



Zukunftsrat **Hamburg**

Wie nachhaltig ist die HafenCity Hamburg?

Kurzstudie

von

Jochen Menzel

August 2010

Inhalt

1. Vorwort	3
2. Von globaler Nachhaltigkeit zum nachhaltigen Stadtteil	5
3. Braucht Hamburg einen neuen Stadtteil HafenCity ?	8
4. Die Funktionen der HafenCity für Hamburg	11
5. Themenauswahl	12
6. Flächennutzung	16
7. Verkehrsinfrastruktur	19
8. Energieversorgung	24
9. Bauen	27
10. Wirtschaftsstruktur	30
11. Bevölkerung	33
12. Naturschutz	37
13. Lärm	40
14. Finanzierung	43
15. Bürgerbeteiligung	47
16. Fazit und Anregungen	50

Wie nachhaltig ist die HafenCity Hamburg?



1. Vorwort

In den 1990ern bereitete der Erste Bürgermeister Henning Voscherau die spätere HafenCity „in geheimer Mission“ vor. 1997 machte er den Plan öffentlich - fünf Jahre nach dem UN-Gipfel für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro mit der „Agenda 21“ und ein Jahr nach dem Beitritt Hamburgs zur Aalborg-Charta. In dieser Charta verpflichteten sich europäische Städte zu einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ und zur Erarbeitung einer Lokalen Agenda 21. Doch weder der Erste Bürgermeister noch die Oberbaudirektoren Kossak (bis 1998) und Walter (ab 1998) oder der erste Geschäftsführer der HafenCity GmbH ließen erkennen, dass sie mit der Vision einer nachhaltigen Entwicklung überhaupt etwas Positives verbinden. Der Zeitgeist der Nachhaltigkeit in den späten 90er-Jahren erreichte in Hamburg zwar Senatsdrucksachen und Sonntagsreden, nicht aber die Willensbildung der Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik. Weder die UN-Konferenz Habitat II 1996 in Istanbul noch das Leitbild „Nachhaltige Entwicklung im Sinne der Agenda 21 von Rio“ der neuen SPD-GAL-Koalition in Hamburg 1997 noch der Abschlussbericht der Enquete-Kommission des Bundestages „Schutz des Menschen und der Umwelt“ ein Jahr später hatten wirklich Einfluss auf die Hamburger Stadtentwicklung.

Der im Februar 2000 vom Hamburger Senat beschlossene Masterplan für die HafenCity enthält dementsprechend zwar ein kurzes Kapitel über das Leitziel „Nachhaltigkeit und Ökologie“. In 30 Zeilen werden Klima-, Ressourcen-, Natur- und Flächenschutz angetippt. In den Kern-Kapiteln zum Städtebau und zu den 11 Themen der HafenCity-Entwicklung wird die Idee der Nachhaltigkeit jedoch nicht wieder aufgegriffen.

Das änderte sich mit dem 2003 berufenen Geschäftsführer der HafenCity GmbH Jürgen Bruns-Berentelg. Auf seine Initiative wurde die HafenCity GmbH 2007 Mitglied des Zukunftsrats Hamburg. Es wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur nachhaltigen Entwicklung der HafenCity ins Leben gerufen. Sie entwarf 2008 einen ersten Indikatorenkatalog für ein „Nachhaltigkeits-Monitoring“.

Parallel dazu avancierte „Nachhaltigkeit“ zu einem zentralen Werbebegriff in den Informations- und PR-Medien der Gesellschaft¹. Dies erschwerte allerdings einen ergebnisoffenen fachlichen Diskurs über Inhalt und Messbarkeit von Nachhaltigkeit in einem Stadtteil wie der HafenCity.

Der Zukunftsrat Hamburg beschäftigt sich seit über 10 Jahren mit quantitativen Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung. Die „Hamburger Entwicklungs-Indikatoren Zukunftsfähigkeit“ (abgekürzt: HEINZ) messen mit 30 Nachhaltigkeitszielen, Maßstäben, Zielwerten und Datenreihen, ob Hamburg sich nachhaltig entwickelt (hat). Die HEINZ-Daten werden jährlich aktualisiert und veröffentlicht. Mit ausführlichen Stellungnahmen zum Leitbild „Metropole Hamburg – wachsende Stadt“ 2002 und 2003 und zum Entwurf eines „Räumlichen Leitbilds“ 2007 sowie einer Kurzstudie „Wie nachhaltig nutzt Hamburg seine Fläche?“ 2008 setzte sich der Zukunftsrat Hamburg intensiv mit Fragen der Stadtentwicklung und Stadtplanung aus der Sicht einer nachhaltigen Entwicklung auseinander.

Die Debatte zwischen Zukunftsrat und HafenCity GmbH führte nicht zu einem Einvernehmen darüber, was „Nachhaltigkeit“ für einen Stadtteil bedeutet und mit welchem Instrumentarium sie überprüft werden kann. Einem gemeinsamen „Nachhaltigkeits-Monitoring“ für die HafenCity erteilte die Geschäftsführung der HafenCity GmbH schließlich eine Absage. Die vorliegende Studie nimmt das lose Ende dieser Diskussion aus Sicht des Zukunftsrates wieder auf. Sie versucht, die Fragen einer nachhaltigen Entwicklung (in) der HafenCity nicht affirmativ-werbend, sondern eher analytisch-systematisch zu beantworten. Sie ist jedoch selbst kein Nachhaltigkeits-Monitoring und kann es auch nicht sein. Quantitative Indikatoren werden zwar benannt und mit den wenigen verfügbaren Daten „gefüllt“. Auf konkrete Nachhaltigkeits-Zielzahlen wird hier jedoch – im Gegensatz zu HEINZ – aus verschiedenen Gründen verzichtet. Die Beschreibung und Bewertung greift vielmehr auch stark auf qualitative Kriterien zurück. Das Konzept der Nachhaltigkeit selbst ist grundsätzlich kein rein naturwissenschaftliches, sondern bleibt ein normatives / politisches. Die vorgelegten Antworten des Zukunftsrates müssen sich deswegen selbstverständlich der weiteren gesellschaftlichen und fachlichen Diskussion stellen.

¹ Z.B. News HafenCity Hamburg, Juni 2007, S. 3: „Die HafenCity ist von Anfang an als nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt angelegt“; seitdem kommt kaum eine Publikation der HafenCity GmbH ohne einen Hinweis auf realisierte Nachhaltigkeit in der HafenCity aus. Siehe zuletzt News, Juli 2010, Editorial: „Die Überarbeitung des Masterplans hat den urbanen Charakter der HafenCity und ihre umfassende Nachhaltigkeit weiter gestärkt“.

Um aber von vornherein noch einem Missverständnis vorzubeugen: Es geht im Folgenden nicht darum, ob die HafenCity gefällt, ob sie „angenommen“ wird, modern und attraktiv ist. Dies kann man schon heute weitgehend bejahen. Ein Sonntagsspaziergang über die sonnigen Promenaden des Sandtor- und Dalmannkais kann durchaus begeistern. Bei der Nachhaltigkeit der HafenCity geht es jedoch um „die inneren Werte“, um das, was hinter den Fassaden steckt, um die Zukunftsfähigkeit, die der Architektur nicht ohne weiteres anzusehen ist.

2. Von globaler Nachhaltigkeit zum nachhaltigen Stadtteil

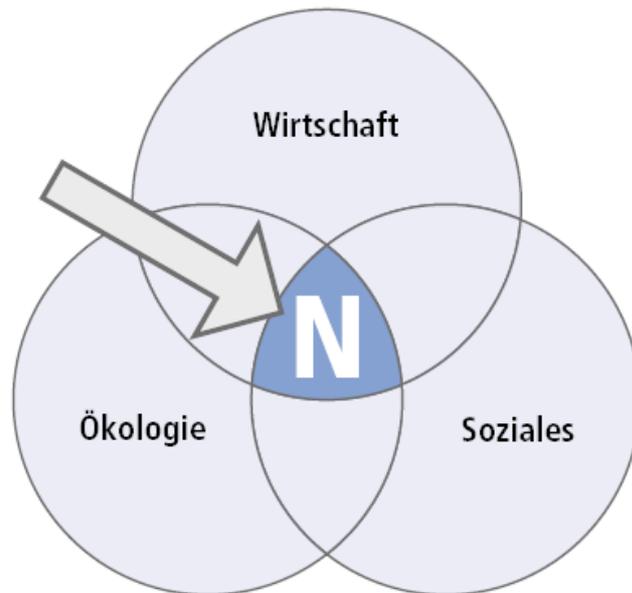
Globale Nachhaltigkeit

Ausgehend von der „Agenda 21“ der UN-Konferenz 1992 in Rio de Janeiro wird unter „Nachhaltigkeit“ hier folgendes verstanden: „Nachhaltigkeit“ liegt dann vor, wenn die heute lebenden Generationen ihre Bedürfnisse in einer Weise befriedigen, die den zukünftigen Generationen die Möglichkeit erhält, ihre Bedürfnisse zu befriedigen².

Neben die zeitliche Dimension tritt dabei die räumlich-soziale, die einen globalen Ausgleich zwischen reichen und armen Regionen, aber auch zwischen reichen und armen Bevölkerungsschichten innerhalb desselben Landes verlangt. Diese Forderung nach „Zukunftsoptionen für alle“ ist nicht zuletzt eine ethische, an Gerechtigkeit orientierte. Sie äußert sich z.B. darin, jedem Menschen auf der Welt den gleichen Anspruch auf „Umweltraum“, etwa gleich große CO₂-Emissionen von 1-2 t/Jahr zuzugestehen.

„Nachhaltigkeit“ hat eine globale Zielsetzung und ist in ihrem Anspruch umfassend. Sie ist auch das Alternativkonzept zum quantitativen Wachstumsparadigma, das sich primär und eher kurzfristig am Bruttosozialprodukt ausrichtet und soziale wie ökologische Folgen ausblendet. „Nachhaltigkeit“ erfordert demgegenüber eine langfristige Balance zwischen ökonomischer Stabilität, ökologischer Tragfähigkeit und sozialer Gerechtigkeit. Diese Balance und Ausgewogenheit ist in einem gesellschaftspolitischen Dialog (Agenda 21: „Konsultation“) zwischen Staat und Bürgern jeweils neu zu erarbeiten.

² Abschlussbericht „Unsere gemeinsame Zukunft“ 1987 der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, sog. „Brundtland-Kommission“.



Quelle: Zukunftsrat

Die HafenCity GmbH verwendet in ihren Publikationen als Haupt-Definition von Nachhaltigkeit: „Schonender bewusster Umgang mit Ressourcen, der so deren langfristige Verfügbarkeit garantiert“³. Damit beschränkt sie sich auf einen – zentralen – Bereich globaler ökologischer Nachhaltigkeit. An anderer Stelle heißt es allerdings auch: „Diese Nachhaltigkeit ist ökonomisch, sozial und kulturell, aber in besonderem Maße auch ökologisch bestimmt.“⁴ Eine systematische Entwicklung des Begriffs und eine neutrale, offene Prüfung an diesem Maßstab finden jedoch nicht statt.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Die abstrakte Definition von „Nachhaltigkeit“ nach dem vorherrschenden sog. 3-Säulen-Modell (Ökonomie, Ökologie und Soziales) bedarf der Operationalisierung auf allen politischen Ebenen und in allen gesellschaftlichen Bereichen - auch für die Stadtentwicklung. Hierzu gibt es seit langem eine breite Expertendiskussion in Wissenschaft und Verwaltung – z.B. im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, im Bundesumweltamt, in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und beim „Räumlichen Leitbild“ der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. „Nachhaltige Stadtentwicklung“ ist ein anerkannter Fachbegriff. Einer der wichtigsten Untersuchungsgegenstände ist die sparsame Flächeninanspruchnahme („Innenentwicklung und Nachverdichtung“) und die vorausschauende Reaktion der Stadtplanung auf die demografische Entwicklung. Das Baugesetzbuch macht „nachhaltige Entwicklung“ zum zentralen Abwägungsmaßstab für die kommunale Bauleitplanung überhaupt.

In der „nachhaltigen Stadtentwicklung“ begegnen sich globale und lokale *Umweltanforderungen* (z.B. Klima- und Ressourcenschutz; Gewässer- und Lärmschutz), globale, regionale und lokale *Wirtschafts-* und Verkehrsinteressen (Welthandelsstadt; „Speckgürtel“ von Großstädten; Stadtverkehr) und meist stadtinterne Probleme des *sozialen* Ausgleichs (öffentliche Sicherheit, „soziale Brennpunkte“, Kinderbetreuung).

³ www.hafencity.com/de/faq-konzepte-planung/welche-rolle-spielt-das-thema-nachhaltigkeit-in-der-hafencity-.html Erläuterung beim Klick auf „Nachhaltigkeit“, Zugriff am 29.5.2010

⁴ Ebenda

„Nachhaltige Stadtentwicklung“ bedeutet jedenfalls nicht, die „Zukunftsfähigkeit“ des eigenen (Wirtschafts-)Standorts auf Kosten anderer Städte und Regionen zu optimieren. Ein „Recht des Stärkeren“ ist der Nachhaltigkeitsvision fremd. (Wegen dieses Mangels an „Macht-Bewusstsein“ lehnen einige Kritiker diese Vision ab.) Vielmehr muss es darum gehen, den *Beitrag* der eigenen Stadt zu einer *global* nachhaltigen Entwicklung zu stärken. Wirtschaftliche *Stabilität* mit einem vielfältigen Arbeitsplatzangebot ist sicher ein Kriterium für nachhaltige Stadtentwicklung. Quantitatives Wirtschaftswachstum als Steigerung des Bruttosozialprodukts – womöglich verbunden mit dem Verlust von Arbeitsplätzen, naturnahen Flächen und funktionierenden sozialen Milieus - ist es nicht.

Eine Ausbreitung der umfangreichen Debatte zur „nachhaltigen Stadtentwicklung“ im Allgemeinen würde hier zu weit führen. Im vorliegenden Zusammenhang markiert sie den notwendigen Zwischenschritt zwischen globaler Nachhaltigkeit und dem „nachhaltigen Stadtteil“.

Nachhaltigkeit von Stadtteilen

Gemeinden und Städte genießen eine verfassungsrechtlich gewährleistete kommunale Autonomie – im Rahmen der Bundes- und Landesgesetze. (Der Stadtstaat Hamburg hat darüber hinaus als Bundesland Gesetzgebungskompetenzen im Rahmen der föderativen Struktur.) Dadurch bilden Kommunen und Großstädte einheitliche politische Subjekte, die sogenannten Gebietskörperschaften.

Stadtteile oder *Ortsteile* in den Gemeinden sind dagegen politisch unselbständige Untereinheiten ohne eigene Gestaltungskompetenzen. Sie haben allerdings häufig einen eigenen Charakter, ein eigenes Zentrum oder jedenfalls Besonderheiten, die sie von benachbarten Stadt- oder Ortsteilen unterscheiden. Die einzelnen Stadtteile einer Großstadt übernehmen für die Gesamtstadt bestimmte Funktionen, sind zuweilen sehr unterschiedlich und ergänzen sich erst zu einer funktionsfähigen Gesamtstadt: Die Eigenheimsiedlung an der Peripherie ist mit dem Geschäftszentrum der Innenstadt ebenso schwer zu vergleichen wie das Industriegebiet mit dem Stadtteil, den ein großes Erholungsgebiet prägt. Die Gesamtstadt braucht alle Funktionen, sie ist in ihren Stadtteilen gleichsam „arbeitsteilig“ organisiert.

Dies hat Folgen für den Versuch, die „Nachhaltigkeit“ eines Stadtteils zu definieren und zu bewerten. Die besondere Funktion und Aufgabe des Stadtteils für die Gesamtstadt kann nicht unberücksichtigt bleiben: Es macht keinen Sinn, in einem industriell geprägten Stadtteil eine überproportionale Ressourcennutzung, Klimagefährdung, Naturverdrängung, Lärmbelastung und Gesundheitsgefahr pro Stadtteil-Bewohner oder pro Hektar der Stadtteilfläche als „nicht nachhaltig“ zu kritisieren. Die „Arbeitsteilung“ der Stadt fordert vielmehr einen Bezug zur gesamten Stadtbevölkerung oder Stadtfläche. Es ist jedoch richtig, Nachhaltigkeitsforderungen an jeden einzelnen Produktionsbetrieb im Stadtteil zu stellen und z.B. die Emissionen eines Stadtteil-Betriebes mit denen von Betrieben derselben Branche an anderen Orten zu vergleichen.

Fungiert ein Stadtviertel als Eigenheimgebiet für Besserverdienende, dann ist es müßig, den wenig nachhaltigen Flächenverbrauch (Einwohner pro ha) in diesem Stadtteil herauszustellen. Es ist jedoch durchaus legitim zu prüfen, ob die spezifische Nachfrage auch durch eine nachhaltigere Form der Baunutzung (z.B. Doppel- und Reihenhäuser), durch kleinere Grundstücke, durch Vorgaben versiegelungsfreier Flächen und ähnliches befriedigt werden kann. Auch die Eigenheimquote an den Baufertigstellungen in der Gesamtstadt ist sicher

diskussionswürdig. Und natürlich ist es aus Nachhaltigkeits-Sicht interessant, wie viel Energie und Ressourcen Bau und Betrieb der Häuser in dem Stadtteil verbrauchen, auch im Vergleich zu optimal gedämmten Einfamilienhäusern anderenorts.

Schließlich ist – um ein Kriterium sozialer Nachhaltigkeit heranzuziehen - auch die Kriminalitätsrate (Straftat pro 1000 Einwohner) in zentralen Stadtteilen einer Metropole ungleich höher als in reinen Wohn- oder Industriegebieten. Dies hat mit der geringen Wohnungs- und der hohen Geschäfts- und Passantendichte in der Innenstadt zu tun. Natürlich ist dies aber kein Argument dafür, in Innenstädten soziale Nachhaltigkeit in ihren verschiedenen Ausprägungen zu vernachlässigen.

Trotz der „vorgegebenen“ oder bewusst geplanten Funktion eines Stadtteils in Bezug auf die Gesamtstadt gehört es aber auch zu einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtstadt, dass die Arbeitsteilung unter den Stadtteilen gut funktioniert. Soziale Konflikte z.B. durch eine schlechte Integration der Stadtteile in die Gesamtstadt, durch Segregation und Abschottung, durch ungleiche Förderung oder überproportionale einseitige Belastung verfehlen eine nachhaltige Stadtentwicklung. Bei aller Anerkennung unterschiedlicher Aufgaben und Charaktere der einzelnen Stadtteile geht es also bei ihrer nachhaltigen Entwicklung auch darum, eine angemessene Einbindung in die Nachbarschaft und in das soziale und arbeitsteilige Stadtgefüge zu wahren. „Gated Communities“, stacheldraht-geschützte Reichtenviertel, wie sie in anderen Weltgegenden anzutreffen sind, können nach den in Deutschland herrschenden Vorstellungen selbst dann nicht als „nachhaltige Stadtteile“ gelten, wenn ihre Bewohner/innen sich rundherum zufrieden und durch hochwertige Klima- und Ressourcenschutzmaßnahmen für die Zukunft gerüstet fühlen.

3. Braucht Hamburg den neuen Stadtteil HafenCity?

Durch die „Karriere des Containers“ hatten Hafenflächen südlich und östlich der Speicherstadt ihre Funktion als Umschlags- und Lagerflächen unwiederbringlich verloren und standen für neue Nutzungen zur Verfügung. Sie boten ungeahnte Möglichkeiten der inneren Stadterweiterung: Die Innenstadt als Geschäfts- und Bürozentrum, als Einkaufs- und Kulturschwerpunkt konnte um zusätzliche 155 ha (ca. 40 %) wachsen und weiterentwickelt werden. Der Masterplan HafenCity von 2000 spricht von „unvergleichlichen Chancen für die Zukunftsentwicklung der Stadt“, von einer „Balance zwischen Wachstum und Integration, zwischen wirtschaftlichen Impulsen und sozialem Ausgleich...“⁵

Die Untersuchung, ob ein *neuer* Stadtteil „nachhaltig“ ist, muss mit der Frage beginnen, ob die vielen neuen Büros, Geschäfte, Wohnungen und Infrastrukturen überhaupt *erforderlich* sind für die Zukunftsfähigkeit der Gesamtstadt. Bietet die HafenCity Lösungen für vorhersehbare Zukunftsprobleme? Bedeutet sie notwendige Vorsorge zur Befriedigung der Bedürfnisse zukünftiger Generationen? Welche wirtschaftlichen, demografischen, sozialen Entwicklungsprognosen rechtfertigen den immensen zusätzlichen Verbrauch fossiler Energien und

⁵ HafenCity Hamburg, Der Masterplan, März 2000, Neuauflage 2006, Ziff.1.0

begrenzter Ressourcen für Infrastruktur und Bebauung? Was legitimiert die zusätzlichen CO₂-Emissionen, die endgültige Flächenversiegelung, die weitgehende Verdrängung naturwüchsiger Flora und Fauna, die Privatisierung öffentlicher Liegenschaften? Es geht um die „Öko-Bilanz“ des gesamten Vorhabens und um soziale Folgenabschätzungen.

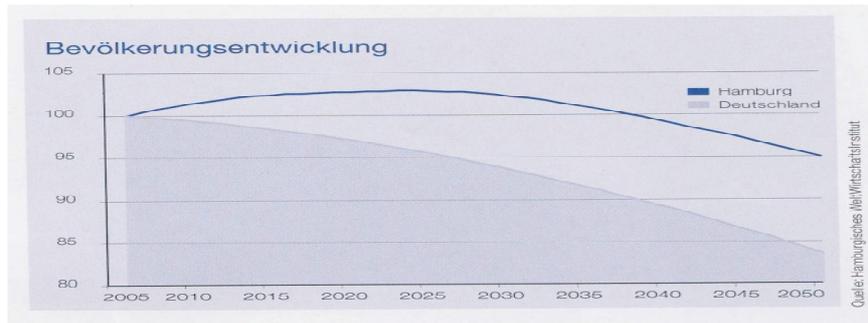
Unter einem Leitbild „Wachsende Stadt“ müssen solche Fragen irritieren. Entscheidend sind hier andere Fragen: Werden sich für die neuen Grundstücke Investoren finden, die die stadtplanerischen Vorstellungen umsetzen und einen angemessenen Preis bezahlen? Können für die neuen Kapazitäten ausreichend zahlungskräftige Nutzer, Mieter, Pächter gewonnen werden? Geht für Hamburg (und die Investoren) die Rechnung auf? Und: Kann durch den neuen Stadtteil die Attraktivität der Stadt für Touristen und Geschäftsleute verbessert werden? Der Aufwand für Verkehrsinfrastruktur, Hochwasserschutz und Bodensanierung wird auch in der Politik in Euro gemessen und bewertet, nicht in physikalischen Größen von Ressourcen- und Energieverbrauch, Abraum und Versiegelung. Stoffstrom-Analysen sind kein Instrument der Stadtentwicklung. „Nachhaltigkeit“ gewinnt allenfalls Bedeutung als Effizienz-Forderung beim Wie, nicht als Suffizienz-Forderung beim Ob eines neuen Stadtteils. Die finanzielle Machbarkeit und Rentabilität gibt den Ausschlag für die Entscheidung, nicht der Klimaschutz oder die Endlichkeit der fossilen Ressourcen.

Können die Fragen nach der Rentabilität mit ja beantwortet werden, finden die neuen Angebote und Kapazitäten also eine aktuelle Nachfrage, ist damit „Nachhaltigkeit“ noch nicht bewiesen. Aktuelle „Nachfrage“ und zukunftsgerichtete „Nachhaltigkeit“ im Sinne der langfristigen Balance zwischen Wirtschaft, Umwelt und Sozialem sind nicht dasselbe. Denn die aktuelle Nachfrage muss ihren Grund keineswegs in einem drohenden Zukunftsproblem, Engpass, Konflikt oder in einem ernstem Wettbewerbsrisiko haben. Ein neuer, zumal moderner und teurer Stadtteil zieht auch potente Interessenten an, die eher dem Bedürfnis nach Selbstdarstellung, Imagepflege oder Luxus folgen als der Notwendigkeit, den bisherigen Standort aufzugeben. Die sich öffnende Schere zwischen Arm und Reich führt auch in Hamburg dazu, dass die „gehobene Nachfrage“ selbst bei schlechter Konjunktur nicht zurückgeht. Freies Kapital sucht renditeträchtige Anlage.

Die HafenCity-Pläne wurden in einer Zeit veröffentlicht, in der die Bevölkerungs- und Erwerbstätigen-Zahlen Hamburgs zunächst wieder zurückgingen - nach Zuwächsen aufgrund der Auflösung der DDR. Die deutliche Bevölkerungszunahme nach 1998 war bei den geheimen Vorbereitungen der HafenCity noch nicht sicher absehbar. Zwar stieg dann der Bedarf an Wohnraum in den letzten Jahren tatsächlich stark an - seit 2000 um 68.000 Einwohner/innen, jährlich um über 7.500 Personen (Bevölkerungsfortschreibung). Das neue Wohnraumangebot der HafenCity ist jedoch gering: Insgesamt sollen im Endausbau nach dem Masterplan Wohnungen für 12.000 Einwohner entstehen. Noch am 31.12.2009 hatte die HafenCity jedoch insgesamt nur 930 Bewohner⁶, im März 2010 geht die HafenCity GmbH von 1500 Bewohnern aus⁷. Durch den Verlust von Sozialbindungen und die Sanierung ärmerer Wohnviertel in Hamburg ist vor allem die Nachfrage nach *günstigem* Wohnraum gestiegen, nicht die nach gehobenen, teuren Wohnungen, wie sie die HafenCity vorrangig zu bieten hat. Auf der anderen Seite werden schon jetzt (2010) Überkapazitäten bei Büroflächen gebaut.

⁶ Statistikamt Nord, Sonderauswertung des Melderegisters zum 31.12.2009

⁷ HafenCity GmbH, Projekte, März 2010, S.6



Aus:

Magazin der Metropolregion Hamburg 1/2010, S.15

Bleibt damit schon die konventionelle Frage offen, ob die neuen Angebote der HafenCity der Nachfrage gerecht werden und „sich rechnen“, stellt sich die Nachhaltigkeits-Frage nach der Erforderlichkeit des neuen Stadtteils und seiner gigantischen Material- und Energieumsätze um so dringender. Die Frage, ob eine langfristig schrumpfende Bevölkerung - ab ca. 2030 auch in Hamburg - vielleicht eher eine Re-Naturierung untergenutzter Hafentflächen nahelegt hätte als eine intensive Bebauung, wurde und wird – soweit erkennbar – nicht gestellt. Aus Nachhaltigkeits-Sicht wäre auch eine nur teilweise oder sukzessive Bebauung - entsprechend dem absehbaren wirklichen Zukunftsbedarf - zu prüfen (gewesen)⁸.

Insgesamt entsprang die Planung des neuen Stadtteils weniger Nachhaltigkeitsüberlegungen als vielmehr einem dringenden fiskalischen Interesse, ungebrochenem Standortdenken und quantitativem Wachstumsbedürfnis. Statt einer behutsamen und zurückhaltenden Entwicklungspolitik, die sich der ökologischen Opfer bewusst ist, wurde eher „auf Vorrat“, „auf Zuwachs“ geplant.

Das gilt auch für die Ende Mai 2010 vorgestellte überarbeitete Fassung des Masterplans zur Entwicklung der östlichen HafenCity⁹. Zwar sind dort neben weiteren hohen Bürotürmen im Elbbrückenquartier erstmals auch die nötigen günstigen Wohnungen geplant. Mitten in der schwersten Schuldenkrise der Stadt werden mit neuen Brücken, Bodensanierungen, U-Bahn-Bau, Kaimauern und Hochwasserschutzanlagen jedoch Infrastrukturausgaben geplant, die sich absehbar kaum durch Grundstücksverkäufe bezahlen lassen. „Nachhaltigkeit“ umfasst auch die „finanzielle Nachhaltigkeit“, d.h. die Reduzierung, nicht den Anstieg der Zins- und Tilgungsbelastung für die nachfolgenden Generationen¹⁰.

4. Die Funktionen der HafenCity für Hamburg

Inzwischen – 10 Jahre nach Verabschiedung des Masterplans HafenCity – ist die Frage nach der Notwendigkeit jedenfalls der westlichen HafenCity obsolet bzw. nur noch von historischem Interesse. Die folgenden Ausführungen gehen deswegen von der gegenwärtigen Realität und Planung der HafenCity und ihrer Integration in die Gesamtstadt aus. Zunächst

⁸ Näher dazu Kapitel 14 und 16

⁹ Vgl. HafenCity Hamburg News Extra – Masterplanüberarbeitung östliche HafenCity, Beilage zu News Juli 2010

¹⁰ Siehe Kapitel 14

sollen – im Sinne des vorletzten Kapitels – kurz der Charakter der Hafencity und ihre verschiedenen Funktionen für Hamburg beschrieben werden.

Der neue Stadtteil Hafencity sollte zunächst den Bedarf der Politik an staatlichen (Mehr-)Einnahmen befriedigen: Durch den Verkauf der innenstadtnahen Liegenschaften an Investoren soll(t)en nicht nur die Herrichtung der Flächen und die notwendigen Infrastrukturen für die Hafencity selbst finanziert werden, sondern zusätzlich auch noch die städtischen Investitionen für den Containerumschlaghafen in Altenwerder. Außerdem versprach eine Ansiedlung finanzkräftiger Unternehmen und Bewohner aus anderen Bundesländern oder dem Ausland erhöhte Steuereinnahmen.

Trotz der Sperrriegel von breiten Straßenzügen, Zollkanal und Speicherstadt in Ost-West-Richtung soll die Hafencity an die Innenstadt und ihre Nutzungsstruktur anschließen. Büro- und Geschäftsgebäude, aber auch Mehrfamilienhäuser sollen nach Fertigstellung der Hafencity insgesamt 40.000-50.000 Arbeitsplätze und ca. 5.800 Wohnungen bereitstellen (Stand Juli 2010). Ziel ist eine „städtisch-gemischte Nutzungsstruktur“, die nicht nur die Bedürfnisse der Anlieger befriedigt, sondern auch andere Hamburger und auswärtige Besucher in den Stadtteil führt. Vorrangig wird in der Hafencity Büroraum geschaffen; es haben sich bereits mehrere Großunternehmen mit vielen Verwaltungsarbeitsplätzen angesiedelt. Um den Gesamteindruck einer Bürostadt wie der City Nord zu vermeiden und die Struktur der Hamburger Innenstadt fortzuführen, werden daneben eine lebendige gastronomische und kulturelle Infrastruktur, kleinteilige Einzelhandelsbetriebe und attraktiver Wohnraum geschaffen.



Quelle: Hafencity Hamburg: Wohnen, Arbeiten und Leben in der Hafencity, 2007

Die Renovierung der Wasserkanten und die Erschließung der Baugrundstücke, insbesondere Hochwasserschutz, Bodensanierung und Gründung, erfordern einen hohen technischen Aufwand. Neben der Aufgabe, Altenwerder mit zu finanzieren, schlagen sich diese Kosten im Verkaufspreis für die Grundstücke nieder. Daraus ergibt sich, dass Gewerbe- und Wohnflächen in der Regel nur oder jedenfalls vornehmlich von kapitalkräftigen Käufern, Pächtern und Mietern genutzt werden. Die Hafencity gilt als Hochpreis-Gebiet, was die Bevölkerungsstruktur, das Einzelhandels- und Gastronomie-Niveau und die Wirtschaftsstruktur des Stadtteils beeinflusst¹¹.

¹¹ Siehe Kapitel 11

Neben den „bewährten“ Attraktionen und Sehenswürdigkeiten Hamburgs übernimmt die HafenCity für die Gesamtstadt auch die Aufgabe eines neuen Tourismusmagneten – durch Elbphilharmonie, moderne Architektur, Freiräume und breite Promenaden am Wasser. Diese Funktion hat z.B. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit-Bewertung der Verkehrsinfrastruktur. Sie wirft aber auch die grundsätzliche Frage nach der Nachhaltigkeit eines stark zunehmenden Tourismus auf, die im Rahmen dieser Studie jedoch nicht vertieft wird.

Welche Folgen das neue Geschäftszentrum im Überseequartier für das bestehende Einkaufszentrum in der Innenstadt (vom Gänsemarkt bis zum Hauptbahnhof) haben wird, ist – trotz eines entsprechenden Gutachtens – heute kaum sicher absehbar. Hier ist eine bloße Verlagerung der Kunden- (und Geld-)Ströme und damit Verdrängungswettbewerb ebenso möglich wie eine Ergänzung und Vergrößerung oder auch eine arbeitsteilige Spezifizierung des Wirtschaftspotenzials.

Die Kulturszene der Stadt wird durch neue Einrichtungen in der HafenCity zu neuen Themen eher eine Bereicherung als Konkurrenz erfahren¹². Aber auch hier bleiben Prognosen unsicher. Nach der Senatsentscheidung vom Mai 2010 soll das Areal Oberhafen im Nordosten der HafenCity sich zu einem neuen offenen Raum für Künstler und Kreative entwickeln¹³. Bisher waren solche unbeplanten Freiräume in der HafenCity nur als sehr vorübergehende Zwischennutzung vorgesehen.

Mit einer vielbefahrenen Fernbahntrasse („Pfeilerbahn“) im Osten, einer stark frequentierten LKW-Route über die Versmannstraße und einer Lage gegenüber Hafeneinrichtungen auf der anderen Elbseite übernimmt die HafenCity auch starke (Lärm-)Belastungen für die Gesamtstadt, die bei der Nachhaltigkeitsbewertung möglicherweise als vorgegeben akzeptiert werden müssen.

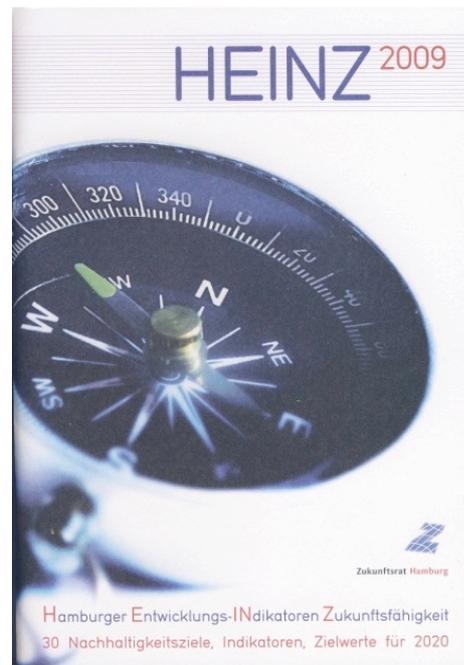
5. Themenauswahl

Einerseits beansprucht „Nachhaltigkeit“ eine umfassende, ganzheitliche Sicht auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Zusammenhänge in den verschiedenen Politikfeldern. Für eine übersichtliche Darstellung bedarf es andererseits jedoch einer Vereinfachung der Komplexität und einer Orientierung an abgrenzbaren Themen.

¹² Vgl. HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.32 ff.

¹³ vgl. SPD-Antrag vom 21.4.2010, Bü-Drs. 19/5973

In seinen Hamburger Entwicklungs-Indikatoren Zukunftsfähigkeit (HEINZ) konkretisiert der Zukunftsrat „Nachhaltigkeit“ in 30 Teilzielen. Hieraus werden im Folgenden einige Einzelthemen ausgewählt und weitere hinzugefügt, deren besondere Bedeutung für die HafenCity nachstehend begründet wird.



Folgende 10 Themen werden behandelt:

- *Flächennutzung:* Es gilt als besonderer „Nachhaltigkeitsbeweis“ der HafenCity, dass sie auf einer Konversionsfläche errichtet wird. Das schließt jedoch weitere Nachhaltigkeitsforderungen nach effizienter und ausgewogener Nutzung nicht aus.
- *Verkehrsinfrastruktur:* Die verkehrliche Erschließung des neuen Stadtteils war Gegenstand heftiger Diskussionen in der Stadt; die HafenCity GmbH strebt eine Verbesserung der Verkehrsträger-Anteile („modal split“) zulasten des motorisierten Individualverkehrs an und bewirbt das Verkehrskonzept als besonders nachhaltig.
- *Energieversorgung:* Im Rahmen des ehrgeizigen Hamburger Klimaschutzprogramms gewinnt eine möglichst CO₂-arme Energieversorgung des neuen Stadtteils eine besondere Bedeutung und mögliche Vorbildfunktion.
- *Bauen:* Die HafenCity ist geprägt durch eine vollständig neue, vielfältige und dichte Bebauung. Neueste Erkenntnisse zu „nachhaltigem Bauen“ können umgesetzt werden; Pionierleistungen können und sollen nach dem Willen der HafenCity GmbH Maßstäbe setzen.
- *Wirtschaftsstruktur:* Die beabsichtigte innenstädtische Nutzungsmischung wird als Voraussetzung für eine zukunftsfähige Stabilität des Stadtteils angesehen; Probleme wie bei der City Nord sollen vermieden werden. Wird auch die Nahversorgung neben dem touristischen Angebot bestehen können?
- *Bevölkerung:* In der gesellschaftspolitischen Diskussion um die HafenCity wird immer wieder ihr Charakter als Reichen- und Luxusviertel kritisiert; die Zukunftsfähigkeit des Stadtteils wird auch an einer angemessenen sozialen Mischung festgemacht.

- *Naturschutz:* Dem Anspruch Hamburgs als „grüne Metropole“ stellt die HafenCity-Werbung eine hohe Qualität von „Urbanität“ gegenüber; „grün“ könne durch „blau“ (Wasserstandort) ersetzt werden.
- *Lärm:* Die Bebauungspläne für die HafenCity zeigen, welche Anstrengungen in einzelnen Quartieren nötig sind, um trotz eines hohen Gewerbe- und Verkehrslärmpegels Wohnnutzung möglich zu machen.
- *Finanzierung:* Die HafenCity war / ist als willkommene Einnahmequelle für den Staatshaushalt gedacht; teure Groß-Investitionen wie Elbphilharmonie und U-Bahnbau belasten ihn; finanzielle Nachhaltigkeit wird angesichts der Schuldenkrise zum vorherrschenden politischen Problem auch für die Hamburger Politik.
- *Bürgerbeteiligung:* Wie wurden die Hamburgerinnen und Hamburger in die Entscheidung des Ob und des Wie des neuen Stadtteils einbezogen ? Welche Einflussmöglichkeiten haben die HafenCity-Bewohner selbst zur Mitgestaltung ihres neuen Wohnumfeldes ? Dies ist auch wichtig für die langfristige gesellschaftliche Stabilität der Quartiere.

Obwohl für die nachhaltige Entwicklung eines Stadtteils relevant, wird das Verhalten „hinter den Mauern“ nicht näher betrachtet. Die betriebswirtschaftliche Ressourcennutzung und Sozialverantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR) der angesiedelten Unternehmen wird deswegen ebenso wenig thematisiert wie das Verbraucherverhalten der Anwohner/innen und Beschäftigten in der HafenCity. Ersteres enthält weniger Aussagen über den Stadtteil als über das Unternehmen – weitgehend unabhängig von seinem Standort. Das Konsumverhalten der Anlieger ist ebenfalls weniger Stadtteil- als vielmehr Persönlichkeitsbedingt. Dennoch interessieren etwa die durchschnittlichen Abfallmengen, der Energie- und Wasserverbrauch, die CO₂-Emissionen der individuellen Mobilität pro Kopf der HafenCity-Bevölkerung im Vergleich zu den pro-Kopf-Werten in anderen Stadtteilen. Denn diese Zahlen geben Hinweise auf die Sozialstruktur des Stadtteils. Die verfügbaren Daten lassen eine stadtteilbezogene Auswertung derzeit jedoch leider nicht zu.

Außerhalb der Betrachtung bleibt auch ein Thema, das „ins Auge springt“ und entscheidende Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung des Stadtteils haben wird: die Ästhetik der Architektur. Wenn sie von der Hamburger Bevölkerung, von Anwohnern, Unternehmen und Besuchern als attraktiv, interessant und fortschrittlich wahrgenommen wird, fördert das einen lebendigen, zukunftsfähigen Stadtteil. Wird die Architektur abgelehnt, verliert der Stadtteil seine Anziehungskraft, sind Fortzüge programmiert, leiden das Image und die zukünftige wirtschaftliche wie soziale Stabilität. Bau-Ästhetik und deren Akzeptanz können sich im Laufe der Jahrzehnte ändern - nicht nur aufgrund der Alterung der Gebäude und öffentlichen Einrichtungen, sondern auch durch einen Wandel der vorherrschenden Einstellungen. Dies ist kaum vorauszusehen und entzieht sich der hier versuchten Prüfung an möglichst quantitativen Indikatoren. Der subjektive Eindruck des heutigen Betrachters sagt nichts darüber aus, wie Hamburger, Anlieger und Besucher den Stadtteil in einem halben Jahrhundert wahrnehmen.



Quelle: privat

Schließlich sind auch folgende Themen für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung relevant, sollen aber hier aus verschiedenen Gründen nicht weiter vertieft werden:

- *Kultur und Bildung*¹⁴: Mit der Elbphilharmonie ist die Hafencity Leuchtturm für ganz Hamburg; auch als kulturelle „Event-Location“ ist sie auf Gesamt-Hamburg bezogen. Spezifisch stadtteilbezogene Kultur entwickelt sich mit dem Wachstum der Anlieger-Bevölkerung. Entsprechendes gilt für die Bildungseinrichtungen: Die Hafencity Universität und das geplante Science Center übernehmen gesamthamburgische Funktionen; die Katharinen-Grundschule als neue stadtteilbezogene Institution kann andererseits nur einen Teil des Bildungsbedarfs abdecken.
- *Hochwasserschutz*¹⁵: Sicherheit vor Sturmfluten ist gerade in Zeiten des Klimawandels ein wichtiges Nachhaltigkeitsthema. Die gefundene Warften-Lösung erscheint aber wenig diskussionsbedürftig, mögliche technische Alternativen (Vorverlagerung der Deichlinie; Sperrwerke) haben heute praktisch keine Bedeutung mehr.
- *Öffentliche Sicherheit*: Obwohl die stadtteilbezogene Kriminalitätsstatistik für die Hafencity 2008 eine sehr hohe Straftatenquote ausweist¹⁶, kann dieses Thema wohl erst nach Abbau aller Baustellen und Normalisierung des Quartierslebens realistisch bewertet werden.
- *Schadstoff-Immissionen*¹⁷: Für Diskussionen sorgen die Schadstoff-Immissionen von den Kreuzfahrtschiffen im Überseequartier (Stichwort: „Landstromversorgung“). Es besteht

¹⁴ Siehe Hafencity Hamburg, Projekte, März 2010, S.26, 32; Hafencity News März 2010, S.8

¹⁵ Siehe Masterplan 2000, Ziff.3.2

¹⁶ Statistisches Jahrbuch Hamburg 2009/2010, S.198

¹⁷ Siehe Kleine Anfrage, Bü-Drs. 19/2614

weitgehende Einigkeit, dass dieses Problem langfristig europa- bzw. weltweit technisch gelöst werden muss.

Eine Prüfung der HafenCity an Nachhaltigkeits-Indikatoren setzt insgesamt die Zugänglichkeit entsprechender Daten voraus. Während für das Bundesland Hamburg als Ganzes eine Fülle statistischer Daten nach gesetzlichen Programmen erfasst werden, fehlt es bei Stadtteildaten an der entsprechenden Erhebungsdichte bzw. an der für die Öffentlichkeit zugänglichen stadtteilbezogenen Auswertung der erhobenen Rohdaten. Als offizielle Daten stehen deswegen im Wesentlichen die inhaltlich sehr begrenzten Daten der Hamburger Stadtteildatenbank zur Verfügung. Da die HafenCity erst seit 2008 einen eigenen Stadtteil im verwaltungsrechtlichen und statistischen Sinne darstellt, sind die nutzbaren Daten zudem zeitlich sehr eingeschränkt. Ergänzt werden sie im Folgenden deshalb durch die Auswertung von Senatsantworten auf parlamentarische Anfragen zu einzelnen Themen der HafenCity-Entwicklung, durch Aussagen in den Bebauungsplänen für die HafenCity sowie durch Angaben in den zahlreichen gedruckten oder im Internet veröffentlichten Berichten und Beiträgen der HafenCity GmbH.

Um die Darstellung übersichtlich zu gestalten, erhält jedes der folgenden Themen-Kapitel die gleiche Struktur: Zunächst werden für den Themenbereich ein oder mehrere qualitative Nachhaltigkeitsziele definiert und mögliche Indikatoren benannt (a). Dann folgt eine Darstellung der derzeitigen Situation und absehbaren Planung in der HafenCity (b). Abschließend werden status quo und Planung am Maßstab des Nachhaltigkeitsziels bewertet (c).

6. Flächennutzung

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Bodenfläche ist eine nicht vermehrbare Ressource mit wichtigen natürlichen Funktionen. Nachhaltigkeitsziel muss es sein, diese so weit wie möglich zu bewahren, um zukünftigen Generationen die Nutzungsoptionen zu erhalten. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie will deswegen die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland auf 60 ha pro Tag begrenzen. Für einen Stadtteil, der von vornherein ausschließlich auf (ehemaligen) Industrie- und Gewerbeflächen, also auf Siedlungsfläche, errichtet wird, kann daraus folgendes Nachhaltigkeitsziel abgeleitet werden: Zum einen sollten wo immer möglich durch Entsiegelung, Renaturierung, Bodenaustausch oder Aufschüttung neue Flächen mit natürlichen Bodenfunktionen geschaffen werden. Zum Anderen ist die notwendige Siedlungs- und Verkehrsfläche so effizient wie möglich zu nutzen, also verdichtet mit mehrstöckigen Gebäuden zu bebauen. Abzuwägen ist dies aber mit sozialen Ansprüchen auf Freiräume und Erholungsflächen.

Als Indikatoren kommen hier (ausnahmsweise) nicht die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Betracht, sondern vielmehr die Fläche der nicht versiegelten Bodenfläche und die Geschossflächenzahl als Verdichtungsmaßstab. Letztere beschreibt das Verhältnis zwischen der Grundstücksfläche und der darauf errichteten Nutzflächen in einem Gebäude.

b) Die Situation in der HafenCity

Das bereits fertig gestellte Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai der westlichen HafenCity besteht aus 21 großen, in der Regel mindestens 6-stöckigen Wohn- und Büroblöcken. Während die Gebäudewürfel am Sandtorkai durch deutliche Abstände den Durchblick von Süden auf die Speicherstadt gewähren, stehen die Gebäude am Dalmannkai zum Teil sehr dicht beieinander.

Die Abstandsflächen zwischen den Gebäuden sind zumeist versiegelt, im Übrigen als Rasenflächen oder strukturierte private Gartenanlagen für die Bewohner gestaltet. Die ehemaligen Hafenbecken werden durch Kaimauern und breite gepflasterte Promenaden begrenzt. Das Ufer zum Grasbrookhafen (Südseite Dalmannkai) verfügt zusätzlich über eine ca. 100 m lange, markant eingefasste schmale Rasenflächen mit einem Dutzend Bäume. Die Stirnseiten der Hafenbecken, die Magellan- und die Marco-Polo-Terrassen, sind ebenfalls vollständig oder im Wesentlichen mit hellen Steinplatten versiegelt.

Diese Grundstruktur der Flächennutzung setzt sich im Wesentlichen auch in den noch im Bau befindlichen Quartieren Am Sandtorpark / Grasbrook, Strandkai, Überseequartier Brooktorkai / Ericus und Elbtorkai östlich des Magdeburger Hafens fort. Im Überseequartier und im Bürostandort Brooktorkai / Ericus wird in teilweise geschlossener Bauweise und in noch verdichteterer, höherer Form gebaut. Nach den Publikationen der HafenCity GmbH liegt die Bruttogeschossfläche für den Stadtteil insgesamt bei mindestens 2 Mio. m² und die Geschossflächenzahl „für das Innenstadtareal HafenCity bei über 3,0“.¹⁸

Nicht versiegelte Flächen (neben den erwähnten) sollen im ca. 1 ha großen Sandtorpark am Großen Grasbrook und im keilförmigen Grasbrookpark über der U-Bahn-Station „Überseequartier“ entstehen. Die einzige größere unversiegelte Fläche der HafenCity wird der über 500 m lange, aber nur bis 80 m breite Lohsepark in der östlichen HafenCity mit 580 Bäumen¹⁹. Größere versiegelte Freiflächen entstehen vor der Elbphilharmonie, am Ufer der Elbe im südlichen Überseequartier, beidseitig um den Magdeburger Hafen und auf der Ericus-Spitze. Insgesamt gibt die HafenCity GmbH die Gesamtfläche von „Plätzen, Promenaden und Parks“ mit 22 bzw. 24 ha (entspricht 400 m x 600 m) an, die 20 % der Landfläche der HafenCity ausmachen²⁰.

Der langgestreckte Ostteil der HafenCity – östlich des Lohseparks am Baakenhafen – soll nach neuesten Plänen noch dichter bebaut werden, um neben weiteren Bürogebäuden zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Kleinere nicht versiegelte Flächen sind auf der Landzunge am Baakenhafen in Verlängerung des Lohseparks, als schmaler Streifen am Elbufer, auf einer 1,5 ha großen Spiel- und Freizeitinsel im Baakenhafen sowie auf der äußersten Ostspitze zwischen den Elbbrücken vorgesehen²¹.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

¹⁸ HafenCity Hamburg, Der Masterplan, Neuauflage 2006, Einleitung, Kapitel: 3.Dichte

¹⁹ Hierzu näher HafenCity News, Juli 2010, S.4 f.

²⁰ HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S. 38, 42,43

²¹ HafenCity News Extra Masterplanüberarbeitung östliche HafenCity, Juli 2010, S.2 f.

Sieht man von der Grundfrage ab, ob der Bau der HafenCity – in diesem Ausmaß - für die Zukunftsfähigkeit der Stadt überhaupt erforderlich ist²², ist die Nutzung von Konversionsflächen zur Errichtung eines neuen Stadtteils („brownfield development“) besonders nachhaltig. Sie erspart die Neuerschließung naturnaher Flächen und damit einen zusätzlichen Flächenverbrauch in der Größe des Stadtparks oder (fast) der Außenalster.

Auch das Nachhaltigkeitsgebot einer effizienten Flächennutzung durch verdichtete, mehrstöckige Bauweise erfüllt die HafenCity in besonderem Maße. Eine



Quelle: privat

Geschossflächenzahl von 3,0 gilt als sehr hoch. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass für die Wohnnutzung auf dem Dalmannkai die geringen Abstände zwischen den Mehrfamilienhäusern als eng und aufdringlich empfunden werden und eine künftige Immobilienvermarktung behindern. Ob darüber hinaus die Ansprüche der Wohnbevölkerung auf ausreichende Erholungsflächen angemessen berücksichtigt wurden, wird sich ebenfalls erst im Laufe der Jahre erweisen und ggf. die zukünftige Wohnbevölkerungsstruktur mit beeinflussen. Ein Risiko ist in dieser Beziehung nicht von der Hand zu weisen.

Der Anteil der öffentlichen Freiräume erscheint insgesamt zumindest ausreichend bis großzügig und wirkt den Nachteilen einer dichten Bebauung wirksam entgegen. Allerdings handelt es sich bei den Freiflächen in größerem Maße um Verkehrs- als um Erholungsflächen.

Kaum erfüllt wird die Nachhaltigkeitsforderung nach unversiegelten Flächen zur Erhaltung oder Ermöglichung der natürlichen Bodenfunktionen. Die von der HafenCity GmbH erwähnte „erhebliche Reduzierung der gegebenen Versiegelung des Bodens“²³ wird durch die angeführten „Plätze und Promenaden“ jedenfalls nicht erreicht. Diese Freiflächen sind fast vollständig versiegelt, die Wasserkanten sind betoniert bzw. gemauert, es fehlt jegliche natürliche Tidezone. Ein Versickern des Regenwassers und eine Ansiedlung von Pflanzen und Tieren – um nur zwei Funktionen natürlicher Böden zu nennen - sind nur in den Parks mög-

²² S.o. Kapitel 3

²³ HafenCity GmbH, Projekte ,März 2010, S. 42

lich²⁴. Der gewollte innenstädtische / „urbane“ Charakter der HafenCity schließt einen höheren Anteil von nicht versiegelten Flächen jedoch nicht aus.

7. Verkehrsinfrastruktur

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis, ein Element sozialer Nachhaltigkeit. Die Freiheit der Ortsveränderung ist heute jedoch meist mit einem wenig nachhaltigen Energie- und Flächenverbrauch, mit klimagefährdenden CO₂-Emissionen und Lärm verbunden.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Das Nachhaltigkeitsziel der Verkehrsinfrastruktur in der HafenCity muss deswegen in der Minimierung dieser Folgen liegen. Das bedeutet im Wesentlichen eine Beschränkung der privaten PKW-Nutzung und eine Förderung von nicht motorisierter Mobilität (Fußgänger- und Radverkehr) und öffentlichem Personen-Nahverkehr (ÖPNV).

Als Indikatoren bieten sich an: die Länge von Fuß- und Radverbindungen mit eigener Trasse für den Alltagsverkehr; die Anzahl der für Bewohner der HafenCity zugelassenen PKW; die Verkehrsträger-Anteile (modal split) in der HafenCity; die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV für die Bewohner und Beschäftigten in der HafenCity; die Anzahl der Fahrgäste der U 4. Der HEINZ- Indikator „CO₂-Emissionen des Verkehrssektors“ ist für einen einzelnen Stadtteil nicht abgrenzbar, Daten dazu sind nicht verfügbar.

b) Die Situation in der HafenCity

Die Straßeninfrastruktur der westlichen HafenCity wurde frühzeitig geplant und ist weitgehend hergestellt. Sie folgt dem hergebrachten Konzept aus einer Abschätzung der Ziel- und Quellverkehre aufgrund der Siedlungsart und -dichte, der Errechnung des Kfz-Aufkommens aus dem Hamburger modal split und der Ableitung der Fahrbahnbreite aus der Kfz-Belastung. Radfahrer, Fußgänger und ggf. Straßenbegleitgrün teilen sich die Nebenflächen. Diese werden aber erst nach Abschluss der Hochbau-Arbeiten fertiggestellt.

Aufkommen und Fluss des Kfz-Verkehrs sind zur Zeit noch stark beeinflusst durch die Bau-maßnahmen, im weitgehend hergestellten Bereich Am Sandtorkai / Dalmannkai durch die Arbeiten an der Elbphilharmonie. Grundsätzlich sind besondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen nicht vorgesehen. Die notwendigen Stellplätze sind weitgehend in die Gebäudesockel verlegt. Die vierspurige Straße Am Sandtorkai, die die Grenze zwischen Speicherstadt und HafenCity markiert, wird auch als alternative Schnell-Straße zur Willy-Brandt-Straße genutzt. In den Hauptverkehrszeiten gehören bereits heute – vor Bezug des Überseequartiers – Staus zur Tagesordnung. Vor der Grundschule am zukünftigen Sandtorpark führ(t)en die PKW, mit denen Eltern ihre Kinder zur Schule bzw. zum Kindergarten bringen, ebenfalls zu Staus und Belästigungen. Insgesamt wird sich die Kfz-Verkehrssituation jedoch erst nach Fertigstellung der gesamten westlichen HafenCity und der Straßen-Nebenflächen zeigen.

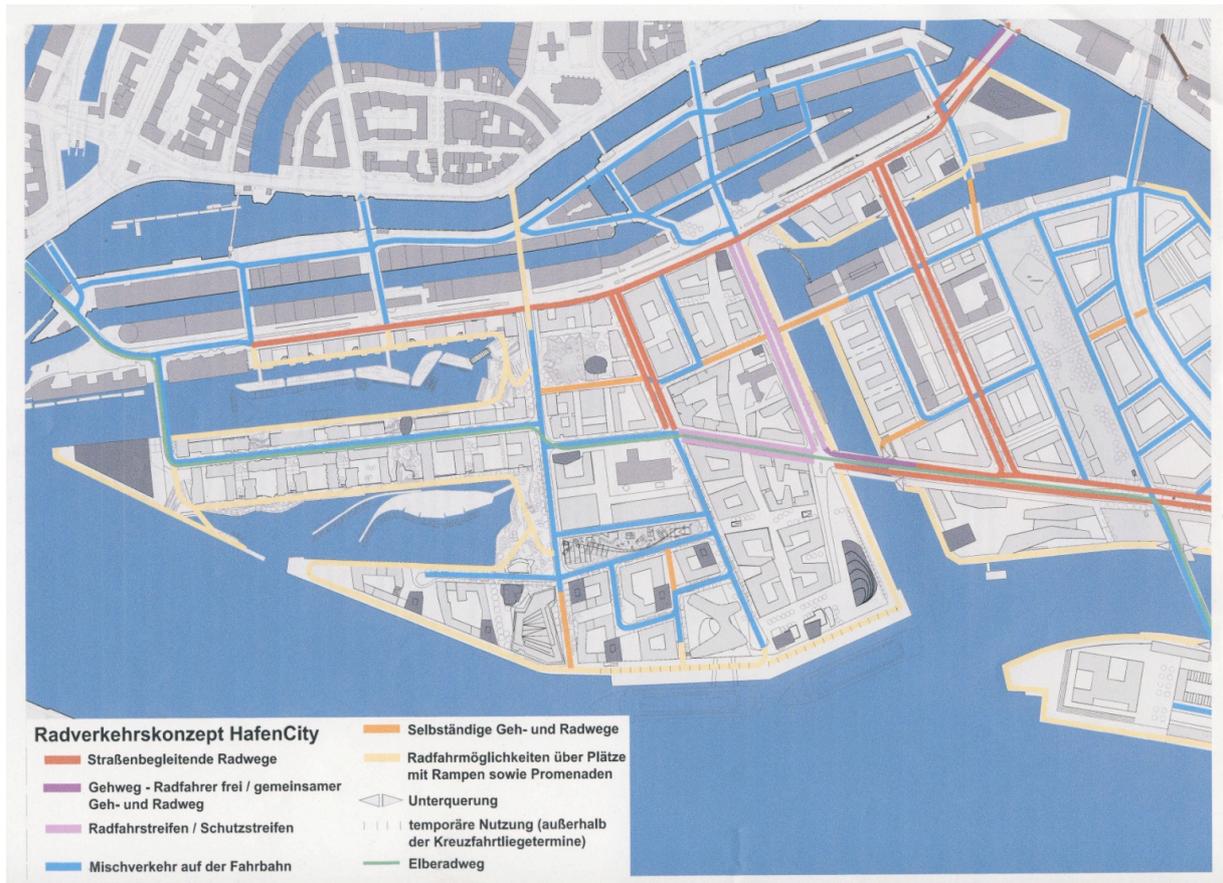
²⁴ Siehe Kapitel 12

Fußgänger können schon heute lange Promenaden an den Wasserkanten und größere Freiflächen ohne Kfz-Berührung nutzen. Insgesamt stehen ihnen nach Angaben der Hafencity GmbH zweieinhalbmal mehr Wegkilometer zur Verfügung als den Autofahrern²⁵. Diese Wege sind auch für Fahrradfahrer zugelassen.

Das gegenwärtige Radverkehrskonzept sieht 6 verschiedene Wegequalitäten vor – von straßenbegleitenden Radwegen an den Hauptstraßen über Mischverkehr auf der Fahrbahn von Sammel- und Anliegerstraßen bis zu gemeinsamen Geh- und Radwegen auf den Promenaden und Plätzen. Außer über die Oberbaumbrücke Richtung Hauptbahnhof erreichen Radfahrer aus der Hafencity die Hamburger Innenstadt ausschließlich zusammen mit Autos auf den Fahrbahnen – ohne Radwege oder Fahrradstreifen. Das gilt auch für die Niederbaumbrücke, dem Tor zur Hafencity im Westen, und „Bei St. Annen“, der Hauptverbindung zwischen dem Jungfernstieg und dem Einkaufszentrum Überseequartier. Die Durchquerung der Speicherstadt in Richtung Innenstadt erfolgt ausnahmslos über grobes Kopfsteinpflaster oder auf Holzdielen über die Kibbelstiegbücke.

| *Kibbelstieg, Großer Grasbrook*

²⁵ Hafencity Hamburg, Flanieren und Fahrrad fahren, www.hafencity.com/de/konzepte/flanieren-und-fahrrad-fahren.html (Zugriff 19.5.2010)



Quelle: www.hafencity.com/upload/files/artikel/071105_HCH_Radverkehr_Netz_Zuschnitt.pdf Zugriff am 11.4.2010

Kfz-/Rad-Mischverkehr ist auch auf den zwei getrennten schmalen Fahrbahnen des Großen Grasbrook vorgesehen. Dies ist die Sammelstraße für viele Bewohner und Beschäftigte am Sandtorhafen, für die Angestellten der Unternehmenssitze von Unilever, SAP und Kühne & Nagel sowie für die angrenzenden Magellan- und Marco-Polo-Terrassen. Der Weg von der und zur Grundschule und Kita in die Wohnquartiere im Westen führt ebenfalls über den Großen Grasbrook.

Mit Einführung des Fahrradleihsystems in Hamburg im Juli 2009 wurde eine Entleih-Station auch in der HafenCity eingerichtet, 3 weitere sind geplant.

Den ÖPNV bilden Busse und voraussichtlich ab 2012 auch die neue U-Bahnlinie U 4 mit der Station Überseequartier und der vorläufigen Endstation HafenCity Universität. Von der Station Überseequartier unterqueren die Fahrgäste der U 4 die Hamburger Innenstadt ohne Zwischenhalt auf einer Strecke von ca. 4 km bis zur Station Jungfernstieg. Die Anzahl der täglichen Fahrgäste auf dieser Strecke wird auf 35.000 geschätzt²⁶. Die dichte Wohnbebauung am Westende des Kaiserkais ist von der U 4-Station Überseequartier ca. 800 m entfernt, von der U 3-Station Baumwall ca. 600 m. Die Überarbeitung des Masterplans für die östliche HafenCity sieht eine Fortsetzung der U 4 bis zu den Elbrücken und einen neuen U- und S-

²⁶ www.hafencity.com/de/konzepte/urbane-mobilitaet-die-stadt-der-vielen-kurzen-wege-.html, Zugriff 27.8.10

Bahnhof unmittelbar bei den Elbbrücken (auf der S-Bahntrasse zwischen Stationen Hammerbrook und Veddel) vor²⁷.

Nach dem ÖPNV-Zielkonzept²⁸ soll die westliche HafenCity durch eine Buslinie über die Straße Am Kaiserkai, vorbei am Grasbrookpark zur Überseeallee / Baakenbrücke / Versmannstraße erschlossen werden. Eine Bushaltestelle in der Nähe der Grundschule und Kindertagesstätte am Sandtorpark ist in dem Zielkonzept nicht vorgesehen. Östlich des Magdeburger Hafens sind auch das Elbtorquartier und das nördliche Quartier am Lohsepark mit dem ÖPNV nicht gut zu erreichen. Die übrigen Quartiere der westlichen HafenCity sind mit Abständen zu den Bushaltestellen bis 300 m gut angebunden.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Der Masterplan von 2000 lässt deutlich erkennen, dass sich die Verkehrsinfrastruktur der HafenCity ganz konservativ vor allem am Kfz orientierte; für den Endzustand der HafenCity wird „ein Verkehrsaufkommen von rund 90.000 Kfz-Fahrten pro Tag *prognostiziert*“; für jede Brücke werden daraus die zusätzlichen Belastungen *errechnet*²⁹. Im kurzen Absatz „Geh- und Radwege“ heißt es im Masterplan, es werden „die *erforderlichen* Flächen für Fußgänger- und Radverkehrsanlagen vorgesehen“.

Das zeigt, dass die frühe Planung der Stadtteilerschließung die große Chance für eine nachhaltige Mobilität in der HafenCity verpasste. Vorstellungen zu einer autofreien oder autoarmen Innenstadt, wie sie andernorts entwickelt wurden und werden, blieben vollständig aus. Das Projekt „Nachhaltige Mobilität in der HafenCity“ des Zukunftsrats Hamburg kam 2004 bereits zu spät und blieb weitgehend erfolglos³⁰. Die errechnete Kfz-Anzahl wurde von den Straßenplanern der Verkehrsbehörde als Konstante akzeptiert; Straßenzahl, -breite und -ausstattung waren die Variablen.

Auch die Antwort des Senats auf eine Kleine Parlamentarische Anfrage zum „Fußgänger- und Fahrradverkehr in der HafenCity“ zeigte den Mangel an Nachhaltigkeitsbewusstsein und Kreativität der Verkehrsplaner³¹. Als einziges konkretes Datum wird „*entsprechend dem Mobilitätsverhalten in Hamburg*“ ein erwarteter „Anteil für den Fußgänger- und Radverkehr von bis zu 30 %“ genannt, was allerdings die Spaziergänger und Freizeitradler einschließen dürfte. Für ganz Hamburg geht die Stadtentwicklungsbehörde von einem Radverkehrsanteil von 12,5 % (2008) aus und will diesen nun bis 2015 auf 18 % erhöhen³². Was diese Absicht für die HafenCity bedeutet, bleibt offen; in den veröffentlichten Planungen kommt sie nicht vor. Die zu begrüßenden Leih-Fahrrad-Standorte werden das Ziel jedenfalls nicht allein erreichen.

Zwar sind die Promenaden, Plätze und Terrassen an der Wasserkante ein autofreies Fußgänger-Paradies. Nachhaltige Mobilität im eingangs genannten Sinne ist jedoch nur durch einen weitgehenden Verzicht auf das Auto im Alltag und einen Umstieg auf den nicht motorisierten Verkehr bzw. den ÖPNV zu erreichen, nicht durch ein sonntägliches Flanieren oder

²⁷ HafenCity News Extra, Masterplanüberarbeitung östliche HafenCity, S.3

²⁸ Vgl. HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.48

²⁹ HafenCity Hamburg Der Masterplan 2000, Kapitel 3.1

³⁰ www.zukunftsrat.de > Materialien

³¹ Schriftliche Kleine Anfrage der Abg. Karin Timmermann (SPD) vom 21.07.2004, Bü-Drs. 18/634

³² Hamburger Abendblatt 10.5.2010, S.12

Umherfahren auf der Uferpromenade. Voraussetzung für Nachhaltigkeit im Verkehr ist es vielmehr, dass für die Wege zum Arbeits-, Ausbildungs- oder Einkaufsort und wieder nach Hause schnelle, komfortable und sichere Verbindungen für Radfahrer (und Fußgänger) geschaffen werden. An solchen Alltagsverbindungen fehlt es jedoch vollständig. Ein 2001 in Auftrag gegebenes Radverkehrskonzept³³ differenzierte noch die verschiedenen Arten von Fahrten und sah entsprechende Streckenführungen vor. Die derzeitige und auch die absehbare Situation für Fahrradfahrer in der HafenCity ist jedoch eher gefährlich als attraktiv. Eine Förderung des nicht motorisierten Verkehrs findet ausschließlich für das Freizeitverhalten statt, wobei die gemeinsamen Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer bald zu Konflikten führen dürften.

Besonders problematisch erscheinen die für Radfahrer sehr unkomfortablen Übergänge von der HafenCity in die Innenstadt (Niederbaumbrücke und durch die Speicherstadt) und die Gestaltung des Großen Grasbrook als belebte Sammelstraße mit Mischverkehr. Schon aus Sicherheitsgründen werden hier Änderungen unverzichtbar werden. Im Masterplan 2000 waren für Sammelstraßen wie den Großen Grasbrook noch eigene Radwege auf dem Bürgersteig vorgesehen³⁴.

Die Entscheidung für eine U-Bahnlinie als Rückgrat des ÖPNV in der HafenCity widerspricht dem Masterplan von 2000. Danach kam eine U-Bahn noch wegen „bautechnischer Probleme, hoher Investitionskosten, Betriebskosten, Verschlechterung der Erreichbarkeit der City als dem Hauptzielgebiet“ „zur Zeit nicht in Frage“³⁵. Aus Nachhaltigkeitssicht ist die Integration der HafenCity in das bestehende U-Bahnnetz sicher eine zukunftsichere *verkehrspolitische* Entscheidung. Ihr Preis ist jedoch überaus hoch: Die noch nicht absehbaren gesamten Investitionskosten gefährden – zusammen mit anderen Problemfällen – eine nachhaltige Finanzpolitik. Die gigantischen Energie- und Materialverbräuche durch die kilometerlange Bohrung durch schwierigen Untergrund und die Ausgestaltung der Tunnel, Bahnhöfe und Notausstiege waren und sind das Gegenteil von Ressourcen- und Klimaschutz. Alle anderen Optionen wären insofern nachhaltiger gewesen. Die verkehrspolitisch sinnvolle Streckenfortführung der U 4 bis zu den Elbrücken erscheint aus finanziellen Gründen jedenfalls zurzeit weder möglich noch wünschenswert.

Die Erschließung der HafenCity mit Bussen des HVV ist insbesondere im Hinblick auf die genannten unterversorgten Quartiere noch optimierbar. Im Gegensatz zur U-Bahn können Buslinien und –Haltestellen den zukünftigen Bedarfen aber auch leicht angepasst werden.

Ein ungelöstes Problem bleibt die Anbindung der HafenCity an die Innenstadt³⁶. Erst direkte, auch für Radfahrer und Fußgänger attraktive und komfortable Übergänge ermöglichen einen lebendigen Austausch mit der Gesamtstadt, und beugen Isolierungstendenzen vor. Die einzige zentrale Innenstadt-Verbindung über die Osakaallee und Bei St. Annen wird kaum ausreichen. Der Ost-West-Sperrgürtel durch die 4- bis 6-spurige Willy-Brandt-Straße, durch Wasserflächen, Straßen und Blocks der Speicherstadt ist massiv. Eine optimale Integration

³³ Argus, Radverkehrskonzept HafenCity, 2001

³⁴ HafenCity Hamburg, Der Masterplan, Anlage 6: Verkehrskonzept, Schnitt c-c; das Radverkehrskonzept von Argus sah für den Großen Grasbrook ebenfalls Mischverkehr vor, für die Niederbaumbrücke aber einen gesonderten Radweg.

³⁵ HafenCity Hamburg, Der Masterplan Kap. 3.1

³⁶ Vgl. hierzu die Diskussion im Haushaltsausschuss, Bü-Drs. 18/4046 vom 26.4.06

der HafenCity in die Hamburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr würde deswegen einen unverhältnismäßigen Preis erfordern - finanziell wie stofflich und energetisch. Aus heutiger Sicht würde der dafür notwendige immense Aufwand insgesamt zu einer negativen Nachhaltigkeitsbilanz führen.

Die verkehrspolitische Weiterentwicklung der HafenCity nach Osten (Oberhafen, Baakenhafen, Elbbrücken) kann die Versäumnisse der bisherigen Planung kaum korrigieren. Allerdings könnten für das Quartier südlicher Baakenhafen noch Vorstellungen für ein autoarmes Wohnumfeld, eine Strategie für nachhaltige Mobilität entwickelt werden. Der nördliche Baakenhafen ist dagegen geprägt durch die langgestreckte überregionale Eisenbahn- und Straßenverbindung von den Elbbrücken in die Hamburger Innenstadt.

Im Ergebnis fällt die Nachhaltigkeitsbewertung der Verkehrsinfrastruktur hier wesentlich kritischer aus als in den Publikationen der HafenCity GmbH. Diese rühmen schon die vielen für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Wege und Promenaden als nachhaltig³⁷. Entscheidendes Kriterium ist jedoch wie gezeigt der *Alltagstest*, der notwendige Umstieg vom Auto auf das Rad oder den ÖPNV im Berufsverkehr. Die bestehende und geplante Straßeninfrastruktur steht dem eher entgegen.

8. Energieversorgung

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Aus Gründen des Klima- und des Ressourcenschutzes ist langfristig eine Energieversorgung anzustreben, die fossile Brennstoffe vollständig durch erneuerbare Energieträger ersetzt. Zur Förderung der Versorgungssicherheit und regionaler Wirtschaftskreisläufe sollte zudem auf dezentrale Energiequellen Wert gelegt werden. Die notwendigen Energiebereitstellungskapazitäten hängen eng mit der Siedlungsstruktur und der Wärmedämmung der Gebäude zusammen. Nachhaltiges Bauen ermöglicht kleinere Energiemengen; Überdimensionierungen der Energieversorgungsanlagen sollten vermieden werden.

Als Indikatoren kommen in Betracht: Die veranschlagte bzw. notwendige Energieleistung für die HafenCity - insgesamt, pro Einwohner, pro Arbeitsplatz, im Vergleich zur Gesamtstadt; der Anteil erneuerbarer Energieträger für die Energiebereitstellung, speziell für Strom; CO₂-Emission pro gelieferte MWh. Soweit Stadtteil-Daten dazu verfügbar sind, wären auch die errechneten CO₂-Emissionen für Haushalte und Gewerbe / Dienstleistungen sowie die Fläche von solarthermischen und Photovoltaik-Anlagen in der HafenCity geeignete Nachhaltigkeitskriterien.

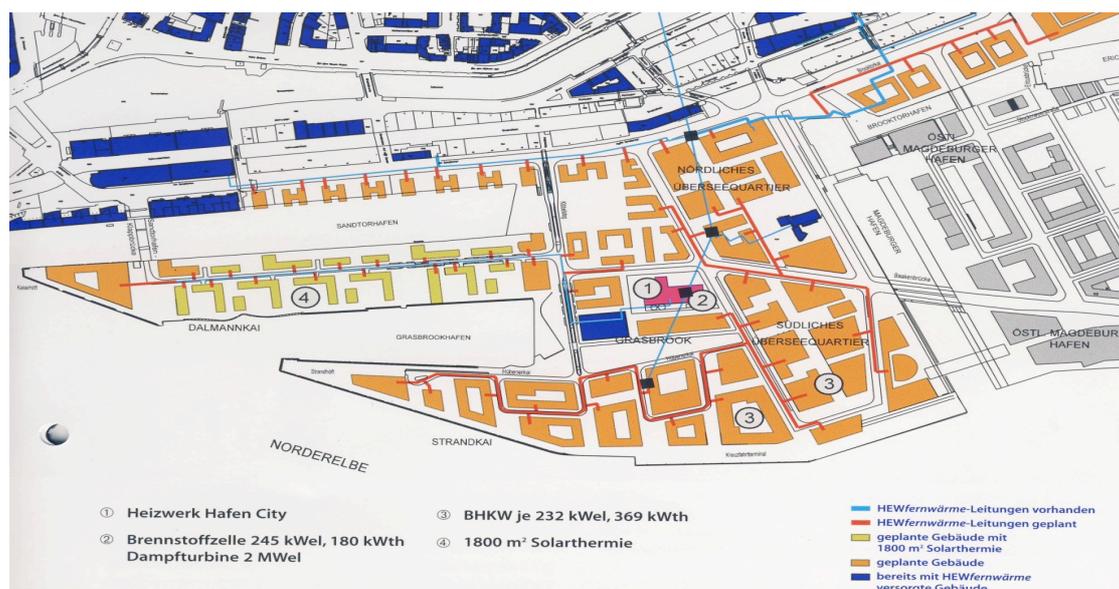
b) Die Situation in der HafenCity

Bei der Stromversorgung bestimmen die Verbraucher mit der Wahl ihres Anbieters, auf welche Weise – rein rechnerisch - die Energie hergestellt wird, die durch das Netz zu ihnen

³⁷ Vgl. z.B. HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.42 f.

fließt: Die verschiedenen Energieversorgungsunternehmen (EVU) nutzen unterschiedliche Kraftwerke (Kohle, Atom, Gas, erneuerbare Energien); „Öko-Strom“ bezieht man von Versorgungsunternehmen – Händler, die z.T. auch Erzeuger sind –, die nur regenerativ hergestellten Strom vertreiben. Da Netze und EVU überregional organisiert sind, ergibt sich für die HafenCity keine besondere, abgrenzbare Situation. Allerdings speisen 3 Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung in der westlichen HafenCity auch Strom ins Netz. Für Hamburg insgesamt liegt der Anteil der erneuerbaren Energieträger an der Stromerzeugung bei 17,7 % (2007), am Stromverbrauch bei 3,7 % (2007)³⁸.

Interessanter ist die Wärmeversorgung der HafenCity: Eine Ausschreibung für die westliche HafenCity gab 2003 einen Grenzwert von 200g CO₂-Emissionen pro gelieferte Kilowattstunde vor, der sich kontinuierlich bis auf 175 g/ kWh verschärfte. Erreicht wird dieser Standard durch einen Mix aus Fern- und Nahwärme statt Gaslieferungen für individuelle Gebäudeheizungen: Vattenfall als Rechtsnachfolgerin der Hamburgischen Elektrizitätswerke HEW hat das bereits bestehende Fernwärmenetz Hamburgs im Osten und Süden der HafenCity erweitert und neue Energiequellen erschlossen: Neben dem in der HafenCity zentral gelegenen Gasheizwerk werden eine Brennstoffzelle als Pilotanlage, zwei Blockheizkraftwerke im südlichen Überseequartier sowie 1800 m² Solarthermiefläche auf den Gebäuden am Dalmannkai genutzt³⁹.



Quelle: HEW, Alles über die Fernwärmeversorgung der HafenCity Hamburg, April 2004, S.5

Die Bebauungspläne für die einzelnen Quartiere legen fest, dass Gebäude mit zentraler Warmwasserversorgung „durch Anlagen erneuerbarer Energien zu versorgen (sind), die 30 v.H. oder höhere Anteile des zu erwartenden Jahreswarmwasserbedarfs decken“⁴⁰. Sie weisen darauf hin, dass diese Anforderungen durch den genannten Wärmelieferungsvertrag mit Vattenfall mit 10-jähriger Laufzeit erfüllt werden.

³⁸ http://www.lak-energiebilanzen.de/sixcms/detail.php?template=liste_indikatoren ; Zugriff 22.5.2010

³⁹ HEW, Alles über die Wärmeversorgung der HafenCity Hamburg, April 2004; NEWS HafenCity Juni 2007, S.3

⁴⁰ Z.B. Verordnung über den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 34 / HafenCity 2 vom 4.12.2007, GVBl. S.417

In der Ausschreibung für die östliche HafenCity wurde der Grenzwert für die CO₂-Emissionen pro KWh noch einmal herabgesetzt - auf 89 g. Die Dalkia Energie Services GmbH erhielt den Zuschlag für ihr dezentrales Nahwärmekonzept mit einem hohen Anteil regenerativer Energieträger. Erreicht wird der geringe CO₂-Wert mit einem lokalen Erzeugungsmix aus einer Bio-Methan-Brennstoffzelle bei der geplanten HafenCity Universität, einer Holzfeuerungsanlage in der Nähe des Großmarkts nördlich der HafenCity und einer mit Biostrom betriebenen Wärmepumpe im Quartier südlicher Baakenhafen an der Elbe⁴¹.

Für die Brennstoffzellen-Busse der Hamburger Hochbahn ist an der Oberbaumbrücke eine Wasserstoff-Tankstelle geplant.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Die Daten zur elektrischen Energie zeigen, wie weit der Weg zu einer zukunftsfähigen nicht-fossilen Stromversorgung noch ist. Auch die neuen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in der HafenCity West werden fossil – mit Gas – betrieben. Die Stromerzeugung über Wasserstoff-Brennstoffzellen ist energetisch gesehen nicht unproblematisch, erfordert doch die Herstellung des Wasserstoffs ihrerseits einen hohen Energieeinsatz, der langfristig ebenfalls regenerativ produziert werden muss.

Keine öffentlich zugänglichen Daten liegen zur Höhe des Stromverbrauchs in der HafenCity insgesamt bzw. pro Kopf vor. Erst diese Werte zeigen, ob die Erhöhung der Energie-Effizienz nicht über eine Erhöhung des Verbrauchs wieder (über-)kompensiert wird – der sog. Rebound-Effekt. Erst diese Verbrauchszahlen lassen wirklich Aussagen über eine nachhaltige Entwicklung in diesem Bereich zu.

Dasselbe gilt für die Wärmeversorgung: Durch den Anschluss der westlichen HafenCity an das zentrale Fernwärmenetz wirken auch hier dessen hohe Anteile von Kohle zur Wärmebereitstellung. Die relativ energieeffizienten – wenn auch nicht regenerativen - Ergänzungen durch Gas-BHKWs sind da eher symbolisch. Und die entscheidende Frage nach dem tatsächlichen Wärmeverbrauch – gesamt und pro Kopf – bleibt hier ebenfalls unbeantwortet.

Dennoch ist die Festlegung von dynamischen Grenzwerten für die CO₂-Emissionen pro Strom- oder Wärmeeinheit ein geeignetes Mittel, die Entwicklung in die richtige, nachhaltige Richtung zu fördern. Je geringer die Grenzwerte, desto mehr regenerative Energie muss eingesetzt werden. Das zeigt die Energieversorgung in der östlichen HafenCity, die eine neue, nachhaltige Qualität aufweist. Dabei sollte aber auch hier vor allem auf eine Begrenzung des Verbrauchs geachtet werden, um die regenerative Wärmebereitstellung nicht quantitativ zu überfordern. Erst der weitere Ausbau der HafenCity und eine entsprechende Beschränkung im Verbrauch („Suffizienz“) werden erweisen, ob das Nahwärmekonzept von Dalkia auf eine (Not-)Verbindung zum zentralen, weniger nachhaltigen Fernwärmenetz der Stadt verzichten kann. Nicht zu ignorieren ist natürlich, dass die Wärmeversorgung über Fern- und Nahwärmenetze überhaupt nachhaltiger ist, als eine individuelle Versorgung über Heizöl oder Erdgas – jedenfalls, wenn die Wärmeproduktion mit der Stromproduktion gekoppelt wird.

⁴¹ www.hafencity.com/de/konzepte/saubere-waermeenergie-fuer-einen-neuen-stadtteil.html
Zugriff am 27.8.2010; HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.45

Wenn die Hafencity „von Anfang an als nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt angelegt“⁴² war, dann enttäuscht, dass die Möglichkeiten von Solarthermie und Photovoltaik auf den Flachdächern und an den Fassaden der Gebäude nur sehr sporadisch genutzt werden. Hier haben es Investoren und Hafencity GmbH versäumt, deutliche Signale für erneuerbare Energien zusetzen.

9. Bauen

Gebäude sind wirtschaftliche Wertanlagen, bilden und prägen das soziale Lebensumfeld und greifen zugleich mit ihrem Flächen-, Rohstoff- und Energieverbrauch in die natürliche Umwelt ein.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Ziel nachhaltigen Bauens muss es deshalb sein, diese vielfältigen Wirkungen in ihren ökonomischen, ökologischen und sozialen Einzelaspekten zu optimieren, d.h. Werte zu schaffen und zu erhalten, sparsam mit Ressourcen umzugehen und Schädigungen, Verluste und Konflikte zu vermeiden. Dabei ist für gegenläufige Unterziele ein tragfähiger Ausgleich zu finden.

Für jeden Aspekt nachhaltigen Bauens können eigene spezifische Indikatoren herangezogen werden: z.B. der Marktwert von Grundstück / Gebäude / Wohnung pro Jahr; Wohlfühl und subjektive Zufriedenheit der Gebäudenutzer mit Grundriss, Raumklima, Licht und Schallschutz (qualitativer Indikator); der Anteil besonders gesundheitsverträglicher Baustoffe; Recyclingquote der verwendeten Baustoffe; Energieverbrauchswerte pro m² und andere. Ein umfassender, hoch aggregierter Indikator für nachhaltiges Bauen insgesamt ist dagegen nicht ersichtlich.

b) Situation in der Hafencity

Die Wohn- und Bürogebäude im Quartier Am Sandtorkai wurden bis 2005 fertiggestellt, die am Dalmannkai bis 2009. Ihre Nutzungskonzepte, Baupläne und Materialien lagen in vielen Fällen schon bis 2007 fest. Auflagen für Investoren, Bauherren und Architekten zu nachhaltigem Bauen ergaben sich ausschließlich aus den rechtlichen Vorschriften wie der Energieeinsparverordnung (EnEV), der Hamburgischen Bauordnung und dem Bebauungsplan Altstadt 32 / Hafencity1 vom 3.11.2004⁴³. In diesem wurden bauliche Lärmschutzmaßnahmen, eine mindestens zu 30 % regenerative Warmwasserversorgung, die Begrünung nicht überbaubarer Grundstücksflächen und die Pflanzung von Bäumen vorgeschrieben. Im Übrigen wurden Architekturwettbewerbe durchgeführt, die in unterschiedlicher Weise weitere Elemente nachhaltigen Bauens thematisierten. Dass bei der Auswahl von Investoren bis 2007 auch Kriterien des nachhaltigen Bauens eine entscheidende Rolle spielten, wurde nicht bekannt.

⁴² S.o. bei FN 1

⁴³ HmbGVBl. S.397

2007 führte die HafenCity GmbH das goldene und silberne Umweltzeichen für nachhaltiges Bauen ein. Gebäudekonzepte, die in 3 von 5 Nachhaltigkeitskategorien besondere (Silber) oder außergewöhnliche (Gold) Leistungen versprechen, erhalten nach einem detaillierten Prüfungsverfahren das Umweltzeichen zu Werbe- und Vermarktungszwecken verliehen. Die 5 Kategorien sind: 1. geringer Primärenergiebedarf pro m² Wohn- oder Bürofläche; 2. nachhaltiger Umgang mit öffentlichen Gütern: wassersparende Anlagen, öffentliche Zugänglichkeit, Begrünungsmaßnahmen; 3. Verwendung umweltschonender Baustoffe: ressourcensparsame und abfallarme Herstellung, nachwachsende Rohstoffe, ggf. Ökobilanzen; 4. Besondere Berücksichtigung von Gesundheit und Behaglichkeit: Raumklima, Belastung der Innenraumluft, Aufenthaltsbedingungen; 5. Nachhaltiger Gebäudebetrieb: Optimierung von Dauerhaftigkeit, Nutzungsflexibilität und Betriebsaufwendungen sowie deren Aufnahme in Nutzer-Handbücher.

In detaillierten Umsetzungshinweisen zur Ausführung und Dokumentation werden teils verbindliche quantitative Indikatoren, teils flexible qualitative Kriterien benannt. Nach der vorläufig nutzbaren Vor-Zertifizierung vor Baubeginn folgt nach Baufertigstellung ein externes Prüf- und Messverfahren, das zur endgültigen Bestätigung oder Ablehnung der Zertifizierung führt.



Nach Angaben der HafenCity GmbH⁴⁴ war bis zum Frühjahr 2010 eine Bruttogeschossfläche von 240.000 m² (von insgesamt geplanten ca. 2 Mio m² in der HafenCity) vor-zertifiziert oder für die Zertifizierung ausgeschrieben. Das Umweltzeichen in Gold erhielten – vorläufig – z.B. die Baukonzepte für das Unilever-Haus am Strandkai, das neue Spiegel-Verlagshaus auf der Ericusspitze und die HafenCity Universität im Elbtorquartier. Für die gesamte zentra-

⁴⁴ HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.45

le und östliche HafenCity strebt die HafenCity GmbH eine Bebauung im Gold-Standard von mindestens 30 % an, für Wohngebäude zu 100 %.

2010 wurden die Anforderungen für die Umweltzeichen überarbeitet und auch auf Hotel- und Handelsbauten erstreckt⁴⁵. In der Kategorie 1 wurde der zulässige Primärenergiebedarf abgesenkt – für Wohngebäude auf den Passivhausstandard. In den anderen Kategorien wurden als weitere Kriterien die Familienfreundlichkeit, effiziente (Dach-)Flächennutzung, Schallschutz, der Nutzereinfluss auf Blendschutz und Luftaustausch und die Barrierefreiheit aufgenommen. Bei neuen Flächenausschreibungen wird nach Mitteilung der HafenCity GmbH „regelmäßig verlangt, dass die entstehenden Gebäude die strengen Kriterien des Umweltzeichens erfüllen“.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Die Einführung des Umweltzeichens fördert Nachhaltigkeit in einem wichtigen Bereich in besonderem Maße. Leider erfolgte sie erst nach Fertigstellung des Quartiers Am Sandtorkai / Dalmannkai. Es ist deswegen davon auszugehen, dass die dort errichteten Gebäude den Kriterien nachhaltigen Bauens nicht oder wenig entsprechen. Das Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz vom 7.8.2008, die deutlichen Verschärfungen der EnEV 2009 und die Hamburger Klimaschutzverordnung von 2008 kamen für die Errichtung dieser Gebäude zu spät.

Der zweite Nachteil des Umweltzeichens ist seine Unverbindlichkeit. Es ist nicht als Voraussetzung für die Grundstücksvergabe gedacht, sondern grundsätzlich als freiwilliges Marketing-Instrument des Investors. Ein Großteil auch der ab 2007 erbauten Gebäude wird deshalb die erhöhten Nachhaltigkeitsanforderungen nicht erfüllen. Dennoch: Nach Aussagen der HafenCity GmbH unterwerfen sich die Investoren zunehmend dem aufwändigen Zertifizierungsverfahren. Und bei den Vergabeverhandlungen sollen die Kriterien nachhaltigen Bauens eine immer größere Rolle spielen.

Zwingend für die besondere Nachhaltigkeitswirkung des Umweltzeichens ist es allerdings, dass sich seine Anforderungen an die zwischenzeitlichen Verschärfungen der gesetzlichen Anforderungen anpassen und sie weiter übertreffen. So setzte die Hamburger Klimaschutzverordnung für den Neubau in Hamburg neue Maßstäbe zum 1.7.2008. Und die EnEV 2009 erhöhte die Hürden der EnEV 2007 noch einmal um 30 %. Die 2007 in der Anleitung der HafenCity GmbH genannten Energie-Grenzwerte mussten also 2010 drastisch gesenkt werden, sollten sie noch ein *besonders* nachhaltiges Gebäude auszeichnen.

Das Umweltzeichen geht mit seinem Nachhaltigkeitsansatz über Energieeinsparung und Erneuerbare Energien hinaus. So beziehen die Prüfungskategorien auch mit ein, wie das Gebäude auf „öffentliche Güter“ und die Umgebung wirkt. Zu wenig ehrgeizig erscheint, dass die Investoren für die Zertifizierung nur in 3 von 5 Nachhaltigkeits-Kategorien besondere Leistungen vorweisen müssen. Hier wäre interessant, auf welche Kategorien sich die bisherigen Vor-Zertifizierungen konzentrieren.

Entscheidend für den Erfolg des Umweltzeichens sind aber erst die Ergebnisse der Kontrollmessungen nach Baufertigstellung. Erst diese Evaluierung zeigt, ob die rechnerischen Annahmen der Realität entsprechen und nachhaltiges Bauen verwirklicht wurde. Der Hafencity

⁴⁵ Hafencity News, Juli 2010, S. 3 – auch für das Folgende

City GmbH und den Gebäudeeigentümern muss in dieser Beziehung eine offensive Informationspolitik, zumindest Transparenz und Offenheit abverlangt werden.

Um nachhaltige Gebäude aber nicht nur in Einzelfällen zu erreichen, sind einerseits die Möglichkeiten des Bauplanungsrechts und der Hamburger Bauordnung voll auszuschöpfen und andererseits die Nachhaltigkeitskriterien in den Verkaufsverhandlungen mit den Investoren zum Maßstab zu machen.

10. Wirtschaftsstruktur

Der Masterplan 2000 strebt für die HafenCity eine „städtisch-gemischte Nutzungsstruktur“ an. Als erwünschte Branchen nennt er Neue Medien, digitale Wirtschaft, Unterhaltungs-, Einzelhandels-, Kultur- und Touristikangebote und sogar Handwerk und Produktion⁴⁶. Die HafenCity soll für Hamburg also keine hochspezifische, sondern eher eine typische City-Funktion übernehmen. Eine solche vielseitige und eher kleinteilige Mischung kann als nachhaltig bewertet werden: Eine starke Diversifizierung erleichtert notwendige ökonomische Strukturanpassungen und verhindert, dass spezifische Probleme in einzelnen Branchen auf die Gesamtsituation im Stadtteil durchschlagen.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Nachhaltigkeitsziel ist damit ein möglichst breiter Branchenmix mit möglichst vielen Betrieben mit möglichst vielen Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Daneben muss die Nahversorgung der Wohnbevölkerung im Stadtviertel durch Einzelhandel, verschiedene Dienstleistungsangebote und Gastronomie gewährleistet werden.

Als Indikatoren dafür bieten sich an: die Anzahl und Art der vertretenen Branchen; die Anzahl der Unternehmen und Betriebe und die Anzahl der jeweiligen Arbeits- und Ausbildungsplätze bzw. der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Auch die Entwicklung der Umsätze, Gewinne und Produktivitätskennzahlen können – soweit veröffentlicht – zur Beurteilung einer wirtschaftlich nachhaltigen Entwicklung herangezogen werden. Für die Nahversorgung ist die Entfernung zu einem Vollsortimenter und z.B. zu einer Apotheke ein Kriterium. Als negative Indikatoren kommen aber auch Leerstandsquoten von Büro- und Gewerbeflächen, die Arbeitslosenquote im Stadtteil und die Fluktuation von Eigentümern und Pächtern derselben Immobilie in Betracht.

b) Die Situation in der HafenCity

Im fertiggestellten Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai haben sich in den 23 großen Baublocks „nahezu 200, häufig kleinere und oftmals innovative Firmen niedergelassen“⁴⁷. Büronutzung nimmt insgesamt ca. 48.500 m² Bruttogeschossfläche in Anspruch. Aber auch „Geschäfte, Galerien, Restaurants, Cafés, Bistros und Bars belegen hier mittlerweile 5.600 m² Fläche“⁴⁸. Die Nutzer repräsentieren sehr unterschiedliche Branchen, zumeist Management-

⁴⁶ HafenCity Hamburg Der Masterplan, Ziff. 1.1

⁴⁷ HafenCity Hamburg, Wohnen, Arbeiten und Leben in der HafenCity, Oktober 2009, S.7

⁴⁸ Ebenda

Dienstleistungen im weiteren Sinne sowie die Nahversorgung (hierzu die Abbildung). Bei dieser fehlt allerdings noch weitgehend der Lebensmitteleinzelhandel; ein Supermarkt oder ein Discounter steht den Bewohnern noch nicht zur Verfügung. Dafür gibt es bereits vier Zahn-/Arztpraxen am nördlichen Kaiserkai.

Die westlich angrenzenden Baublocks im Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook sind zum Teil noch im Bau. Die 7 Gewerbe-Blocks werden entweder von Konzernen insgesamt genutzt - SAP, Kühne & Nagel -, einem gemeinsamen Thema zugeordnet - Hamburg-Amerika-Center, die International-Coffee Plaza – oder für verschiedene andere Dienstleistungsbranchen vorgesehen.



Quelle: Hamburger Abendblatt : Hafen Hamburg, Anzeigenmagazin 28.5.2010 Nahversorgung in der HafenCity:
 1-35 (rot): Gastronomie 36-56 (orange): Museen, Ausstellungen 57-70 (grün): Einzelhandel
 71-75 (grau): Dienstleistung 76-80 (hellblau): Gesundheitswesen 81-85 (dunkelblau): Banken

Ganz anders ist die Struktur im Quartier Brooktorkai /Ericus im Nordosten der HafenCity: Von den 4 eindrucksvoll dimensionierten Baublocks mit zusammen über 100.000 m² Bruttogeschossfläche stehen 2 für den Germanischen Lloyd und der größte Block für den Spiegelverlag zur Verfügung. Ähnlich großvolumig ist auch die fertig gestellte neue Unilever-Zentrale am Strandkai.

Das noch im Bau befindliche Herz der HafenCity, das Überseequartier, wird im Erdgeschoss wieder durch kleinteilige Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe geprägt sein, die durch die Fußgängerzone „Überseeboulevard“ miteinander verbunden sind. In den Stockwerken darüber soll Wohn-, Büro- und Hotelnutzung realisiert werden. Die Vermarktung der Büroimmobilien des Überseequartiers ist jedoch ins Stocken geraten. Der Investor nimmt die ihm eingeräumte Option in Anspruch, dass die Hansestadt über 50.000 m² Bruttogeschossfläche als

Mieter übernimmt. Die Wirtschaftsbehörde im Alten Steinweg / Wexstraße wird in die Hafencity ziehen und das Bezirksamt Mitte voraussichtlich in den Alten Steinweg. Die doppelt so hohen Mietkosten belasten den Staatshaushalt⁴⁹.

In der Planung weitgehend abgeschlossen ist das Elbtorquartier östlich des Magdeburger Hafens. In den neu zu errichtenden Gebäuden sind neben Wohnungen interessante innovative Nutzungen wie der „designport“, ein integratives Hotel und ein ökumenisches Forum „Brücke“ sowie die Deutschland-Zentrale von Greenpeace vorgesehen.

Die Hafencity GmbH gibt im März 2010 an⁵⁰, dass in den fertiggestellten Gebäuden bereits 6.000 Beschäftigte arbeiten. Darin sind z.B. 1.600 Arbeitsplätze beim Germanischen Lloyd sowie 1.100 Beschäftigte bei Unilever enthalten. Im Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai dominieren dagegen Betriebe mit bis zu 50 Angestellten. Im Überseequartier wird mit 7.000 weiteren Arbeitsplätzen gerechnet. Insgesamt soll die Hafencity nach Fertigstellung Arbeit für über 45.000 Beschäftigte bereitstellen.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Gelungen ist bisher die Diversifizierung, also ein breiter Branchenmix, der dem Stadtteil wirtschaftliche Stabilität verspricht. Das gilt neben den kleinteiligen Nutzungsmischungen auch für die Konzernzentralen: Verlagswesen, Schiffszertifizierung, Logistik, Informationstechnik sowie Konsumartikel- und Lebensmittelhandel sind die Branchen der Großen. Die Nahversorgung ist noch im Aufbau. Der alltägliche Bedarf insbesondere an Lebensmitteln kann in der Hafencity derzeit noch nicht befriedigt werden. Der Angebotsmix ist für die Bewohner noch nicht zukunftsfähig. Letztlich wird erst das Einkaufszentrum im nördlichen Überseequartier zeigen, ob und wie Angebot und Nachfrage in der Hafencity zu einander passen. Dann wird sich auch entscheiden, ob die Hafencity mit der Hamburger City in einen Verdrängungswettbewerb tritt oder tatsächlich Marktergänzungen realisieren kann⁵¹. Die gastronomischen Angebote sind bereits heute sehr vielfältig und sprechen auch die zunehmend anzutreffenden Touristen an.

Insgesamt steht aber die Büronutzung in der Hafencity deutlich im Vordergrund der Wirtschaftsstruktur. Die aktuellen Schwierigkeiten bei der Vermarktung und der Finanzierung der geplanten neuen Bürogebäude im südlichen Überseequartier führten zur erwähnten Vertragsanpassung und zur Verlagerung der Wirtschaftsbehörde in die Hafencity. Da das Bezirksamt Mitte voraussichtlich in die Räume der Wirtschaftsbehörde umzieht, werden die City-Hochhäuser im Klosterwall frei – ebenso wie die Hochhäuser von Unilever, des Spiegelverlages und des Germanischen Lloyds. Ein langfristiges Gesamtkonzept liegt zumindest der Behörden-Rochade nicht zugrunde. Angesichts des hohen Bedarfs an zentral gelegenem günstigem Wohnraum in Hamburg einerseits und des Büro-Leerstands auf der anderen Seite erscheint es wenig nachhaltig, alle Bürobauten in der Hafencity – auch im Ostteil – wie ursprünglich geplant zu realisieren. Hier treffen allerdings mögliche wohnungspolitische Interessen auf vertraglich abgesicherte Investoreninteressen an einer höheren Rendite durch

⁴⁹ Vgl. Bürgerschaftsdrucksache 19/6162 vom 11.5.2010

⁵⁰ Hafencity Hamburg, Projekte, März 2010, S.6

⁵¹ Vgl. Bebauungsplan Hafencity 5, Begründung Ziff.5.1

gewerbliche Nutzung. Die Neuplanungen für die HafenCity Ost und politische Diskussionen über die Nutzung des Überseequartiers⁵² spiegeln die neuen Verhältnisse wider.

In die Nachhaltigkeitsbetrachtung ist schließlich auch einzubeziehen, wie viele Arbeitsplätze in der HafenCity neu entstanden und wie viele nur innerhalb Hamburgs verlagert wurden⁵³. Die Nahversorgung schafft relativ wenige, aber zumeist neue Arbeitsplätze. Dasselbe mag für einige kleine innovative Firmen gelten. Die genannten Konzernzentralen dagegen haben ihre vielen Arbeitsplätze nur verlagert, zum Teil nur wenige Hundert Meter. Eine tiefer gehende Nachhaltigkeitsprüfung hätte zu untersuchen, ob die Verlagerung zugleich mit einer Kürzung der Stellen und mit einer Verbesserung oder Verschlechterung des Arbeitsumfeldes (Raumgröße, Großraumbüros, Raumklima usw.) verbunden war. Auch die Folgen des Umzugs für die alte soziale Infrastruktur um die zurück gelassenen Immobilien und die Konsequenzen des Umzugs auch für die Familien der Beschäftigten sowie für die alten Gebäude selbst wären zu prüfen.

11. Bevölkerung

Seit Beginn der Debatte um die HafenCity richtet sich Kritik gegen eine sozial einseitige Zusammensetzung der Anlieger. Angesichts hoher Preise für Wohneigentum und Mietwohnungen galt und gilt die HafenCity als Reichenviertel. Hindert das eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils? Oder ist gerade dies die Funktion, die die HafenCity für die Gesamtstadt erfüllen soll?

Die HafenCity ist als Ergänzung und Erweiterung der Hamburger Innenstadt konzipiert. Die City ist das urbane Zentrum für alle Hamburgerinnen und Hamburger. In ihm lösen sich die Unterschiede zwischen reichen und armen Herkunfts-Stadtteilen weitgehend auf. Neben Hochpreisigem werden Massenwaren und Spezialprodukte angeboten. Die Innenstadt ist für alle das kulturelle Zentrum und attraktiver Ort für Veranstaltungen und zum Verweilen. Die Passanten und Verbraucher/innen der Mönckebergstraße sind keiner bestimmten sozialen Schicht zuzuordnen. Auch die wenigen Wohnblocks in der Innenstadt - z.B. zwischen der Willy-Brandt-Straße und dem Zollkanal - wurden weder für Reiche noch speziell für Sozialleistungsempfänger gebaut.

Dies alles soll sich nach der Darstellung im Masterplan in der HafenCity fortsetzen; sie soll keine eigene Reichen-City werden. Eine extrem einseitige Struktur der Bewohnerschaft würde dem nicht gerecht. Sie würde die aufgezeigte Integrationsfunktion der Innenstadt verfehlen und in der Tendenz die Sozialstruktur von „gut gemischten bürgerlichen“ Herkunfts-Stadtteilen verschlechtern.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

⁵² Vgl. Plenarprotokoll 19/55 der 55. Bürgerschaftssitzung am 3.6.2010, S.3409 ff.

⁵³ Vgl. Bürgerschaftsdrucksache 19/1720 vom 12.12.2008

Nachhaltigkeitsziel für die Bevölkerungsstruktur der Hafen City ist deswegen ein Mindestmaß an sozialer Mischung. Diese bezieht sich einerseits auf das Einkommen, andererseits auf die ethnische Herkunft, aber auch auf das Alter und auf die Lebensform der Anlieger (Singles, Rentner, Familien). Die soziale Stellung der HafenCity-Bewohner darf einer Öffnung der HafenCity für breite Bevölkerungsschichten nicht im Wege stehen. Hamburgerinnen und Hamburger sollen die HafenCity als *ihren* neuen Hamburger Stadtteil annehmen und in ihre städtische Identität integrieren. Ein Gefühl der Hamburgerinnen und Hamburger, nur Besucher in der eigenen Stadt zu sein, wäre für die langfristige Entwicklung des Stadtteils fatal und nicht nachhaltig.

Als Indikatoren kommen die üblichen Sozialkriterien von Arbeitslosen-, Ausländer- und Sozialleistungsempfänger-Quoten über Wohnungs- und Haushaltsgröße bis zur Alters- und Bildungsstruktur in Betracht. Da die HafenCity erst 2008 eigener Stadtteil (auch im Statistik-Sinne) wurde und die Daten erst nach etwa einem Jahr veröffentlicht werden, sind die objektiven Erkenntnisse über die Bewohner begrenzt und wenig aktuell. Da es bei der Nachhaltigkeit der Bevölkerungsstruktur auch um qualitative, „weiche“ Faktoren geht wie Einstellungen, Zufriedenheit, Lebensgefühl im Wohnumfeld, wären darüber hinaus regelmäßige Befragungen der Anlieger anhand eines wissenschaftlichen Fragenkatalogs hilfreich.

b) Die Situation in der HafenCity

Nach Angaben der HafenCity GmbH leben inzwischen 1500 Menschen in der HafenCity in einer „nachhaltigen Bevölkerungsmischung“⁵⁴. Die aktuellsten Bevölkerungsdaten des Statistikamts Nord beziehen sich auf den 31.12.2009: Danach waren zu diesem Zeitpunkt 930 Personen in der HafenCity gemeldet, davon 74 unter 18 Jahren und 107 über 65 Jahren. Bei den 30- bis 60-Jährigen überwiegen die männlichen Bewohner deutlich. In einer Sonderauswertung stellte das Statistikamt für September 2009 fest, dass die Ein-Personen-Haushalte – das sind in der HafenCity nur 36 % von allen Haushalten - nur zu 9 % von Senioren geführt werden (Hamburg: 25 %) ⁵⁵. Ferner wurde ermittelt, dass in der HafenCity in 12 % der Haushalte Kinder leben (Hamburg: 18%) und kein Kind zwischen 0 und 6 Jahren Sozialleistungen zur laufenden Lebensführung erhielt – wie in keinem anderen Hamburger Stadtteil⁵⁶. Als Ausländeranteil in der HafenCity gibt das Stadtteil-Profil 2009 eine Quote von 12,9 % an.⁵⁷ Diese Personen kommen jedoch zumeist aus anderen Ländern als die Mehrheit der Ausländer/innen in Hamburg.

Zur Wohnsituation lässt sich folgendes feststellen: In der HafenCity wurden und werden keine Eigenheime, sondern nur Mehrfamilienhäuser gebaut. Für Eigentumswohnungen werden Anfang 2010 die höchsten Quadratmeterpreise in ganz Hamburg gezahlt: 5243 Euro⁵⁸. Gegenüber 2009 ist das ein Preisanstieg um 30,5 %. Ende 2008 betrug die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner in der HafenCity 76,8 m², mehr als doppelt so viel wie der Hamburger Durchschnitt. Es gibt nur relativ wenige für mittlere Einkommen „bezahlbare“ Genossenschafts- und Baugemeinschaftswohnungen, am Dalmannkai immerhin 30 % der Wohn-

⁵⁴ www.hafencity.com/de/leben/maritimes-flair-grossstaedtische-praegung-die-hafencity-als-wohnrort.html
Zugriff 27.8.2010

⁵⁵ www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/SI_SPEZIAL_III_2010.01.pdf Zugriff 5.6.2010

⁵⁶ www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/SI_SPEZIAL_IV_2010.pdf Zugriff 5.6.2010

⁵⁷ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, NORD.regional, Hamburger Stadtteil-Profile 2009

⁵⁸ LBS Bausparkasse Schleswig-Holstein, zitiert nach Hamburger Abendblatt vom 10.3.2010, S.19

einheiten⁵⁹. Nur die Planungen für den Ostteil der Hafencity sehen nun auch geförderten Wohnungsbau und insgesamt günstigeren Wohnraum vor.



Quelle: privat

Zu den „unbezahlbaren“ gehört eher das Penthouse am Sandtorhafen:



238 m² Wohnfläche , 5 Räume, 2 Tiefgaragenplätze, Preis: 1 590 000 Euro

Quelle: Hamburger Abendblatt 2.5.2010

Hinsichtlich der im Stadtteil zugelassenen PKW vermerkt das Statistikkamt für Januar 2009 eine Quote von 3074 PKW auf 1000 Bewohner – eine erstaunliche Zahl (Hamburg: 410 / 1000). Deutlich über dem Hamburger Durchschnitt liegt aber auch die Kriminalitätsrate (572 /1000). Die Diebstahls-Rate (388/1000) ist ca. 6mal so hoch wie in Hamburg insgesamt.

Interessant im Hinblick auf die „nachhaltige Mischung“ sind auch die Ergebnisse der Bürgerschaftswahlen 2008 und der Bundestagswahlen 2009 in der Hafencity: Hier erhielt die SPD 2008 den niedrigsten (15,7 %) und 2009 den viert-niedrigsten (18,4 %) Stimmenanteil aller über hundert Stadtteile Hamburgs. Umgekehrt erlangte die FDP 2009 mit 27,5 % in der Hafencity das beste Ergebnis aller Stadtteile, die LINKE dagegen sowohl 2008 (0,4 %) als auch 2009 (1,5 %) das schlechteste aller Stadtteil-Ergebnisse. Die CDU-Stimmanteile (2008: 61,6 %) wurden nur in einzelnen reichen westlichen und nördlichen Stadtteilen übertroffen. In-

⁵⁹ Hafencity News, Juli 2010, S.7

samt liegen die politischen Präferenzen der wahlberechtigten HafenCity-Bewohner eindeutig im konservativ-liberalen Lager.

Qualitative sozialempirische Forschungen⁶⁰ im Stadtteil ergaben, dass sich die Wohnbevölkerung der HafenCity in erster Linie als Pioniere versteht und in der Mehrzahl neugierig auf und offen für neue Herausforderungen und Nachbarschaft ist. Die Lebens- und Haushaltsformen differieren erheblich⁶¹; weitgehend gemeinsam ist die Präferenz für Urbanität ungeachtet der Belastungen wie Unruhe, Lärm und Beschränkungen der Privatsphäre.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Unbestreitbar ist die HafenCity als Wohnstandort insgesamt ein Reichtumsviertel; die wenigen Genossenschafts- und Baugemeinschaftswohnungen, die auch nicht unbedingt als „günstiger Wohnraum“ gelten können, bilden die Ausnahme. Diese Art der Homogenität zeigt sich an den Wohnungspreisen ebenso wie an der Anzahl der PKW pro Bewohner und an der eindeutigen politischen Präferenz. Mit der ökonomischen Potenz geht in der Regel auch ein höheres Bildungsniveau und überdurchschnittliche Artikulationsfähigkeit einher. Während diese Gemeinsamkeiten durchaus eine Offenheit für soziale Nachbarschaftskontakte und Vernetzungen innerhalb dieser Stadtteil-Gemeinschaft nahelegen⁶², ist dies für das Verhältnis zu anderen Hamburgerinnen und Hamburgern und Besuchern nicht ebenso naheliegend. Es besteht vielmehr gerade umgekehrt die Gefahr, dass sich durch ein gutes (aber „elitäres“ ?) Gemeinschaftsgefühl auch ein deutliches „Innen-/Außen-Bewusstsein“ etabliert. Abgrenzungen gegenüber anderen Stadtteilen und Besuchern von dort liegen da nahe. Und auch umgekehrt ergibt sich für die Hamburger Besucher wegen des Luxus-Images der HafenCity eher eine Art Zoo-Effekt als eine Integration der HafenCity in die eigene städtische Identität. Dies gilt um so mehr, als die den neuen Stadtteil umgebenden Viertel (von Hamburg-Altstadt über Hammerbrook und Billbrook bis nach Rothenburgsort und zur Veddel) eher sozial benachteiligte Menschen beherbergen. Die HafenCity bleibt so als Wohnstandort eine reiche Insel. Dies ist für eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils im Rahmen der Gesamtstadt eine Hypothek. Bisher wurde dieser Nachteil durch den renditeträchtigen Weiterverkauf von teuren Wohnraums eher noch vertieft als ausgeglichen. Diese Hypothek scheint sowohl der Politik als auch der HafenCity GmbH durchaus gewusst zu sein. In verschiedenen Beiträgen werden „die Sozialstrukturen eines neuen Stadtteils“⁶³ betont als ausdifferenziert, familienfreundlich, kindergerecht und seniorenfreundlich beschrieben.

Für Gesamthamburg fällt die HafenCity als „Schmelztiegel“ für unterschiedliche soziale Schichten und die Integration von („normalen“) Migranten und Zuwanderern aus. Es kann sich subjektiv sogar ein Verhältnis von einheimischen „Hausherren“ zu Dienstleistern aus anderen Stadtteilen entwickeln (etwa in der Gastronomie), was einer sozialen Nachhaltigkeit widerspräche.

⁶⁰ Menzl, Reurbanisierung ? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner – das Beispiel der HafenCity Hamburg, in: Dittrich-Wesbuer, Knapp, Osterhage (Hrsg.), Post-Suburbanisierung und die Renaissance der Innenstädte – neue Entwicklungen in der Stadtregion, Dortmund, 2010; auch unter www.hafencity.com/de/informationsmaterialien-der-hafencity.html

⁶¹ Vgl. HafenCity News, Juli 2010, S. 7: „Den ‘typischen’ HafenCity-Bewohner gibt es also gar nicht“

⁶² Nachweise bei FN 60

⁶³ HafenCity News, Juli 2010, S.7

Demgegenüber scheint die Stadtteil-interne Integration weitgehend zu gelingen. Auch wenn durchaus Kritik an den Folgen des Urbanitäts-Konzepts für die eigene Privatsphäre geäußert wird, überwiegen die positiven Ansätze einer sozialen Vernetzung und kollektiven Identitätsbildung⁶⁴. Wie gezeigt, sind jedoch die möglichen Wechselwirkungen zur Außen-Wahrnehmung nicht zu vernachlässigen. Hier bedarf es weiterer qualitativer Forschung, aber auch vorbeugender Maßnahmen gegen Segregationstendenzen. Dazu ist die Vernetzung der Hafencity mit der Gesamtstadt – sowohl verkehrlich wie kommunikativ und symbolisch – weiter zu verstärken. Für die meisten Hamburgerinnen und Hamburger endet die Innenstadt nach wie vor an der Willy-Brandt-Straße. Eine nachhaltige Stadtentwicklung muss das überwinden.

12. Naturschutz

Hamburg feiert sich 2011 als Umwelthauptstadt Europas („Green Capital“) und wirbt für sich als „grüne Stadt am Wasser“. Die Hafencity GmbH stellt dagegen die „Urbanität“ des Stadtteils heraus - mit einem weitgehenden Verzicht auf unversiegelte, naturnahe grüne Flächen. Der Bundes- und Landesgesetzgeber hat mit den Naturschutzgesetzen eine klare Entscheidung für Natur und Landschaft getroffen. In § 1 Bundesnaturschutzgesetz ist vom „eigenen Wert“ der Natur „als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen in besiedelten und unbesiedelten Bereichen“ die Rede. Auch wenn die Hafencity kaum in bestehende Natur eingreift, sondern ggf. nur Chancen für „neue Natur“ im Wortsinne „verbauen“ sollte, würde auch dies der genannten grundsätzlichen Wertentscheidung des Gesetzgebers widersprechen.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Nachhaltigkeitsziel bleibt damit auch für die Hafencity die Bereitstellung möglichst vieler und großer Bodenflächen, auf denen sich Natur entwickeln kann – für Tier- und Pflanzenarten und nicht zuletzt für die Erholung der Menschen. Das gilt grundsätzlich auch für die Elbe und ihre Ufergebiete. Selbstverständlich stehen dem andere Nutzungsansprüche an die Bodenfläche gegenüber. Es geht um eine angemessene Balance zwischen den drei Nachhaltigkeitssäulen Wirtschaft, Umwelt und Soziales, um eine „praktische Konkordanz“.

Als Indikatoren kommen das Verhältnis von Grünflächen-m² zur Gesamtfläche und zur Einwohnerzahl, die Entfernung vom Wohnstandort zur nächsten Grünfläche, die Anzahl der Bäume und die Anzahl der in der Hafencity heimischen bzw. angesiedelten Tier- und Pflanzenarten in Betracht.

b) Die Situation in der Hafencity

⁶⁴ Menzl, Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der Hafencity: ein komplexer Balanceakt; in: Brunner, Eisinger, Kohler, Menzl (Hrsg.): Hafencity Hamburg. Neue öffentliche Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft, Wien, 2010

Entsprechend dem HafenCity-Konzept einer urbanen, dicht besiedelten Erweiterung der Hamburger Innenstadt, sind Grünflächen im Stadtteil rar. Im westlichen und zentralen Teil sind 3 Parks vorgesehen: Der Sandtorpark (unter 1 ha) neben Schule und Kindertagesstätte wird an drei Seiten eingerahmt von hohen Gebäuden und eher eine Spielplatz- als Erholungsfunktion erfüllen. Der Grasbrookpark ist auf Grund seiner Lage und schmalen, keilförmigen Form eher begrünte Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer. Der Lohsepark östlich des Magdeburger Hafen hat eine Größe von ca. 500m mal 80m. Er soll verschiedene Funktionen erfüllen: Er wird gleichzeitig Spiel- und Sportmöglichkeiten bieten, der Erholung dienen und eine Stätte der Erinnerung an nationalsozialistisches Unrecht sein. Eine diagonale Trasse von 2m Breite und 300m Länge am und in den Park hinein soll Bahngleise zur früheren Deportationsstätte Hannoverscher Bahnhof symbolisieren⁶⁵.

Im Übrigen sorgen bei den Marco-Polo-Terrassen und am südlichen Dalmannkai einzelne kleine, breit eingefasste Rasenflächen für natürliches Boden-Grün. Darüber hinaus sind und werden in der gesamten HafenCity – vornehmlich an den Hauptstraßen und auf den Promenaden - Bäume gepflanzt. Begrünt und mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt sind auch die privaten Innenhöfe der Wohnbebauung am südlichen Dalmannkai. Um den „Kompensationsbedarf für erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden“ zu decken, sieht z.B. der Bebauungsplan für das Überseequartier zusätzlich Begrünungen der Dachflächen der überbauten Innenhöfe vor.⁶⁶



Quelle: privat

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Die große Mehrheit der Menschen braucht Natur und ihre Erholungs-, Entspannungs- und Anregungsfunktion. Dies hat sich nicht zuletzt in Art.20a des Grundgesetzes (Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen) und in den Naturschutzgesetzen niedergeschlagen. Was für die gegenwärtige Pioniergeneration der HafenCity als naturferne Urbanität reizvoll sein mag, kann sich langfristig als problematisches Defizit erweisen.

⁶⁵ Vgl. Bürgerschaftsdrucksache 19/4555 vom 10.11.2009, Anlage 5; HafenCity News, Juli 2010, S.4 f.

⁶⁶ Bürgerschaftsdrucksache 18/7231, Ziff.5.10.2

scheidung von Verfassungs- und Gesetzgeber, sondern auch der „Natur des Menschen“ widersprechen. Zumindest im Sinne der Vorsorge – ein wichtiges Element von Nachhaltigkeit – sollte der Naturschutz in der HafenCity deswegen einen wesentlich größeren Raum einnehmen.

Neben den Parkflächen bezieht sich dies auch auf die Ufer der Elbe: Alle Wasserkanten der HafenCity bestehen aus hohen Kaimauern, die das Besondere des unteren Elbstroms – seine Tideabhängigkeit – weitgehend vergessen machen. Auch wenn dies sicherlich Fläche und besondere Maßnahmen gegen Überschwemmungen kostet, wäre ein Stück Elbstrand – etwa am Strandkai – ein erheblicher Gewinn an Natur. Övelgönne und Falckensteiner Ufer / Wittenbergener Strand zeigen zugleich die große Attraktivität des Tideraums für die Bevölkerung. Der viel beworbene Wasserbezug der HafenCity erhielte eine neue Dimension.

Noch weiter gehende Forderungen müssten aufgestellt werden, wenn man weniger auf die „Nutzer“, sondern stärker auf den „Eigenwert“ von Natur, auf die Lebenschancen für Pflanzen und Tiere abstellt. Insgesamt erfüllt die HafenCity im Bereich des Naturschutzes die Nachhaltigkeitsanforderungen nicht.

13. Lärm

Ein Stadtviertel mit einer sehr hohen Lärmbelastung hat keine (positive) Zukunft: Bewohner ziehen weg; Touristen bleiben allenfalls kurzfristig; Freiräume und Außengastronomie werden wenig genutzt; öffentliche Kommunikation ist eingeschränkt. Der Stadtteil kann seine Qualitäten nicht zur Geltung bringen, sich nicht optimal entwickeln. Lärmschutz ist deswegen ein wichtiges Element sowohl ökologischer als auch ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit auf lokaler Ebene. Das Bundesimmissionsschutzgesetz, die TA-Lärm und die EU-Umgebungslärm-Richtlinie schützen die Menschen vor gesundheitsschädlichem Lärm, aber damit indirekt auch die betroffenen Quartiere in ihren Entwicklungspotenzialen.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Nachhaltigkeitsziel ist die Reduzierung von Lärm auf ein gesundheitsverträgliches und möglichst nicht störendes Maß. Das gilt für Hafen- und Gewerbelärm ebenso wie für Straßen- und Eisenbahnlärm. Die temporäre Lärmbelastung durch attraktive öffentliche Veranstaltungen, Sport und andere Betätigungen unter freiem Himmel ist mit den Ansprüchen der HafenCity-Bewohner auf Ruhe und Privatsphäre in einen Ausgleich zu bringen.

Als Indikator kommen in erster Linie errechnete oder gemessene Dezibel-Werte zu den verschiedenen Tages- und Nachtzeiten und an den verschiedenen Stellen im Stadtteil in Betracht.

b) Die Situation in der HafenCity

Die Lärmbelastung der HafenCity in ihrem Endzustand lässt sich heute noch nicht bestimmen. Der Baulärm „wandert“ entsprechend dem Fortschritt des Ausbaus und wird eines Tages entfallen. Andererseits haben die Verkehrs(lärm)belastung und die Lärmquelle „Tourismus“ ihren Höchststand noch nicht erreicht. Entsprechendes gilt für den Betrieb der Elbphilharmonie, der HafenCity Universität und das Einkaufsviertel im Überseequartier.

Schon heute jedoch sind der Industrielärm vom anderen Elbufer und die auch nächtlichen Geräusche der Schifffahrt und des Kreuzfahrt-Terminals wahrzunehmen. Die Straße Am Sandtorkai ist bereits heute eine vielbefahrene West-Ost-Verbindung. Die zahlreichen Events in der HafenCity sind schon gegenwärtig für die Anlieger des Kaiserkais nicht nur reines Vergnügen.

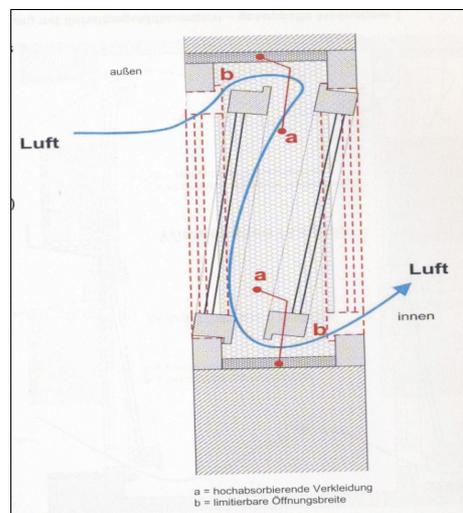
Die HafenCity ist kein leiser Stadtteil. Das Konzept von Öffentlichkeit, Freiraum und Urbanität lässt dies aber auch ebenso wenig erwarten wie die Lage des Stadtteils gegenüber einem Industriegebiet, an Bahndamm, Schifffahrtsstraße und überörtlicher LKW-Verbindung.

Dies hat bereits in der Bauleitplanung zu erheblichen Problemen und kreativen Lärmschutzmaßnahmen – sog. HafenCity-Klauseln – geführt⁶⁸. Für das Industriegebiet auf dem gegenüber liegenden Elbufer mussten „Lärmkontingentierungen“ in der Hafenplanungsverordnung vorgesehen werden, um zumindest den status quo der Lärmimmissionen von dort zu wahren und durch passive Schutzmaßnahmen in der Nacht die vertretbaren Höchstwerte einhalten zu können.

Darüber hinaus wurde das „Hafencity-Fenster“ erfunden, das durch seine besondere Konstruktion zwar einen Luftaustausch ermöglicht, aber den Schall umleitet, so dass nachts der gebotene Innenraum-Lärmpegel von 30 dB(A) bei geöffnetem Fenster erreicht werden kann⁶⁹.

Das HafenCity-Fenster

Quelle: BSU: Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010, S.47



In den Bebauungsplänen zur HafenCity nehmen die vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen einen großen Teil der Festsetzungen und der Begründungen ein⁷⁰. Abweichend von der nach der TA Lärm üblichen Außenraumpegel-Orientierung wird eine Innenraumpegel-Orientierung mit passivem Schallschutz zugelassen, um „ein Mindestmaß an planerischem Gestaltungsspielraum zu erhalten“⁷¹, also Wohnraum auch dort zulassen zu können, wo der nächtliche Außenlärmpegel „eigentlich“ zu hoch ist. Zu diesen passiven Lärmschutzmaßnahmen zählen Grundriss-Gestaltung, Doppelfassaden, verglaste Loggien, Lärmschutzfens-

⁶⁸ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung, 2010

⁶⁹ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010, S.30

⁷⁰ Z.B. Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 (Überseequartier), § 2 Ziff.2-6, Begründung Ziff. 5.8.1

⁷¹ Leitfaden (FN 1), S.21

ter. Trotz dieser HafenCity-spezifischen Lösungsansätze wird Wohnnutzung z.B. im südlichen Überseequartier auch aus Lärmschutzgründen verboten.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Die für die westliche HafenCity beschriebene Situation zeigt, dass die Lärmbelastung zur Achillesverse der Stadtteilentwicklung werden kann. Zwar ist der Industrie- und Hafenumschlaglärm vom anderen Elbufer „gedeckelt“. Der Straßenlärm wird sich jedoch noch verstärken. Hier rächt sich, dass für die Verkehrsinfrastruktur keine neuen, nachhaltigeren Wege beschritten wurden⁷². Angesichts der Hochpreisigkeit der Wohnungen werden anspruchsvolle Anlieger hohe Lärmbelastungen insbesondere nachts möglicherweise langfristig nicht akzeptieren. Erst nach Fertigstellung der HafenCity und im „Alltagsbetrieb“ wird sich herausstellen, wie stark die Lärmhypothek auf dem Stadtteil bzw. bestimmten Vierteln lastet. Ggf. können verkehrsberuhigende Maßnahmen auch dann noch eine gewisse Entlastung bringen.

Noch prekärer erscheint die Situation in der östlichen HafenCity. Einerseits sollen gerade dort Tausende von günstigeren Wohnungen entstehen; andererseits grenzt das nördliche Gebiet Baakenhafen direkt an die Versmannstraße, heute eine wichtige LKW-Verbindung zwischen Wilhelmsburg, Veddel und der Hamburger Innenstadt. Dahinter und ebenfalls in geringer Hörweite führt der überregionale Nord-Süd-Eisenbahnverkehr über die sog. Pfeilerbahn⁷³. Das südliche Gebiet Baakenhafen liegt in seiner ganzen Länge dem Industrie- und Hafenumschlagsgebiet auf dem anderen Elbufer gegenüber, dichter noch als die westliche HafenCity. Schließlich sind auch die Eisenbahn-Elbbrücken nicht weit von der geplanten Wohnbebauung entfernt. Die für die westliche HafenCity vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen werden in der östlichen HafenCity kaum ausreichen, um eine gesunde Nachtruhe zu gewährleisten.

Für eine gewerbliche Nutzung stellt die Lärmsituation in der HafenCity angesichts möglicher passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Bürogebäuden wahrscheinlich kein größeres Problem dar.

Für die Touristen und Besucher ist demgegenüber der Außenpegel der Lärmbelastung entscheidend. Die in der HafenCity gesuchte Urbanität und ggf. Lebendigkeit von Veranstaltungen aller Art schließen für die Passanten und Teilnehmer jedoch eine gewisse Geräuschkulisse mit ein. Da „Lärm“ in der Wahrnehmung subjektiv ist, wird er von Besuchern in der Regel wesentlich eher geduldet als von Anliegern, die abends nach der Arbeit ihre Ruhe genießen möchten. Hoher Verkehrslärm dürfte aber auch Besucher stören.

Insgesamt muss die Lärmbelastung der HafenCity als Störfaktor für eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils gewertet werden.

⁷² Siehe oben Kapitel 7

⁷³ Vgl. zum Schallschutz hier: Bü-Drs. 19/1332

14. Finanzierung

Nicht nur der materiell-stoffliche Aufwand für den Bau der HafenCity ist immens, sondern natürlich auch der finanzielle. Es ist deswegen eine besonders wichtige Nachhaltigkeitsfrage, ob die Finanzierung der HafenCity nachfolgende Generationen durch zusätzliche Zins- und Tilgungsleistungen unangemessen belastet.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Ziel muss es sein, solche zusätzlichen Belastungen zu vermeiden, also den Schuldenberg Hamburgs nicht noch weiter zu vergrößern. Daran ändert das häufig zu hörende Argument wenig, es handele sich um Zukunftsinvestitionen, von denen die nachfolgenden Generationen profitieren: Alle Neubauten heute sind insofern „Zukunftsinvestitionen“, als Gebäude eine Lebensdauer von 50-100 Jahren und darüber haben. Die künftigen Generationen haben aber keine Chance, selbst darüber zu entscheiden, ob sie diese Investitionen wollen oder das Geld z.B. lieber zur Rückzahlung von Schulden genutzt hätten. Nur wenige Hamburger Steuerzahler profitieren überdies konkret von der HafenCity. Nachhaltigkeit bedeutet die Befriedigung der aktuellen Bedürfnisse unter möglichst weitgehender Wahrung der Entwicklungs-Optionen für die nachfolgenden Generationen.

Als Indikatoren sind zu nennen: Der Beitrag der HafenCity zur absoluten Höhe der Verschuldung der Stadt und zur Veränderung der Zinslast im Haushalt, andererseits aber auch eine mögliche Erhöhung des Vermögens von Hamburg. Auch Änderungen der laufenden Betriebsausgaben (Pflege und Erhaltung der Infrastruktur) und Einnahmen aus Nutzungsverträgen mit Dritten können herangezogen werden.

b) Die Situation in der HafenCity

Zur Finanzierung der HafenCity wurde 1997 das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ eingerichtet, dem alle städtischen Liegenschaften im HafenCity-Gebiet – mit Ausnahme des Kaispeichers A für die Elbphilharmonie – zugeordnet wurden.⁷⁴ Zweck des Sondervermögens ist es, „das Projekt der städtebaulichen Umgestaltung des Gebietes «Innenstädtischer Hafencity» sowie Maßnahmen der Zukunftsinvestition «Hafenerweiterung Altenwerder» zu finanzieren, insbesondere auch durch kreditäre Vorfinanzierung der erforderlichen Aufwendungen und Investitionen“ (§ 2).

Die Kosten für den Kauf von Grundstücken, für Straßen und Energieversorgung, für Brückenbau und Hochwasserschutz, für die Sanierung von kontaminierten Böden und den Kampfmittelräumdienst müssen über Kredite finanziert werden, weil die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen an Investoren erst wesentlich später eingehen. 2008 betragen die kumulierten Aufwendungen für die HafenCity ca. 350 Mio. Euro⁷⁵. Hinzu kommen die Kosten für die Elbphilharmonie, die neue U-Bahnlinie U4 und die Schule, die nicht vom Sondervermögen abgedeckt werden sollen. Nach dem Gesetzeszweck sollen aus dem Sondervermögen aber auch die Kosten von 235,7 Mio Euro für die Hafenerweiterung Altenwerder aufgebracht werden.

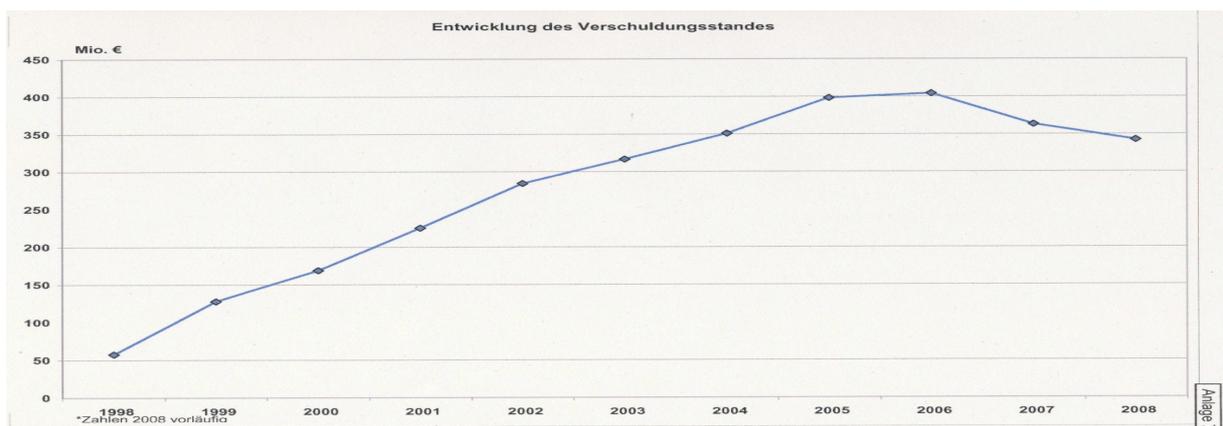
⁷⁴ Gesetz vom 27.8.1997, HmbGVBl. S.415

⁷⁵ Kleine Anfrage vom 9.1.2009, Bü-Drs. 19/1854

Die Höhe des Verkaufspreises - und damit die Grundlage für finanzielle Nachhaltigkeit - wird bei Grundstücken zur Wohnnutzung weitgehend vorher festgelegt; den Zuschlag erhält das Nutzungskonzept, das sich in einem Wettbewerb als das beste herausstellt⁷⁶. Für Bürostandorte bewerben sich die Interessenten bei der HafenCity GmbH. Nach Vorentscheidungen der Hamburger Wirtschaftsförderung und der Kommission für Bodenordnung verhandelt die HafenCity GmbH über Grundstück, Konzept und Kaufpreis. Zunächst erfolgt eine Anhandgabe zur Planungskonkretisierung, erst danach der verbindliche Vertrag. Der Kaufpreis folgt den Marktgesetzen.

Ob insgesamt die Erlöse aus dem Verkauf der Grundstücke die Kosten der Stadt für die Infrastruktur ausgleichen werden, ist heute wegen der Ungleichzeitigkeit von Kosten und Erlösen und der Planungsoffenheit hinsichtlich der HafenCity Ost noch nicht absehbar. Anfang 2009 äußerte sich der Hamburger Senat „optimistisch, dass die Entwicklung der HafenCity nicht zu einer Belastung des Gesamthaushalts führen werde“. Dabei räumte er allerdings bereits ein, dass dies die Kosten für Altenwerder nicht einschließe⁷⁷.

Die Kurve des Verschuldensstandes (einschließlich Altenwerder) stieg bis 2006 auf über 400 Mio Euro an und sinkt seitdem wegen der Tilgung durch die ersten Verkaufserlöse. Aktuelle Zahlen stehen der Öffentlichkeit zurzeit nicht zur Verfügung.



Quelle: Bericht des Haushaltsausschusses vom 25.5.2009, Bü-Drs. 19/3137; Unterausschussbericht, Anlage 7

Auch wenn U-Bahn, Elbphilharmonie und Katharinschule nicht aus dem Sondervermögen zu finanzieren sind, müssen diese Projekte stadtplanerisch doch der HafenCity zugeordnet werden. Rechnet man deren Kosten hinzu und die Ausgaben für Altenwerder (als nicht HafenCity-bezogen) ab, so wird Hamburg – grob geschätzt – mit weiteren ca. 600 Mio Euro belastet.

Erste Finanzierungsschwierigkeiten bei der Aufbringung der vereinbarten Verkaufserlöse zeigten sich 2010 beim Großinvestor des Überseequartiers. Die Stadt muss durch die Anmietung von schwer zu vermarktendem Büroraum einspringen und erheblich höhere Mietkosten tragen⁷⁸. Nicht ausgeschlossen sind ferner Mehrkosten durch die Verzögerung des U-

⁷⁶ Auch zum Folgenden: HafenCity Hamburg, Projekte, März 2010, S.7

⁷⁷ Bericht des Haushaltsausschusses, Bü-Drs. 19/3137 vom 25.5.2009

⁷⁸ Siehe oben Kapitel 10, c)

Bahnbaus. Die Finanzprobleme der Elbphilharmonie sind Gegenstand eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses und zahlloser parlamentarischer Anfragen.

c) Nachhaltigkeitsbewertung

Die Bewertung der finanziellen Nachhaltigkeit der HafenCity steht vor einem grundsätzlichen Dilemma: Wird das Ziel „keine Schulden“ oder sogar „Schuldenminderung“ absolut gesetzt, müsste die Stadt alles daran setzen, die Grundstücke der HafenCity so teuer wie irgend möglich zu verkaufen. Dies hätte jedoch hinsichtlich der Wirtschaftsstruktur und der Bevölkerungsstruktur negative Nachhaltigkeits-Wirkungen: Die ohnehin problematische Orientierung an finanzstarken Käufern und Nutzern würde noch vertieft. Nachhaltigkeit bedeutet jedoch eine ausgewogene Balance zwischen verschiedenen Zielen und Interessen. Dies muss auch die Bewertung berücksichtigen.

Wie sich an Weiterverkäufen von Eigentumswohnungen zeigte, lag der festgesetzte Grundstückspreis für Wohngrundstücke durchaus nicht an der Höchstgrenze des Marktes. Die Orientierung an qualitativen Konzepten ist aus Sicht einer insgesamt nachhaltigen Entwicklung des Stadtteils jedoch zu begrüßen. Problematisch ist es aber, wenn das Konzept im Nachhinein durch Privatverkäufe zu den höchstmöglichen Preisen wieder konterkariert wird⁷⁹.

Die konkrete Preisbildung für einzelne Büro- und Gewerbestandstücke ist naturgemäß wenig transparent. Die ersten Finanzierungsschwierigkeiten zeigen, dass das Angebot an Bürostandorten in der HafenCity auch langfristig zu hoch sein könnte, was insbesondere die Verkaufspreise noch nicht veräußerter Grundstücke drückt.

Verschärft wird die finanzielle Situation durch die Planungen für die östliche HafenCity: Zum einen soll dort vermehrt günstiger Wohnraum entstehen, was nur durch geringere Grundstückspreise oder eine höhere staatliche Förderung für Bauherren und /oder Nutzer zu erreichen ist. Zum anderen ist der im Elbbrückenquartier vorgesehene Bürostandort aus heutiger Sicht kaum zu angemessenen Grundstückspreisen zu vermarkten. Dabei werden die Erschließungs- und Herstellungskosten in der östlichen HafenCity mit ihren langen Kaimauern, zusätzlichen Brücken, notwendigen Lärmschutzmaßnahmen und einem weiteren Ausbau der U-Bahnlinie mit einem aufwändigen Umsteigebahnhof kaum geringer ausfallen als in der HafenCity westlich des Lohseparks. Dass die Grundstückserlöse die Infrastruktur- und Herrichtungskosten decken können, erscheint für die östliche HafenCity besonders unwahrscheinlich.

Betrachtet man auch die nicht durch das Sondervermögen abzudeckenden Kosten für U-Bahn und Elbphilharmonie, ist die Perspektive für eine Haushalts-neutrale, nachhaltige Finanzierung der HafenCity schlecht. Aus heutiger Sicht wird die Errichtung der HafenCity zu einer deutlichen Erhöhung der Staatsschulden führen. Um die Problematik nicht noch weiter zu verschärfen, sollte ernsthaft über einen Verzicht auf oder zumindest ein Moratorium für die weitere Entwicklungsplanung der HafenCity Ost nachgedacht werden. Quantitatives Wachstum ist der „natürliche“ Gegner vorsorgender Nachhaltigkeit.

Hinzu tritt etwas Grundsätzliches: Mit dem Verkauf der zuvor teuer aufbereiteten städtischen Liegenschaften verliert die Hansestadt Teile ihres materiellen Vermögens. Damit verliert

⁷⁹ Vgl. Bü-Drs. 19/3137, S.8 f.

Hamburg zugleich Zukunftsoptionen, diese Grundstücke später einmal anders – vielleicht gewinnbringender im qualitativen und quantitativen Sinne – zu nutzen. Nur wenn der aktuelle Bedarf besonders dringend ist und nur in der HafenCity optimal befriedigt werden kann, lassen sich aus Nachhaltigkeitssicht die immensen Ressourcenverbräuche zur Entwicklung und Erschließung des Gebiets und der anschließende Verkauf der Grundstücke (mit dem Verlust von Optionen für zukünftige Generationen) rechtfertigen. Dass diese Voraussetzungen in der HafenCity heute erfüllt sind, ist – vorsichtig ausgedrückt – jedenfalls nicht gesichert.

15. Bürgerbeteiligung

Die von der Agenda 21 von Rio geforderte „Konsultation“ zwischen der Stadt-/Gemeindeverwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern ist kein inhaltliches Element von Nachhaltigkeit. Vielmehr soll Partizipation einerseits die Demokratie stärken und andererseits die Fähigkeiten und Kenntnisse der Zivilgesellschaft für die Stadtentwicklung nutzen. Bürgerbeteiligung kann jedoch nicht garantieren, dass das Ergebnis eines Partizipationsprozesses auch inhaltlich den Anforderungen von Nachhaltigkeit entspricht. Die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger ist aus Nachhaltigkeitssicht deswegen an inhaltlichen Leitplanken zu orientieren, die den Entscheidungsspielraum zwar in bestimmter Weise begrenzen, aber hinsichtlich der Auslegungs- und Abwägungs-Alternativen zugleich auch verdeutlichen. Neben verfassungsfeindlichen und strafbaren Zielen muss auch die einseitige Durchsetzung von egoistischen Gegenwartsinteressen gegenüber den nicht artikulationsfähigen Interessen zukünftiger Generationen ausgeschlossen werden.

a) Nachhaltigkeitsziel und Indikatoren

Im inhaltlich abgesteckten Rahmen ist eine möglichst starke Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen der Politik und Verwaltung anzustreben. Dies bezieht sich sowohl auf die Intensität der Mitwirkung (von individuellen Meinungsäußerungen über Beratungsverfahren bis zu staatlich / gesellschaftlich gemischten Entscheidungsgremien) als auch auf die Anzahl der beteiligten Personen.

Indikatoren sind die Beteiligung an politischen Wahlen, die Anzahl von Bürgerinitiativen, -begehren und -bescheiden, aber auch die Anzahl und Nutzung von gesetzlich vorgesehenen formellen Beteiligungsverfahren, staatlich initiierten Diskussions- und Beratungsplattformen und Formen gesellschaftlicher Selbstorganisation wie Vereine, Foren, Veranstaltungen.

b) Die Situation in der HafenCity

Für die Bürgerbeteiligung an der HafenCity-Entwicklung liegt zunächst eine historische Betrachtung nahe: Die Entscheidung, auf den untergenutzten Flächen südlich der Speicherstadt einen neuen Innenstadtteil zu errichten, wurde ohne jede Beteiligung der Hamburgerinnen und Hamburger vorbereitet. Dies sollte einer Bodenspekulation vorbeugen, die den Plan hätte vereiteln können.

Die Entscheidung über den Bau der HafenCity selbst traf die Bürgerschaft im August 1997 nach kontroverser parlamentarischer Diskussion insbesondere über die Mitfinanzierung von Altenwerder. Von der Veröffentlichung der Idee bis zum parlamentarischen Beschluss vergingen weniger als 4 Monate. Für eine fundierte Beteiligung der Hamburger Bevölkerung – dazu noch in der Sommerpause – reichte diese Zeit nicht.

Der Masterplan für die HafenCity, der noch heute die Grundzüge der Planung festlegt, entstand in einem städtebaulichen Fachwettbewerb. Er wurde dem Senat von der Stadtentwicklungs- und der Wirtschaftsbehörde als (vertrauliche) Senatsdrucksache zur Entscheidung am 29.2.2000 vorgelegt. Eine breite öffentliche Diskussion des Masterplans – mit einer realen Chance zur Änderung der Planung – gab es nicht.

Noch 2000 wurde dann im ehemaligen Kesselhaus am Sandtorkai ein Informationszentrum eingerichtet, das ein großes Stadtmodell mit den ständig aktualisierten Baufortschritten in der HafenCity sowie wechselnde Ausstellungen zur HafenCity-Entwicklung zeigt. Die HafenCity GmbH vertreibt im Kesselhaus ihre Werbe- und Informationsbroschüren, organisiert Führungen und – z.T. mit prominenter Besetzung - Veranstaltungen zu verschiedenen Themen der Stadtteilplanung. Auch externen Verbänden und Institutionen wird das Kesselhaus für Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen zur Verfügung gestellt.



Stadtmodell im Kesselhaus

Quelle: commons.wikipedia.org, Foto von W.Meinhart, Hamburg

In der Hamburger Bürgerschaft wurden in den vergangenen 10 Jahren zahlreiche Einzelthemen der HafenCity-Entwicklung beraten, z.B. Verkehrsfragen einschließlich U-Bahn und Anbindung der Elbphilharmonie, die HafenCity Universität, Finanzierungsfragen, Schadstoffbelastung, Wirtschaftsstruktur. 2010 ging es mehrfach um Bau und Finanzierung der Elbphilharmonie. Die Debatten wurden durch entsprechende Medienberichte begleitet. Formelle Bürger- oder Volksbegehren zu Fragen der HafenCity fanden jedoch – ganz im Gegensatz zu anderen Stadtteilen – bisher nicht statt.

Inzwischen stellte der Senat mit Zustimmung der Bürgerschaft 5 Bebauungspläne für einzelne Quartiere der HafenCity fest. (Obliegt die Bauleitplanung heute grundsätzlich den Bezirken, sind für die HafenCity die zentrale Stadtentwicklungsbehörde sowie der Senat und die Kommission für Stadtentwicklung mit Abgeordneten aus Bürgerschaft und Bezirk zuständig.) Bebauungspläne unterliegen einem differenzierten Beteiligungsverfahren. Dem Aufstel-

lungsbeschluss folgt eine öffentliche Plandiskussion und – nach Zustimmung der Kommission für Stadtentwicklung – die öffentliche Auslegung und erst danach die Vorlage an Senat und Bürgerschaft.

Für das Herzstück der HafenCity, das Überseequartier (Bebauungsplan HafenCity 5), dauerte das Verfahren über 2 Jahre⁸⁰. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen aus der Bevölkerung 2 Schreiben mit Stellungnahmen ein, die jedoch nicht zu Änderungen des Bebauungsplans führten. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan waren die Verhandlungen zwischen den Investoren und der HafenCity GmbH über die Gestaltung der einzelnen Baufelder weitgehend abgeschlossen. Der Bebauungsplan berücksichtigt deren Ergebnisse durch Änderungen, „die insgesamt nicht die Grundzüge der Planung berühren“, auch noch nach der öffentlichen Auslegung.

Neben der Beteiligung aller Hamburger an der Planung der HafenCity – direkt oder über die Bürgerschaft - ist inzwischen auch die Beteiligung der heute ca. 1500 Bewohner/innen an Fragen ihres Stadtteils zu betrachten. Die Anlieger haben sich einerseits selbst organisiert im Bewohnerforum „hafencityleben.de“, einer digitalen und gedruckten HafenCity-Zeitung, Nachbarschaftstreffen und Vereinen für Kunst, Sport und Spiel⁸¹. Andererseits nimmt die HafenCity GmbH gegenüber der Bewohnerschaft und ihrer Interessenartikulation eine „stark regulierende Funktion“ ein⁸², um immer wieder den Ausgleich zwischen privaten und öffentlichen Nutzungsansprüchen herzustellen. Bürgerbeteiligung erfolgt hier in der Form von Beschwerden und moderierten Diskussionen innerhalb der Quartiere. Die HafenCity GmbH fördert auch Gelegenheiten und Ausdrucksformen, mit deren Hilfe die Bewohner/innen sich ihren Stadtteil aneignen.

Bemerkenswert ist schließlich die hohe Wahlbeteiligung der HafenCity-Bewohner/innen bei den Bürgerschaftswahlen von 2008 (82,7 %) und den Bundestagswahlen 2009 (87,4 %)⁸³.

c) Bewertung

Die Beteiligung der Hamburger Bürgerinnen und Bürger an der Genese und ersten Konkretisierung des neuen Stadtteils war gering. Das geheime Vorgehen bei der Vorbereitung hatte einen nachvollziehbaren, auch als nachhaltig anzusehenden Grund. Aber auch die dann folgende, für die Zukunft Hamburgs wichtige politische Entscheidung wurde in kürzester Frist top down gefällt. „Die Schnelligkeit, mit der der Senat in der Sache entscheidet, beweist die Wichtigkeit des Projekts“⁸⁴.

Anscheinend fehlte es aber auch an einer ausgeprägten Bereitschaft der Hamburger, sich für einen Stadtteil zu engagieren, der sie zunächst subjektiv wenig anging. Die in Kapitel 3 gestellte Frage nach der Erforderlichkeit der HafenCity wurde – soweit ersichtlich – öffentlich nicht debattiert. Selbst das Leitbild der „nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Agenda 21“, das von 1997 bis 2001 seine Gültigkeit hatte, verleitete weder Parteien, Fraktionen noch

⁸⁰ Feststellung am 19.2.2008

⁸¹ Menzl, siehe Kapitel 11, Fußnoten 60, 64

⁸² Ebenda

⁸³ http://statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/www-bthhgra-16_01.pdf; http://statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/6.2Stadtteile_in_Prozent_Landeslisten.pdf

⁸⁴ Erster Bürgermeister Ortwin Runde im Vorwort zum Masterplan, in: HafenCity Hamburg, der Masterplan, Neuauflage 2006

Verbände und Bürger dazu zu fragen, wie legitim der gigantische Energie- und Rohstoffverbrauch für einen ganz neuen Stadtteil ist und welches Problem mit der HafenCity eigentlich gelöst werden soll. Die Bedürfnisse der nachfolgenden Generationen schienen durch das „Zukunftsprojekt“ HafenCity selbstverständlich erfüllt.

Danach drängten sich die konkreten Umsetzungs- und Alltagsfragen der HafenCity-Entwicklung in den Vordergrund. Sie wurden durch eine offensive Informations- und begrenzt offene Kommunikationspolitik der HafenCity GmbH sowie durch Kleine Anfragen, Anträge und Beratungen in der Bürgerschaft abgearbeitet. Formale Mitentscheidungs- oder Beratungsgremien zur Einbeziehung der Zivilgesellschaft wurden nicht eingerichtet. Die Hamburgerinnen und Hamburger und ihre Verbände forderten sie auch kaum ein.

Das geringe Interesse der Hamburgerinnen und Hamburger an den Bebauungsplanverfahren liegt einerseits in der weitgehend fehlenden eigenen Betroffenheit z.B. als Nachbar. Andererseits folgen die Bebauungspläne der HafenCity im Wesentlichen detaillierten vertraulichen Absprachen zwischen Investoren und der HafenCity GmbH. Es besteht kaum Aussicht, auf die wesentlichen Festsetzungen des Plans noch Einfluss nehmen zu können. Die wichtigen Vorentscheidungen werden hinter verschlossenen Behörden- und Unternehmens-türen getroffen – und dann in einen Bebauungsplan „eingepflegt“.

Zur Beteiligung der inzwischen in der HafenCity Wohnenden ist zunächst festzustellen, dass diese durch Bildungsstand und gesellschaftliche Stellung sehr organisations- und artikulationsfähig sind. Dem entspricht eine durchweg große Bereitschaft, sich um die eigenen Angelegenheiten im Stadtteil und in der Politik (Wahlen) zu kümmern und sich als Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen. Wie oben in Kapitel 2 beschrieben, entspricht dem auf Stadtteil-ebene keine formelle Mitwirkungsstruktur. Die unterste politische Ebene ist vielmehr erst das Bezirksamt Hamburg-Mitte. So fungiert die HafenCity GmbH als Ansprechpartner, aber auch als Beschwerdeadressat; sie versteht sich aber auch als quasi-hoheitliche Instanz zur Wahrung der öffentlichen Interessen. Eine irgendwie formalisierte Mitsprache bei Planung und Gestaltung der neuen Wohnumgebung einschließlich weiterer HafenCity-Quartiere ist den Bewohnern des Sandtor-/ Dalmannkai-Quartiers jedoch nicht eingeräumt.

Insgesamt steht der Fähigkeit und Bereitschaft der HafenCity-Anlieger zur Beteiligung keine entsprechende Gelegenheit in einer offiziellen, effektiven und verbindlichen Mitwirkungsstruktur gegenüber. Eine solche wäre allerdings für einen einzelnen Stadtteil auch ein verfassungsrechtliches Novum und würde Konflikte mit den repräsentativ-demokratischen Entscheidungsstrukturen in Gesamtstadt und Bezirk wahrscheinlich machen.

16. Fazit und Anregungen

Versucht man, die (in sich keineswegs einheitlichen) Nachhaltigkeitsbewertungen der einzelnen Themenfelder zu einer Gesamtbewertung zusammenführen, so lässt sich folgendes feststellen: Die HafenCity ist nicht das strahlende Modellprojekt für vollkommene Nachhaltigkeit, als das die Werbemedien der HafenCity GmbH und des Hamburg-Marketing den Stadtteil gerne herausstellen. Sie weist aber eine Reihe von deutlichen und zum Teil innovativen Nachhaltigkeits-Impulsen auf – so in der Grundkonzeption urbaner Dichte mit ausgeprägter

Nutzungsmischung, in der Energieversorgung und mit dem Umweltzeichen für nachhaltiges Bauen. Dem stehen aber auch Nachhaltigkeitsdefizite gegenüber – so im Verkehrskonzept, in der Prägung durch eine reiche Bewohnerschaft, in der Vernachlässigung des Naturschutzes und bei der Lärmbelastung. Auch wird die Finanzierung der ganzen HafenCity (mit Elbphilharmonie und U-Bahn) nicht Haushalts-neutral, also ohne eine zusätzliche Verschuldung und Belastung der künftigen Generationen gelingen.

Aus heutiger Sicht werden deswegen folgende Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils im Rahmen einer nachhaltigen (Gesamt-)Stadtentwicklung vorgeschlagen:

- *Moratorium für die Ausbauplanung der östlichen HafenCity*

Zwar werden in Hamburg dringend neue günstige Wohnungen gebraucht. In der östlichen HafenCity werden die Grundstückerschließungskosten jedoch mindestens ebenso hoch sein wie in der westlichen HafenCity; aber wegen der ungünstigeren Lage werden die Grundstücke voraussichtlich geringere Verkaufspreise erzielen. Hamburg müsste die Wohnkosten für weniger einkommensstarke Nutzer also sehr stark subventionieren. Dies wird ohne erhebliche neue Staatsschulden nicht gelingen. Außerdem ist die Lage am Baakenhafen und bei den Elbbrücken wegen starker Lärmbelastung kein idealer Wohnstandort. Andere große Konversionsflächen in der Stadt (Neue Mitte Altona, Wilhelmsburg, Lettow-Vorbeck-Kaserne) sind besser geeignet. Auch der absehbare Rückgang der Hamburger Bevölkerung ab 2030 rechtfertigt zumindest ein Moratorium, das neue Schulden und weitere immense Rohstoff- und Energieverbräuche und CO₂-Belastungen (zunächst) vermeidet. Auch die Büroraumplanung für die östliche HafenCity ist angesichts der gegenwärtigen Nachfrageschwäche keineswegs dringend.

- *Veränderung der sozialen Struktur der Bewohnerschaft*

Allein der (insgesamt auch berechtigte) Ruf der HafenCity als Reichendomizil schadet der Integration des Stadtteils in die Gesamtstadt erheblich. Dies bezieht sich zurzeit auf das Quartier Sandtor- und Dalmannkai. Durch den Verkauf der Grundstücke an Private ist eine Einflussnahme der Politik auf die soziale Mischung der Bewohnerschaft (Wohnungseigentümer und Mieter) dort ausgeschlossen. Für die ebenfalls zur Wohnnutzung vorgesehenen Grundstücke und Gebäudeteile im zentralen HafenCity-Bereich sollten – soweit das noch nicht zu spät ist - alle Möglichkeiten der Verhandlungen mit den Investoren ausgeschöpft werden, um hier eine eher am sozialen Durchschnitt orientierte Nutzerschaft bzw. eine bessere Mischung zu etablieren.

- *Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs*

Obwohl ein Konzept für nachhaltige Mobilität in der HafenCity fehlt, können auch nachträgliche Maßnahmen der Verkehrssteuerung eingesetzt werden, um den klimaschädlichen und lärmverursachenden privaten PKW-Verkehr zu reduzieren. Der Verzicht auf das Auto im Alltagsverkehr wird jedoch nur durch eine klare Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer bei Knotenpunkten, durch eigene Trassen oder Streifen mit komfortabler Fahrbahndecke nicht zuletzt bei den Übergängen von der HafenCity zur Innenstadt (Nieder- und Oberbaumbrücke, Kibbelstieg, St.Annen u.a.) erreicht. Für den Großen Grasbrook und den Kaiserkai sollte die Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße (shared space) oder zumindest eine Beschränkung des PKW-Verkehrs auf den Anliegerverkehr geprüft werden. Neben dem Alltagsverkehr

müssten auch dem Besucherverkehr auf 2 Rädern (mit dem Leihrad vom Hauptbahnhof in alle Winkel der HafenCity) mit bundesweitem Marketing beste Bedingungen angeboten werden, um von vornherein den Verzicht auf eine Anreise mit dem Auto nahe zu legen. Die bisherige, durchaus ehrgeizige Radverkehrsplanung des Hamburger Senats macht um die HafenCity einen großen Bogen. Möglicherweise bedarf es hier einer politischen Einflussnahme auf die HafenCity GmbH.

- *Hohe Standards für nachhaltiges Bauen*

Mit dem Umweltzeichen in Gold und Silber und der (Mit-)Gründung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ist die HafenCity GmbH vorangegangen. Nun müssen die neuesten Erkenntnisse zu diesem Thema zu verbindlichen Bedingungen für die Vergabe der Grundstücke gemacht werden. Soweit irgend möglich, ist als Regel von einem energetischen Standard auszugehen, wie ihn das Passivhaus erfüllt. Er wird auch für Mehrfamilien- und Bürogebäude entwickelt. Ein Stadtteil, der heute für die nächsten 100 Jahre gebaut wird, muss die höchsten Anforderungen an Ressourcen- und Energieeffizienz erfüllen, um nicht schon in wenigen Jahren „veraltet“ zu sein. Die Gebäude der HafenCity werden die vollständige Energiewende zu erneuerbaren Trägern noch erleben. Sie sollten deswegen schon heute alle Möglichkeiten nutzen, hier voranzugehen. So ist kaum nachvollziehbar, warum auf den großen Dachflächen der Wohn- und Bürogebäude nur die im Bebauungsplan geforderten Solarthermie-Module zu sehen sind. Viele weitere m² stünden für Photovoltaikanlagen – z.B. auch als sog. Bürgerkraftwerke – zur Verfügung. Auch Süd-Fassaden sollten für innovative Solarenergiegewinnung nicht länger tabu sein.

- *Gelegenheiten zum Naturerleben*

Steinerne Urbanität mag dem Geschmack der HafenCity-Pioniere entsprechen. Soll sich der Stadtteil aber langfristig in die Gesamtstadt integrieren und auch für „Durchschnitts-Hamburger“ öffnen, darf Natur nicht länger ausgesperrt bleiben. Auch in fußläufiger Entfernung sollten kleinere und größere Areale entstehen, in denen nicht rechtwinkliger Beton, sondern grüne, vielgestaltige Natur vorherrscht – z.B. auch in den Freiräumen zwischen den Baublocks am Sandtor- und Dalmannkai. So könnte z.B. der Vasco-Da Gama-Platz zu einem Minipark umgestaltet werden, wenn das Basketballfeld in den Sandtorpark oder auf die Promenade am nördlichen Kaiserkai verlegt würde. Ein nicht mit hohen senkrechten Spundwänden abgegrenzter, sondern dem Tideeinfluss ausgesetzter naturnaher Uferbereich z.B. am Strandkai wäre – selbst bei Überschwemmungsrisiko – ein deutlicher Natur- und Erlebnisgewinn (nicht zuletzt für die in steriler Stein- und Glasumgebung aufwachsenden Kinder). Wie im Oberhafenquartier nun ein ungeregelter Freiraum für kreative Kultur in Aussicht genommen wird, sollte auch dem Naturerleben ein „undisziplinierter“ Freiraum zugestanden werden.

Nachhaltigkeit ist das Bewahren von Zukunfts-Optionen für die Nachwelt. Klimaschutz, Ressourcensparsamkeit und Energiewende gehören ebenso dazu wie sozialer Ausgleich und Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Die Verantwortlichen für die HafenCity Hamburg haben den richtigen Anspruch formuliert, müssen ihn aber noch konsequenter einlösen.