



So stellen sich die Investoren das Überseequartier in der HafenCity vor

In der falschen Dimension

An einem der schönsten Orte in der HafenCity soll ein riesiges Einkaufszentrum entstehen. Doch wirklich enorm ist an dem Projekt nur eines: Die Fehlplanung. Ein Plädoyer gegen den Bau **VON GERT KÄHLER**

Historisches soll entstehen in der HafenCity. Europas größte Firma für Gewerbe-Immobilien, Unibail-Rodamco aus Paris, will mit dem kostspieligsten Bauvorhaben seit der Elbphilharmonie das achtgrößte Einkaufszentrum Deutschlands erschaffen. Auf 260 000 Quadratmetern sind im südlichen Überseequartier geplant: Bürotürme, Wohnungen, ein Kreuzfahrtcenter, Hotels und zahlreiche Geschäfte über drei Geschosse mit einer Fläche von 80 000 Quadratmetern. Investitionssumme: knapp eine Milliarde Euro. Fertigstellung: 2021.

Bei der aufwendigen und ehrgeizigen Planung wurde allerdings eines zu wenig bedacht: Braucht Hamburg überhaupt ein Einkaufszentrum an diesem Ort? Man muss diese Frage jetzt stellen, da das Projekt noch nicht komplett durch ist. Eine Klage von Anwohnern steht der Realisierung im Weg, der Vorwurf: Das Quartier werde übermäßig belastet. Die Stadt sollte handeln und den Bau des Einkaufszentrums stoppen. Denn fünf gewichtige Gründe sprechen gegen die Pläne:

1. Die Stadt braucht kein weiteres großes Einkaufszentrum

Hamburg hat gute Erfahrungen mit geschlossenen Einkaufszentren gemacht: dem Alstertal-Einkaufszentrum in Poppenbüttel, dem Elbe-Einkaufszentrum in Osdorf, dem Quarree in Wandsbek oder dem Einkaufszentrum Hamburger Straße, das jetzt vornehm Shopping-Center Hamburger Meile heißt. Sie alle hatten eine strategisch wichtige Funktion: Sie sollten die Innenstadt entlasten, die Hamburger Käufer trotzdem an die Stadt binden und potenzielle

Kunden aus dem Umland anlocken. Die meisten Zentren haben diese Funktion in den vergangenen Jahren erfüllt und erfüllen sie noch. Es gibt keinen dringenden Bedarf, der nicht abgedeckt wäre.

Im Gegenteil: Es gibt eher die Sorge, dass ein Überangebot entsteht, weil in Hamburg nicht allein in der HafenCity ein Einkaufszentrum gebaut werden soll. Auch in den Stadthöfen, am Alten Wall, am Großen Burstah und im Springer Quartier entstehen neue Shopping-Welten (siehe Karte).

2. Einkaufszentren haben wenig Zukunft

Einkaufszentren sind ein Import aus Amerika, wo sie seit den fünfziger Jahren florierten. Der Erfolg setzte sich in Deutschland fort. Jetzt können wir wieder von den USA lernen. Dort könnten bis zu 50 Prozent der Shoppingmalls in den nächsten Jahren schließen, denn der Online-Handel verzeichnet als mächtiger Konkurrent seit zehn Jahren rasant steigende Umsätze. Warum der Hamburger Senat in dieser Situation ein Projekt in der HafenCity genehmigt, das die Einkaufsfläche der Innenstadt um ein Drittel vergrößert, ist unverständlich. Nun wollen die Investoren kein gewöhnliches Einkaufszentrum errichten. Sie beschwören einen »Digital Dream«, bei dem »durch übergroße Indoor-Screens Besucher in eine künstliche Digital-Installation eintauchen«. Sie preisen sogenannte Iconic Shopfronts aus neuartigen Fassadenelementen, mit denen Einzelhändler ihre Schaufenster individuell gestalten können. Das alles klingt toll, aber warum sollte man ausgerechnet an diesem Ort mit seinem herrlichen Blick auf den Hafen und die Elbe eine künstliche Erlebniswelt der Wirklichkeit vorziehen?

3. Das geplante Einkaufszentrum ist eine Zumutung für Anwohner und Umwelt

In der HafenCity werden mittelfristig 12 000 Bewohner leben. Für sie soll ein überdimensioniertes Einkaufszentrum auf 80 000 Quadratmetern gebaut werden? Der Investor weiß, dass das nicht schlüssig ist. Also setzt er auf Besucher aus dem Umland.

Mit 23 500 Autos pro Tag rechnen die Verkehrsplaner. Staus sind programmiert. Die Zufahrtsstraßen sind meist nur zweispurig, man wird Geduld brauchen, um in eine von zwei Einfahrten zu den

2800 unterirdischen Parkplätzen zu gelangen. Ein Ausbau der Zufahrtsstraßen ist nicht in Sicht, weil die Touristen auf den Gehwegen nicht bedrängt werden sollen. Dennoch planen die Investoren mit 1300 Autos, die pro Stunde in die Tiefgarage fahren sollen. Das ist unrealistisch. Vor allem weil der Zulieferverkehr und die Busse der Kreuzfahrtpassagiere in der Rechnung gar nicht erfasst sind.

Im Stau stehen kostet Nerven. Gefährlich aber sind Abgase und Feinstaub, die mit den Staus kommen. Schon jetzt halten die Anwohner ihre Fenster verschlossen, weil die Belastung am Hafen enorm ist. Denkt man sich dazu noch mehr Kreuzfahrtschiffe und viel mehr Autos, kann man sich leicht ausrechnen, dass die HafenCity zu einem der dreckigsten Orte der Stadt wird.

4. Das Projekt verträgt sich nicht mit dem bewährten Konzept der HafenCity

In der HafenCity ist bislang vieles richtig gelaufen: Die Planer haben sich nicht unter Zeitdruck setzen lassen, sie sind schrittweise vorgegangen, haben meist mit kleinen Grundstückseinheiten gearbeitet und die öffentlichen Wege und Plätze in hoher Qualität gebaut. Es ist ein Stadtquartier an einem besonderen Ort entstanden, mit Wohnungen, Büros und einer über das Gebiet verteilten Infrastruktur aus Handel und Gastronomie bis hin zum Kindergarten und zur Schule.

Schade, dass die Planer ihre Überzeugungen jetzt verkauft haben. Denn die lebendige Stadt auf öffentlichen Straßen, die sie bisher mit Erfolg errichtet haben, wird es im südlichen Überseequartier nicht geben. Alles ist in privater Hand. Wenn Olaf Scholz in seiner Rede zum ersten Spatenstich

vom Flaneur spricht, der die »Boulevards und öffentlichen Plätze« genießt, zeichnet er ein verzerrtes Bild. Anstelle eines städtischen Raumes für alle gibt es auf dem geplanten Gelände einen privaten Verkaufsraum für Konsumenten.

5. Es gäbe einen viel besseren Ort für ein Einkaufszentrum

Die öffentlichen Räume der HafenCity haben im Zentrum etwas Besseres verdient als »Digital Dreams«. Zum Beispiel einen schön gestalteten Platz, auf dem sich Kreuzfahrtschiffe, andere Touristen und Bewohner begegnen könnten. Stattdessen wird der erste Eindruck, den Kreuzfahrtpassagiere von der Stadt bekommen, eine monströse Shoppingmall sein. Shopping gibt es auf den Riesenschiffen schon genug.

Wenn man unbedingt ein Einkaufszentrum bauen will, sollte man einem Vorschlag des Architekten Volkwin Marg folgen. Seine Idee: Das achtgrößte Einkaufszentrum Deutschlands läge besser an den Elbbrücken. Dort plant die Stadt momentan den »Elbtower«, einen 200-Meter-Turm, der das höchste Gebäude Hamburgs werden soll. Der Autobahn-Anschluss für Gäste aus dem Umland ist perfekt, der Bahnhof für S- und U-Bahn wird gerade gebaut. Und nach den Plänen der Stadt sollen in den kommenden Jahren die angrenzenden östlichen Stadtteile wieder zu wichtigen Wohnstandorten werden. Ein großes Einkaufszentrum gibt es für die Bewohner dort bislang nicht.

Gert Käbler ist Architekturhistoriker und freier Publizist. Im vergangenen Jahr erschien sein Buch »Geheimprojekt HafenCity«

Neue Shoppingmeilen in der Innenstadt

