



Ein losgelöstes Stück Stadt?

Das Überseequartier wird privat entwickelt
Text: Dirk Schubert

Von maximalen Ansprüchen ist die Rede bei Hamburgs HafenCity, insbesondere beim Überseequartier. „Hamburg wird damit in der Ersten Liga spielen und weltweit Maßstäbe setzen“, sagt Jürgen Bruns-Berentelg, Chef der HafenCity Hamburg GmbH. Die Zahlen bestätigen den Anspruch nur teilweise. Zum Beispiel sind die Flächen anderer „Hafencities“ deutlich größer. Während die HafenCity in Hamburg 155 Hektar einnimmt, die eingeschlossenen Wasserflächen mitgerechnet, sind es in Dublin 255 Hektar, in Rotterdam 975 Hektar – dort hat man allerdings die angrenzenden Stadtquartiere in die Umnutzungs- und Aufwertungsplanung einbezogen. Betrachten wir nur das Überseequartier und vergleichen es mit dem Potsdamer Platz: Mit 275.000 Quadratmeter BGF wird es ungefähr halb so groß ausfallen wie das Berliner Beispiel (550.500 Quadratmeter); das Gesamtprojekt HafenCity mit etwa 1,5 Millionen Quadratmetern ist allerdings fast dreimal größer.

Derzeit bestimmen Bagger, Baukräne, Schlamm, Berge von Erdreich und Behelfsstraßen das Bild des künftigen Überseequartiers, das längs des um 1880 entstandenen, 90 Meter breiten Magdeburger Hafens gebaut wird. Die Gewinner des Masterplanwettbewerbs von 1999 hatten für den Bereich des Überseequartiers zunächst parallel und schräg zum Rechteck des Magdeburger Hafens gestellte Baukörper vorgesehen. Das Quartier wurde dabei von der Verlängerung der Versmannstraße diagonal durchschnitten. Im Strukturkonzept zum späteren „Masterplan HafenCity 2000“ wurde für das Quartier im Herzen der HafenCity dann der Akzent auf Handels-, Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitnutzungen gelegt, ergänzt um ein Kreuzfahrtterminal und Promenaden am Magdeburger Hafen. 2003 folgte für den Bereich Überseequartier/Magdeburger Hafen ein städtebaulicher Ideenwettbewerb unter 35 eingeladenen Planungsteams. Gewonnen haben ihn Trojan, Trojan und Wendt aus Darmstadt, die die städtebauliche Typologie des Masterplans durch eine neue innere Erschließungsachse modifizierten.

In einem stufenweisen Verfahren wurden Städtebau und Architektur dann weiterentwickelt. Im Oktober 2003 war die erste Phase des zweistufigen internationalen Investorenwettbewerbs für das Überseequartier abgeschlossen. Vier der Bewerber schafften es in die zweite Runde, und im September 2005 erhielt dann das niederländisch-deutsche Konsortium ING Real Estate, SNS Property Finance und Groß & Partner den Zuschlag. Bereits vier Monate später wurde das Überseequartier an das Konsortium verkauft. Städtebaulich überzeugte das Konzept die Jury vor allem durch die Anlage eines zentralen Boulevards, die kleinteiligen Strukturen und die Qualität der Architektur renommierter Planer, u. a. Rem Koolhaas und Erick van Egeraat. Das von den ausgewählten Investoren vorgelegte städtebauliche Konzept wurde dann im Rahmen eines Workshopverfahrens weiterentwickelt und in einem Masterplan zusammengefasst, der die Grundlage für den 2007 beschlossenen Bebauungsplan bildete.

Baubeginn war im Sommer 2007, 2011 soll das 800 Millionen Euro teure Quartier fertig sein, zusammen mit der neuen

U-Bahnanbindung. 16 Einzelgebäude werden auf einem Areal von acht Hektar entstehen. Versprochen wird „eine Stadt, die niemals schläft“. Am Überseeboulevard – der Straße, die das Quartiersinnere erschließt – entsteht eine Einkaufswelt mit maritimem Ambiente. Der zentrale Boulevard verläuft nicht geradlinig, sondern mehrfach geknickt, um abwechslungsreiche Blickbeziehungen zu ermöglichen. Bei der Vorstellung des Konzepts wurde Camillo Sitte zitiert, aber auch Fritz Schumacher, der bei der Anlage der Mönckebergstraße in der Hamburger Innenstadt vor hundert Jahren auch schon von der Geraden abgewichen war.

Die öffentliche Anbindung des Quartiers war lange ein Streitpunkt um Kosten und Alternativen; sie wird jetzt sehr aufwendig gelöst. Die neue U-Bahnlinie U4 ist als Sackgassenlinie bis zur vorläufigen Endhaltestelle Lohseplatz ausgebildet, abzweigend von der Haltestelle Jungfernstieg, mit Kosten von knapp 300 Millionen Euro.

Konkurrenz zur Innenstadt

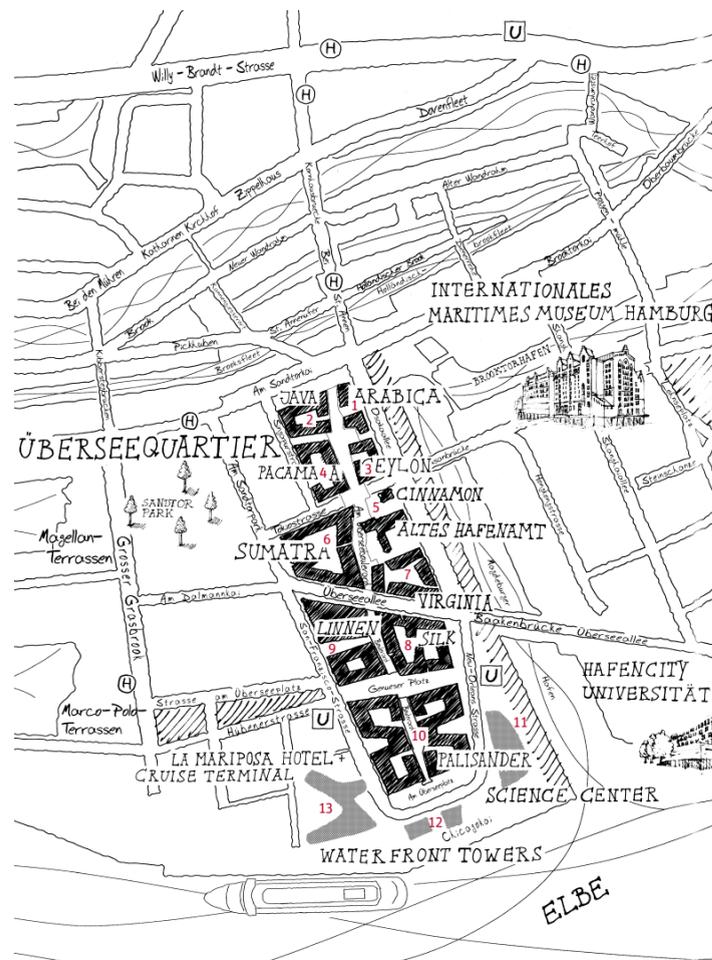
Auch über der Erde wird alles neu: Die bestehenden Bauten, auch die Betriebsgebäude der Hamburg Port Authority, werden abgerissen, nur das unter Denkmalschutz stehende Backsteingebäude der vormaligen Zentrale des Amtes für Strom und Hafenbau bleibt erhalten. Einzig an dieser Stelle wird das bisher bei fünf bis sechs Metern liegende Niveau nicht auf die hochwassersicheren 8,10 Meter über Normalniveau aufgeschüttet. Die Nutzung teilt sich auf in 400 Wohnungen mit 48.000 Quadratmetern Geschossfläche, in 125.000 Quadratmeter Büros, weitere 60.000 Quadratmeter für Einzelhandel und Restaurants, dazu kommen die Sondernutzungen wie das Kreuzfahrtterminal, das ScienceCenter und ein Hotel. Dass das neue Quartier vollständig aus einer Hand kommt, zeigt schon die Konstruktion der Tiefgaragen. Unter den 16 neuen, zwischen sechs- bis achtgeschossigen Baukörpern wird Hamburgs größte unterirdische Parkfläche entstehen.

Galt bisher für den Bau der HafenCity die Prämisse der kleinen Baufelder und der Vergabe an unterschiedliche Bau-träger, wurde bei der Entscheidung für das Überseequartier davon abgewichen: Alles liegt in einer Hand. Die Stadt betrachtete diese Vereinfachung der Eigentumsverhältnisse bei der Entwicklung des Kernstücks der HafenCity als Vorteil. In einem umfangreichen Vertragswerk wurden Pflichten der Erwerber (und die Rechte der Stadt, zum Beispiel bei Leerstand) definiert. Da dieser Vertrag geheim gehalten wird, lassen sich seine Details zurzeit nicht überprüfen. Das Überseequartier soll jedenfalls keine Shopping Mall und kein Festival Market werden, wie es in anderen Seehafenstädten der Fall ist, so in Boston, Miami, Baltimore und Sydney. Da Boulevard, Plätze und Querstraßen aber Privateigentum sind, obliegt die Instandhaltung, die Reinigung und die öffentliche Ordnung des gesamten Stadtteils jetzt dem Investor. Ob die vertraglich gesicherte öffentliche Nutzung von privatem Grund und Boden zukünftig gesichert ist, wird sich am Umgang mit Problemfällen zeigen.



Das Terrain des zurzeit noch leerräumten Überseequartiers nimmt den rechten Teil des trapezförmigen Grundstücks ein und grenzt seitlich an den Magdeburger Hafen.

Simulation des Boulevards und Luftfoto: HafenCityGmbH



Der inneren Erschließung des Überseequartiers liegt die Idee eines „sich konisch in 3 Dimensionen verjüngenden und erweiternden Boulevards“ zugrunde. Camillo

Sitte und Fritz Schumacher werden als Paten zitiert.

Plan ohne Maßstab. Das Modell wurde von der Innenstadtseite aus fotografiert.

Die HafenCity erweitert die Hamburger Innenstadt um etwa 40 Prozent. Das Überseequartier wird keine Ergänzung sein, sondern in Konkurrenz zur polyzentralen Struktur der Einkaufsbereiche der Innenstadt stehen. Die Entfernung zwischen den einzelnen Lagen ist zu groß und die stadträumlichen Barrieren wie die Ost-West-Straßen und der Korpus der Speicherstadt selbst sind zu dominant, als dass sich das Überseequartier als Erweiterung betrachten ließe. Konflikte sind vorzusehen: Einerseits wird bereits der Rückgang der Umsatzzahlen beim Einzelhandel in der Innenstadt bei weiterer Flächenausweitung beklagt. Andererseits entstehen im Überseequartier noch einmal doppelt so viele Einkaufsflächen wie in der jüngst fertiggestellten Europapassage beim Rathaus. Zudem wird die Polarisierung von guten und schlechten Einzelhandelslagen weiter vorangetrieben.

Was den Büromarkt betrifft, gilt die HafenCity als Topstandort. Im Überseequartier sind keine größeren Firmenzentralen vorgesehen, dafür Dienstleister kleinerer und mittlerer Größe. Der Bürostandort der Innenstadt – dort gibt es nur eine begrenzte Anzahl von 1A-Lagen – wird durch das neue Quartier wohl geschwächt werden. Angesichts des ausschließlich hochwertigen Angebots kann man bei den Wohnflächen im Überseequartier aber von einer Ergänzung sprechen. Die geplanten 400 Wohnungen machen kaum ein Zehntel des gesamten Wohnungsbaus in der HafenCity aus – sie entsprechen etwa einem Zehntel des jährlichen Hamburger Wohnungsneubauvolumens. Es werden vorwiegend Singles, Besserverdienende, DINKs, Double income no kids, und Empty Nesters, Rückzügler aus dem Umland, sein, die die Mietpreise ab 10 Euro/m² bei den Genossenschaftswohnungen und von 5000 Euro/m² für Eigentum am Sandtorkai bezahlen können.

- 1-3 Arabica, Java und Ceylon:
Trojan Trojan Wendt, Darmstadt,
und Dietz Joppien, Frankfurt a.M.
- 4 Pacamara:
NPS Tschoban Voss, Hamburg
- 5 Cinnamon und Hafenamt:
Bolles + Wilson, Münster
- 6 Sumatra:
Erick van Egeraat, Rotterdam
- 7 Virginia:
Böge Lindner, Hamburg
- 8 Silk:
Léon Wohlhage Wernik, Berlin
- 9 Linnen:
BDP, London
- 10 Palisander:
KSP Engel & Zimmermann,
Frankfurt a.M.; Ortner & Ortner,
Wien; Allies and Morrison,
London
- 11 Science Center:
OMA, Rotterdam
- 12 Waterfront Towers:
Erick van Eggerat, Rotterdam
- 13 Cruise Center:
Massimiliano Fuksas, Rom

