



So wie auf dieser Simulation soll die neue Einkaufswelt aussehen

den Gebäuden erhalten bleiben.“ Die Architektin sieht das anders: „Die Tatsache, dass die Geschäfte ausschließlich über das Innere des Zentrums zugänglich sind, macht deutlich, dass der Komplex keine Scharnierfunktion zur Stadt bildet, sondern als in sich geschlossenes Konstrukt angelegt ist“, so die Architektin vom Forum Stadtlandkunst.

Ein weiterer Kritikpunkt ist das erhöhte Verkehrsaufkommen. Um den Rückstau auf der Überseeallee abzufedern, soll der Verkehr um das Quartier herumgeführt werden. Dies führe dazu, dass die stark befahrenen Straßen das südliche Überseequartier vom Rest des Viertels abtrennen würden, so die Initiative. Auch stören sich die Gegner an der Höhe der Geschosse. Entlang der Überseeallee sieht die von Senat und Bürgerschaft bestätigte Planung Dachoberkanten von 27 Metern vor. So ist gewährleistet, dass in den Sommermonaten tagsüber eine Besonnung des Gehwegs auf der Nordseite der Überseeallee erreicht wird. Durch die Erhöhung der Geschosse auf 33 Meter, wie es der Investor vorsieht, verschatten die umliegenden Außenflächen, meinen die Kritiker.

Auch Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH, war zu dem Diskussionsabend gekommen. Er bezog Stellung zur Verkehrs-Prognose und gab fachliche Erläuterungen zu den Angaben der genauen Geschossfläche. Als leidenschaftlicher Befürworter des Megaprojektes gab er sich nicht zu erkennen. Nach der Präsentation der Alternativvorschläge richteten die Gäste ihre Fragen auch an den Investor Unibail-Rodamco, der sich von einem Sprecher vertreten ließ. Antworten auf kritische Fragen wies dieser mit der Begründung zurück, zu wenig mit den Fakten des Vorhabens vertraut zu sein.

Das südliche Überseequartier ist für Unibail-Rodamco das bislang größte Bauprojekt, rund 960 Millionen Euro soll es kosten. Noch liegt allerdings keine Baugenehmigung vor. Der Bebauungsplan-Entwurf hat zurzeit lediglich eine Vorwegenehmigungsreife, das heißt, das allerletzte Wort ist noch nicht gesprochen. Wobei die Situation vertrackt ist, weil bei dem Projekt drei Vertragspartner am Tisch sitzen: der Eigentümer, der das Grundstück verkauft, Unibail-Rodamco als neuer Investor sowie die Stadt, die für das Vorhaben eine Fläche hergibt: die San-Francisco-Straße. Die Meile, deren Charakter laut Masterplan eine Schlüsselbedeutung zufällt, da sie den Blick zur Marina freihält und öffentliche Flächen bereithält, soll für das Vorhaben gekappt werden. Die Einzigartigkeit der Lage werde Stück für Stück verschenkt, kritisiert Architekt Mathias Hein: „Die Debatte um die Entwicklung des südlichen Überseequartiers ist für das Großprojekt Hafencity kolossal wichtig. Sie findet aber nicht statt. Das ist ein städtebauliches Drama.“

WELT 21.4.2017

Ein Ufo für die Hafencity?

Anwohner-Initiative protestiert gegen Planung für ein großes Shopping Center im Überseequartier. Es fehle die Scharnierfunktion zur Stadt

Schon bei der Wahl des Veranstaltungsortes stützten viele. Statt in einen modernen Konferenzraum lotste die Initiative Lebenswerte Hafencity Anwohner und Interessierte in die Halle 424 im Oberhafen. In dem alten Schuppen, der mit typischem Lagerhallen-Charme aufwartet, finden regelmäßige Klassik- und Jazz-Konzerte statt. Ausgerechnet an dem Ort, der sich als Gegenpol zur durchdesignten Nachbarschaft versteht, drehte sich am Mittwochabend alles um die Bebauung des südlichen Überseequartiers. Bis 2021 sollen auf dem 260.000 Quadratmeter großen Areal ein Einkaufsquartier mit 80.500 Quadratmetern Verkaufsfläche und 200 Läden entstehen. Außerdem sollen dort auf rund 8000 Quadratmeter Fläche Gastronomie und ein Kino angesiedelt werden.

VON EVA EUSTERHUS

Richtfest an der Überseeallee

Der Weiterbau der Hafencity geht auch an anderer Stelle weiter: Am Donnerstag wurde für einen Komplex, den Strabag und ECE bauen, das Richtfest gefeiert. In den Immobilien **Watermark, Shipyard und Freeport** an der Überseeallee (neben der Hafencity Universität) werden Wohnungen, Büros und Einzelhandel untergebracht. Die Fertigstellung ist für 2018 geplant, die Nachfrage nach den Wohnungen mit unverbaubarem Elbblick sei groß, versicherte Strabag-Geschäftsführer Thomas Hohwieler bei dem Festakt.

gen Dächern miteinander verbunden werden sollen und Passanten so vor Wind und Regen geschützt werden. Das Überseequartier solle so das Herzstück der Hafencity, ein offener und belebter Stadtraum werden, beteuerte Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) noch beim Spatenstich Anfang des Monats. Die Initiative Lebenswerte Hafencity hat daran ihre Zweifel. Sie kritisiert das

Vorhaben, weil es sich gegen das richtet, was der Masterplan für dieses Areal vorsieht. So führten die aktuellen Planungen zum Verlust des freien Blicks zur Elbe und zu massiven Verkehrsströmen, noch dazu spreche die Eingangsgestaltung des Centers sowie die Verkehrsführung dafür, dass der Investor hier eine Einkaufswelt entwickelt, die darauf ausgerichtet ist, dass Besucher von außerhalb mit dem Auto anreisen, hier einkaufen, flanieren, essen – und wieder nach Hause fahren. Ein Einzelhandelskonstrukt, das Städteplaner als „Ufo“ bezeichnen, weil es meist in städtischen Randgebieten ein Anziehungspunkt bildet, der losgelöst von der Umgebung funktioniert.

Aus Sicht der Gegner ist dies an dieser Stelle der völlig falsche Ansatz. „Das ist keine moderne Stadtplanung, sondern ein Rückschritt in die 60er- und 70er-Jahre und genau das Gegenteil von dem, was die Hafencity an dieser Stelle braucht und was übrigens auch der Masterplan an dieser Stelle vorsieht“, sagte Architektin Iris Neitmann, die am Mittwochabend die Kritikpunkte benannte und zugleich Lösungsvorschläge aufzeigte.

Zwar soll laut Hafencity Hamburg GmbH „im Unterschied zu voll klimatisierten geschlossenen Mall-Konzepten der offene Straßenraum und der öffentliche Charakter der Freiräume zwischen

Es soll das größte Shoppingcenter der Stadt werden – und so richtig greifbar wird das Vorhaben erst, wenn man Zentren vergleichbarer Größe heranzieht. Dort, wo Architekten und Stadtplaner sich seit Jahren für eine Bebauung mit Magnet-Effekt aussprechen, soll eine Einkaufswelt in der Größe des Alsterdorfer Einkaufszentrums entstehen. Der Investor wirbt damit, dass die insgesamt 14 Gebäude mit durchsichti-