nicht erforderlich angesehen werden.

Frau Ehlers stellt in ihrem Vortrag abschließend den weiteren Zeitplan der Planung dar. Die Hochbauwettbewerbe für die Unilever-Zentrale und den Marco-Polo-Tower fanden bereits 2006 statt. Die öffentliche Plandiskussion fand im September 2006 statt. Die erste öffentliche Auslegung erfolgte im Mai / Juni 2007. Der Hochbauwettbewerb für die Engel & Völkers-Zentrale fand 2012 statt. Für die westlichen Baufelder fand der Hochbauwettbewerb von Februar bis Juli 2014 statt. Die Träger öffentlicher Belange wurden nach 2006 erneut beteiligt. Die erneute öffentliche Auslegung, um deren Zustimmung in der heutigen Sitzung gebeten wird, ist im Februar / März 2016 geplant.

Herr Kock bedankt sich für die Ausführungen von Frau Ehlers und bittet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer um Fragen.

Herr Dr. Osterburg regt an, bei Bebauungsplan-Entwürfen, die erneut öffentlich ausgelegt werden sollen, auch die alte Fassung zum Vergleich als Anlage zur Einladung zur Kommissionssitzung zu legen. Er fragt nach der Veränderung des Wohnanteils gegenüber der früheren Planung, nach der Anzahl der öffentlich geförderten Wohnungen und nach Veränderungen in der Eigentümerstruktur seit den Wettbewerbsverfahren.

Herr Polkowski führt aus, dass die ursprüngliche Planung darauf gerichtet war, die Unilever-Zentrale in eine städtebauliche Konzeption zu integrieren. Die Festsetzungen für das Baufeld mit der Unilever-Zentrale waren sehr detailliert, während die Vorgaben für den westlichen Strandkai nur sehr allgemein gehalten waren. Die Festsetzungen für den westlichen Strandkai werden neu gefasst. Schon die Zurücknahme öffentlicher Verkehrsfläche zugunsten einer Baufläche macht die erneute öffentliche Auslegung zwingend erforderlich.

Herr Polkowski nennt als weitere wesentliche Veränderung gegenüber der ursprünglichen Planung die größere Tiefgarage. Privat unterbaute Erschließungsflächen können nicht mehr öffentlich sein, da es sonst zu schwierigen Haftungsfragen kommt. In der HafenCity sind in den Erdgeschossflächen öffentlichkeitsbezogene Nutzungen gewünscht. In der ursprünglichen Planung war die Nutzung der Erdgeschossflächen noch unklar. Erst später sind die beschriebenen Nutzungskonzeptionen für die Erdgeschosse entwickelt worden. Diese Erdgeschossnutzungen sind nicht mehr in einem allgemeinen Wohngebiet möglich, sodass nun diese Baufelder als Kerngebiet ausgewiesen werden. Ab dem ersten Obergeschoss ist die Wohnnutzung vorgesehen, wie auch schon ursprünglich geplant.

Herr Bruns-Berentelg führt zur Eigentümerstruktur aus, dass die Baugemeinschafts-wohnungen der Lawaetz-Stiftung nicht an diesem Standort realisiert werden können. Die Baukostenvorgabe von 3.500 Euro pro Quadratmeter für Baugemeinschaftswohnungen lässt sich aufgrund der technischen Anforderungen durch die dreiseitige Wasserlage nicht mehr halten. Ansonsten sei keine Änderung in der Eigentümerstruktur erkennbar. An der dafür im Hochbauwettbewerb vorgesehenen Stelle sind weiterhin Genossenschafts-wohnungen geplant. Das Nutzungskonzept bezogen auf die soziale Mischung bleibt somit unverändert. Sozialer Wohnungsbau ist an dieser Stelle aufgrund der sehr hohen Herstellungskosten nicht geplant. Als Kompromiss für den fehlenden Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen ist am Strandkai der Bau von Genossenschaftswohnungen vorgesehen.

Herr Dr. Osterburg bedauert den Wegfall der Lawaetz-Siftung als sozialen Partner am Strandkai. Er fragt nach der Kompensation für den Wegfall des sozialen Partners.

Herr Duge erinnert daran, dass es ein wichtiger Punkt bei der Ausschreibung gewesen sei, dass die Lawaetz-Stiftung als sozialer Partner am Strandkai vertreten ist. Er sieht in dem Wegfall der Lawaetz-Stiftung aus dem Nutzungskonzept einen erheblichen Nachteil und fragt nach einem adäquaten Ausgleich.

Herr Bruns-Berentelg sagt zu, in der Vorlage für die Kommission für Bodenordnung für den Verkauf des Grundstücks die Bedenken aufgrund des Wegfalls der Lawaetz-Stiftung aus dem Nutzungskonzept angemessen zu berücksichtigen. Eine Entscheidung für eine Ersatzlösung ist noch nicht gefallen; eine Ersatzlösung innerhalb der HafenCity wird gesucht.

Herr Polkowski macht deutlich, dass die Eigentümerstruktur und das Nutzungskonzept nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden.

Herr Kock stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 3 keine weiteren Wortbeiträge gibt und lässt über die Drucksache Nr. 2016/02 abstimmen. Er stellt fest, dass der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans-Entwurfs HafenCity 7 (Strandkai) einstimmig zugestimmt wird.

4. Verschiedenes

Herr Kock stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 4 keine Wortbeiträge gibt. Der nächste Sitzungstermin ist am 15. Februar 2016 vorgesehen. Ob an diesem Termin eine Sitzung stattfinden wird, steht noch nicht fest. Anmerkung zu Protokoll: Die nächste Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung findet am 2. Mai 2016 statt. Er verabschiedet alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und schließt um 20.50 Uhr die Sitzung.

Klaus Haberlandt
(Protokoll)

Matthias Kock
(Vorsitzender)

Anlage:
Niederschrift über die öffentliche Plandiskussion zum Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 (Überseequartier Süd) vom 15. Dezember 2015

Anlage zum Protokoll über die 36. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Amt für Landesplanung- und Stadtentwicklung
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Projektgruppe HafenCity
- LP 31 -

Hamburg, den 15. Dezember 2015
Tel. 42840-8292

Niederschrift

über die öffentliche Plandiskussion

zum Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15
(Überseequartier Süd)

am Montag, den 7. Dezember 2015

im HafenCity InfoCenter, im Kesselhaus, Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg

Anwesend:

Herr Polkowski, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Abteilungsleiter Projekte

Frau Ehlers, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Leiterin Projektgruppe HafenCity

Herr Prof. Bruns-Berentelg, HafenCity Hamburg GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Wölfer, Unibail-Rodamco SE, Chief Development Officer Deutschland

Herr Radtke, Gesellschaft für Konsumforschung (GFK), Team Leader Real Estate Consulting

Herr Rothfuchs, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Geschäftsleitung

Herr Berkemeyer, Projektgruppe HafenCity (für die Niederschrift)

Besucherinnen und Besucher: ca. 90 Personen,
darunter:

Herr Dr. Gunter Böttcher,
Vorsitzender des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (CDU-Fraktion).

Beginn der Veranstaltung: 18:30 Uhr

Ende der Veranstaltung: 20:35 Uhr.

Die Besucherinnen und Besucher hatten ab 18:00 Uhr Gelegenheit, aufgehängte Bilder und Pläne anzusehen. Zudem wurde das anliegende Informationsblatt verteilt.

Herr Polkowski begrüßt die Besucherinnen und Besucher. Diese öffentliche Plandiskussion ist die in Hamburg übliche Form der im Baugesetzbuch vorgeschriebenen frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Heute wird der Stand der Planungen für das südliche Überseequartier vorgestellt aber noch keine abschließenden Entscheidungen. Diese Veranstaltung dient

dazu, die Besucherinnen und Besucher zu informieren, mit ihnen zu diskutieren und ihre Anregungen aufzunehmen. Für die Öffentlichkeit gibt es dann im Rahmen der einen Monat dauernden öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs eine weitere Gelegenheit, Stellungnahmen zu einem weiter ausgearbeiteten Plan-Entwurf abzugeben, dann allerdings in schriftlicher Form. Die abschließende Entscheidung über die Regelungen des Bebauungsplans trifft am Ende des Verfahrens der Senat. Die heutigen Anregungen werden protokolliert und das Protokoll den zuständigen politischen Gremien zugeleitet, damit die Anregungen und die Kritik in die Entscheidungsfindung über das Bebauungsplanverfahren bis zum Beschluss des Senats einfließen können. Die Diskussionsbeiträge werden über Mikrofone aufgezeichnet und die Aufzeichnung nach Protokollerstellung gelöscht.

Für den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 für das gesamte Überseequartier hatte am 26. Januar 2006 eine öffentliche Plandiskussion im Kesselhaus stattgefunden. Der Bebauungsplan wurde im Februar 2008 vom Senat festgestellt. Das nördliche Überseequartier ist weitgehend hergestellt. Im Zuge der Finanzkrise konnte das südliche Überseequartier nicht realisiert werden. Inzwischen haben sich Rahmenbedingungen verändert. Es gibt einen neuen Investor für das südliche Überseequartier mit neuen baulichen Konzepten, für die neues Planrecht geschaffen werden soll.

Anschließend wird **Herr Prof. Bruns-Berentelg** von der HafenCity Hamburg GmbH die Historie und Ausgangsbedingungen erläutern. Danach wird **Herr Wölfer** von Unibail-Rodamco, die das Projekt realisieren wollen, den Stand der Planung vorstellen. Das Projekt beinhaltet auch einen wichtigen Einzelhandelsbaustein, der in Zusammenhang mit der nördlichen Innenstadt bewertet werden muss. Daher wurde ein Einzelhandelsgutachten bei der Gesellschaft für Konsumforschung in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse von **Herrn Radtke** von der GfK vorgestellt werden. Anschließend wird **Herr Rothfuchs** von ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung das Thema Verkehrserschließung behandeln, das generell ein wichtiges Thema in Bebauungsplanverfahren ist. Abschließend wird **Frau Ehlers** vom Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung das Bebauungsplan-Konzept für das südliche Überseequartier und das weitere Verfahren erläutern. Daran schließt sich die Diskussion mit den Besucherinnen und Besuchern an, es wird ausreichend Zeit für Fragen, Anregungen und Kritik geben.

Herr Polkowski übergibt das Wort an Herrn Prof. Bruns-Berentelg.

1. Vortag: Stadtentwicklungsbezogene Rahmenbedingungen und Vertragsvereinbarungen mit Unibail-Rodamco (2014 / 2015)

Herr Prof. Bruns-Berentelg erläutert im Folgenden die stadtentwicklungsbezogenen Rahmenbedingungen und die Vertragsvereinbarungen mit Unibail-Rodamco.

Mit der Entwicklung des Überseequartiers als kommerzielles Centrum der HafenCity wird der Ost-West gerichtete Einzelhandel in der Innenstadt (Bereiche Mönckebergstraße/Spitalerstraße im Osten und Bereich Jungfernstieg im Westen) um einen südlichen Schenkel in Richtung Elbe mit dem Überseequartier ergänzt. Dies ist als Grundidee schon im Masterplan für die HafenCity aus dem Jahre 2000 enthalten. Der maritime Charakter des Einzelhandels in der Stadt soll damit gestärkt werden.

Mit der Suche nach einem neuen Bauherrn für das südliche Überseequartier wurde im Jahre 2013 intensiv begonnen. Nach einem Screening und Wettbewerbsprozess wurden in 2014 Vertragsverhandlungen mit Unibail-Rodamco aufgenommen und das ausgehandelte Vertragswerk im Dezember 2014 notariell beurkundet. Nach der Bürgerschaftsbefassung im Januar 2015 (Drucksache 20/14066) ist der Kaufvertrag in Kraft getreten. Das Vertragswerk ist im Informationsregister auch für Interessierte einsehbar.

Wesentlicher Bestandteil der Planungs- und Bauverpflichtungen aus dem Kaufvertrag sind die Durchführung von architektonischen Qualifizierungsverfahren durch Unibail-Rodamco bis zum 29. Oktober 2015. Dies ist erfolgt. Die öffentliche Präsentation fand im Rahmen einer Pressekonferenz war am 30. November 2015 im Kesselhaus statt. Die Ergebnisse sind noch im Kesselhaus ausgestellt und werden später im Informationspavillon am ehemaligen Gebäude von Strom- und Hafenbau ausgestellt. Der Käufer (Unibail-Rodamco) hat ein Rücktrittsrecht vom Kauf, wenn der Bebauungsplan die Vorweggenehmigungsreife bis zum 30. April 2017 nicht erreicht. Ziel ist es, die Vorweggenehmigungsreife des Bebauungsplans deutlich früher zu erreichen. Der Kaufpreis muss voraussichtlich spätestens vier Monate nach Eintreten der Vorweggenehmigungsreife sowie nach Vorliegen weiterer, grundsätzlich nicht unüblicher, Fälligkeitsvoraussetzungen gezahlt werden. Damit erfolgen der wirtschaftliche Übergang und das Ausscheiden des Alt-Konsortiums mit Eigentumsumschreibung im Grundbuch. Unibail-Rodamco ist zur Einreichung aller Bauanträge bis neun Monate nach Erreichen der Vorweggenehmigungsreife verpflichtet.

Die wichtigste Änderung gegenüber der alten Planung aus 2005 für das Überseequartier, die im Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 planungsrechtlich umgesetzt ist, ist der Umfang des nun geplanten Einzelhandels im südlichen Überseequartier. Während 2005 für das gesamte ÜSQ 52.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) Einzelhandel vorgesehen waren, davon ca. 12.000 m² im nördlichen ÜSQ und ca. 40.000 m² im südlichen ÜSQ, sind nun im südlichen ÜSQ 80.500 m² BGF Einzelhandel vorgesehen. Das entspricht ca. 68.000 m² Verkaufsfläche. Im gesamten ÜSQ können somit ca. 92.800 m² BGF Einzelhandel entstehen.

Mit den 40.000 m² BGF Einzelhandel aus dem vorherigen Konzept ließe sich das südliche ÜSQ nicht, wie im Masterplan vorgesehen, als kommerzielles Centrum der HafenCity und als südlicher Schenkel des Einzelhandels in der Innenstadt bis zur Elbe entwickeln, weil dann ausreichend Ankernutzer dafür fehlen würden. Es gibt keinen einfachen natürlichen Lauf zwischen nördlicher Innenstadt und Überseequartier, der die Integrationsleistung erbringt. Dafür werden geschätzt ca. 30.000 m² BGF für zwei bis drei frequenzsteigernde Ankernutzer benötigt, die zusammen eine „kritische Masse" generieren können, von der auch kleinteiliger Einzelhandel profitiert. Nur mit dem kleinteiligen Angebot würde das ÜSQ als Einzelhandelsstandort nicht funktionieren. Weitere geschätzt ca. 50.000 m² sind dann einem diversifiziertem Einzelhandelsmix vorbehalten. Nach der Finanzkrise 2008 / 2009 wurde versucht, das südliche ÜSQ mit ca. 40.000 m² BGF Einzelhandel zu entwickeln, was nicht gelungen ist. Grund war nicht die Auswirkung der Finanzkrise sondern das nicht geeignete Konzept mit der fehlenden kritischen Masse für die Entwicklung als Einzelhandelsstandort. Die Generierung einer kritischen Masse ist Voraussetzung für die Schaffung eines breiten Angebots an

Einzelhandelsnutzungen auch kleinteiliger Art. So können Touristenströme und die Passagiere des Kreuzfahrtterminals an den Einzelhandelsstandort ÜSQ gebunden werden.

Die HafenCity als urbaner Stadtteil ist darauf angelegt, in den Erdgeschossen publikumsbezogene Nutzungen als lokale Aktivitätstreiber zu generieren. Etwa 330.000 m² BGF Erdgeschossflächen entstehen in der HafenCity insgesamt. Wohnen und Büros sind generell nur ausnahmsweise im Erdgeschoss vorgesehen. Das ÜSQ soll in diesem Kontext eine Netzwerk-/Knotenfunktion als kommerzielles Zentrum der HafenCity erfüllen und die Attraktivität und Urbanität des Stadtteils HafenCity erhöhen. Der frequenzbringende Einzelhandel und ergänzend die Gastronomie im ÜSQ sollen die wirtschaftlich schwächeren, publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen stützen und sie in einen lebendigen Stadtkontext integrieren.

Das Bild der Innenstadt wird sich mit der Entwicklung des südlichen Überseequartiers und damit des südlichen Einzelhandels-Schenkels zur Elbe verändern. Gegenüber der alten Planung sind die Änderungen in der städtebaulichen Grundstruktur nach der Projektneuordnung im südlichen ÜSQ überschaubar. Die Überseeallee bleibt unverändert, die Nord-Süd-Achse (Überseeboulevard) bleibt unverändert. Zusätzlich entstehen im Einzelhandelsschwerpunkt Ost-West-Verbindungen, die Laufbeziehungen in alle Richtungen ermöglichen. Der Kernbereich des zukünftigen Einzelhandels ist mit einem Glasdach überdacht aber nicht klimatisiert. Die größte Veränderung betrifft die öffentlichen Flächen. Platzflächen werden stärker zum Wasser orientiert. Der südliche Abschnitt der San-Francisco-Straße wird öffentliche Platzfläche. Die Chicagostraße übernimmt die Verbindungsfunktion zwischen Chicagokai und Hübenerstraße / San-Francisco-Straße.

Neben den Einzelhandelsflächen entstehen im südlichen ÜSQ weitere ca. 155.000 m² BGF für Hotels, Kino / Entertainment, Büros, Gastronomie, Wohnen (ca. 500 Wohneinheiten) und einem vertikal organisierten Kreuzfahrtterminal für zwei Liegeplätze. Dieser Nutzungsmix mit ca. 900 Hotelzimmern, 2.700 Kinositzplätzen und ca. 10.000 m² Gastronomie wird die Lebendigkeit des Stadtteils auch in den Abendstunden fördern. Die Gebäude werden sich in den städtebaulichen Kontext der HafenCity einfügen. Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung mit einer U-Bahn-Station wird ein MIV (motorisierter Individualverkehr)-Anteil von nur 25 % mit Berücksichtigung von Nahversorgungsverkehr (und 34 % ohne Berücksichtigung von Nahversorgungsverkehr) erreicht im Unterschied zu sonst durchschnittlich über 40 % in Hamburg. Unterirdisch entstehen ca. 2.800 Pkw-Stellplätze, ein Busbahnhof, Taxi-Vorfahrt und Anlieferung, was zum Lärmschutz beiträgt. Zudem entstehen ca. 2.000 Fahrradstellplätze. Alle 11 Gebäude werden nach HafenCity-Goldstandard oder vergleichbar zertifiziert und die Dächer werden begrünt.

Die beschriebene Entwicklung des südlichen Überseequartiers stellt nicht nur für die HafenCity sondern für die gesamte innere Stadt in Hamburg einen bedeutenden Fortschritt im Sinne der städtebaulichen Integration von komplexen, mischgenutzten Elementen dar.

Herr Polkowski bedankt sich bei Herrn Prof. Bruns-Berentelg und bittet die Besucherinnen und Besucher, Ihre Fragen in der Diskussionsphase im Anschluss an die Vortragsphase zu stellen, da sonst der zeitliche Rahmen gesprengt würde. Alle Vortragenden werden anschließend für Fragen, Anmerkungen du Kritik zur Verfügung stehen und es wird ausreichend Zeit dafür zur Verfügung stehen. Herr Polkowski übergibt das Wort an Herrn Wölfer.

2. Vortag: Stand der Planung – Funktionsplan und Ergebnis Workshop-Verfahren

Herr Wölfer bedankt sich bei den Besucherinnen und Besuchern für das zahlreiche Erscheinen und ihr Interesse. Unibail-Rodamco hat vertragsgemäß architektonische Qualifizierungsverfahren mit insgesamt 12 Architekturbüros für 11 Gebäudeensembles und Freiflächen durchgeführt. Herr Wölfer stellt im Folgenden die Ergebnisse vor. Carsten Roth hat sich mit dem Baufeld an der Überseeallee westlich Überseeboulevard beschäftigt, mit sieben Geschossen Wohnungsbau über einem Geschoss Einzelhandel, Leon Wohlhage mit dem Baufeld östlich daneben an der Überseeallee, ebenfalls mit Schwerpunkt Wohnungsbau ab dem 2.OG. Die Gebäude erhalten Backsteinfassaden während die Fassaden der Gebäude zur Elbe heller werden. Abgeschlossen wird das Thema Wohnen mit einem Wohnhochhaus an der Hübenerstraße, das von KBNK Architeken gestaltet wurde. Den Kernbereich des südlichen ÜSQ südlich des sogenannten Genueser Platzes haben Hild und K Architekten (Hotel und Einzelhandel), Böge Lindner K 2 Architekten (Kino und Einzelhandel), Lederer Ragnarsdottir Oei (Büro und Einzelhandel), nochmal Böge Lindner (Hotel und Einzelhandel), nochmal Hild und K (Kernbereich des Kinos, Einzelhandel und Gastronomie) entworfen. Das Waterfront Ensemble wurde von UN Studio gestaltet (Büro, Einzelhandel, Gastronomie, Unterhaltung), der Büroturm am Magdeburger Hafen mit weißer Fassade (ehemals Science Center) von Christian de Portzamparc, ebenfalls von de Portzamparc das Kreuzfahrtterminal im Osten mit Hotel (ca. 800 Zimmer) und Einzelhandel. Die Außenanlagen wurden von BB+GG arquitectes gestaltet in der Sprache der übrigen Freiflächen im zentralen Bereich der HafenCity, das Glasdach, einem eintauchenden Tropfen nachempfunden, von Sobek Design, die Innenarchitektur der wesentlichen Laufwege von Saguez & Partners, Paris. Der Masterplan wurde von HPP International erarbeitet. HPP wird auch die Bauanträge erarbeiten unter zeitgerechter Einbindung aller anderen Architekten.

Die Verlängerung der San-Francisco-Straße als öffentliche Platzfläche wird von Norden her aufgehöht und im Süden eine Aussichtsfläche bilden, 6 m höher als ursprünglich geplant. Die wesentlichen Laufwege werden mit dem von Sobek Design entworfenen Glasdach überdacht, so dass die Wege vor Niederschlag geschützt aber nicht klimatisiert sind.

Herr Prof. Bruns-Berentelg hatte schon ausgeführt, dass sich das südliche ÜSQ mit 40.000 m² BGF für Einzelhandel nicht entwickeln lässt. Neben Ankermietern zur Generierung einer gewissen Frequenz, die den Retail-Gedanken und andere Nutzungen trägt, muss auch das Gesamtensemble stimmen. Zur Destination gehört daher auch ein Entertainment-Bereich, etwa ein großes Kino oder ein großes Theater, das Frequenzen auch außerhalb der üblichen Retail-Zeiten erzeugt. Zudem gehört zum Angebot eine qualitativ hochwertige Gastronomie auf entsprechender Fläche. Die standardisierten Einkaufscenter bieten 2 bis 3 % der Fläche als Gastronomie. Unibail-Rodamco (UR) strebt 10 bis 12 % an, aber nicht im Sinne eines klassischen food court. UR entwickelt eigene Konzepte und versucht, internationale Marken für einen Markteintritt in Deutschland zu gewinnen. Dafür muss man ihnen etwas Besonderes bieten und nicht etwas von der Stange. Diese Grundkonzeption wird auch für die Retail-Elemente bevorzugt. UR will internationalen Retailern, internationalen Marken, die besten Plattformen bieten, um sich zu präsentieren und ggf. auch den Markteintritt in Europa und Deutschland zu wagen. UR hat dieses Jahr etwa 30 internationalen Retailern erstmalig die Plattform geboten, in seinen Centern ihre Geschäfte zu eröffnen. UR versucht im südli-

chen ÜSQ eine Destination zu entwickeln, die die Strahlkraft hat, Frequenzen zu erzeugen, damit sich der Einzelhandel entfalten kann. Damit wird das ÜSQ nicht nur kommerzielles Zentrum der HafenCity sondern dritter Einzelhandels-Bereich der Innenstadt.

Im Unterschied zur alten Konzeption aus 2005 / 2006 hat UR ein Warftgeschoss mit fast ausschließlicher Einzelhandelsnutzung entwickelt. Üblicherweise versucht UR eine „8" zu generieren für den Einzelhandel, so dass ein Umlauf entsteht und man nicht in eine Sackgasse läuft. Die Ausgestaltung des Laufs mit interessanten optischen Anreizen ist enorm wichtig. Die ursprüngliche Ausrichtung war Nord-Süd (Überseeboulevard). UR hat das gedreht und entwickelt die „liegende 8" im Warftgeschoss in Ost-West Ausrichtung. Um die notwendige Fläche dafür zu generieren wird der Bereich des Kreuzfahrtterminals auch für Einzelhandel benötigt.

Dazu gibt es ein Erdgeschoss, das ähnlich organisiert ist, die Nord-Süd-Achse des Überseeboulevards aufnimmt und damit den nördlichen Teil des Überseequartiers mit dem südlichen Teil verbindet. Eine zweite Achse läuft im Erdgeschoss entlang des Magdeburger Hafens, die ebenfalls Durchwegung und Verbindung ermöglicht. Wesentliches Thema hierbei sind drei große Anker, die heute schon positioniert werden. Zum einen wird das Kino zentral positioniert, dazu ein Department Store (bis zum 2. OG) als zweiter großer Anker im Westen. Im Süden wird es einen großen Dining-Bereich geben mit 8.000 m² bis 10.000 m² Gastronomie.

Das erste Obergeschoss wir auch Retail-Besatz haben aber keine eigene Erschließung, das heißt keine Erschließung über die Einkaufspassage. Damit werden Brückenbauten und Querungen vermieden. Alle Geschäfte im 1. OG werden vom Erdgeschoss aus erschlossen und haben deswegen zwei Geschosse oder mehr.

Die oberen Geschosse entwickeln sich als Büro- oder Hotelgeschosse und im Norden als Wohnungen, in Summe ca. 55.000 m² BGF Wohnnutzung, die auch für eine Belebung des Quartiers sorgt.

Vertraglich hat UR zwei wesentliche Restriktionen. Zum einen darf UR nicht mehr als 80.500 m² BGF Einzelhandelsnutzung bauen. Zum zweiten muss UR mindestens 44.800 m² BGF Wohnnutzung bauen. UR baut 55.000 m² BGF Wohnnutzung und damit über Soll. UR hält sich an die 80.500 m² Retail und ist auch da im Soll. Ab dem 3. OG gibt es kein Retail mehr sondern nur noch Wohnen, Hotel, das Kino und Büros. Unterirdisch wird Parken angeboten mit ca. 2.800 Stellplätzen. Zusammen mit der sehr guten Anbindung an den ÖPNV mit der U-Bahn-Station sind die Flächen sehr gut erschlossen.

Abschließend stellt Herr Wölfer noch einige Eckdaten zum Projekt vor. Die Gesamtinvestition beträgt 860 Mio. Euro auf insgesamt 260.000 m² BGF, davon Büro 65.000 m², insbesondere drei Bürotürme (Portzamparc und die beiden UN Studio Waterfront Towers), Einzelhandel 80.500 m², Entertainment 12.000 m² mit 2.700 Sitzplätzen Kinonutzung, Gastronomie ca. 8.000 m² ggf. etwas mehr, Hotels 40.000 m² mit zwei, drei und vier Sternen mit insgesamt ca. 800 Zimmern und Wohnen 55.000 m² mit 400 bis 500 Wohnungen.

Das gesamte Areal wird für die nächsten 20 Jahre im Bestand von Unibail-Rodamco gehalten und gemanagt, das ist vertraglich fixiert. UR ist für die Außenanlagen, das gesamte Erscheinungsbild und das Management zuständig. Dies geschieht in Kooperation mit dem

nördlichen ÜSQ, das schon besteht und auf das UR vertraglich Rücksicht genommen hat, damit keine Kannibalisierungseffekte auftreten.

Herr Polkowski bedankt sich bei Herrn Wölfer. Gegenüber der alten Planung ist die neue Planung dichter und bunter geworden in der Nutzung, was auch in den Abendstunden zur Belebung des Quartiers beiträgt. Es sind Unterhaltungsnutzungen vorgesehen, die es vorher in dem Umfang nicht gab. Gänzlich neu sind die bis zu 500 Wohnungen. Herr Polkowski übergibt das Wort an Herrn Radtke.

3. Vortrag: Wirkungsanalyse Einzelhandel

Herr Radtke trägt im Folgenden die Ergebnisse des Gutachtens zur Wirkungsanalyse des Einzelhandels vor. Gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 4 des Baugesetzbuchs sind bei der Aufstellung eines Bebauungsplans die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu berücksichtigen. Bestehende Einzelhandelszentren dürfen also nicht wesentlich geschädigt werden. Aufgabe der Wirkungsanalyse ist insofern die Beantwortung der Frage, ob zentrale Versorgungsbereiche durch die Entwicklung des südlichen Überseequartiers hinsichtlich ihrer Funktions- und Entwicklungsfähigkeit nennenswert beeinträchtigt werden. Die GfK hat zu diesem Zweck ein umfangreiches Untersuchungsprogramm abgearbeitet. Der Bericht umfasst mehr als 100 Seiten. Die standörtlichen Rahmenbedingungen wurden untersucht, mit Makro- und Micro-Standorten. Die Projektkonzeption für das südliche Überseequartier wurde durchleuchtet und eine Umsatzerwartung abgeleitet. Ein Einzugsgebiet wurde abgegrenzt und die Kaufkraftströme berechnet, die heute bestehen (mit den bestehenden Einzelhandelslagen) und die perspektivisch entstehen werden, wenn das Überseequartier Süd entwickelt ist. Aus diesen beiden Kaufkraftströmen ergeben sich die Veränderungen, die zu den Umverteilungen führen und im Rahmen der Auswirkungsanalyse dargestellt werden. Abschließend wird eine Bewertung und Empfehlung im Hinblick auf die Verträglichkeit des Vorhabens vorgenommen.

Die Projektkonzeption hat Herr Wölfer vorgestellt. Entscheidend für die Analyse ist die Verkaufsfläche. Für die Verkaufsfläche von ca. 68.000 m² gibt es noch kein abschließendes Besatzkonzept. Dazu wurden daher Annahmen getroffen.

Auf welches Einzugsgebiet kann das Vorhaben reflektieren? Mit den 68.000 m² Verkaufsfläche wird eine kritische Masse erreicht, die deutlich über das hinausgeht, was jetzt in der HafenCity an Einzelhandel vorhanden ist. Der bestehende Einzelhandel in der HafenCity hat keine ausreichende Masse, um eine überörtliche Ausstrahlungskraft zu entwickeln und aus sich heraus zu funktionieren. Insofern hält die GfK den Schritt, die Verkaufsfläche gegenüber der alten Planung deutlich auf 68.000 m² zu erhöhen, für richtig, weil damit ein weiträumiges Einzugsgebiet abgegrenzt werden kann. Das Einzugsgebiet wurde in vier Zonen und die Nahversorgung eingeteilt. Es umfasst nicht die gesamte Metropolregion Hamburg und hat in der Summe ca. 3,7 Mio. Einwohner, die eine einzelhandelsrelevante Nachfrage von 23,1 Mrd. Euro repräsentieren. Das ist der Betrag, der im Einzugsgebiet pro Jahr im Einzelhandel veräußert wird. Derzeit hat die HafenCity ca. 2.000 Einwohner. Perspektivisch wird es einen Zuwachs um 10.000 Einwohner bis 2021 geben, der in der Wirkungsanalyse berücksichtigt wird. Zudem wurde der Tourismus als wesentliche Nachfragekomponente identifiziert. Eine in Arbeit befindliche Studie von Dr. Lademann & Partner, deren Ergebnisse der

GfK vorab zur Verfügung gestellt wurden, geht von einem touristischen Umsatz in Hamburg von derzeit 1,1 bis 1,7 Mrd. Euro pro Jahr aus. Dieser touristische Umsatz soll nach den Ergebnissen der Studie im Jahr 2025 auf 1,5 bis 2,2 Mrd. Euro anwachsen. Die GfK geht nach dem Prinzip der Vorsicht, die bei der Wirkungsanalyse immer angezeigt ist, von aktuell 1 Mrd. Euro Umsatz in Hamburg durch Touristen und bei geplanter Eröffnung des südlichen ÜSQ im Jahr 2021 von einer 20%igen Steigerung auf 1,2 Mrd. Euro aus und bleibt damit unter den Werten, die das Büro Lademann erarbeitet hat.

Die GfK hat eine Wirkungsanalyse für drei Kernsortimente erarbeitet, und zwar periodischer Bedarf, das sind im Wesentlichen Lebensmittel und Drogeriewaren, dann eine zentrumsprägende Warengruppe Bekleidung, Schuhe, Lederwaren, die auch in den Wettbewerbszentren ganz stark vertreten ist, und Technik (Elektro, Unterhaltungselektronik, Multimedia, Foto, Optik) als drittes Kernsortiment. Es wurde jeweils sehr hohe Verkaufsflächenbelegung für die drei Kernsortimente angenommen und hohe Raumleistungen (Umsatz pro m²), um wieder einen worst case abzubilden. Für diese drei Warengruppen kommt die GfK auf einen umverteilungsrelevanten Zielumsatz von 372 Mio. Euro. Das ist die angenommene Brutto-Umsatzerwartung im südlichen Überseequartier für die drei Warengruppen pro Jahr. Die Fläche allein durch diese drei Sortimente, da ist zum Beispiel Einrichtungsbedarf nicht dabei, geht mit 71.000 m² Verkaufsfläche schon über die eigentlich geplanten 68.000 m² Verkaufsfläche hinaus, um wirklich einen worst case abzubilden.

Die Auswirkungen, also Umsatzumlenkungen, hat die GfK berechnet für 17 zentrale Versorgungsbereiche in Hamburg und im Umland. Es gibt in Hamburg keine zentralen Versorgungsbereiche, die flächendeckend festgelegt sind. Daher hat die GfK eigene Annahmen hierüber getroffen, die diskutiert und abgestimmt worden sind, so dass eine vernünftige Grundlage für die Berechnung erarbeitet wurde. Es wurde die Innenstadt insgesamt mit den Teilbereichen City, ÜSQ Nord, Großneumarkt und übrige Innenstadt untersucht, die Lange Reihe, verschiedene B-Zentren (Altona, Harburg, Wandsbek, Bergedorf, Hamburger Straße, Billstedt, Poppenbüttel (AEZ), Osdorf (EEZ), C- und D-Zentren (Wilhelmsburg, Rothenburgsort, Hammerbrook) sowie zwei Umlandstädte mit Norderstedt (HZ Garstedt) und Buchholz (Innenstadt).

Herr Radtke stellt im Folgenden die Umsatzumlenkungen für untersuchte Zentren vor und beginnt mit den Ergebnissen für Teilbereiche der Innenstadt. In der traditionellen City, das ist der Bereich City-Ost und City-West, der Kern der Hamburger Innenstadt, in dem heute überwiegend eingekauft wird, beträgt die Umlenkung bei periodischem Bedarf 7 %, bei der Kernbranche Bekleidung, Schuhe, Lederwaren (Mode) 9 % und bei Technik 7,1 %. Üblicherweise geht man in der Rechtsprechung und bei solchen Wirkungsanalysen davon aus, dass es ab 10 % Umsatzumlenkung städtebauliche Beeinträchtigungen geben kann – aber nicht unbedingt geben muss. Alle relevanten Werte übersteigen diesen Wert nicht. Darüber hinaus handelt es sich bei der Hamburger City um einen sehr leistungsstarken Standort, so dass mit den hier ermittelten Umverteilungsquoten keine nennenswerten Auswirkungen in städtebaulicher Hinsicht zu erwarten sind.

Im Bestand des Überseequartiers (Nord) betragen die Umverteilungsquoten bei periodischem Bedarf 9,6 % und bei Mode 10,1 %. Bei Technik gibt es kein Angebot. Die Umverteilung resultiert aus der Nähe zum südlichen ÜSQ. Es ist aber eine worst case Betrachtung

und nicht in die Betrachtung eingeflossen sind potentielle Synergieeffekte, die dadurch entstehen, das mehr Menschen durch das nördliche ÜSQ gehen, um zum südlichen ÜSQ zu kommen. Diese positiven Effekte werden mit großer Wahrscheinlichkeit mindernd wirken. Daher kann man davon ausgehen, dass keine Beeinträchtigungen in städtebaulicher Hinsicht zu erwarten sind. In den übrigen Innenstadtlagen und der Langen Reihe liegen die Umverteilungsquoten unter 10 %.

Bei den B-Zentren liegt der höchste Wert bei der Hamburger Straße, und zwar bei 7,8 % Umverteilung in der Warengruppe Mode, auch das kein Wert der Sorge machen muss, ebenso wie in den anderen größeren B-Zentren Altona, Poppenbüttel und Osdorf. In den kleineren B-Zentren Wandsbek, Billstedt, Harburg und Bergedorf liegt die Spanne der Umverteilung bei 4 % bis 5,7 % im wichtigsten Bereich, der Mode. Beeinträchtigungen der Versorgungsqualität oder gehäuftes Auftreten von Leerständen sind auch hier nicht zu erwarten.

Auch bei den übrigen untersuchten Hamburger Zentren, dort sind die Umverteilungsquoten noch geringer, sind keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten, ebenso in der Region mit den exemplarisch untersuchten Städten Norderstedt und Buchholz. Man kann also sagen, die regionale Verträglichkeit wird gegeben sein.

Das Fazit lautet, es gibt durch das Projekt südliches ÜSQ keine Beeinträchtigung der Zentren und der Nahversorgung. Das Projekt ist konform mit Stadtentwicklungszielen und –konzepten. Alle vorliegenden Konzepte, etwa für die HafenCity und für die gesamte Innenstadt, sprechen dafür, dass dieses Vorhaben tragfähig und stadtplanerisch sinnvoll ist. Bei der Wirkungsanalyse wurden worst case Annahmen getroffen, so dass die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass die dargestellten Umverteilungsquoten nicht eintreten werden. In die Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens müssen zudem auch positive Aspekte eingestellt werden. Eine qualitativ hochwertige Entwicklung des südlichen ÜSQ kann neue Touristenströme und Kundenströme nach Hamburg holen. Das ist ein wesentlicher positiver Aspekt, der zu berücksichtigen ist.

Herr Polkowski bedankt sich bei Herrn Radtke für die gute Einführung in das eher trockene Thema und übergibt das Wort an Herrn Rothfuchs.

4. Vortrag: Verkehrliche Auswirkungen

Herr Rothfuchs erläutert die äußere Erschließung des Plangebiets südliches Überseequartier. Für die avisierten ca. 10.000 Bewohnerinnen und Bewohner, die im 1 km Radius um das Plangebiet wohnen werden, erschließt sich das südliche Überseequartier auch als Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Nähe zur nördlichen Innenstadt ist schon erwähnt worden, so dass auch hier fußläufiger Quell- und Zielverkehr zu erwarten ist. Daneben ist das Fahrrad auch ein Verkehrsträger, der eine Rolle übernehmen wird. Es wurde erwähnt, dass im Plangebiet ca. 2.000 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Auch bei diesem Verkehrsträger ist die Lage des Plangebiets zu betrachten. In nur 5 km Entfernung liegt der Altonaer Bahnhof oder die Nordspitze der Außenalster. Diese Entfernungen sind auch attraktiv für Fahrradfahrerinnen und -fahrer, um an die Elbe und in das südliche ÜSQ zu fahren.

Der Schlüssel für die Erschließung des Plangebiets liegt allerdings beim ÖPNV und der zentral im Plangebiet gelegenen U-Bahn-Station Überseequartier und flankierend beim Linienbusverkehr.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist so organisiert, dass über die Straße Am Sandtorpark und San-Francisco-Straße eine Hauptzufahrt und Abfahrt zum Plangebiet besteht. Eine weitere Zu- und Abfahrt besteht über die Osakaallee. Zudem gibt es eine ausschließliche Zufahrt über die Überseeallee. Das hat mit umliegenden Straßen und Verkehrsbeziehungen zu tun, um Linksabbiegen zu minimieren und damit eine komprimierte Straßenraum-Organisation anbieten zu können.

Die alte Verkehrsprognose im Rahmen des B-Planverfahrens Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 geht von 21.800 Kfz-Fahrten pro Tag Quell- und Zielverkehr aus. Die aktuelle Verkehrsprognose für das südliche Überseequartier geht von 25.000 Kfz-Fahrten pro Tag aus, also nicht viel mehr Fahrten. Das liegt insbesondere daran, dass inzwischen, als Ergebnis eines Lernprozesses in der Verkehrswissenschaft, von einem anderen Modal Split ausgegangen wird, also einer anderen Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die Verkehrsträger Fuß, Rad, ÖPNV und MIV, mit einem geringeren Anteil des MIV. Im Mittel über die verschiedenen Nutzungen Wohnen, Kerngebiet/Büro, Einzelhandel (ohne Nahversorgung) und Kreuzfahrtterminal im Plangebiet wird von einem MIV-Anteil von 34 %, ÖPNV-Anteil von 33 %, Rad-Anteil von 12 % und Fuß-Anteil von 21 % (auch Wege von Geschäft zu Geschäft, daher recht hoher Fußgänger-Anteil) ausgegangen. Zudem wird beim Lkw-Verkehrsaufkommen für Einkaufszentren und beim Lkw- und Pkw-Verkehrsaufkommen für das Kreuzfahrtterminal von neuen Ansätzen ausgegangen.

Innerhalb der Tiefgarage im südlichen ÜSQ mit den ca. 2.800 Stellplätzen muss eine Lenkung und eine Verteilung der Verkehre vorgenommen werden, um Staus in den Spitzenstunden zu vermeiden. Die Verkehrslenkung in der Tiefgarage wird so organisiert, dass die Spitzenverkehre über die leistungsfähigsten Knoten über die Straße Am Sandtorpark abgewickelt werden.

Im Ergebnis ist auch mit den veränderten Flächenansätzen im neuen Projekt für das südliche Überseequartier die funktionsfähige Erschließung des Plangebiets gewährleistet.

Herr Polkowski bedankt sich bei Herrn Rothfuchs und ergänzt als ein Fazit, dass für das neue Projekt gegenüber der bisherigen Planung keine weiteren Verkehrsflächen gebaut werden müssen und das bisher vorgesehene Netz auch für das neue Projekt ausreichend leistungsfähig ist. Herr Polkowski übergibt das Wort an Frau Ehlers.

5. Vortrag: Bebauungsplan-Konzept und weitere Schritte

Frau Ehlers stellt einleitend den Entwurf des Funktionsplans vor. Der Funktionsplan, dessen Erarbeitung schon weit fortgeschritten ist, bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs. Frau Ehlers zeigt den noch geltenden Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 für das südliche Überseequartier und das neue Bebauungsplan-Konzept. Die gesamte Baufläche wird unverändert als Kerngebiet ausgewiesen. Das ermöglicht genügend Flexibilität für alle geplanten Nutzungen, wie sie Herr Wölfer vorgestellt hat. Das Kerngebiet wird differenziert. Das bedeutet zum Beispiel, es wird Flächen geben, auf

denen Einzelhandel zulässig ist und Flächen, auf denen Einzelhandel nicht zulässig ist. Damit wird über den Bebauungsplan gesteuert, wieviel Einzelhandelsfläche im Plangebiet maximal entsteht, und zwar genau die von Herrn Radtke untersuchten 68.000 m² Verkaufsfläche bzw. 80.500 m² BGF. Unibail-Rodamco ist zudem vertraglich untersagt, mehr Einzelhandelsfläche zu bauen.

Die Kaioperationsfläche, die für die Abfertigung der Kreuzfahrtschiffe benötigt wird, wird unverändert als Sondergebiet „Anleger für Kreuzfahrtschiffe" festgesetzt. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind entweder als durchgehend gelbe Flächen festgesetzt, wenn sie allgemein nutzbar sind oder als gelb-weiß gestreifte Flächen besonderer Zweckbestimmung, wenn sie nur für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind.

Die geplante Bebauung wird mit Baugrenzen festgelegt. Die Baukörper werden relativ stark definiert werden im Bebauungsplan; die Einzelheiten stehen heute noch nicht fest und werden im weiteren Verfahren ausdifferenziert. Es wird Höhenfestsetzungen für die Gebäude geben, entweder eine maximale Anzahl von Geschossen oder maximale Gebäudehöhen in Metern. Auch die Glasdächer sollen im Bebauungsplan festgesetzt werden, dargestellt durch die Kreuze zwischen den Baukörpern. Zudem wird es Festsetzungen zur Materialität geben. Es sollen Glasdächer entstehen und es wird eine Mindesthöhe für die Glasdächer vorgegeben.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung für einen Monat kann zu dem dann detailliert ausgearbeiteten Bebauungsplan-Entwurf schriftlich Stellung genommen werden. Heute sind mit der Wirkungsanalyse zum Einzelhandel und den verkehrlichen Auswirkungen zwei Gutachten vorgestellt worden. Es wird noch weitere Untersuchungen und Gutachten geben bzw. die Gutachten sind schon in der Erarbeitung, zum Beispiel eine Luftschadstoffuntersuchung für die Straßen. Das wird regelmäßig bei Bebauungsplanverfahren für die HafenCity untersucht. Zudem wird es ein Gutachten zu den Luftschadstoffbelastungen des Kreuzfahrtterminals geben, in Ergänzung zu dem schon im Rahmen des vorherigen Bebauungsplanverfahrens erstellten Gutachten. Es gibt bereits ein Gutachten zu den Brutvögeln im Plangebiet. Geschützte Arten haben sich nicht angesiedelt. Beim Beginn von Bautätigkeiten wird Rücksicht auf Brutperioden genommen. Es wird eine Verschattungsstudie geben, besonders wichtig für die Bereiche, in denen Wohnungen entstehen. Auch das wird standardmäßig untersucht. Zudem wird es eine Untersuchung zu den Erschütterungen aus dem unterirdischen U-Bahnbetrieb auf das Plangebiet geben.

Die meisten Untersuchungen laufen bereits. Mit den für Anfang nächsten Jahres erwarteten Ergebnissen soll die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgen, also die Beteiligung anderer Behörden und Dienststellen sowie Umweltverbände am Bebauungsplanverfahren. Im Mai soll dann die öffentliche Auslegung beginnen. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung werden die genannten Gutachten und Untersuchungen mit ausgelegt.

Herr Polkowski bedankt sich für die Vorstellung der Planung bei Frau Ehlers und bittet um Fragen, Anregungen, Kritik.

1. Wortbeitrag:
Ein Mitglied der Baugemeinschaft Hafenliebe meldet sich zu Wort mit einer Verständnisfrage und einer Anmerkung:

„ Das Gebäude der Baugemeinschaft liegt dem südlichen Überseequartier direkt gegenüber. Bei der Vorstellung der Verkehrsplanung wurde von der Straße Am Sandtorkai gesprochen. Die Straße grenzt aber nicht an das Plangebiet an. Welche Straße ist tatsächlich gemeint?

Die Anhebung der San-Francisco-Straße ist für mich eine sehr zentrale Veränderung. Zum Flutschutz der HafenCity gab es im Vorwege viele Überlegungen. Die Warft-Lösung wurde realisiert, also die Anhebung der Straßen und Baufelder um ca. 4,5 m. Im Bereich der San-Francisco-Straße wird die Fläche jetzt nochmal mehr angehoben und das wird man als Fußgänger sehr wohl merken. Ich kann nicht einsehen, dass diese Änderung notwendig ist."

Antwort:
Gemeint ist die Straße Am Sandtorpark. Sollte die Straße Am Sandtorkai genannt worden sein, war das ein Fehler (Herr Rothfuchs).

Unibail-Rodamco (UR) legt wie erwähnt Wert auf ein stimmiges Gesamtkonzept und einen stimmigen Lauf für den Einzelhandel. Um die Fläche im Quartier unterzubringen ist es erforderlich, die Nord-Süd-Ausrichtung um 90 Grad zu drehen auf eine Ost-West-Ausrichtung. Damit muss man mit dem Untergeschoss für den Einzelhandel unter die San-Francisco-Straße hinweggehen und sie anheben. Ansonsten wäre die Straße eine Grenze, eine Laufbeschränkung, die UR nicht hätte akzeptieren können. Es ist aber ein seichter Anstieg für die Unterbauung. Gleichwohl ist es am Ende eine Aussichtsrampe, die dem Kreuzfahrtterminal und der Hotelnutzung einen gewissen Reiz verleiht (Herr Wölfer).

2. Wortbeitrag:
Ein Anwohner in der HafenCity, der auch im Netzwerk HafenCity e.V. aktiv ist und im Quartiersmanagement-Beirat für das Überseequartier-Nord, fragt bezüglich der Auswirkung der Planung auf das Überseequartier Nord:

„Nach Norden sind die beiden Wohnblöcke geplant, die, so war ich bislang informiert, später gebaut werden als der südliche Teil. Die Wohnblöcke scheinen eine gewisse Riegelwirkung auszuüben, da sie sich nicht nach Norden öffnen.

Zudem erinnere ich mich an Diskussionen mit Prof. Bruns-Berentelg, dass es keine vernünftige Querung der Überseeallee gibt, nur eine Sprunginsel als Querungshilfe. Man muss also über eine Sprunginsel, um vom nördlichen ÜSQ in das südliche ÜSQ zu kommen.

Ich erinnere mich zudem, dass auf den Baufeldern an der Überseeallee, wo die Wohngebäude geplant sind, in den ersten Jahren Baustelleneinrichtungsflächen sein sollen.

Bei all dem würde ich die Gefahr sehen, dass das nördliche ÜSQ ziemlich abgekoppelt wird und dass eine gewisse Insellage zumindest vorübergehend entsteht für das ÜSQ Süd.

In der Bürgerschaftsdrucksache war von positiven Auswirkungen für das ÜSQ Nord die Rede. Dort wurde von spill-over-Effekten gesprochen. Jetzt sprachen sie von einem Synergie-Effekt, der aber nicht irgendwie beziffert ist. Aber die negativen Auswirkungen sind ja offensichtlich am größten im ÜSQ-Nord. Sie sprachen von 10 % Umsatzverlust, wenn ich sie rich-

tig verstanden habe. Ich bitte sie um eine Bewertung. Wird es für das ÜSQ Nord einen Todesstoß geben oder eine negative Entwicklung? Oder gibt es die Aussicht auf eine positive Entwicklung, wie es bisher gesagt wurde?"

Antwort:
Herr Radtke bestätigt, das die GfK für das ÜSQ Nord Umsatzumverteilungen errechnet hat, die sich um die 10 % bewegen, 10,1 %. für den Bereich Mode und im periodischen Bedarf knapp unter 10 %. Diese Berechnungen sind in einer rein statischen Analyse durchgeführt worden. Das heißt, die Veränderungen die dadurch stattfinden werden, dass das gesamte Gebiet viel stärker frequentiert wird, und dann tatsächlich Überschwapp-Effekte vom ÜSQ Süd in das ÜSQ Nord entstehen werden, sind in dieser statischen Analyse nicht berücksichtigt und daher die negativen Auswirkungen auf das ÜSQ Nord überzeichnet. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden die Umsatzumverteilungen nicht so eintreten, ist dem Rechenansatz zufolge aber jetzt in dieser Größenordnung zu erwarten, wenn es diese Überschwapp-Effekte nicht gibt. Man kennt das von anderen Gebieten, in denen solche größeren Planungen stattgefunden haben. Dort ist oft zu beobachten, dass für einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren, also der Zeit in der der neue Einzelhandelsstandort anläuft, diverse Bewegungen aus den traditionellen Lagen heraus in das neue Center gegangen sind. Aber dann erholen sich durch die starke Nachbarschaft die Altstandorte relativ schnell wieder. Das heißt also, es ist nur ein temporärer Effekt, der hier dargestellt wird.

Herr Wölfer bittet darum, noch ein wenig auszuharren in der Lage dort im nördlichen ÜSQ. Im Augenblick können sie nicht abgehängt werden, weil noch nichts da ist. Unibail-Rodamco (UR) versucht aber sein Möglichstes, das Vorhaben möglichst schnell herzustellen. Den Gebäudekomplex an der Überseeallee westlich Überseeboulevard mit der Wohnnutzung will UR vorziehen und möglichst schnell bauen. Die negative Nachricht ist, dass auf dem Baufeld gegenüber, östlich Überseeboulevard an der Überseeallee, eine Baustelleneinrichtung benötigt wird. Der gesamte Kernbereich im Süden wird in einem Zuge gebaut und dazu braucht UR Fläche. Da UR die Letzten sind, die dort bauen, sind Baustelleneinrichtungsflächen nur sehr begrenzt vorhanden. UR rechnet in der Spitze mit knapp 6.000 Bauarbeitern auf der Baustelle. In den Spitzenmonaten werden bis zu 80 Mio. Euro Bauleistung geliefert und dafür braucht UR Fläche. Das Baufeld mit der Baustelleneinrichtung an der Überseeallee wird nachgezogen, sobald UR dazu in der Lage ist. UR kann zudem einen kleinen Parkplatz jenseits des Magdeburger Hafens zur Hälfte belegen. Aber die Verbindung zum nördlichen ÜSQ wird auf jeden Fall da sein, weil die U-Bahn-Zugänge und Abgänge dauerhaft aufrechterhalten werden und damit der Norden auch nicht abgekoppelt wird.
Der Start für die Bauarbeiten mit dem Ausheben der Baugrube soll gegen Ende nächsten Jahres erfolgen, im Oktober / November 2016. Die Eröffnung ist für 2020 / 2021 geplant. Aber es ist ein sehr komplexes Vorhaben und eine komplexe Baugrube. UR geht 18 m tief in den Boden, direkt an der Elbe. Das erfordert eine erhebliche Akribie bei der Planung uns Ausführung. Bei der Eröffnung wird alles komplett eröffnet, bis auf das eine Baufeld an der Überseeallee, das Baustelleneinrichtungsfläche war. Also alle Nutzungen und Gebäude, wie eingangs vorgestellt, sind dann fertig. Das ist eine erhebliche logistische Herausforderung, der sich UR stellt und schaffen wird.

Zur trennenden Wirkung der Überseeallee bezeichnet Herr Rothfuchs das Wort „Sprunginsel" als gemein. Gedacht ist an der Überseeallee an eine Lichtsignalanlage (LSA). Man muss aber auch darüber nachdenken, wie stark man signalisieren will. Man kennt die Situation. Man steht an einer Ampel. Es kommt kein Auto und man fragt sich, warum stehe ich hier eigentlich? Schließlich quert man die Straße bei Rot. Es gibt ca. 10.000 Kfz pro Tag auf der Überseeallee. Das bedeutet, es ist im Grenzbereich zu einer LSA. Ich bin aber der Überzeugung, dass wir dort eine LSA haben werden. Es ist dann aber auch eine dichte Folge von LSA, da auch an der Osakaallee und an der Straße Am Sandtorpark LSA sind und die LSA in den Rhythmus der Straßen eingepflegt werden müssen.

3. Wortbeitrag:
Ein Mitglied der Interessensgemeinschaft der Gewerbetreibenden im Netzwerk HafenCity e.V. regt an, die Überseeallee mit einem Tunnel barrierefrei zu unterqueren, und so auf eine LSA verzichten zu können. Er regt zudem an, generell die Barrierefreiheit bei dem Projekt im Auge zu behalten:

„Als Skipper sehe ich es nicht ein, dass ich nicht mit dem Boot in das südliche ÜSQ komme. Ich sehe es auch nicht ein, dass dort keine Hadag-Fähre anlegt. Ich sehe da nicht den ÖPNV von der Wasserseite, weder geplant noch angeregt. Kreuzfahrtschiffe sollen anlegen, aber das ist nicht das normale Verkehrsmittel wenn man von den Landungsbrücken kommt und in das ÜSQ möchte. Da wäre es sinnig, eine Fähre einzusetzen."

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg antwortet zur maritimen Einbindung des Plangebiets. Aufgrund der Kaimauerhöhe können dort wo Kreuzfahrtschiffe anlegen, keine Segelschiffe anlegen. Der Anleger für Kreuzfahrtschiffe ist sozusagen ein monofunktional gestalteter Ort. Ansonsten müsste man einen Ponton davor legen und dann wäre es möglich, mit kleineren Fahrzeugen dort anzulegen, aber Beides geht nicht.
Es ist nicht richtig, dass in der Nähe keine Fähranleger geplant sind. Auf der Ostseite des Magdeburger Hafens und südlich der HafenCity Universität, in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet und fußläufig gut erreichbar, ist eine solche Pontonanlage geplant, die durch eine Hadag-Fähre angefahren werden kann. Die Planung ist relativ weit fortgeführt. Es bedarf zur Realisierung einer Mittelentscheidung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Dieser Fähranleger schafft in Bezug auf die Verlängerung der Wasserverkehrstrasse von den Landungsbrücken bis in Richtung der Elbbrücken eine Grundlage. Insofern wird bei der Entwicklung der HafenCity der wassergebundene ÖPNV immer mitgedacht.
Sollte man in so einem intensiv genutzten Bereich mit Wassertaxen oder Ähnlichem arbeiten? Die Höhe der Kaimauer an dieser Stelle lässt das nicht zu. Man muss in dem bereich andere Orte schaffen, beispielsweise im Magdeburger Hafen, wo Pontonanlagen niedrig im Wasser liegen mit einem Freibord von maximal 90 cm. Dort ließe sich bei genügender Zahl und privater Initiative ein sehr viel maritimeres Transportmilieu entwickeln, das dem ÜSQ und anderen Quartieren zugutekommen würde.

Zur angeregten Tunnellösung antwortet Herr Polkowski. Tunnel funktionieren an so einer Stelle nur, wenn sich eine Nutzung im unteren Geschoss durchzieht, sonst sind Tunnel nicht benutzerfreundlich. Hier gibt es ein weiteres Problem. Wenn man den Tunnel mit Rampen

barrierefrei ausbilden will, entstehen sehr lange Rampen, die sich weit nach Norden und Süden in den Überseeboulevard erstrecken würden. In diesen Zonen werden die Erdgeschossbereiche „abgehängt" und entwertet, weil Ladenflächen hier hinter der Rampe liegen würden. Eine Unterquerung der Straße ist daher aus stadträumlicher Sicht nicht vorstellbar. Zudem ist die Barriere-Wirkung der Überseeallee nicht so erheblich, wie Herr Rothfuchs eben ausgeführt hat, dass man über eine Tunnellösung ernsthaft nachdenken müsste. Wir haben es mit einer relativ normalen Stadtstraße zu tun, die Fußgänger und Radfahrer ebenerdig relativ gut queren können.
Herr Rothfuchs schätzt die Rampenlänge ad hoc auf ca. 60 m bis 70 m in jede Richtung und ergänzt, dass schon viele bestehende Unterführungsbauwerke untersucht worden sind und viele zurückgebaut werden, weil sie Angsträume sind und nicht funktionieren. Wenn zudem neben den Rampen im Erdgeschossbereich publikumsbezogene Nutzungen entstehen sollen, nimmt man diesen Nutzungen durch die Randlage hinter der Rampe eine Besucherfrequenz auch weil öffentliche Fläche im Boulevard verloren geht.

4. Wortbeitrag:
Die Quartiersmanagerin des ÜSQ Nord freut es zu hören, dass es weitere Überlegungen zur Querung der Überseeallee gibt, wie die Ampelanlage für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung von Überseeboulevard Nord und Süd. Das konnte man den Plänen nicht entnehmen. Zur geplanten Tiefgarage im südlichen ÜSQ ist ein Linksabbieger geplant. Wie soll das auf der Überseeallee realisiert werden?

Antwort:
Herr Rothfuchs erläutert zum geplanten Linksabbieger für die Tiefgarage, dass es heute schon Mittelinseln in der Überseeallee gibt, in einer Überbreite. Dort wird eine Aufstellfläche für Linksabbieger herausgeschnitten, die koordiniert ist mit der LSA an der Osakaallee, so dass man in einem Zug in die Tiefgarage fahren kann und kein Rückstau entsteht.

5. Wortbeitrag:
Ein Anwohner aus der Shanghaiallee fragt, ob die Fußgängerverbindung an der Elbe durchgängig bleibt, auch wenn dort Kreuzfahrtschiffe anlegen. Auf den Zeichnungen ist der Übergang vom Schiff auf das Kreuzfahrtterminal nicht dargestellt.

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg erläutert, dass es einen öffentlichen Bereich südlich der Gebäude gibt. Im Bebauungsplan-Konzept ist dort Kerngebiet festgesetzt und Gehrechte für die Öffentlichkeit. Dieser Bereich ist auf hochwassergeschütztes Niveau von 8,75 m bis 9 m angehoben. Wenn Kreuzfahrtschiffe anliegen, wird man trotzdem in diesen angehobenen Warftbereich gehen können. Man hat die Gebäude im Rücken und sieht die Schiffe davor. Auf der niedrigeren Kaioperationsfläche, im Bebauungsplan-Konzept Sondergebiet, finden dann die Ladevorgänge statt.
Das Kreuzfahrtterminal steht im Westen des Plangebiets direkt an der Kaioperationsfläche. Wenn ein Boarding oder Deboarding stattfindet, kann man trotzdem im Süden an dem Terminalgebäude entlanggehen, also nicht auf der Kaioperationsfläche sondern auf dem privaten Grundstück mit öffentlichem Zugang. Die Passagiere werden über Verteilergänge vom

Terminal zum Schiff und umgekehrt geführt werden. Im Kreuzfahrtterminal in Altona dagegen sind die Flächen südlich des Terminals für die Öffentlichkeit gesperrt, wenn dort Schiffe liegen.

6. Wortbeitrag:
Ein interessierter Bürger fragt, ob man von dem Platz mit den U-Bahnzugängen auf Rampenanlagen in das südliche ÜSQ hochgehen muss und welche Rampenneigung dort gegeben ist.
„Eine weitere Frage ist, wie kommt man vom Erdgeschoss in die Warftebene mit dem Einzelhandel? Gibt es eine Belichtung?"

Antwort:
Herr Wölfer antwortet auf die erste Frage, dass dem nicht so ist. Nur im Bereich der San-Francisco-Straße wird die Fläche angehoben. Alle anderen Flächen sind ebenerdig, auch im Bereich der U-Bahnzugänge.
Wege zur Warftebene sind belichtet. Es gibt Rolltreppen und feste Treppenanlagen sowie Aufzüge. Die Verbindungen zwischen den Ebenen sind wie in anderen Einzelhandelsstandorten auch organisiert und durchaus auch behindertengerecht und barrierefrei. Belichtung ist für Unibail-Rodamco ohnehin ein wichtiges Thema, auf das viel Wert gelegt wird.

Herr Bruns-Berentelg ergänzt zur ersten Frage, dass die U-Bahnzugänge auf etwa 8,30 m liegen und es einen leichten Geländeanstieg nach Süden zur Elbe gibt, auf ca. 8,75 m bis 9 m. Das ist aber auch an anderen Orten in der HafenCity so, um den erforderlichen Hochwasserschutz gewährleisten zu können.

7. Wortbeitrag:
Das Mitglied der Baugemeinschaft Hafenliebe (siehe 1. Wortbeitrag) möchte wissen, wie die Überdachung und der Windschutz ausgestaltet sein werden.

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg erläutert, dass Überdachung und Windschutz so sein werden, wie im bekannten Vertrag zugrunde gelegt. Die Nordseiten werden offen bleiben, die südöstliche Seite an der San-Francisco-Straße hat eine Türanlage, die südliche, zentrale Lage hat eine Möglichkeit, bei extremen Windverhältnissen mit Türanlagen geschlossen zu werden. An der San-Francisco-Straße ist das Dach geschlossen, weil es dort, wie erwähnt, einen Höhensprung gibt und Südwesten die Hauptwindrichtung ist. Über die windbezogenen Fragestellungen wurde sehr intensiv nachgedacht. Der Überseeboulevard ist regelhaft von Norden nach Süden geöffnet. Sollte sehr starker Wind aus südlicher Richtung auftreten, gibt es hier die Schließmöglichkeit. Die Dächer sind ca. 15,7 m hoch und schaffen einen sehr großzügigen Stadtraum.

8. Wortbeitrag:
Eine Anwohnerin am Kaiserkai merkt an, dass eine fast perfekte Planung vorgestellt wurde, die offenbar keine Wünsche mehr offen lässt. Eine Frage richtet sich an die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen: „Werden die Aussagen zu Synergieeffekten auf das restliche

Gewerbe in der HafenCity auch noch mit der Wirtschaftsbehörde abgestimmt in der internen Behördenabstimmung?"

Eine weitere Frage richtet sich an Unibail-Rodamco: „Kann man bei dem jetzigen Planungsstand schon sagen, welche Geschäfte im südlichen ÜSQ eröffnen werden und welche Synergieeffeke ergeben sich für wen und wann?"

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg antwortet, er sei zwar kein Behördenvertreter gleichwohl könne er sagen dass das Bebauungsplanverfahren mit allen betroffenen Behörden abgestimmt werde, dazu gehört auch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die aufgrund verschiedener Fragestellungen betroffen ist, etwa beim Thema Einzelhandel oder beim Thema Verkehr und Kreuzfahrtterminalbetrieb. Zudem sind Behörden auch über den Aufsichtsrat der HafenCity Hamburg GmbH in das Geschehen eingebunden und keiner betroffenen Behörde ist es unbekannt, was hier geplant ist.
Zu den Synergieeffekten antwortet Herr Bruns-Berentelg, es gibt spezifische Effekte aufgrund einer bekannten, konkreten Geschäftstätigkeit. Aber die primären Synergieeffekte entstehen dadurch, dass Unibail-Rodamco voraussichtlich ab 2021 an diesen Standort ca. 20.000 Besucherinnen und Besucher pro Tag ziehen wird. Die Synergieeffekte werden dadurch verstärkt, dass man nach der Eröffnung der Elbphilharmonie im Januar 2017 eine Laufbeziehung zwischen dem Standort der Elbphilharmonie und den umliegenden U-Bahn-Stationen zum zentralen Bereich des Überseequartiers bekommt. Zudem kann man auch optimistisch sein, dass sich die Verkehre zwischen der nördlichen Innenstadt, etwa der Mönckebergstraße, und dem ÜSQ verstärken werden, und zwar allein aufgrund der Frequenzwirkung, und nicht aufgrund einer spezifischen konzeptionellen Gestaltung. Es gibt aufgrund der Konzeption des südlichen ÜSQ bestimmte Elemente, die besondere Wirkungen entfalten. Ein Punkt sind die Abendfrequenzen, die deutlich gestärkt werden. Nach 18.00 Uhr, wenn die Büroaktivitäten zurückgehen, wird durch Tourismus, Hotelgäste, Gastronomie und Kinogänger eine Ausweitung der Präsens von Besucherinnen und Besuchern erreicht. Das wird positive Auswirkungen auf bestimmte Geschäftsbetriebe haben. Insbesondere profitieren werden Geschäftsbetriebe, die ein gutes Angebot für Touristen darstellen können und zwar durch die ganze Woche. Durch den Kreuzfahrtbetrieb wird dieser Synergieeffekt noch verstärkt. Als Gewerbetreibender kann man sich heute schon Gedanken machen, wie man sich im Markt erfolgversprechend positioniert, ohne genau zu wissen, welche Geschäfte bei Unibail-Rodamco präsent sein werden.

Herr Polkowski ergänzt zur Abstimmung der Planungen, dass der Bebauungsplan für das südliche Überseeallee dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt wird, das bedeutet, der Plan wird von allen Senatorinnen und Senatoren beschlossen und natürlich bereiten die jeweiligen Verwaltungen diese Beschlüsse vor. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen muss also mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und den anderen Behörden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zusammenarbeiten, etwa beim Thema Einzelhandel oder beim Thema Verkehr und daher gibt es nicht nur formale Abstimmungen.

9. Wortbeitrag:
Ein interessierter Bürger beobachtet die ständigen Ladenpleiten in den alten Vierteln. In den neuen Läden im südlichen ÜSQ sollte man auf abgedunkelte Scheiben verzichten, weil man als Passant schlecht in den Laden reinschauen kann und nicht sieht, was vor sich geht und was angeboten wird.

Antwort:
Herr Wölfer betont die Wichtigkeit der Belichtung, wie schon erwähnt, und der Sichtbarkeit der angebotenen Waren und Dienstleistungen. Unibail-Rodamco wird darauf auch schon im Eigeninteresse besonderes Augenmerk legen bei der architektonischen Gestaltung.

Herr Bruns-Berentelg ergänzt, dass manche Bauherren aufgrund der Regelungen der Wärmeschutzverordnung, die auch den Wärmeeintrag in die Erdgeschossflächen berücksichtigt, abgedunkelte Scheiben als Lösung wählen. Die HafenCity Hamburg GmbH (HCH) weist regelhaft darauf hin, dass das keine gute Lösung ist und schreibt das mittlerweile auch in die Auslobungstexte für Architektenwettbewerbe, aber die HCH kann keine entsprechenden verbindlichen Vorgaben machen, solange nicht sichergestellt ist, das die Vorschriften der Wärmeschutzverordnung eingehalten werden.

10. Wortbeitrag:
Eine freie Journalistin vermisst Anmerkungen zum Thema Schadstoffausstoß der Kreuzfahrtschiffe und geplanter Wohnbebauung.
Welche Konzepte gibt es bei Sturmflut und Sprungtide?

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg antwortet zum ersten Punkt, dass das Wohnen im Plangebiet ganz im Norden auf den beiden Baufeldern zwischen U-Bahn-Station und Überseeallee verortet ist und damit nördlich einer Linie, die schon bei der Planung im Jahre 2006 als unschädlich für das Wohnen aufgrund des damaligen Emissionsstandes der Kreuzfahrtschiffe zugrunde gelegt wurde, auch wenn dort Wohnen damals nicht geplant war. Der Schadstoffausstoß der Kreuzfahrtschiffe reduziert sich jedoch aufgrund inzwischen betroffener Regelungen auf internationaler Ebene bezüglich des Ausstoßes von Stickoxiden und Kohlendioxid. Das kommt der ganzen Umgebung des Kreuzfahrtterminals zugute. Zudem wird auf der Power-Barge aus Flüssiggas produzierter Strom zur Energieversorgung der vor Anker liegenden Kreuzfahrtschiffe zur Verfügung gestellt. Dadurch werden die Emissionen der Kreuzfahrtschiffe nochmals deutlich reduziert. Das Wohnen könnte nur wegen der Emissionen der Kreuzfahrtschiffe im Plangebiet auch weiter im Süden verortet sein. Das geschieht deswegen nicht, weil es eine lärmbezogenen Kompatibilität zwischen Wohnen und Entertainment, Einzelhandel, Gastronomie in der geplanten Dichte in den Abendstunden nicht geben kann. Das Thema Emissionen bzw. Immissionen wird, wie Frau Ehlers schon erwähnt hat, durch Gutachten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens noch weiter bearbeitet. Alle Gutachten werden auch öffentlich verfügbar gemacht, in das Informationsregister eingestellt.

Der Hochwasserschutz in der HafenCity ist so organisiert, dass die Standards zum Schutz vor 100-jährigen Hochwassern eingehalten werden. Das ist auch für das südliche ÜSQ der Fall. Es gibt sehr differenzierte, gut bewährte Lösungen zum Thema Hochwasserschutz.

Herr Polkowski weist nochmal darauf hin, dass alle Gutachten, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellt werden, nicht nur im Internet verfügbar gemacht werden sondern auch im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs in Papierform mit ausgelegt werden.

11. Wortbeitrag:
Der Anwohner mit dem Wortbeitrag unter Nr. 2 meldet sich erneut zu Wort. Er ist selbst Gewerbetreibender und fragt, ob es möglich ist, noch Flächen im südlichen ÜSQ zu erhalten oder gibt es ein geschlossenes Konzept, in dem alle Mieter schon feststehen?

Antwort:
Herr Wölfer antwortet, es wäre schön, wenn schon alle Flächen vermietet wären. Selbstverständlich besteht noch die Möglichkeit, Flächen anzumieten. Unibail-Rodamco arbeitet derzeit an der Konzeptionierung und dem Flächenzuschnitt, diese Planungen sind weit fortgeschritten, weil UR Clusterbildung realisieren muss. Jeder, der eine Fläche anmieten möchte, ist herzlich willkommen Gespräche mit UR darüber aufzunehmen.

12. Wortbeitrag:
Der Skipper (siehe 3. Wortbeitrag) spricht jetzt als Seemann. Der Landanschluss für die Kreuzfahrtschiffe ließe sich doch jetzt relativ bequem legen, wobei man nicht weiß, was die Stromquelle wäre. Aber diese Power-Barge ist eine Gurke, eine Notlösung, wie sie eigentlich nicht würdig ist.

Antwort:
Herr Bruns-Berentelg antwortet, Hamburg ist Vorreiter bei der Reduzierung von Emissionen im Kreuzfahrtbereich. Es gibt verschiedene Lösungen, die derzeit verfolgt werden. Eine Lösung ist sozusagen ein elektrischer Kabelanschluss, im Bereich Altona. Im Bereich des ÜSQ legen sehr viele verschiedene Kreuzfahrtschiffe an. Daher hat man hier eine Barge hingelegt, weil sie die größere Flexibilität in Bezug auf alle unterschiedlichen Typen ermöglicht. Alle Technologien, die derzeit verfolgt werden, sind aus Sicht der HCH Übergangstechnologien. Die HCH geht davon aus, dass die Kreuzfahrtschiffe in der Zukunft eine quasi emissionsfreie Energieversorgung mit eigenen Bordmitteln darstellen müssen, solange sie im Hafen liegen. Es war den Medien zu entnehmen, dass ein Kreuzfahrtschiff wie die QE 2 pro Tag etwa die Energiemenge von 20.000 Haushalten verbraucht, wenn es im Hafen liegt. Das ist eine erhebliche Last, die im normalen Netz hergestellt werden muss und das wäre wohl auf Dauer keine gute Lösung. Daher muss man davon ausgehen, dass künftig die Emissionen an der Quelle auf den Kreuzfahrschiffen selbst drastisch reduziert werden, wenn sie vor Anker liegen, aber auch wenn sie Revier fahren, also auf und ab in der Elbe im Bereich des Hafens. Große dicke Kabel an den Standort zu legen und Kohlekraftwerke die Energie liefern zu lassen, ist keine nachhaltige Lösung.

13. Wortbeitrag:
Ein weiteres Mitglied der Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden im Netzwerk HafenCity e.V. merkt an, es sei erfreulich, dass Unibail-Rodamco nicht nur Einzelhandelsflächen bauen sondern auch für mindestens 20 Jahre selbst betreiben will: „Gibt es schon gro-

ße Ankermieter, die nicht vergleichbar sind mit Anbietern in der Hamburger Innenstadt? Haben Sie da schon Konzepte, über die sie sprechen können?"

Antwort:
Herr Wölfer antwortet, dass Unibail-Rodamco Konzepte hat, aber noch nicht darüber sprechen kann. Selbstverständlich versucht UR, große Anker für das südliche ÜSQ zu gewinnen. Ein wesentliches Thema ist das Kino. Hier trifft UR auf eine nicht erwartete Nachfrage auch internationaler Kinobetreiber, so dass dort keine Probleme gesehen werden. Beim Thema Hotel ist es ähnlich. Tatsächlich ist die Nachfrage enorm. Es gibt eine große Anzahl von international agierenden Konzernen, die auch vier Sterne plus, drei Sterne und zwei Sterne Hotels parallel machen würden. Was den großen Anker im Rahmen von Department Stores angeht, ist es im Markt überschaubar. UR ist in guten Gesprächen mit drei bis vier großen Anbietern, von denen kaum einer in Hamburg schon präsent ist. Es wird keine Dublizierung der nördlichen Innenstadt geben.

14. Wortbeitrag:
Ein Student der HafenCity Universität merkt an, das Unibail-Rodamco von internationalen Mietern spricht. Besteht den überhaupt die Absicht, auch kleine lokale Hamburger Geschäfte oder Gastronomie anzusiedeln? Können im ausreichenden Maße abseits der großen Marken auch kleine Gewerbetreibende aus Hamburg im südlichen ÜSQ Läden eröffnen?

Antwort:
Herr Wölfer antwortet, dass das das Ziel von Unibail-Rodamco ist. Es kommt auf eine gute Durchmischung an. Kleine lokale Gewerbetreibende sollten keine Hemmungen haben, sich dem großen Unibail-Rodamco zu nähern. UR ist nicht böse und beißt nicht. UR vermietet seine Läden auch gerne für sehr gute lokale Konzepte. Lokale Konzepte sind UR auch beim Thema Gastronomie willkommen.
Herr Bruns-Berentelg ergänzt, dass für lokale Anbieter, neben dem ÜSQ selbst, auch die Möglichkeit besteht, auf Erdgeschossflächen für publikumsbezogene Nutzungen in anderen Quartieren der HafenCity zuzugreifen, für die nach Eröffnung des südlichen ÜSQ vielleicht eine ausreichende Frequenz entsteht oder auf Flächen, die an neu entstehenden Laufachsen liegen. Diese Wechselwirkung sollte man als lokaler und als überregionaler Akteur bedenken. Es ist nach einer Anfangsphase zu erwarten, dass die Verflechtung zwischen südlichem ÜSQ und der Umgebung sehr intensiv sein wird.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Herr Polkowski bedankt sich bei den Besucherinnen und Besuchern für ihr zahlreiches Erscheinen und das auch mit den Fragen und Anregungen zum Ausdruck gebrachte Interesse und wünscht einen guten Heimweg.

Gesehen:
Polkowski

Für die Niederschrift:
Berkemeyer

Anlage:
Informationsblatt

Freie und Hansestadt Hamburg

Öffentliche Plandiskussion am 7. Dezember 2015

Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 (Überseequartier Süd)

Anlass

Mit dem Bebauungsplan HafenCity 15 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Überseequartiers als zentrales Einkaufs-Quartier der HafenCity geschaffen werden.

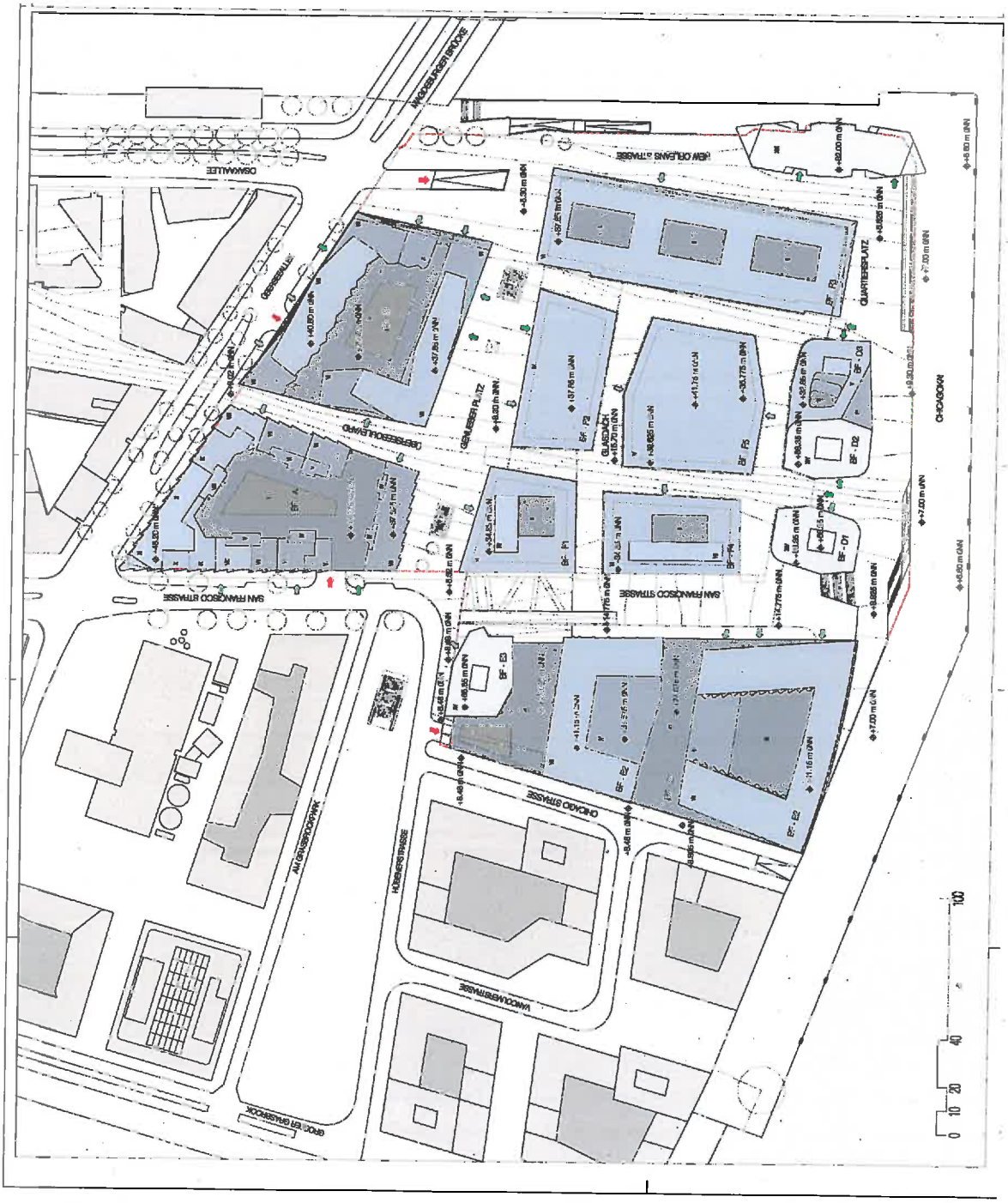
Im Jahr 2008 wurde der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 für das gesamte Überseequartier festgestellt. Inzwischen ist das nördliche Überseequartier (nördlich Überseeallee) fast vollständig realisiert. Nach dem Ausstieg eines Konsortialpartners war das ursprüngliche Investorenkonsortium nicht mehr in der Lage, das Projekt auch auf den Flächen des südlichen Überseequartiers (südlich Überseeallee) umzusetzen. Daraufhin wurde ab 2013 ein Interessensbekundungsverfahren für einen neuen Investor durchgeführt. Aus den Angeboten hat die Freie und Hansestadt Hamburg das Konzept und Gebot von Unibail Rodamco/MFI („Unibail") zur weiteren Verfolgung ausgewählt.

Unibail ist nach eigenen Angaben Europas führendes, börsennotiertes Gewerbeimmobilienunternehmen. Als integrierter Betreiber, Investor und Entwickler ist die Gruppe darauf ausgerichtet, die gesamte Immobilienwertschöpfungskette abzudecken. Sie konzentriert sich dabei auf drei hochspezialisierte Marktsegmente: Einkaufszentren in europäischen Großstädten, Büroimmobilien sowie Messe- und Ausstellungszentren.

Die HafenCity Hamburg GmbH hat die erforderlichen vertraglichen Vereinbarung mit Unibail am 10. Dezember 2014 geschlossen. Durch die Bestätigung des Vertragswerkes durch den Senat (16. Dezember 2014) und die Bürgerschaft (21./22. Januar 2015) ist nunmehr ein Wechsel der Investoren für das südliche Überseequartier vollzogen worden. Dabei wurden maßgebliche Änderungen der städtebaulichen Konzeption und eine geänderte Nutzungskonzeption vertraglich vereinbart. Die Nutzungen sind dem Grunde nach die gleichen geblieben, das Mengengerüst hat sich zum Teil allerdings erheblich verändert. Zusätzlich ist das Wohnen, das ursprünglich nur im nördlichen Überseequartier geplant war, jetzt auch im südlichen Überseequartier vorgesehen. Darüber hinaus umfasst die geänderte Konzeption ein Grundstück nördlich des Kreuzfahrtterminals, das ursprünglich nicht Bestandteil der Überseequartiersplanung war. Um die oben beschriebenen Änderungen planungsrechtlich zu ermöglichen, wird der neue Bebauungsplan HafenCity 15 für das südliche Überseequartier erforderlich, der den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 für das südliche Überseequartier (südlich Überseeallee) ersetzt.

Abb.: Luftbild Überseequartier Süd

Neue Konzeption und Planinhalt



Das städtebauliche Konzept folgt den vorhergehenden Konzeptionen, ist aber auch durch neue Elemente gekennzeichnet. Die grundsätzliche Nord-Süd-Orientierung, repräsentiert durch eine zentrale Achsenkonzeption des Überseeboulevards von der Speicherstadt bis zur Elbe, bleibt erhalten. Die Ost-West-Achse oberhalb der U-Bahn-Haltestelle Überseequartier bleibt frei von Bebauung; die beiden großen Gebäudeblöcke nördlich der Achse werden in ihrer Kubatur im Wesentlichen erhalten, aber nunmehr oberhalb der Handelsgeschosse für Wohnzwecke genutzt. Das städtebauliche Erscheinungsbild knüpft mit diesen beiden Gebäuden stark an die Gebäude des nördlichen Überseequartiers an. Im Plangebiet soll insbesondere Einzelhandel und Gastronomie entstehen. In den Obergeschossen sind Wohnungen, Büros und eine Freizeiteinrichtung (voraussichtlich Kino) geplant. Westlich der San-Francisco-Straße wird ein Kreuzfahrtterminal entstehen, das durch zwei Hotels, Einzelhandel und Wohnen ergänzt wird.

Der Kernbereich der Handelsflächen liegt südlich des Platzes oberhalb der U-Bahn-Haltestelle. Hier sind wie im vormaligen Entwurf durchweg zwei Geschosse Handelsflächen vorgesehen. Anders als in der Ursprungskonzeption, in der die Verbindung der beiden Geschosse in jedem Haus einzeln geschaffen werden musste, gibt es jetzt mit dem Warft- und dem Erdgeschoss zwei durchgängige Einzelhandelsflächen. Dadurch entsteht eine sehr viele höhere Flexibilität für die Läden und eine bessere Zugänglichkeit.

Um zwischen Kreuzfahrtterminal und Einzelhandel eine enge Verknüpfung herzustellen, wird die San-Francisco-Straße von Norden nach Süden auf ca. 14 m über Normalhöhennull (NHN) ansteigend angehoben. Die handelsgeprägte Warftebene schiebt sich unter der Straße hindurch in den Bereich von Kreuzfahrtterminal und Hotel.

Das Kreuzfahrtterminal und Hotels bilden ein gemeinsames Ensemble, das jetzt auch das nördlich angrenzende Baufeld, das ursprünglich zum Strandkaiquartier gehörte, mit belegt. Gemäß der Konzeption der Strandkai-Bebauung wird der Block an seiner Nord-Ostecke mit einem Hochhaus akzentuiert. In dem Hochhaus sind Wohnungen vorgesehen.

Die neue Lösung zum Wetterschutz umfasst - aufgrund der teilweise starken Wind- und Regenexposition - eine Überdachung für einen Teil der Wegeflächen (insbesondere südlich der U 4-Haltestelle Überseequartier). Im Südosten (zur Überseeplaza) wird wegen der dort vorliegenden besonders hohen Windgeschwindigkeiten eine Türanlage und im Südwesten eine beiseite schiebbare Türanlage (nicht erkennbar) vorgesehen. Der überdachte Raum bleibt im Norden völlig offen (ohne Türanlagen). Die Wegeflächen zwischen den Gebäuden werden nicht klimatisiert.

Statt des Science-Center-Gebäudes wird als signalsetzendes Gebäude ein besonderes, bürogenutztes, markantes, ca. 74 m hohes Gebäude in der prominenten Ecklage Magdeburger Hafen/Elbe mit öffentlicher Aussichtsplattform positioniert. Damit gelingt auch ein besonderer Stadtabschluss in der Achse von der bestehenden City zur Elbe.

Zu den einzelnen Gebäuden haben sechs Workshopverfahren mit jeweils einem vorher zwischen Stadt und Investor abgestimmten Architekturbüro stattgefunden. Der südliche Abschluss der Bebauung ist von besonderer Bedeutung, da er für die zukünftige südliche Stadtansicht an der Elbe prägend sein wird. Daher wurde hier ein konkurrierendes Verfahren zwischen vier international renommierten Architekturbüros durchgeführt. Durchgesetzt hat sich der Entwurf des niederländischen Büros UN Studio, der zwei Türme mit einem fünfgeschossigen Annex vorsieht.

Die Ergebnisse aller Verfahren sind in einen Funktionsplan eingeflossen, der in seinen wesentlichen Aussagen noch im Dezember 2015 fertig gestellt wird und Grundlage für den Bebauungsplan HafenCity 15 ist.

Der Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15

Die Baugebiete werden als Kerngebiete festgesetzt. Auf den Flächen, auf denen es die Immissionen des Kreuzfahrtterminals erlauben, wird das Wohnen (analog zum noch geltenden Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5) als allgemein zulässig festgesetzt. Nördlich der U-Bahn Trasse wird Wohnen ab dem 2. Obergeschoss als zwingend festgesetzt. Der Einzelhandel wird durch geeignete Festsetzungen in seinem Umfang auf das Maß begrenzt, das vertraglich festgelegt und als verträglich erachtet ist (maximal 80.500 m² Bruttogeschossfläche). Die zukünftigen Gebäude werden als Baukörperfestsetzungen mit Baugrenzen und maximalen Gebäudehöhen oder maximalen Geschossigkeiten festgesetzt. Die privaten Freiflächen werden mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt.

Analog zum noch geltenden Bebauungsplan werden die Straßen als Straßenverkehrsflächen und die Promenade am Magdeburger Hafen als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich" festgesetzt. Die Kaizone des Kreuzfahrtterminals wird als Sondergebiet „Anleger für Kreuzfahrtschiffe" festgesetzt.

Das Plangebiet umfasst insgesamt ca. 8,8 ha. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs ist Mitte 2016 geplant.

Bebauungsplan **HafenCity 15**

Festsetzungen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Kerngebiet
- Sondergebiet
- z.B. III — Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß
- z.B. GH 66 — Gebäudehöhe, als Höchstmaß, bezogen auf NN
- Arkaden
- Baugrenze
- Auskragung
- Luftgeschoss, Überdachung
- Straßenverkehrsfläche
- Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Straßenbegrenzungslinie
- Grünfläche
- Mit Gehrechten zu belastende Flächen
- Arkade mit Geh- und Leitungsrechten

Nachrichtliche Übernahmen

- Unterirdische Bahnanlage

Kennzeichnungen

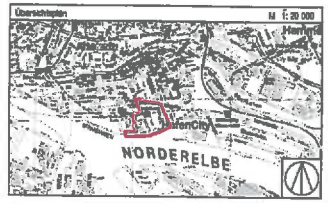
- Hochwassergefährdeter Bereich

Hinweise

Maßgebend ist die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (Bundesgesetzblatt I Seiten 1548, 1551)

Höhenangaben in Metern

Der Kartenausschnitt (ALKIS) entspricht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans dem Stand vom November 2015



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bebauungsplan HafenCity 15

Maßstab 1:1000 (im Original)

Bezirk Hamburg-Mitte — Ortsteil 103

ENTWURF

Planstand zur öffentlichen Plandarstellung - Stand 11.11.15