

Hamburg. Passages-Durchgangslandschaften

Diplomarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung Architektur
Anna Schild

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt Jean Marie Corneille Meuwissen
Institut für Städtebau

Mai 2014

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
(Datum)

.....
(Unterschrift)

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the other sources.

Graz,
(date)

.....
(signature)



INHALTSVERZEICHNIS

5 INHALTSVERZEICHNIS

9 EINLEITUNG

10-11 Vorwort

12-17 Stadtcharakter

Eindrücke
Leben
Arbeit

18-30 Stadtkörper

Lage
Dichte
Regional
Politisch
Flusstopographie
Verkehr
Flächennutzung

31 PROJEKTGEBIET

32-33 Lage

34-41 Umgebung

Innenstadt
Hafencity
Rothenburgsort

42-47 Hammerbrook

Historisch
Heute

48-55 Grossmarktareal

Fotos
Das Grundstück
Flächenwidmungsplan

54-59 Kartierung

Infrastruktur
Dienstleistungen
Verkehr

60-62 Case-Study: Hafencity

63 Architektur: Fähigkeiten und Vorbehalte

65 ENTWURF

66-69 Situation

70-71 Struktur: Passagen

72-76 Bausteine

77 Nutzungen

78-79 Grundriss

80 Draufsicht

81 Schaubild

82-83 Schwarzplan

85 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

89 LITERATURVERZEICHNIS



EINLEITUNG

10-11	Vorwort
12-17	Stadtcharakter
18-30	Stadtkörper



VORWORT

Die Stadt Hamburg ist eine der grünen Städte Europas und die Flüsse und Kanäle sind ihre Lebensadern. Laut Studie¹ leben die glücklichsten Deutschen hier. Hamburg ist aus einzelnen Dörfern zusammengewachsen, die als Nebenzentren zur Kernstadt funktionieren, was der Idee der Netzstadt nahe kommt. Es gibt eine lebendige Szene an Bürgerinitiativen, die ihre Stadt aktiv mitgestalten wollen und bereits das ein oder andere Bauprojekt zu Fall gebracht haben. So ist es schon vorgekommen, dass Investoren ein besetztes Haus aufkauften, um die Besetzer dann am Ende gratis darin wohnen zu lassen.

Von großem städtebaulichem Interesse ist die Hafencity, die direkt südlich an die Altstadt angrenzt. Dieser neue Stadtteil entsteht auf ehemaligem Hafenable, denn durch Schrumpfung des sekundären Sektors und Verlagerung des Hafens südlich der Elbe gibt es viele alte Industrieareale unterschiedlicher Größe, in zentrumsnaher Lage, welche die Möglichkeit bieten Stadt neu zu denken.

Metropolen und ihre Regionen, wie Hamburg eine ist, sind einem unendlich scheinenden Wachstum unterworfen. Menschen ziehen

in die Großstadt oder deren Umland und nehmen große Zeitverluste in Kauf, um sich von einem Ort zum anderen zu bewegen. In Zeiten absoluter Mobilität, kennt die Stadt keine Grenzen mehr. Unsere Straßen sind eher "zeit- und raumüberwindendes Element und nicht [...] Einheit von Lebensraum und Lebenszeit [...]"².

Es ist wichtig, Straßenraum wieder als Fläche zu begreifen, als Fläche der Kommunikation und des Aufenthalts. Doch dabei darf die Grundfunktion einer Straße oder eines Weges, nämlich die als Verbindung, nicht vernachlässigt werden. Die Nähe muss besonders in Metropolstädten an Bedeutung gewinnen, indem die Stadt als Netz von Knotenpunkten agiert und die Identität einzelner Viertel gestärkt wird. So ist jeder Stadtteil als Nuance der Persönlichkeit einer Stadt zu verstehen und die Wege und Straßen dazwischen haben als **"Durchgangslandschaften"** sowohl eine soziale als auch eine verbindende Eigenschaft.

Als Versuchsfeld dafür habe ich mir das Großmarktareal in Hamburg ausgesucht.

Dieses liegt direkt neben der Hafencity im Stadtteil Hammerbrook, an der Flussmündung von Bille und Elbe, und wird in naher Zukunft auch umstrukturiert werden. Derzeit ist das Gelände nicht öffentlich zugänglich und bildet somit eine Art "blinden Fleck" neben dem Stadtzentrum. Hinzu kommen Gleisanlagen und große Rangierflächen der Deutschen Bahn, welche die Vernetzung zum Rest der Stadt erheblich erschweren. So ist es eine der wichtigsten Aufgaben das Gebiet einerseits an das bestehende Stadtgewebe anzuknüpfen und andererseits die zukünftige Planung der angrenzenden Hafencity einfließen zu lassen und gegebenenfalls abzuwandeln.

Die denkmalgeschützte Großmarkthalle soll als einziges Gebäude des Großmarktes erhalten bleiben und mit gemeinnützigen Funktionen bespielt werden. Das Areal wird auch das neue Stadtteilzentrum aufnehmen. Denn Hammerbrook als fast reines Büroviertel hat weder ein Zentrum noch ausgeprägte Infrastruktur. Abends ist es deshalb meist ausgestorben. Diese Monofunktionalität im Viertel kann über vorwiegende Wohnbauwidmung der Gebäude rund um die Halle ausgeglichen werden. Da Hamburg

einen akuten Wohnungsmangel hat, ist zentrumsnaher Wohnraum stark nachgefragt. Besonders Familien werden durch die hohen Preise für große Wohnungen oder fehlenden Grünraum an den Stadtrand gedrängt.

So gibt es beispielsweise im Stadtteil Barmbek-Nord 71% an Ein-Personen-Haushalten.³ Durch mehr Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes und durch neue Grünflächen und Plätze, könnte Wohnen in der Stadt für Familien wieder attraktiver werden. In der 'Stadt der kurzen Wege' fahren Erholungssuchende nicht mehr an den Stadtrand, sondern finden diese in nächster Nähe.

Schließlich ist die Neuanbindung des Areals an die Stadt zu planen: einerseits an die bestehenden Bezirke Hammerbrook und Rothenburgsort, sowie den gerade sich im Entstehen befindenden Stadtteil Hafen-City. Hier könnten durchaus auch Umstrukturierungen in der derzeitigen Planung der Hafen-City nötig sein.

1 Vgl. <http://www.stern.de/panorama/studie-ueber-lebenszufriedenheit-hamburger-sind-die-gluecklichsten-deutschen-1893010.html>

2 Sieverts 2005, S. 88

3 Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/article2359900/Singles-draengen-Familien-an-den-Stadtrand.html>

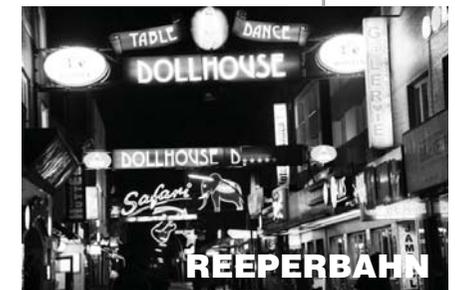
BLICK NACH WESTEN

H
A
M
B
U
R
G



STADTCHARAKTER

*EINDRÜCKE





*LEBEN

FISCHMARKT Der sonntägliche Fischmarkt mit seinen berühmten Marktschreibern ist nicht nur bei Touristen beliebt, sondern wird auch oft von Seefahrern frequentiert, die hier ihr Vergnügen suchen. **TOURISTISCH** So wurde St. Pauli zu einem der bekanntesten Rotlichtviertel.

BÖRSE CHIC **SPEXCHERSTADT** Das Backsteinensemble besteht aus über hundert Jahre alten zusammenhängenden Häusern.

ALTER ELETUNNEL: wurde 1911 eröffnet und gilt als technische Meisterleistung seiner Zeit. Ein großes Problem ist, dass Hamburg eine **TIUSZENE** **PEPPIG** In Vierteln wie dem Schanzenviertel u. Karolinenviertel mischen sich junge Modedesigner mit Punks und Nachursprünglichen aus den USA, ist Hamburg zu einem Zentrum für Poetry Slammer im deutschsprachigen Raum geworden. **KREATIVS** Projekte und steigende Mietpreise.

INDIVIDUALISTISCH **MEDIENPETROPOLE** **ORIGINELL** **THEATER** Monie für Hamburg werden. Ein international bekanntes Wahrzeichen. Die Eröffnung ist für 2015 geplant und ausführende Architekten sind Herzog & de Meuron.

ERHOLSAM **RATHAUS** **HISTORISCH** **INTERNATIONAL** **HAFEN** Der Hafen ist größtenteils von Arbeitern abhängig. **RASTLOS** **NOBELVIERTEL** Hamburg hat die größte Millionärsdichte Deutschlands, **REICH** was vor allem durch die **SPENDEN** Dank dieser erfolgreichen Aktion konnten 2011 etwa 2.600² neue Bäume gepflanzt werden **GRÜNFLÄCHEN**

Umwelt **HAUPTSTADT 2011** **AMBITIONIERT**

ch von den Hamburgern gern aufgesucht. **ST. PAULI** GESELLIG Durch die Nähe zum Hafen wurde dieses Viertel FREIZÜGIG
rtel Europas AUSGELASSEN Die Reeperbahn ist mit zahlreichen Bars und Clubs nicht nur Partymeile, sondern auch Touristenmagnet.
nden Lagerhallen auf Eichenpfählen GEHEIMNISVOLL und steht unter Denkmalschutz. **HAFENCITY** MODERN
amburg neben dem alten Elbtunnel nur zwei weitere Elbquerungen besitzt, wodurch Staus an der Tagesordnung stehen. **ALTERNATIV**
tschwärmer mit Multikulti. WELTOFFEN Die Vielzahl an Lebensentwürfen macht diese Viertel so lebendig. **POETRYSLAMS**
LEBENS LÄSSIG **HAUSBESETZUNGEN** Initiativen wie "Recht auf Stadt" OFFENSIV kämpfen gegen Investoren-
& MUSEEN von nationaler Bedeutung **ELEPHILHARMONIE** Was das Opera House für Sydney ist, soll die Elbphilhar-
.DeMeuron. **MUSICALS** Hamburg ist neben New York und London eines der Zentren für Musicals. **SPORTLICH** **ALSTER**
tgeber, denn **RAU** **ELBE** es sind **ROH** ca. 167.000 Arbeitsplätze in der Region¹ **INDUSTRIELL** direkt od. indirekt vom
lem auf die alten Reeder u. Kaufmannsfamilien zurückzuführen ist. **ELEGANT** **INNENSTADT** **GEDIEGEN** **BAUM**
Rund 40% des Hamburger Stadtgebietes sind grün u. ca. 250.000 Bäume lassen Straßen zu grünen Alleen werden.³ **NATURNAH**

¹ Vgl. www.hafen-hamburg.de/content/die-wettbewerbsposition-des-hamburger-hafens-darf-nicht-geschwächt-werden

² Vgl. <http://www.hamburg.de/contentblob/3481228/data/meinbaum-meinestadt-dokumentation.pdf>, S. 3

³ Vgl. <http://www.hamburg.de/contentblob/2726606/data/uhh-magazin.pdf>, S. 11

*ARBEIT

INDUSTRIE

Die statistisch ausgewiesene Anzahl der Erwerbstätigen im verarbeitenden Gewerbe lag im Jahr 2009 bei ca. 120.000 (Maritime Wirtschaft, Life-Science Branche, Grundstoffindustrie, Mineralölwirtschaft, Baugewerbe, Lebensmittelwirtschaft, Fahrzeugbau).¹

Jeder Industrie-Arbeitsplatz generiert mehr als das Doppelte an Arbeitsplätzen, da hergestellte Waren konfektioniert, transportiert, beworben und gehandelt werden müssen.

Luftfahrt

ca. 20.000 (Jahr 2004) Beschäftigte
Hamburg ist nach Seattle und Toulouse der weltweit drittgrößte Standort für Bau, Ausrüstung und Wartung ziviler Flugzeuge.

Airbus Deutschland GmbH (ca. 12000 Mitarbeiter) und Lufthansa Technik AG (ca. 7500 Mitarbeiter) sind 2 der größten Arbeitgeber Stadt und der Flughafen Hamburg sowie rund 300 Zulieferbetriebe ergänzen den Firmencluster Luftfahrt.²

DIENSTLEISTUNGSSEKTOR

Der Dienstleistungssektor ist nach wie vor der am stärksten wachsende Wirtschaftsbereich und wird durch die hohe Kaufkraft der Hamburger begünstigt. Branchen wie Unternehmensberatung, Immobilien, Forschung u. Bildung, Gastronomie oder auch Architektur fallen darunter. Einzeln aufgeführt sind folgend nur Bereiche, die in Hamburg einen besonderen Stellenwert einnehmen:

Logistik

“Insgesamt beschäftigt das Güterverkehrsgewerbe über 75 000 Arbeitnehmer und somit jeden dreizehnten Hamburger Erwerbstätigen. Schätzungen gehen davon aus, dass in der Metropolregion Hamburg direkt und indirekt rund 250 000 Arbeitsplätze auf die Logistikbranche entfallen.”³

Handel

Mit über 125 000 Beschäftigten in 32.000 Handelsunternehmen ist Hamburg neben Berlin der größte deutsche Handelsplatz. Allein im Business-to-Business-Handel (B2B) (=Großhandel u.

Handelsvermittlungen) sind rund 13.000 Unternehmen in Hamburg tätig. Erwähnenswert sind hier der Fischmarkt Hamburg-Altona, der Fleischgroßmarkt, sowie der Großmarkt für Obst, Gemüse und Blumen, der 15 Mio. Verbraucher mit frischen Lebensmitteln erreicht.⁴

Finanzwirtschaft

Banken und Versicherungen stellen 50.000 Arbeitsplätze bereit. Hinzu kommen Börse und etliche Finanzdienstleister. Die Börse besteht aus Wertpapierbörse, Versicherungsbörse und Getreidebörse. Hamburg hat das höchste Pro-Kopf Einkommen Deutschlands.⁵

Gesundheitswirtschaft

Gesundheitswirtschaft: Sport, Fitness, Wellness, Pharmaindustrie, Medizintechnik, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Kongresse
Ist ein wachsender Wirtschaftszweig, in dem rund zwölf Prozent der 1,1 Millionen Erwerbstätigen in Hamburg arbeiten. In Hamburg befinden sich Unternehmen wie Beiersdorf AG, Phillips Medizin Systeme oder die Strathmann AG&Co.⁶

Tourismuswirtschaft

Im Jahr 2013 verzeichnete Hamburg 5,9 Mio.⁷ Gäste und der Tourismus entwickelte sich im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich gut. Die Übernachtungen stiegen zw. 2001 u. 2012 um 123%.⁸

Wichtigster Einnahmefaktor ist der Tagestourismus (inkl. Tagesgeschäftsreisen) mit 114 Mio. Tagesbesuchern (Jahr 2009).⁹

IT-Wirtschaft

Mit 45.000 Beschäftigten ist dieser Sektor gut vertreten und ist nach wie vor ein wachsender Wirtschaftszweig.¹⁰
Geschäftsfelder: Hard- und Softwareberatung und -entwicklung, Herstellung von Geräten und Bauteilen, Datenverarbeitungsdienste, Telekommunikation, Multimedia und Games;

Kreativwirtschaft

Ca. 80.000 Beschäftigte¹¹ in der Kreativwirtschaft (Architektur, Werbung, Druck, Verlag, Musik-, Film-, Fernseh- und Kulturwirtschaft, Rundfunk usw.);

Medienwirtschaft

Print

Ca. die Hälfte aller deutschen Printmedien wird hier produziert. Es gibt drei Großverlage: Axel Springer, Bauer Media Group, Gruner+Jahr;

Wochenzeitungen wie Die Zeit und Zeitschriften wie Stern, Spiegel, GEO, Brand Eins, Brigitte, Gala, Auto Bild, Computer Bild, Men´s Health, TV Movie, Merian etc.;

Werbung

ca. 15.000 Erwerbstätige (Zahl 2008); Einige der größten und erfolgreichsten Agenturen Europas haben hier ihren Standort: Jung von Matt, Scholz&Friends, TBWA;

Film u. Fernsehen

Hamburg ist Sitz der Norddeutschen Rundfunkanstalt (NRD). Hinzu kommen die drittgrößte ARD Anstalt Deutschlands und Regionalstudios von ZDF, RTL und SAT1. Aufwändige Fernseh- und Kinofilme entstehen bei Studio Hamburg GmbH, Wüste Film oder Polyphon.

Mit einem Marktanteil von 40 Prozent ist Hamburg der wichtigste deutsche Werbefilm-Standort.¹² Neben Markenfilm, einer der größten Werbefilmproduzenten weltweit sind auch Cobblestone, Five Three Double Ninety oder Production International ansässig.

Musik

ist traditionell in Hamburg stark vertreten durch Unternehmen wie Warner Music, Edel Music oder EMI Music Publishing Germany. Besonders bekannt ist Hamburg durch seine HipHopSzene.

1 Vgl. Industrieplatz Hamburg 2011, S. 2

2 Vgl. Luftfahrtstandort Hamburg 2008, S. 3

3 Güterverkehr in Hamburg 2010, S. 2

4 Vgl. Handelsmetropole Hamburg 2008, S.2f

5 Vgl. Finanzplatz Hamburg 2010, S. 2

6 Vgl. Gesundheitswirtschaft in Hamburg 2011, S. 2ff

7 Vgl. http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/SI14_025.pdf

8 Vgl. Hamburg Tourismus Monitoring, S. 12

9 Vgl. Marketingplan 2010-2015 2010, S.26

10 Vgl. IT-Metropole Hamburg 2009, S. 2

11 Vgl. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article116150989/Buergermeister-Olaf-Scholz-Hamburgs-Mediensena-tor.html#>

12 Vgl. Medienmetropole Hamburg 2006, S. 4

STADTKÖRPER

*LAGE



HAMBURG

Hamburg liegt in Norddeutschland und stellt ein eigenes Bundesland mit einer Fläche von 755 km²¹, wobei alleine 8,1 %¹ auf die Wasserfläche entfallen. Das Stadtgebiet hat eine Nord-Süd und Ost-West Ausdehnung von ungefähr jeweils 40km.

Die Einwohnerzahl beträgt ca. 1,75 Mio.² und macht Hamburg damit nach Berlin zur zweitgrößten Stadt in Deutschland. In der EU belegt Hamburg den siebten Platz. Die Bevölkerungsdichte ist mit 2296³ Einwohnern/km² im Vergleich zu anderen Städten dieser Größe als relativ gering anzusehen.

¹ Vgl. <http://www.statistik-nord.de/publikationen/publikationen/statistische-berichte/bevoelkerung-und-gebiet/>, abgerufen am 28.4.2014

² Vgl. <http://www.statistik-nord.de/publikationen/publikationen/statistische-berichte/bevoelkerung-und-gebiet/>, abgerufen am 28.4.2014

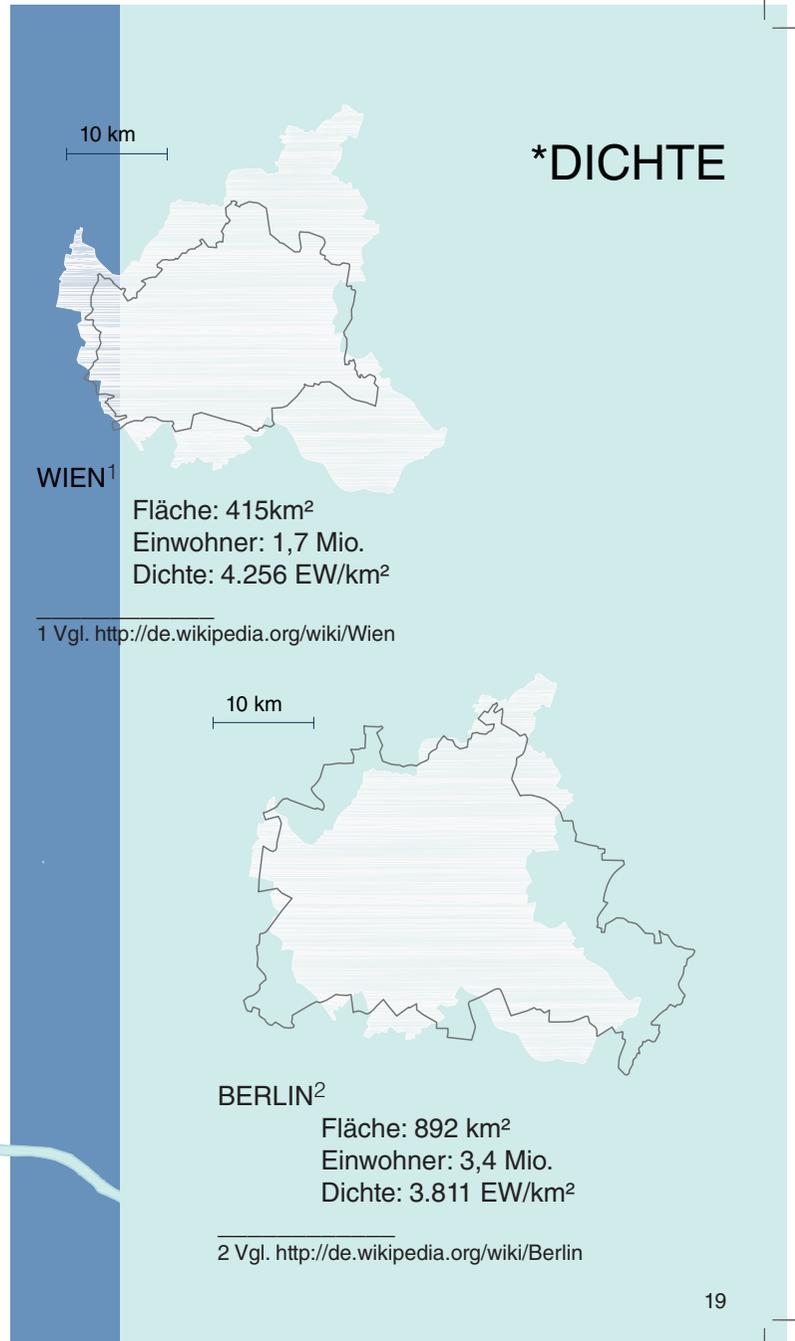
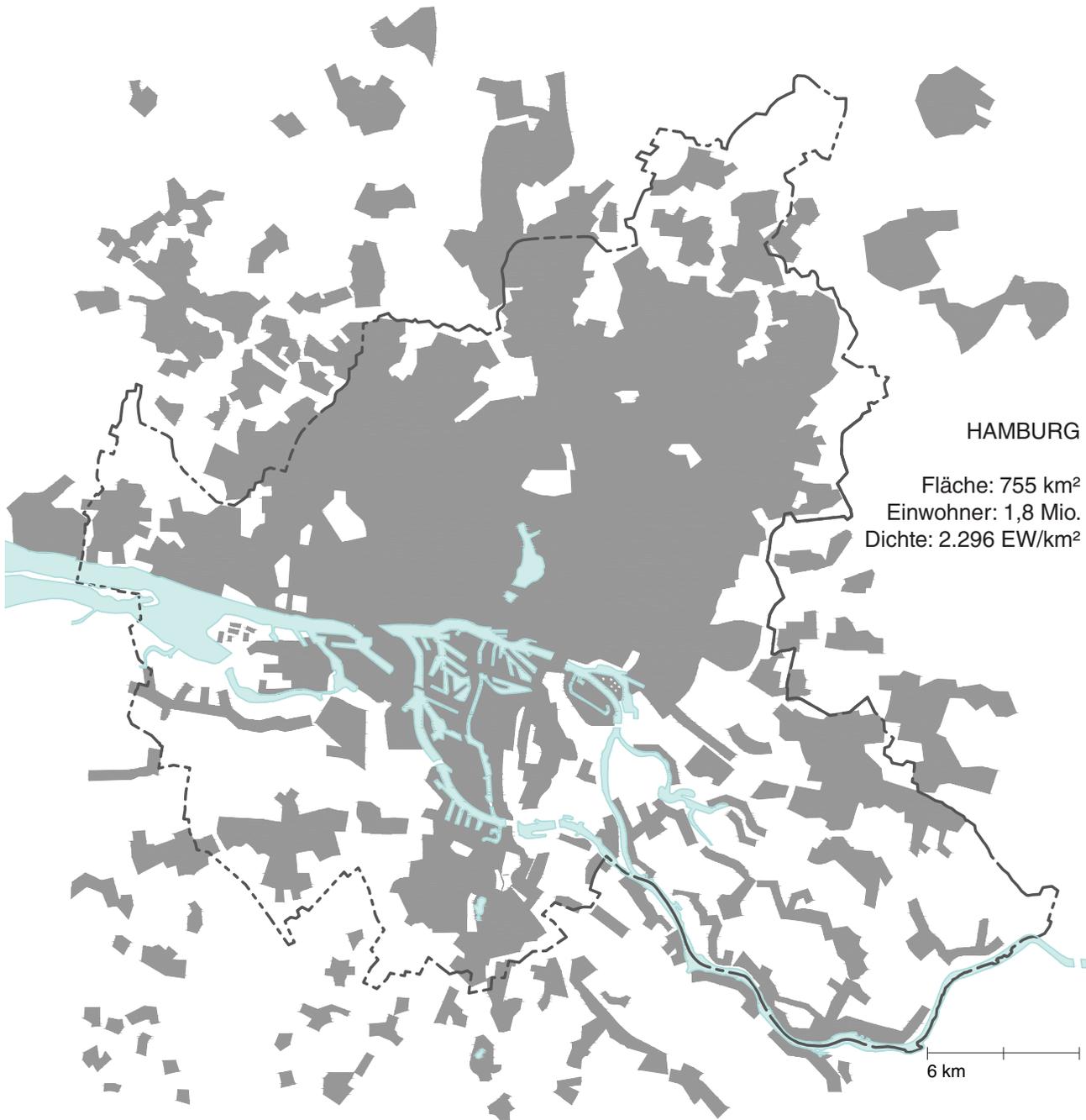
³ Vgl. http://www.statistik-portal.de/statistik-portal/de_jb01_jahrtab1.asp, abgerufen am 28.4.2014



Lage in Deutschland

500 km

Lage in Europa



*REGIONAL



Bereits 60% aller Europäer leben heute in einer Metropolregion-ein dicht besiedeltes Gebiet mit mehr als 500.000 Einwohnern.¹

Die Metropolregion Hamburg ist ein Ballungsraum mit etwa 5 Mio. Einwohnern. Sie umfasst Hamburg, sowie Teile von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern.²

Ziel ist es, Hamburg mit seinem Umland besser zu vernetzen und gemeinsam Konzepte und Lösungsvorschläge, beispielsweise das Siedlungswesen oder den Naturschutz betreffend, zu erarbeiten.

¹ Vgl. Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg S.3

² Vgl. <http://metropolregion.hamburg.de/traeger/>

Die Stadt Hamburg gliedert sich in 7 Bezirke und 104 Stadtteile. Als Stadtstaat unterliegt Hamburg einer eigenen Landesverfassung und hat somit auch seine eigene Landesbauordnung (HBauO).



*FLUSSTOPOGRAFIE





In Hamburg münden drei Flüsse ineinander: Die Elbe, die Alster und die Bille. Sie sind im Stadtgebiet stark vom Menschen überformt durch Eindeichung, Kanalisierung, Umleitung oder Trockenlegung.

DIE ELBE

Der Elbfluss entspringt im Norden Tschechiens, im Riesengebirge und mündet 100km nach Hamburg in die Nordsee. Nichts prägt die Stadt Hamburg mehr als ihre Lage an diesem Fluss, der Hamburg an die Weltmeere und den internationalen Handel anbindet.

Der Hamburger Hafen ist die wirtschaftliche Lebensader und Arbeitsplatz von ca. 156.000¹ Personen. Er nimmt etwa ein Zehntel des Stadtgebiets ein und ist derzeit, je nach Berechnungsmethode, nach Rotterdam der zweitgrößte bzw. nach Antwerpen der drittgrößte Hafen in Europa, weltweit gesehen der neunte (nach Containerumschlagszahlen).²

¹ Vgl. www.hamburg-port-authority.de/de/der-hafen-hamburg/zahlen-und-fakten/Seiten/default.aspx

² Vgl. Gerberding/Rupprecht 2010, S. 73

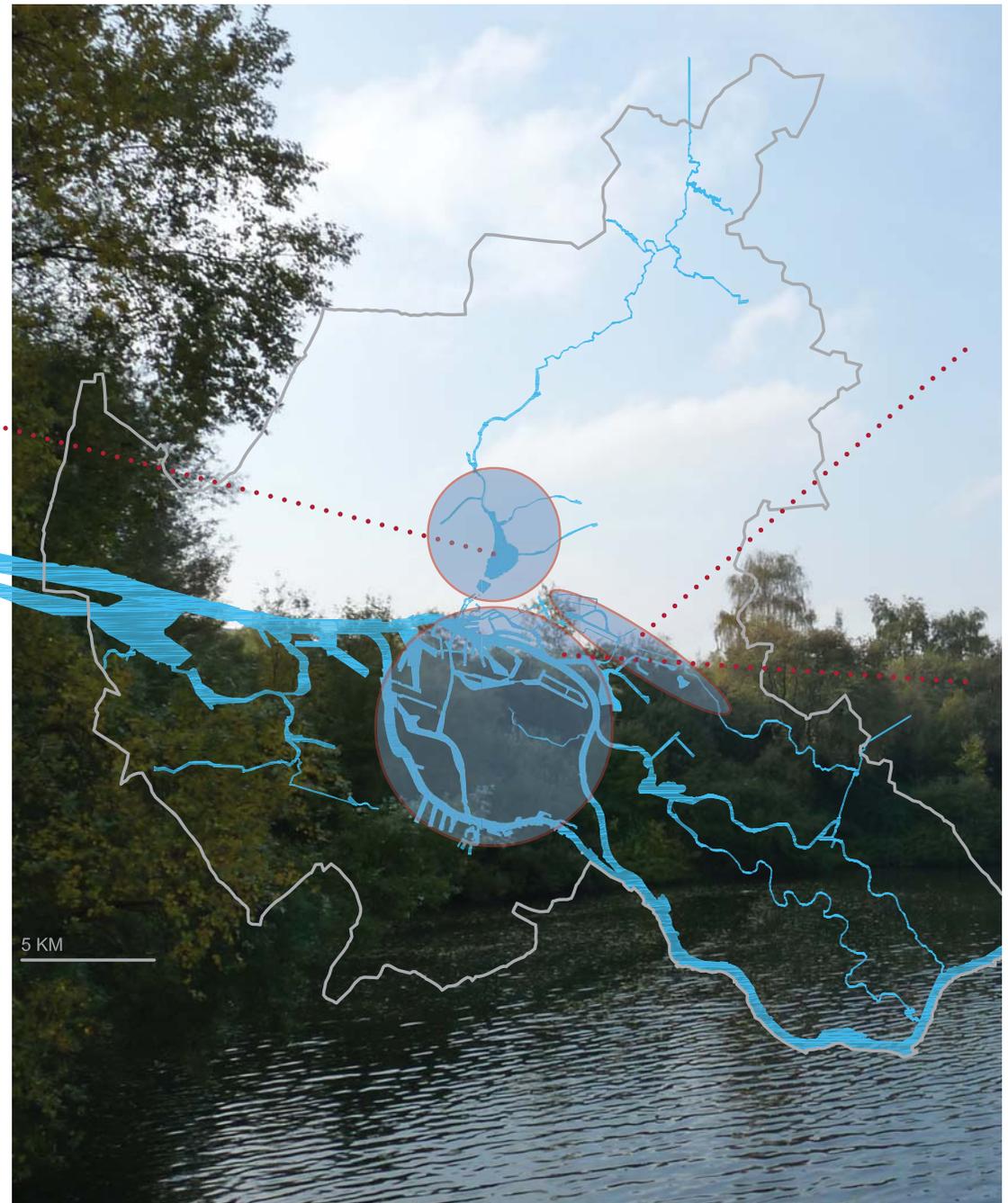


DIE ALSTER

Der Ausspruch des Dichters Friedrich Hagedorn : “[...]Der Elbe Schifffahrt macht uns reicher; Die Alster lehrt gesellig seyn! [...]”¹, beschreibt das Wesen dieses Flusses ganz gut. Die Alster wurde bereits ab 1228 aufgestaut und so zum See mitten im Stadtzentrum.² Dieser See, auch Binnen- bzw. Ausenalster genannt, wurde ursprünglich errichtet, um die Mühlen zu betreiben. Heute hat die Alster eine reine Freizeitfunktion und macht Hamburg einzigartig, da kaum eine andere Stadt dieser Größe eine so große Naherholungsfläche direkt im Zentrum besitzt.

Natürlich befinden sich entlang der Binnenalster einige der teuersten Adressen von Hamburg, aber die Alster selbst mit ihrer Uferpromenade ist öffentlicher Raum: Während sich die Alster im Winter in einen großen Eislaufplatz verwandelt, tummeln sich hier im Sommer Segelboote, Badegäste und Sonnenanbeter. Und auf den zahlreichen Kanälen wird Kanu gefahren.

¹ Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) 2011, S. 7
² Vgl. Gerberding/Rupprecht 2010, S.



DIE BILLE

Die Bille entspringt nord-östlich von Hamburg in der Hahnheide bei Trittau und mündet 65 km danach, zwischen den Stadtteilen Hammerbrook und Rothenburgsort, in die Elbe. Die Boberger Niederung und das Billeetal sind ausgewiesene Naturschutzgebiete entlang der Bille. Der Wasserweg der Bille hat heute kaum mehr wirtschaftliche Bedeutung und wird vorwiegend für Freizeitschifffahrt genutzt.

DIE ELBE



*VERKEHR

Hamburg ist sowohl per Luft-, Land und Seeweg gut erreichbar.

SCHIFFFAHRT

Die Zahl der in den Hamburger Hafen einlaufenden Schiffe lag im Jahr 2012 bei 9.745.¹ Hier handelt es sich vorwiegend um Containerschiffe. Auch Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe spielen für den Tourismus eine wichtige Rolle.

Für den öffentlichen Verkehr wichtig sind die 6 Schifflinien², die zwischen Nord- und Südufer der Elbe verkehren. Die Schifffahrt auf der Alster hat nur touristische Zwecke.

FLUGVERKEHR

Der Flughafen Hamburg liegt im Norden der Stadt und ist durch eine S-Bahn Verbindung an die Innenstadt angebunden. Derzeit werden 115 Ziele auf 4 Kontinenten³ angefliegen und pro Tag etwa 37.400⁴ Passagiere befördert.

KFZ-VERKEHR

Da, mangels Umfahrung, der ganze Durchgangsverkehr durch das Stadtgebiet

führt, kämpft Hamburg mit massiven Verkehrsproblemen. Die Autobahnen (siehe Grafik: rote Linien) sind nicht nur für die Abwicklung des Fernverkehrs von Bedeutung, sondern stellen mit dem Neuen Elbtunnel und der Moorfleet Brücke zwei der vier Elbquerungen in Hamburg.

Die anderen zwei Elbquerungen sind der Alte Elbtunnel und die Neuen Elbbrücken/Freihafenelbbrücke. Während der Alte Elbtunnel wegen der zeitaufwändigen Querung mittels Aufzugsystem ein Verkehrsaufkommen von nur mehr 130.000 KFZ⁵ pro Jahr hat, zählt die Querung Neue Elbbrücken/Freihafenelbbrücke allein pro Tag 155.000 KFZ⁶. Sie verbindet die Bundesstraße B4 mit der Autobahn A 255. Da das in dieser Arbeit behandelte Projektgebiet unweit der Neuen Elbbrücken liegt, ist hier besonderes auf verkehrs- und lärmberuhigende Maßnahmen achtzugeben.

Mit Ausnahme des Elbtunnels gibt es also keine einzige Elbquerung, die rein lokale Bedeutung hat. Der Grund für die Schwierigkeit einer Elbquerung sind Containerschiffe,

die eine gewisse Durchfahrtshöhe benötigen. Auch die Lösung per Untertunnelung gestaltet sich kostenintensiv, da diese Schiffe einen immer größeren Tiefgang haben. So können Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 10 m⁷ die Hafenbecken östlich des Alten Elbtunnels nicht mehr anlaufen, was zu einer Verlagerung des Hafens Richtung Westen führt.

SCHIENENVERKEHR

Auf der Grafik, sind Hauptverkehrsadern des Bahnnetzes innerhalb Hamburgs, das über 5 Bahnhöfe verfügt, in Orange eingezeichnet. Erwähnenswert ist auch der größte Rangierbahnhof Europas, der sich südlich der Stadt befindet.

Hamburg ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Bahnverkehr und so gibt es Direktverbindungen beispielsweise nach Wien, München, Zürich, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen oder Berlin.

Gemessen an der Anzahl der Passagiere ist der Hauptbahnhof Hamburg der größte Personenbahnhof Deutschlands.⁸ Leider stößt

dieser zunehmend an seine Belastungsgrenzen und ein Ausbau gestaltet schwierig. Derzeit wird intensiv an Lösungsvorschlägen gearbeitet, da bis 2017 mit einem Plus von 98 Zügen pro Tag gerechnet wird.⁹

Das Projektgebiet, das sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof befindet, könnte dieser Problematik Abhilfe verschaffen.

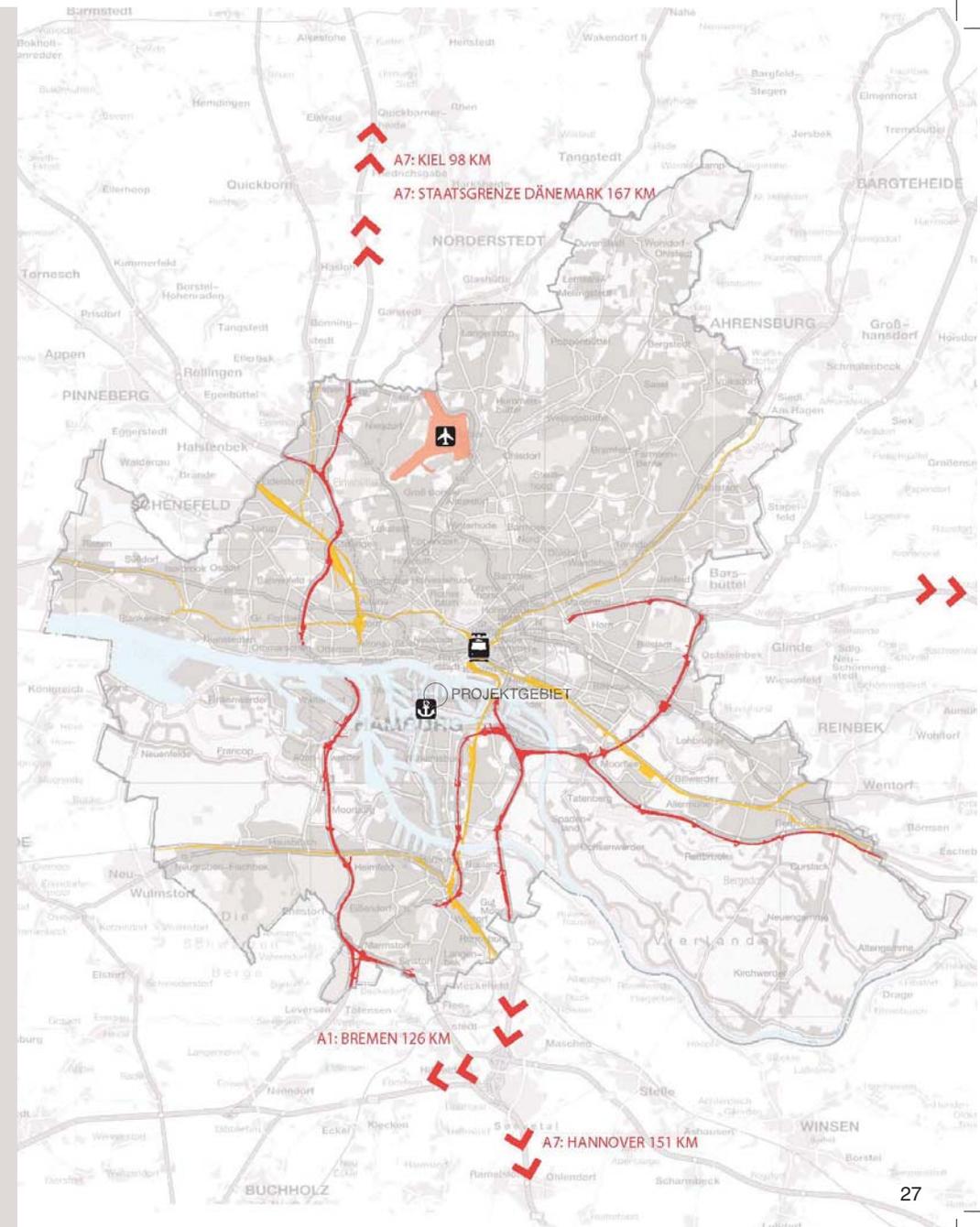
ÖFFENTLICHER VERKEHR

Hamburg verfügt über 4 U-Bahn Linien und 6 S-Bahn Linien. Erweitert wird dieses Angebot durch ein Busnetz im kleineren und Regionalzüge im größeren Maßstab.

Das Projektgebiet liegt am nächsten zur S-Bahn Station Hammerbrook (ca. 900 m entfernt), die nächstgelegenen U-Bahn Stationen sind Steinstraße (1,4 km) oder Meißberg (1,7 km). Die Erreichbarkeit des Areals durch bessere Anbindung an das U-Bahn Netz ist unbedingt zu überlegen.

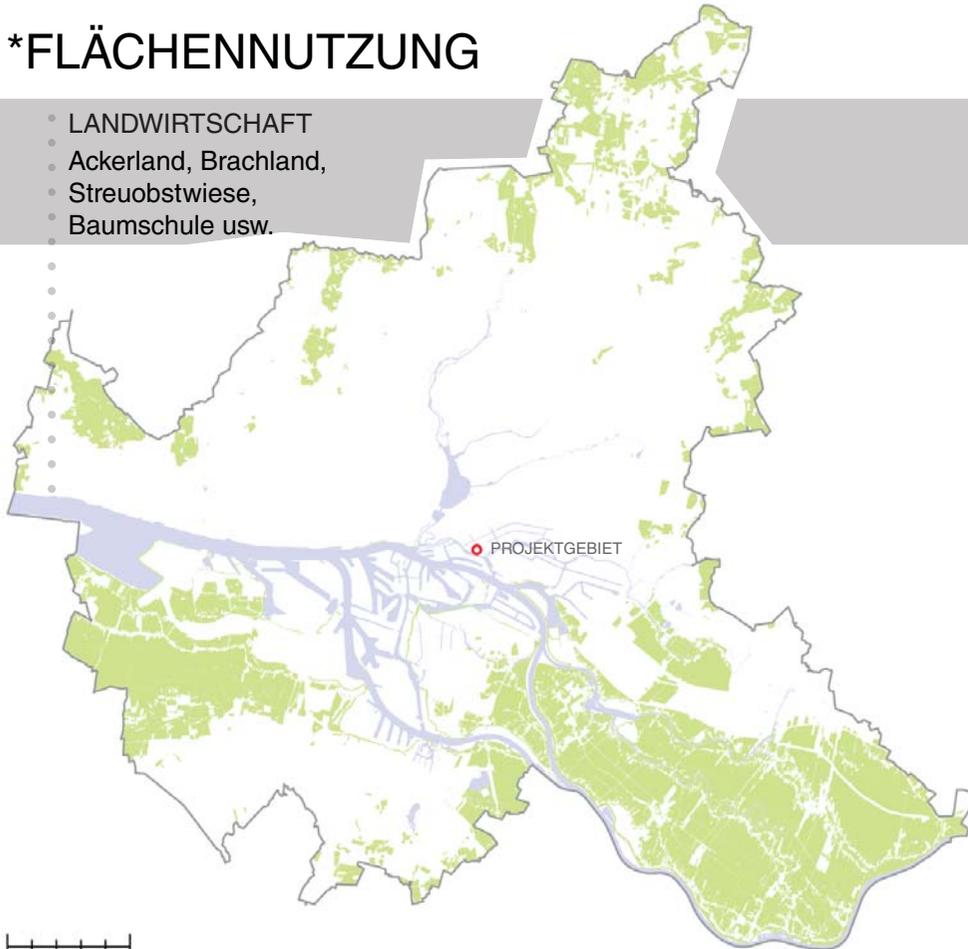
Direkt neben dem Projektgebiet, verkehren die Buslinien 3, 124, 34 und 120.

- 1 Vgl. www.hafen-hamburg.de/content/schiffsankunfte-im-hamburger-hafen
- 2 Vgl. www.hadag.de/hafenfaehren.html
- 3 Vgl. airport.de/de/mein_hamburg_airport_wussten_sie_schon_6013.html
- 4 Vgl. www.airport.de/de/u_pressemitteilungen_6508.html
- 5 Vgl. www.welt.de/regionales/hamburg/article117969893/Radfahrer-erobern-den-Elbtunnel.html
- 6 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.), S.70
- 7 Vgl. de.wikipedia.org/wiki/St_Pauli-Elbtunnel
- 8 Vgl. www.hamburg.de/hauptbahnhof
- 9 Vgl. <http://www.nahverkehrhamburg.de/nahverkehr-norddeutschland/nahverkehr-hamburg/item/309-bis-2017-fast-100-zusaetzliche-zuege-aber-kein-ausbau>



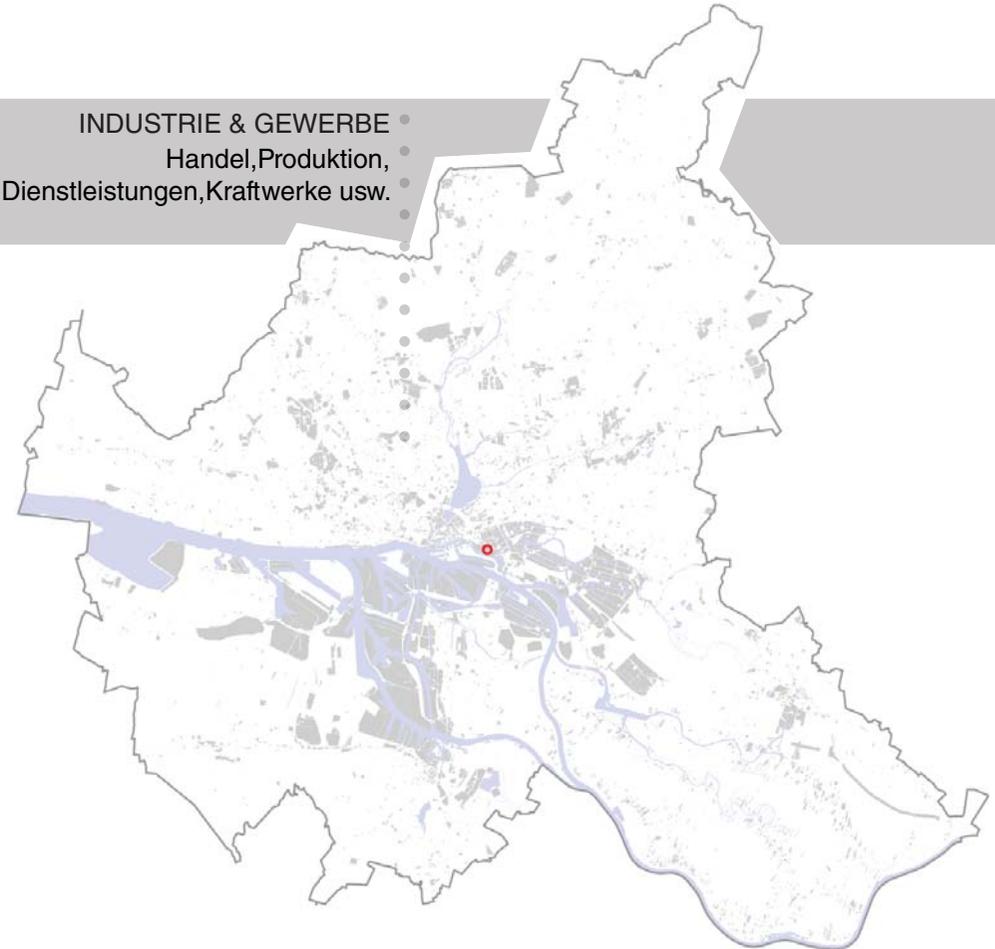
*FLÄCHENNUTZUNG

- LANDWIRTSCHAFT
- Ackerland, Brachland,
- Streuobstwiese,
- Baumschule usw.



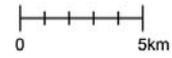
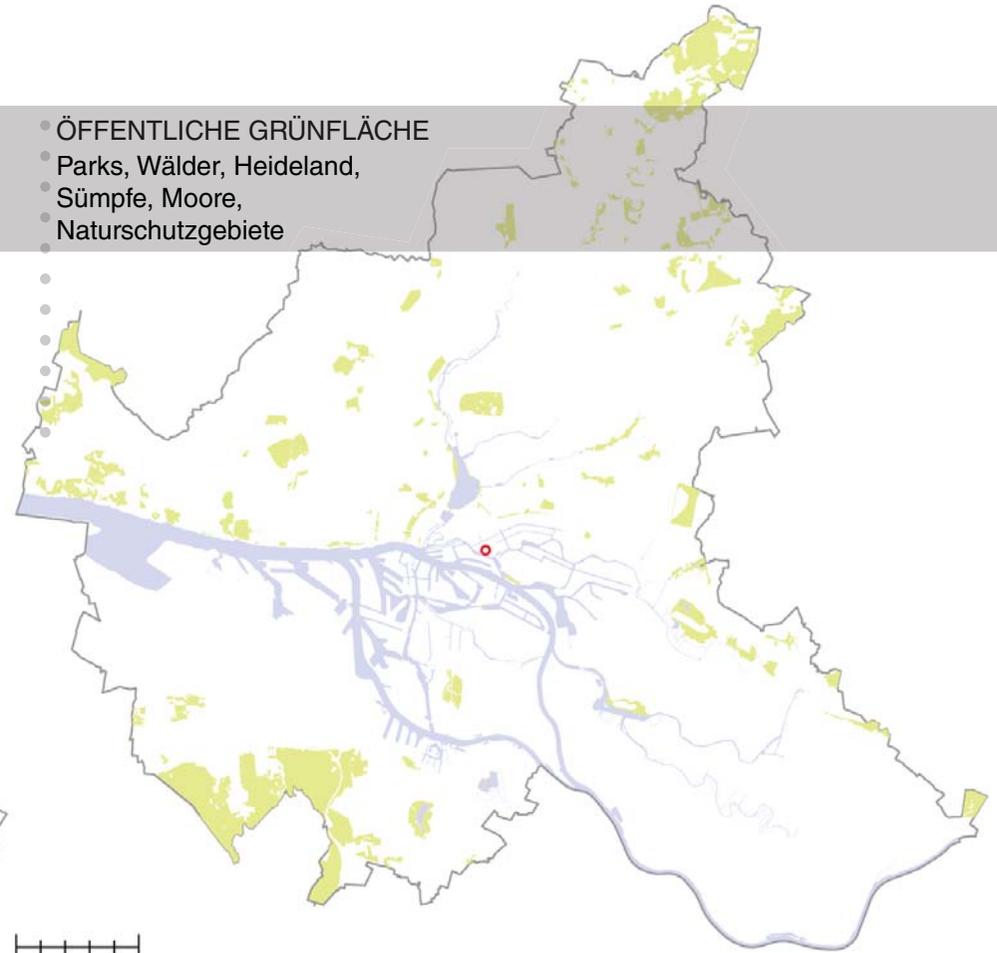
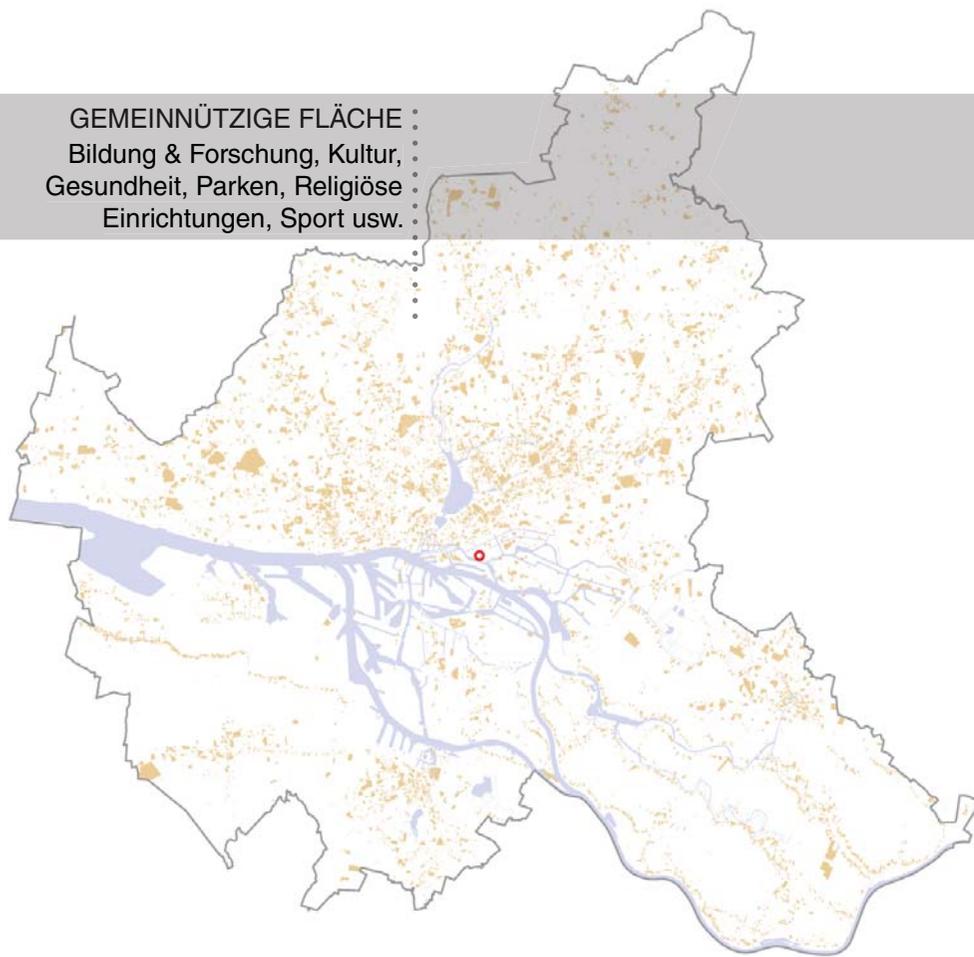
0 5km

- INDUSTRIE & GEWERBE
- Handel, Produktion,
- Dienstleistungen, Kraftwerke usw.

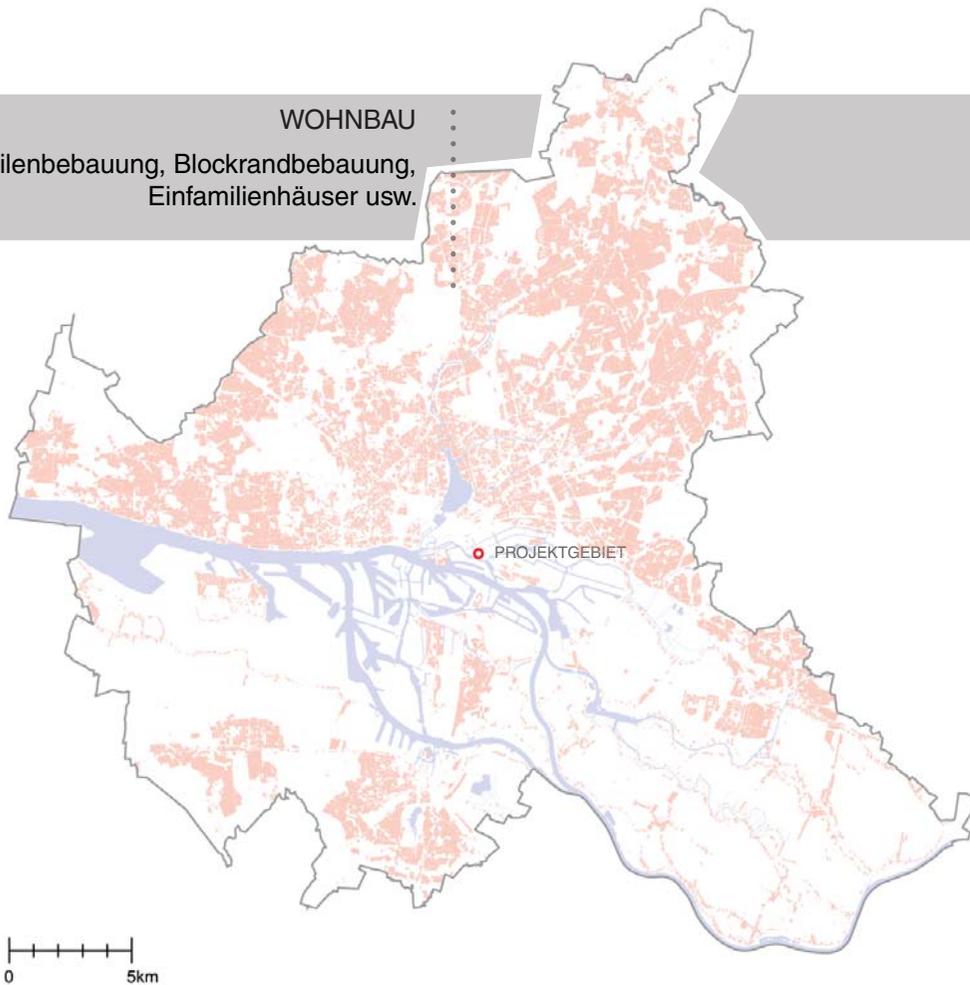


GEMEINNÜTZIGE FLÄCHE :
Bildung & Forschung, Kultur,
Gesundheit, Parks, Religiöse
Einrichtungen, Sport usw.

ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE
Parks, Wälder, Heideland,
Sümpfe, Moore,
Naturschutzgebiete



WOHNBAU
Zeilenbebauung, Blockrandbebauung,
Einfamilienhäuser usw.



Von den 75.530ha Gesamtfläche Hamburgs entfallen etwa 60% auf Siedlungs- (inkl. Erholungsfläche) und Verkehrsfläche, 25% auf Landwirtschaft, 8% auf Wasserfläche und 7% auf andere naturnahe Flächen (Wald, Unland).¹

¹ Vgl. www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/A_V_1_j11_Korr.pdf

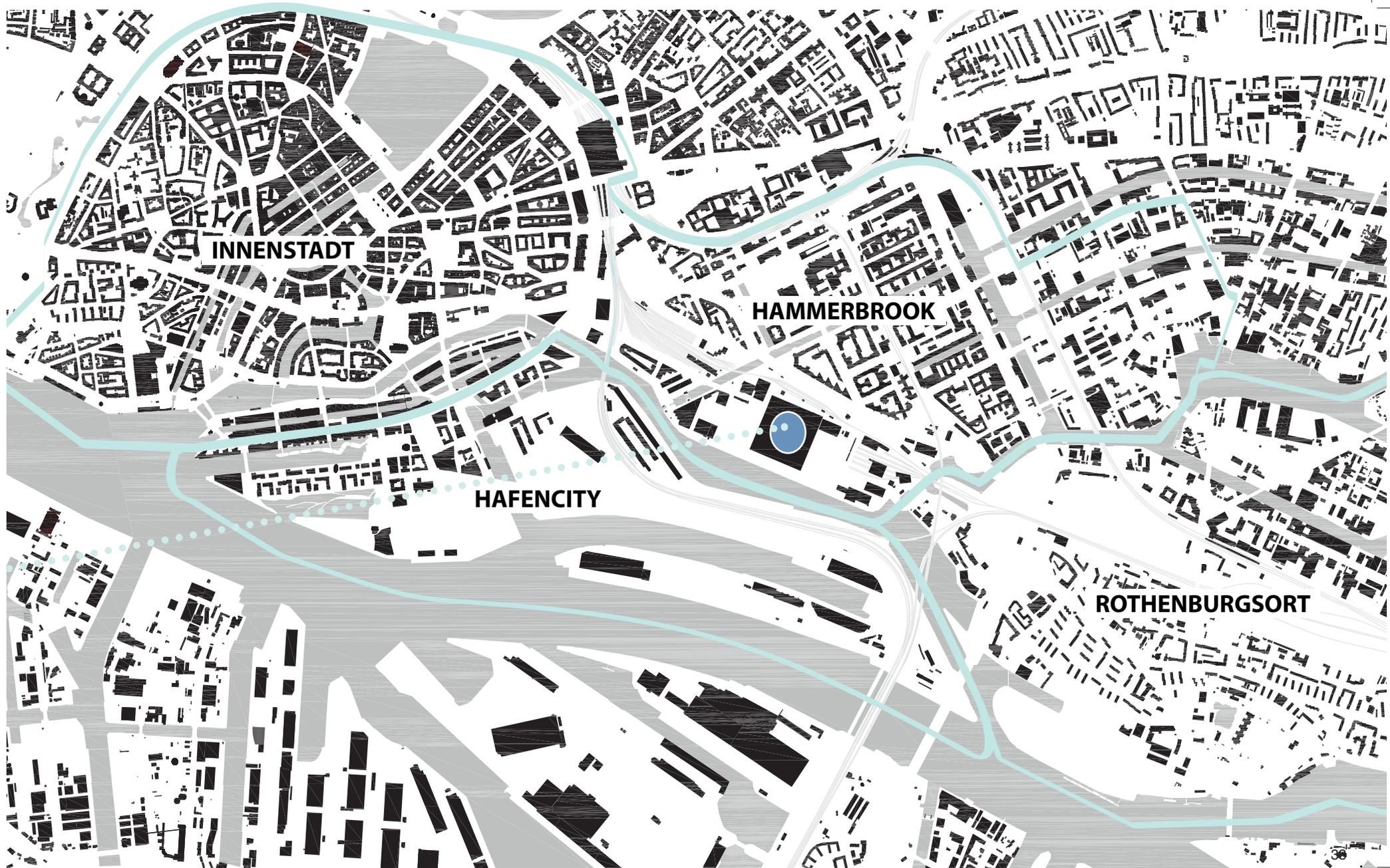
PROJEKTGEBIET

- 32-33 Lage
- 33-40 Umgebung
- 42-47 Hammerbrook
- 48-53 Grossmarktareal
- 54-59 Kartierung
- 60-62 Case-Study: Hafencity
- 63 Architektur: Fähigkeiten und Vorbehalte

LAGE

Der Betrachtungsraum zeichnet sich durch viele Gegensätze aus und ist übermäßig geprägt von Infrastruktur in Form von Straßen, Gleisanlagen, Brücken und Wasserwegen. Gewerbliche Nutzung macht große Areale für Einwohner unzugänglich und verhindert den Zugang zum Wasser. Die Nähe zur Kernstadt und zur neuen Hafencity macht dieses Gebiet besonders spannend.

PROJEKTGEBIET GROSSMARKT



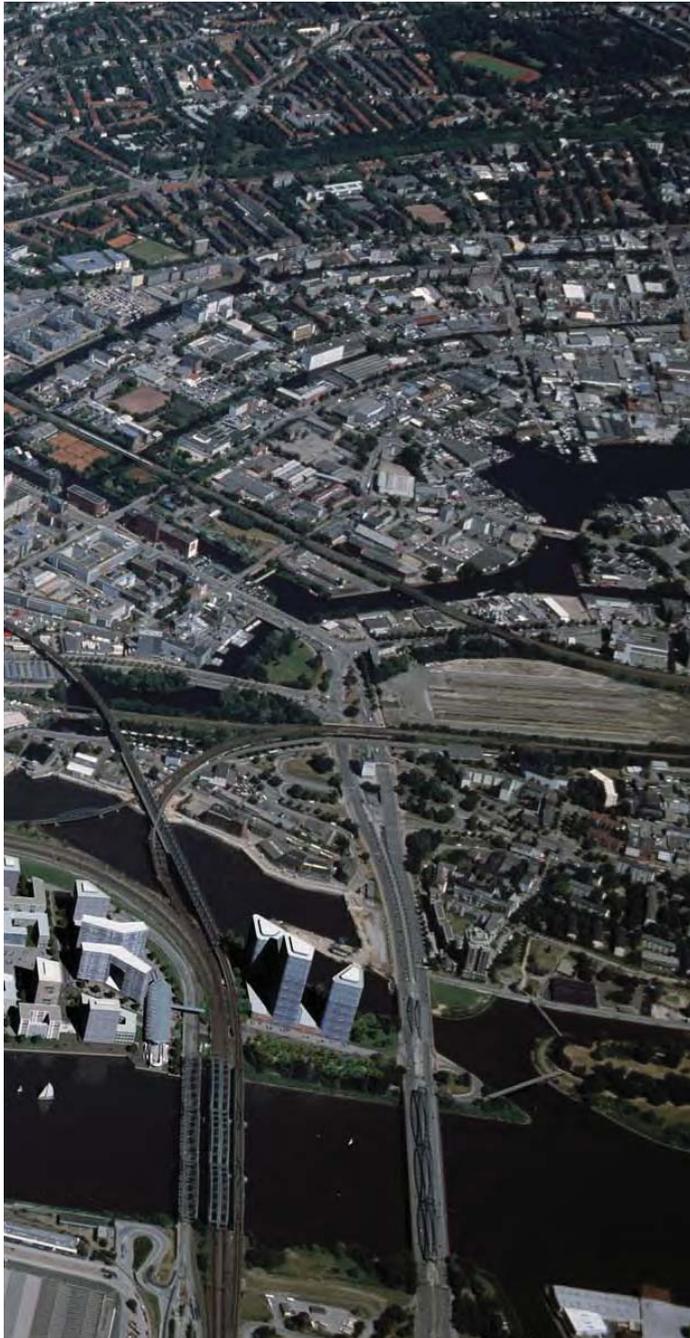
INNENSTADT

HAMMERBROOK

HAFENCITY

ROTHENBURGSORT



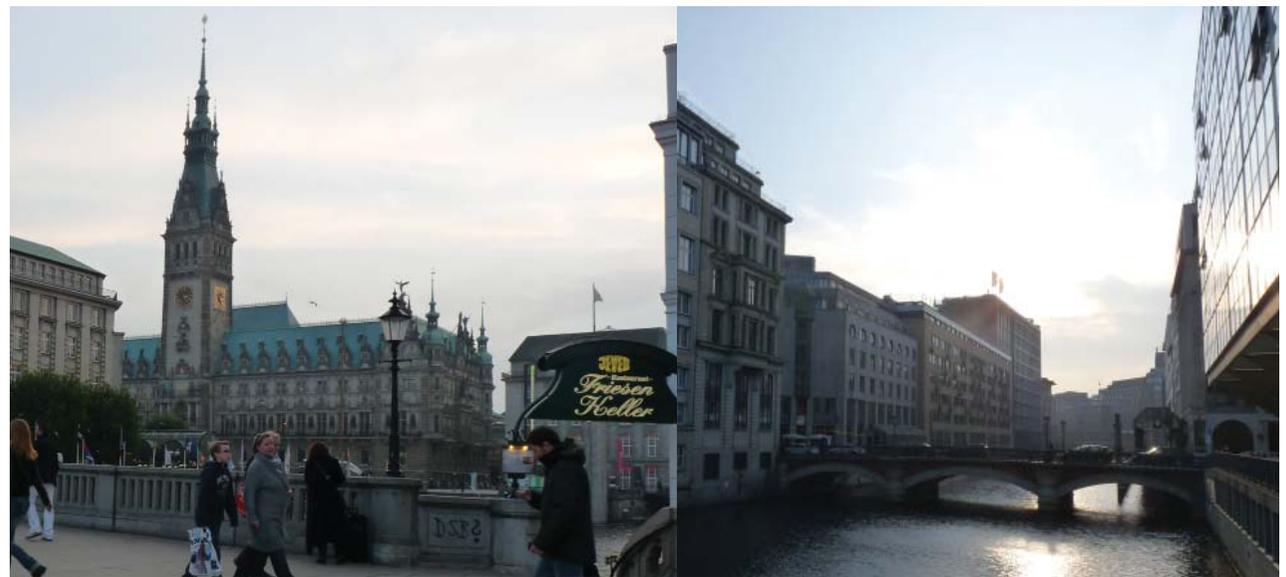


UMGEBUNG

*INNENSTADT

Das Zentrum Hamburgs setzt sich zusammen aus den Stadtteilen Hamburg-Altstadt und Hamburg-Neustadt. 1842 zerstörte ein Brand fast die gesamte Innenstadt, weshalb kaum ältere Gebäude erhalten geblieben sind. Weitere Bauten fielen der Verbesserung der hygienischen Verhältnisse zum Opfer so wie der Verwüstung im 2. WK.

Die ehemaligen Wallanlagen lassen sich noch heute als Straßenring, der die Kernstadt einfasst, ablesen. Das Herz der Altstadt bildet das Rathaus mit Rathausmarkt und die Binnenalster mit Jungfernstieg.





- Die Stadtentwicklung der Hafencity begann 1999 mit dem Entwurf eines Masterplanes. Das Kernziel war eine Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten zu erreichen. Da sich der Großteil des Gebiets in städtischer Hand befand, wurden bereits im Jahr 2000 die ersten Infrastrukturmaßnahmen eingeleitet.
- Ab 2003 kam es zu einer intensiven Bautätigkeit.¹
- Die Hafencity besteht aus 10 unterschiedlichen Quartieren, wobei 3 fertig bzw. fast fertig gestellt wurden, 4 sich in Bau und 3 sich in Planung befinden. Der Baufortschritt erfolgt von West nach Ost und man hofft auf eine entgeltliche Fertigstellung des Projektes Hafencity um das Jahr 2025.²
- Ob der Versuch eines künstlichen Stadtteiles ohne gewachsene Strukturen wirklich funktioniert, wird man wohl erst in ein paar Jahren feststellen können.

1 Vgl. <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>

2 Vgl. <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>





Größtes städtebauliches Projekt Europas mit einer Fläche von 157 ha (davon 127ha Landfläche)

Die Innenstadt wächst um 40 %

Bruttogeschosfläche (BGF): Neubau ca. 2,32 Mio. m²

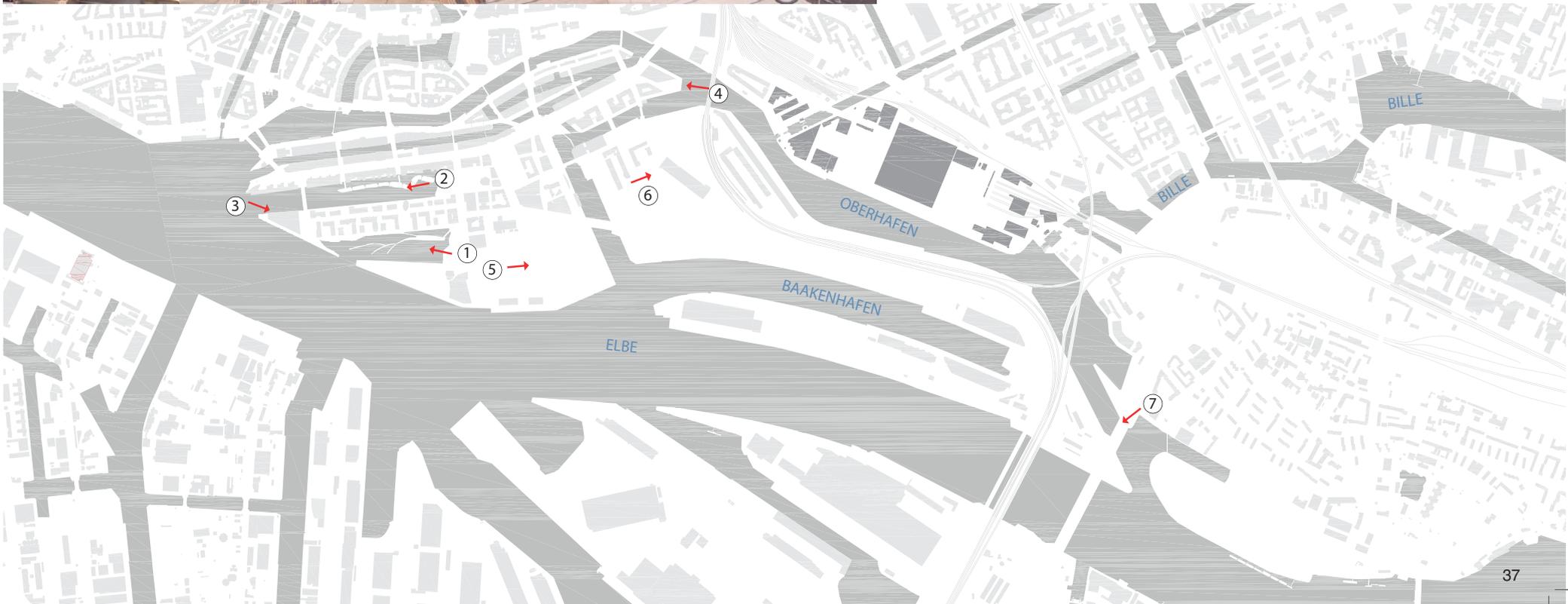
Es entstehen mehr als 45.000 Arbeitsplätze und 6.000 Wohnungen

10,5 km neue Wasserlagen mit Promenaden und Plätzen

Ca. 28 ha neue Plätze und Promenaden und Parkanlagen

Derzeit sind 56 Projekte fertig gestellt; 49 Projekte in Bau oder in Planung¹

¹ Vgl. <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>





4 BLICK VON OBERHAFENBRÜCKE RICHTUNG BROOKTORKAI





ZUKÜNFTIGES QUARTIER AM LOHSE PARK 6



BLICK AUF ÜBERSEEQUARTIER 5



7 ZUKÜNFTIGES QUARTIER ELBBRÜCKEN



1 BILLHORNER KANAL



2 BILLEKANAL



3 BILLHAFFEN



4 BLICK VON ELBBRÜCKEN RICHTUNG ROTHENBURGSORT



6 EHEMALIGER HUCKEPAKBAHNHOF (rechts der Gleisanlagen)



5 BLICK VOM BILLHORNER DEICH RICHTUNG OSTEN



7 ROTHENBURGSORTER MARKTPLATZ



8 KREUZUNG BILLHORNER BRÜCKENSTRASSE

*ROTHENBURGSORT

Dieser Hamburger Bezirk befindet sich südöstlich Hammerbrooks und bietet durch seine Lage am Wasser und wegen der Nähe zur Kernstadt sehr gute Standortfaktoren. Namensgeber für diesen Stadtteil war eine gewisse Familie Rothenborg, die hier im 17. Jhd. mehrere Ländereien besaß. Anfang des 20. Jhd. galt Rothenburgsort als nobler Vorort, der durch U-Bahn und Straßenbahn sehr gut an das Zentrum angebunden war. Hier lebten um 1930 rund 47.000 Menschen. Doch dies änderte sich durch die Zerstörung im 2. WK. Der Wiederaufbau zog sich schleppend voran und die Errichtung des Großmarktes in Hammerbrook trennte den einst dynamischen Bezirk von der Innenstadt ab. Weder Metro noch Straßenbahnhaltestellen wurden wieder hergestellt.

Heute hat Rothenburgsort nur 8.876 Einwohner auf einer Fläche von 7,4 km² (Jahr 2013).¹ Das entspricht einer Dichte von 1.205 EW/km². Innerhalb des Bezirks besteht ein großes Vernetzungsproblem: Durchschnitten von der Eisenbahn gliedert sich Rothenburgsort in einen gewerblich

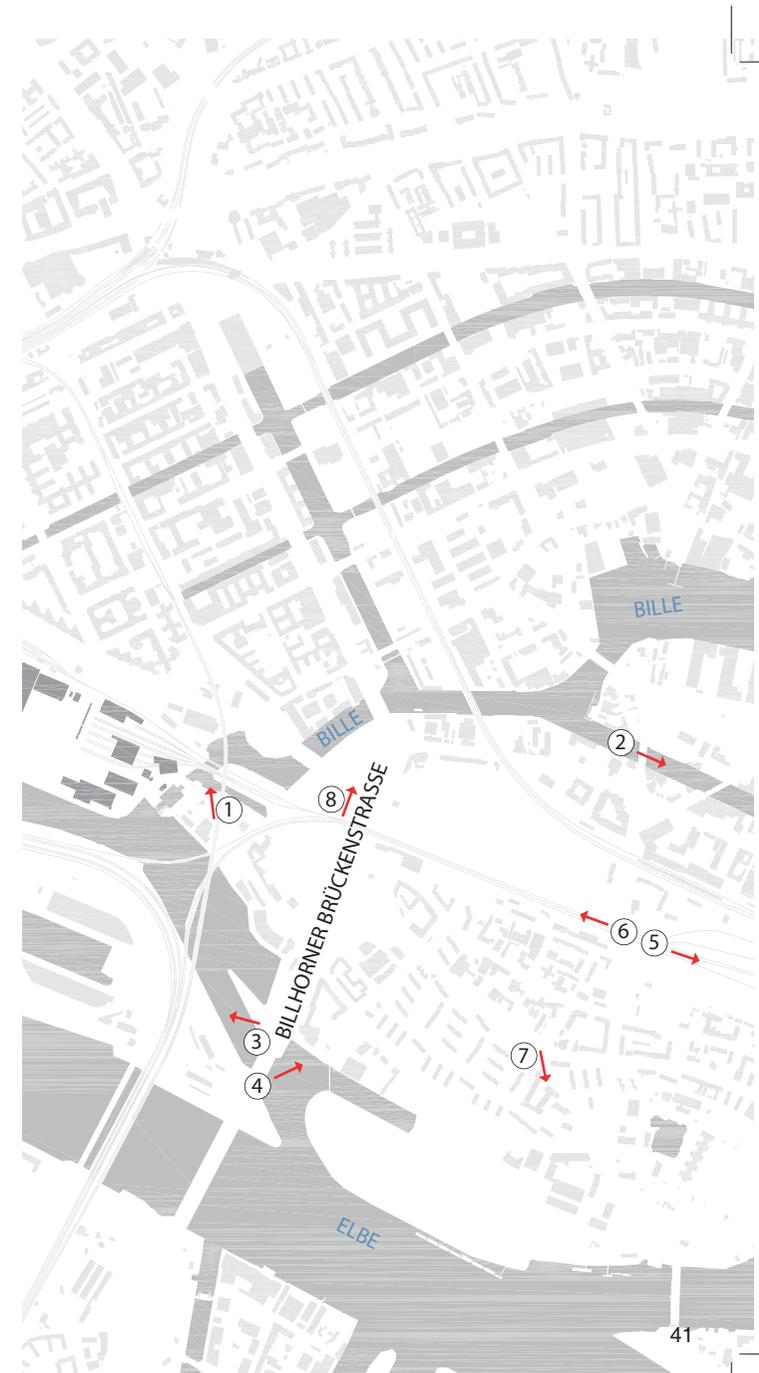
geprägten Teil im Norden und einen südlichen Teil, der überwiegend aus 3 bis 4 geschossigen Wohnbauten besteht. Westlich stellt die Billhorner Brückenstraße mit 135.000 Kfz wöchentlich² ein großes Hindernis dar und isoliert den westlichen Bereich vom Rest Rothenburgsort ab. Im Stadtteil leben vor allem Personen unterer sozialer Milieus, oft mit Migrationshintergrund und es gibt kaum neue impulsbringende Projekte. 20% der Wohnungen stammen aus der Vorkriegszeit, 75% aus dem Zeitraum 1949-1968.²³

Seit Frühjahr 2012 hat Rothenburgsort wieder ein Zentrum: den neu gestalteten Rothenburgsorter Marktplatz. Es gibt zwar nun wieder ein Nahversorgerzentrum für das Quartier, aber die Stadt Hamburg hat die öffentliche Fläche des Platzes ebenso mitverkauft. So entstand einfallslose Investorenarchitektur, ohne wirkliche Stadtplanung.

¹ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2013, S. 44

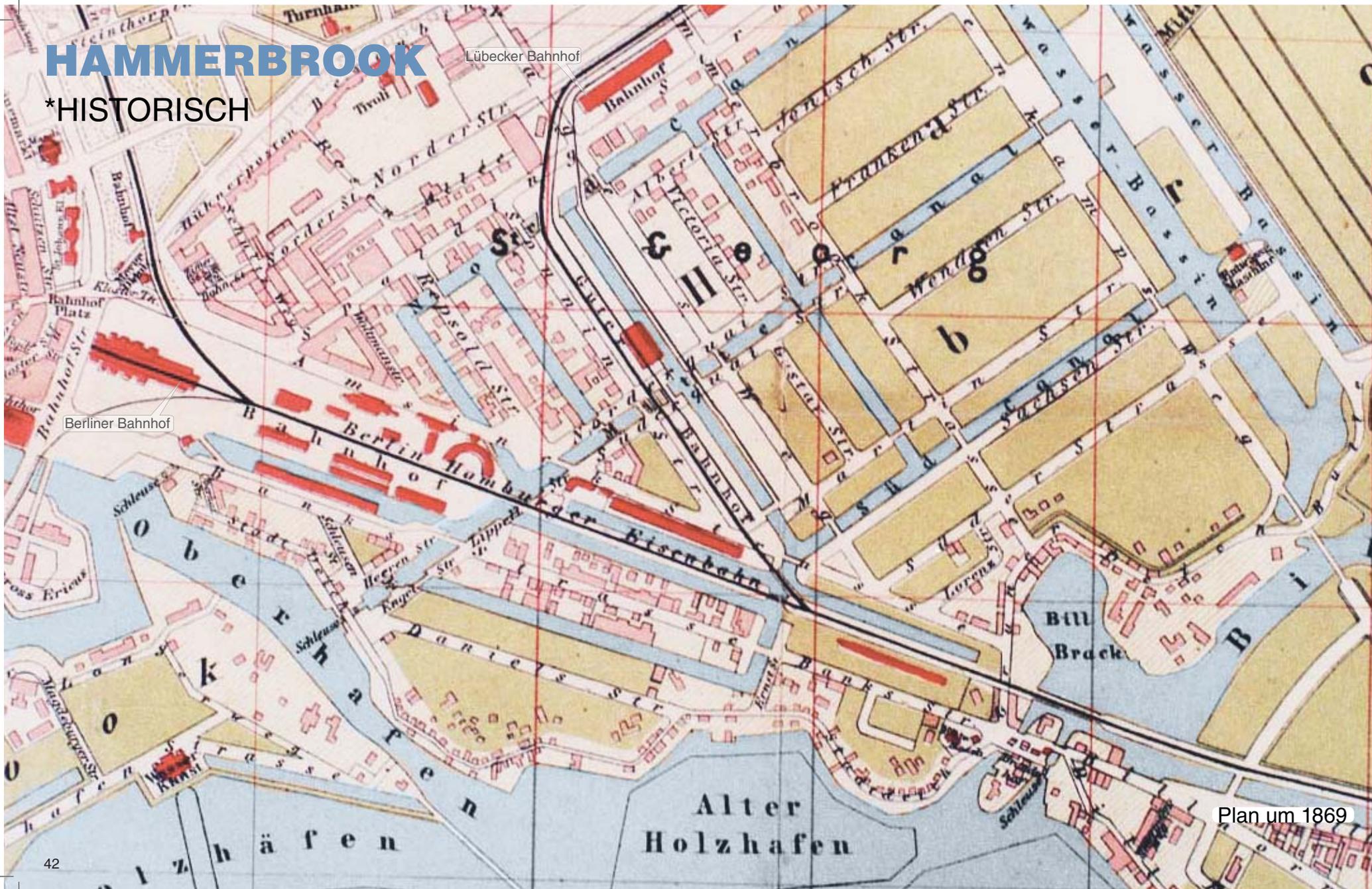
² Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) 2007, S. 10

³ Vgl. Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) 2007, S. 45



HAMMERBROOK

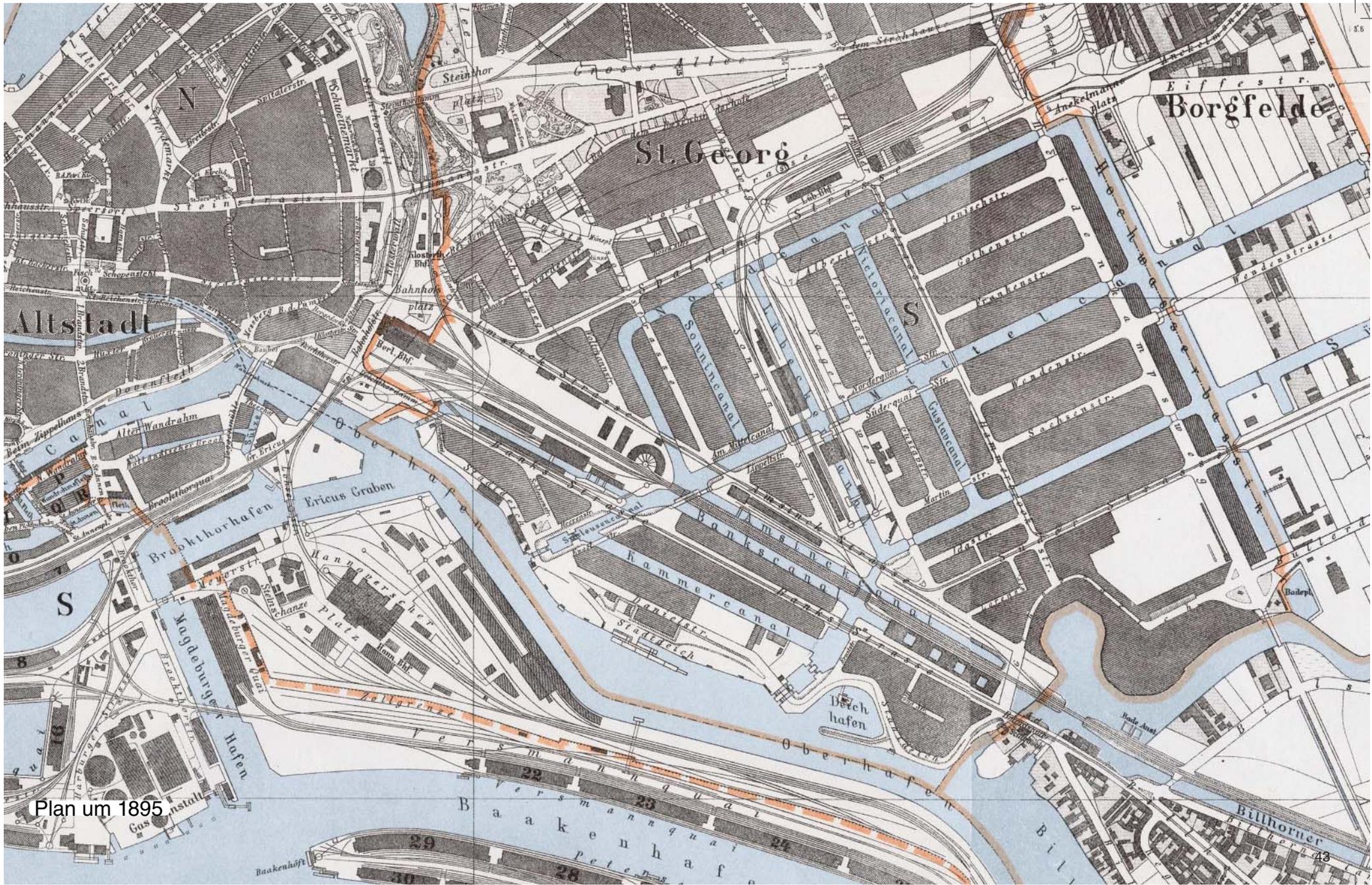
*HISTORISCH



Lübecker Bahnhof

Berliner Bahnhof

Plan um 1869



Plan um 1895

Wie auf den Plänen der 2 vorhergehenden Seiten gut zu erkennen, wuchs das heutige Hammerbrook zwischen 1869 und 1895 deutlich an. Denn durch die Aufhebung der Hamburger Torsperre um 1860 konnte sich die Stadt nun auch außerhalb der Wallanlagen ausdehnen. Ende des 19. Jhd. war Hammerbrook ein dicht besiedelter Arbeiterstadtteil und mit seinen zwei Bahnhöfen, dem Berliner Bahnhof und dem Lübecker Bahnhof, wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Mit der Errichtung des heutigen Hauptbahnhofs 1906 wurden diese allerdings geschlossen.¹

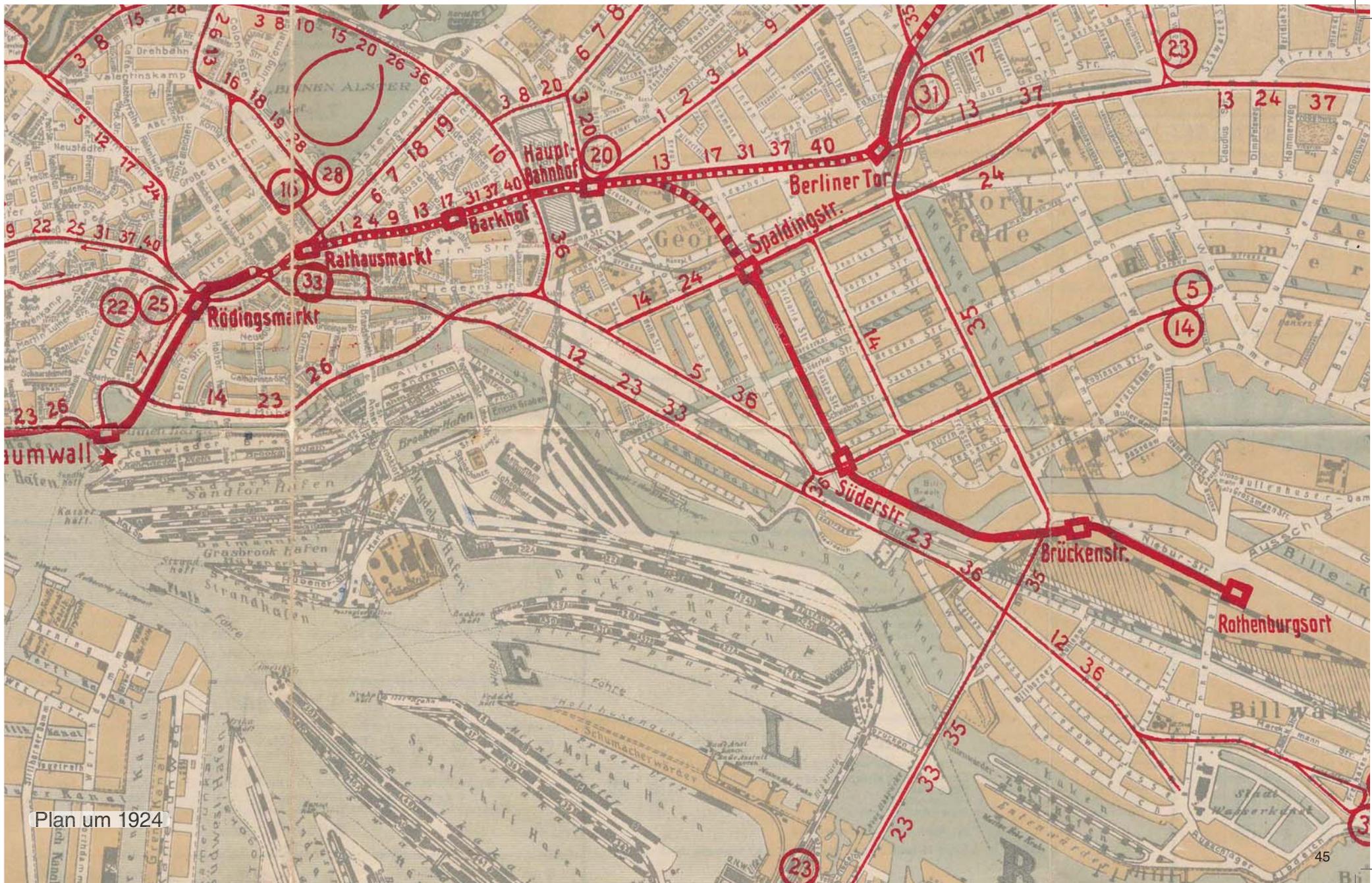
Der Plan rechts von 1924 zeigt die gute Anbindung Hammerbrooks und Rothenburgsort an die Innenstadt, denn es gab nicht nur ein ausgedehntes Straßenbahnnetz (feine rote Linien) sondern auch eine Hochbahnlinie

(starke rote Linie) mit drei Stationen zwischen Hauptbahnhof und Rothenburgsort. Durch die Zerstörung im 2. WK wurden sowohl Hochbahn als auch Straßenbahnen eingestellt.²

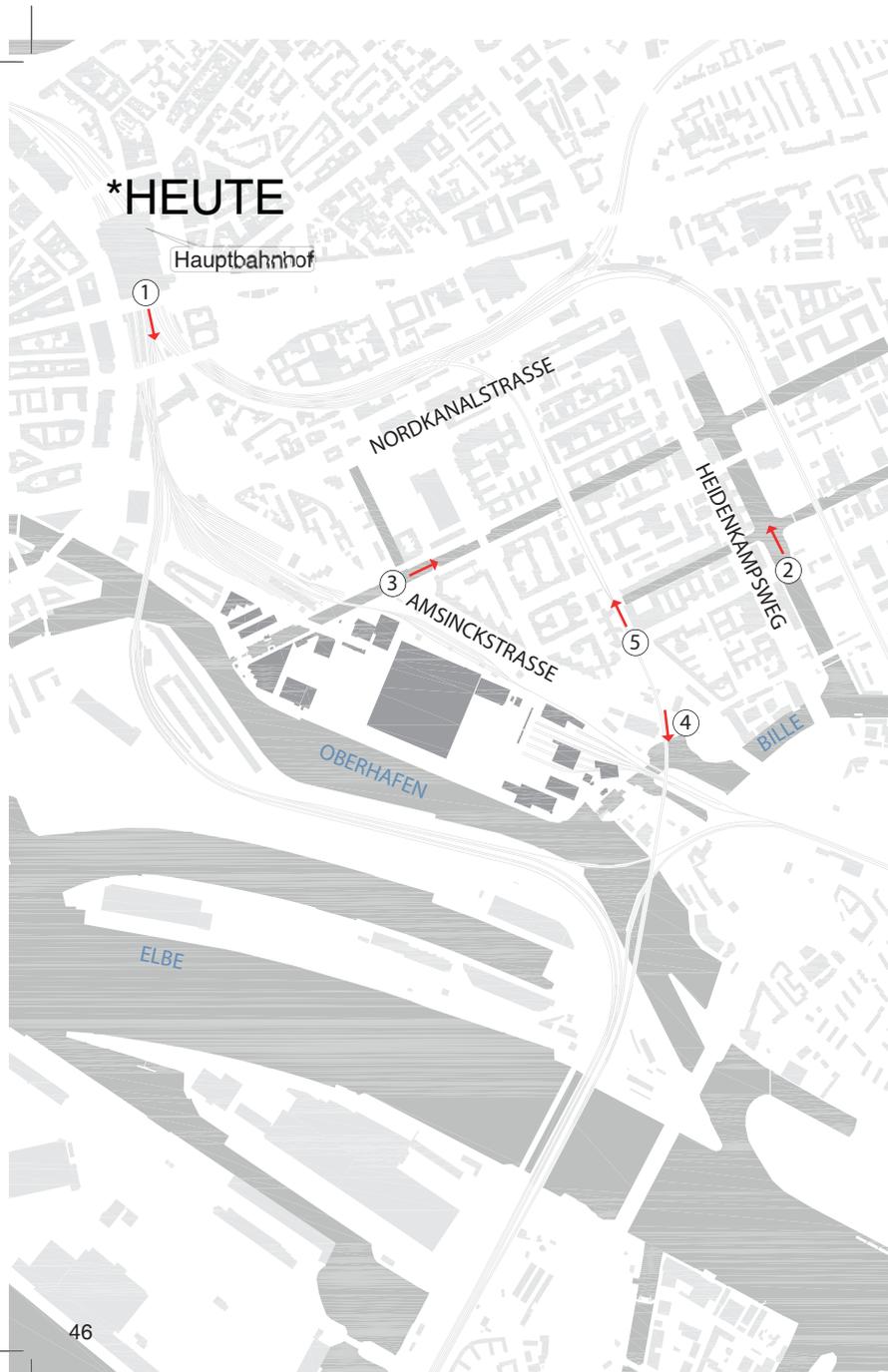
Ein weiteres Detail, das auffällt, wenn man die hier abgebildeten historischen Pläne mit der heutigen Situation vergleicht, sind die vielen Kanäle, von denen Hammerbrook einst durchzogen wurde. Auch die Uferkante entlang des Oberhafens, ist heute eine ganz andere. Seit Jahrhunderten werden in Hamburg die vorgefundene Landschaftsgegebenheiten durch Menschenhand verformt und geformt. Es ist die Gratwanderung einer Stadt zwischen ihrer Natürlichkeit und Künstlichkeit.

¹ Vgl. <http://gleismann.de/2.hochroth/2.erste.html>

² Vgl. <http://gleismann.de/2.hochroth/11.abbau.html>



Plan um 1924



Dieser Stadtteil im Bezirk Hamburg-Mitte hat eine Ausdehnung von 2,5km² mit nur 2.119 gemeldeten Einwohnern. Das entspricht einer Dichte von 860 EW/km².¹ Daraus lässt sich erkennen, dass Hammerbrook heute vor allem Büro- und Gewerbestandort ist. Da Hammerbrook im 2. WK dem Erdboden gleich gemacht wurde, sind eigentlich keine älteren Gebäude erhalten.

Besiedelt wurde Hammerbrook im 19. Jhd. als man mittels Kanälen die Marschlandschaft trocken legte. 1910 wohnten hier etwa 40.000 Leute, vorüberwiegend Hafentarbeiter.² Doch nach dem 2. WK sank diese Zahl auf wenige Hundert.

Begrenzt wird Hammerbrook südlich von der Bille und deren Mündung in die Elbe, westlich zur Innenstadt hin durch die Bahntrasse, sowie nördlich ebenfalls durch die Bahn- bzw. S-Bahntrasse. Die östliche Grenze ist nicht physisch limitiert und verläuft entlang der Wendenstr. bzw. dem Grevenweg.

Durch viele Zerschneidungen in Form von Wasser oder Verkehr lässt sich Hammerbrook nicht als Einheit festmachen, sondern zerfällt in mehrere Wirklichkeiten. Aus meiner Beobachtung heraus ergeben sich kleinere Einheiten mit einer unterschiedlichen Atmosphäre, in die der Stadtteil zerlegt werden kann.

Die größte und somit für Hammerbrook charakteristischste Einheit bildet die sogenannte City Süd, die sich wie ein Dreieck zwischen den Verkehrsadern Nordkanalstraße, Heidenkampsweg und Amsinckstraße aufspannt.³ Die City Süd entwickelte sich in den 80-er Jahren als eine Art Business District im Herzen von Hamburg. Hohe Bürotürme reihen sich aneinander und die Bebauungskanten reichen bis an die Wasserkanäle heran.

Aufgrund der schlechten Infrastruktur und dem kaum vorhandenen Wohnraum ließen sich die Objekte schwer vermieten. Seit einigen Jahren gibt es jedoch positive Impulse: Inves-

toren werden durch Prestigeprojekte wie die Berliner Bögen von BRT Architekten angezogen, und so entsteht gerade die Deutsche-Bahn Zentrale mitten in der City-Süd. Hier wird auch ein Studentenheim integriert sein. Und der Wettbewerb für ein Grundstück am Sonninkanal ging an ein Projekt,

dass sowohl Wohn- als auch Arbeitsflächen vorsieht.

1 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2013, S. 32

2 Vgl. <http://www.hamburg.de/hammerbrook/>

3 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) 2007, S. 56



5 HAMMERBROOKSTRASSE MIT S-BAHN VIADUKT



1 GLEISANLAGEN HAUPTBAHNHOF



2 HOCHWASSERBASSIN MIT BERLINER BOGEN



3 MITTELKANAL



4 BLICK RICHTUNG ROTHENBURGSORT

GROSSMARKTAREAL

*FOTOS





*DAS GRUNDSTÜCK

Das fast 30 Hektar große Gelände befindet sich im Stadtteil Hammerbrook, angrenzend an die Innenstadt. Auf dem Areal, das für die Öffentlichkeit normalerweise nicht zugänglich ist, befinden sich der Großmarkt für Obst und Gemüse, der Großmarkt für Blumen sowie andere eingemietete Privatfirmen.

Der Großmarkt für Obst und Gemüse besteht am heutigen Standort seit Ende der 50er Jahre, als man mehr Platz für den zu klein gewordenen Deichtormarkt brauchte. Es fiel die Entscheidung auf Hammerbrook, das im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt wurde. Hier war viel Freifläche in optimaler Lage vorhanden: Ein Grundstück, direkt an der Elbe gelegen, das sowohl per Schiff, Bahn und Kfz sehr gut angebunden war, unweit der Innenstadt, schien damals die beste Option.

Aus städtebaulicher Sicht war dies eine weniger gute Wahl, einen so großen Betrieb im Zentrum Hamburgs anzusiedeln. Vor allem der Bezirk Rothenburgsort wurde dadurch von der Innenstadt abgetrennt.

Die heutige Großmarkthalle, entworfen von Architekt Bernhard Hermkes, wurde 1962 eröffnet und steht heute als Beispiel einer Spannbetonkonstruktion unter Denkmalschutz. Die Halle bietet auf etwa 40.000 m² Platz für den Großhandel mit Obst und Gemüse. Untertags ist es weitestgehend ruhig, denn gearbeitet wird nachts. Die Schicht geht von etwa 10.30 bis 9 Uhr vormittags. Hier werden jährlich 1,5 Mio. Tonnen an Waren im Wert von 2 Milliarden Euro umgesetzt.¹

Bis zu 15 Mio. Verbraucher erreicht der Markt heute, überwiegend aus Deutschland, Polen und Skandinavien.² Es gibt 425 Marktfirmen und gesamt rund 2.400 Beschäftigte.³ Hier werden Obst und Gemüse aus 52 verschiedenen Ländern verkauft, wovon bei Obst 7% und bei Gemüse 52% aus Deutschland stammen.⁴ Der Trend zu regionalen Waren, am besten noch bio, liegt im Steigen, denn Kunden interessieren sich wieder für die Herkunft eines Produktes, nicht nur für den Preis.

Auch der Handel am Großmarkt ist dem globalen Wandel unterworfen. So sind derzeit

¹ Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2294792/50-Jahre-frische-Markt-Wirtschaft-in-Hamburg.html>

nur mehr 90% der Halle ausgelastet und es werden in Zukunft wahrscheinlich noch weniger, da Supermarktketten und Diskonter am Großhandel vorbei einkaufen, deren Marktanteil in Deutschland bei 65% liegt.⁵

Vor 10 Jahren bekam der Großmarkt vom Hamburger Stadtsenat eine Standortgarantie bis 2034 zugesichert. Allerdings bestand ein Sonderkündigungsrecht bis 2024, auf das der Senat nun per Beschluss auch verzichtet hat.

Seit November 2012 hat sich das Unternehmen "Mehr!Entertainment" Fläche in der Großmarkthalle gesichert und baut hier nun in den nächsten Jahren das fünfte Musicaltheater Hamburgs hinein.⁶

² Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2014, S. 8

³ Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2294792/50-Jahre-frische-Markt-Wirtschaft-in-Hamburg.html>

⁴ Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2294792/50-Jahre-frische-Markt-Wirtschaft-in-Hamburg.html>

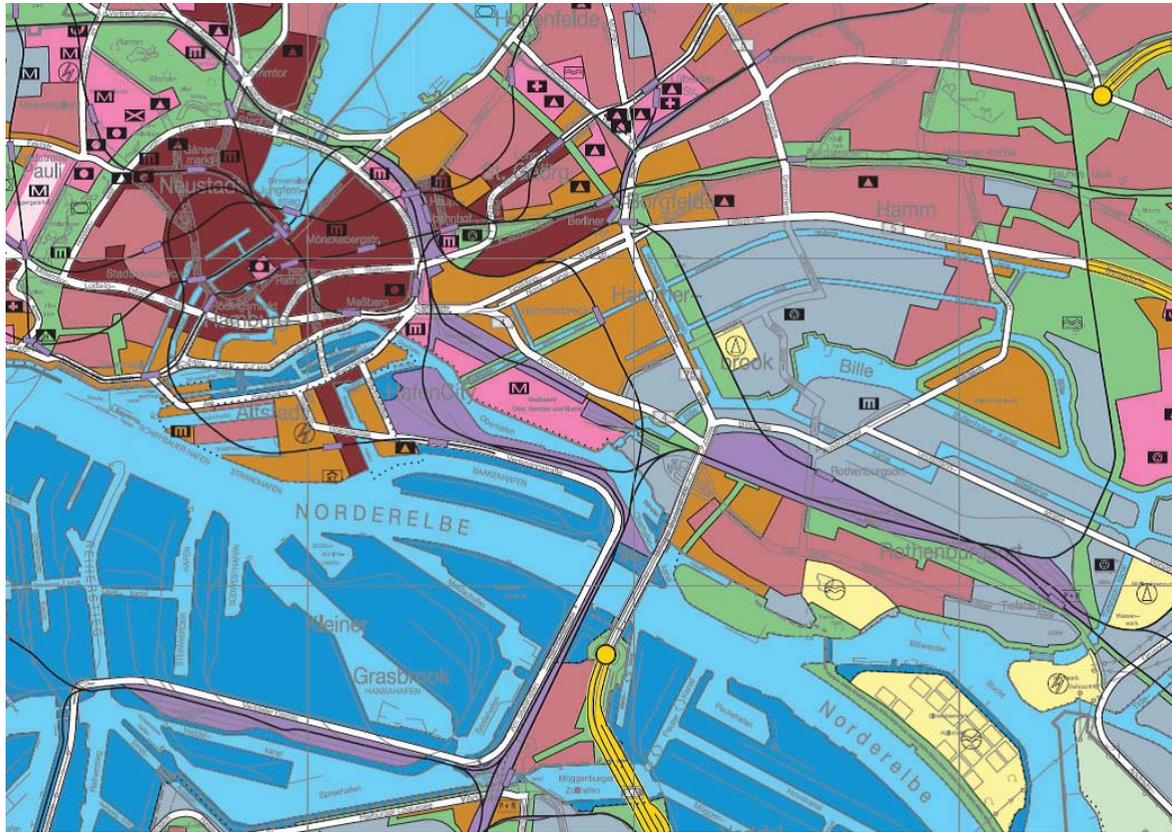
⁵ Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2294792/50-Jahre-frische-Markt-Wirtschaft-in-Hamburg.html>

⁶ Vgl. <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3686720/2012-11-14-bwvi-musical-theater.html>



*FLÄCHENWIDMUNGSPLAN

	Wasserflächen*		Rathaus, Bezirksamt, Gericht
	Verkehrsflächen		Krankenhaus
	Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen mit Anschlussstellen*		Einrichtung für Forschung und Lehre
	Sonstige Hauptverkehrsstraßen*		Kulturelle Einrichtung
	Schnellbahnen, Fernbahnen*		Sporthalle
	Flächen für Bahnanlagen*		Messe, Markt, Festplatz
	P+R-Anlagen (parke und reise)		Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr
	Hafen*		Kraftwerk, Umspannwerk
	Flächen für den Gemeinbedarf		Wasserwerk
	Wohnbauflächen		Einrichtung für die Abfallentsorgung
	Gemischte Bauflächen		Schwimmbad / Badegewässer
	Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll		
	Gewerbliche Bauflächen*		
	Flächen für Versorgungsanlagen oder die Verwertung oder Beseitigung von Abwasser und festen Abfallstoffen*		
	Grünflächen		



Im Flächenwidmungsplan (Stand 122, Änderung v. April 2012) ist das Grossmarktareal derzeit als Fläche für den Gemeinbedarf ausgewiesen.

KARTIERUNG

*INFRASTRUKTUR

Im untersuchten Raum rund um das Großmarktareal wird der Mangel an öffentlicher Infrastruktur deutlich. Bis auf eine Kita in der Friesenstraße ist diese in Westhammerbrook (westlich des Hochwasserbassins) quasi nicht existent. Die Lage wird sich mit dem weiteren Ausbau der östlichen Hafencity verbessern, jedoch wird bei der derzeitigen Planung auf den angrenzende Stadtteil Hammerbrook vergessen. Hier werden mögliche Synergieeffekte, die aus einer übergreifenden Planung resultieren würden, nicht genützt.

-  KULTUR: Museen, Theater, Konzerthäuser
-  ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE
-  PLÄTZE
-  BILDUNG: Schulen, Kitas, Universitäten, VHS
-  SPIELPLÄTZE
-  FREIZEIT: Sportplätze, Sportanlagen



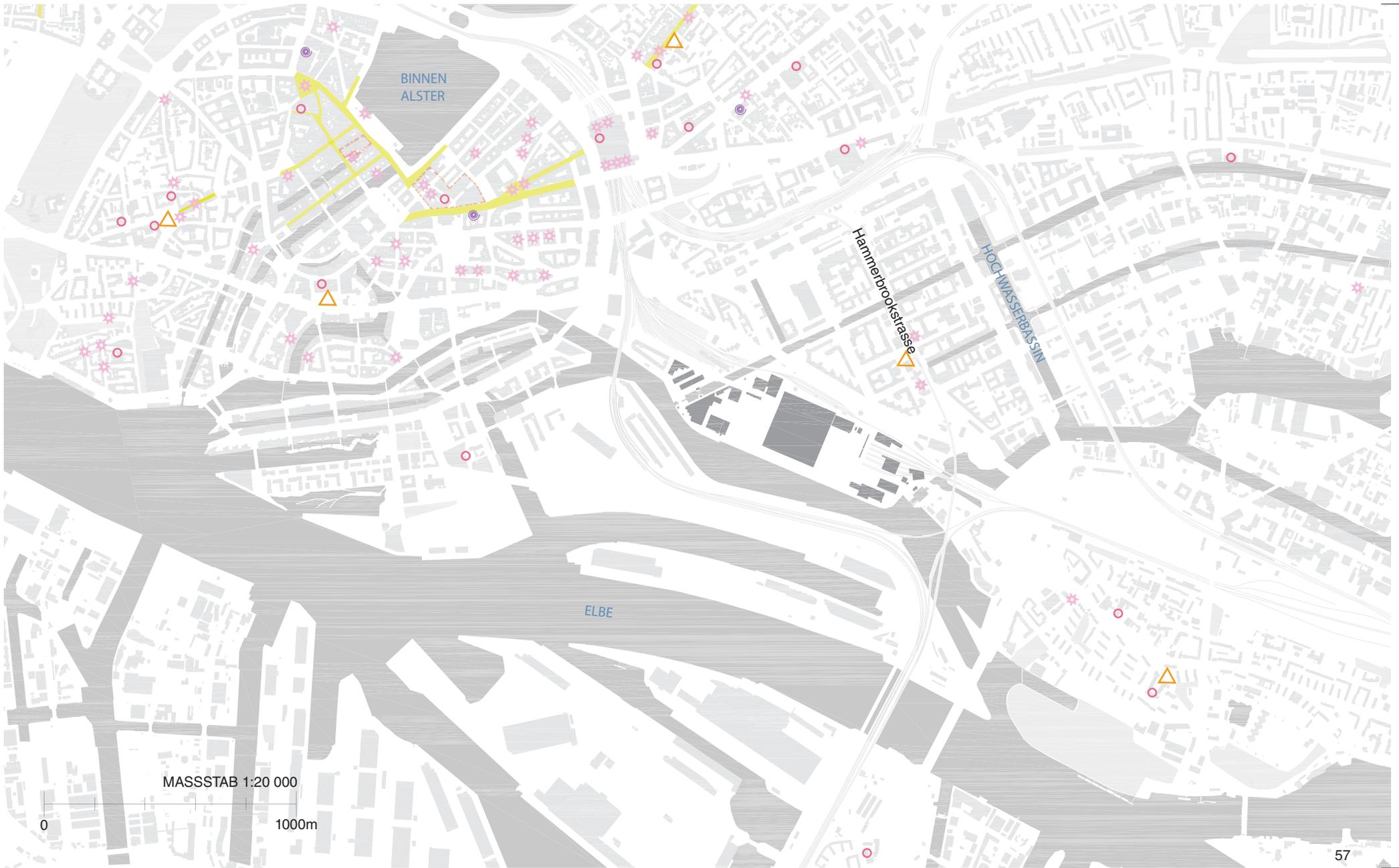
*DIENSTLEISTUNGEN

Die einzig belebte Straße in der Nähe des Großmarktes ist die Hammerbrookstraße. Dies ist besonders auf die S-Bahn Station sowie den relativ geringen Durchzugsverkehr zurückzuführen. Ein hohes Fußgängeraufkommen begünstigt, dass sich hier der wöchentliche Bauernmarkt und einige Lokale angesiedelt haben, die von der hohen Konzentration an Büros profitieren.

Anmerkung Hafencity: Die Erhebung der Gastronomiebetriebe wurde aufgrund unzureichender Daten ausgelassen und ist in der Kartierung nicht repräsentiert. Es ist anzunehmen, dass sich die Hafencity in den nächsten Jahren zu einem "Gastronomie Hotspot" entwickelt.

Anmerkung "Gastronomie Hotspot": Das ist nach eigener Definition ein Bereich, indem sich 3 oder mehr Gastronomiebetriebe in nächster Nähe zu einander angesiedelt haben.

Shoppingcenter	
Einkaufsstraße	
Supermarkt	
Bauernmarkt	
Gastronomie Hotspots	
Kino	

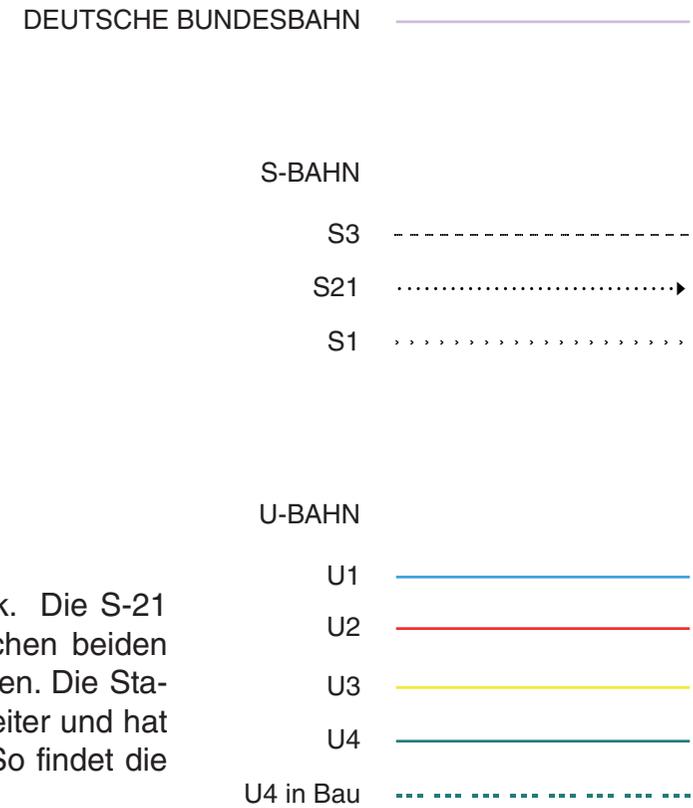


MASSTAB 1:20 000

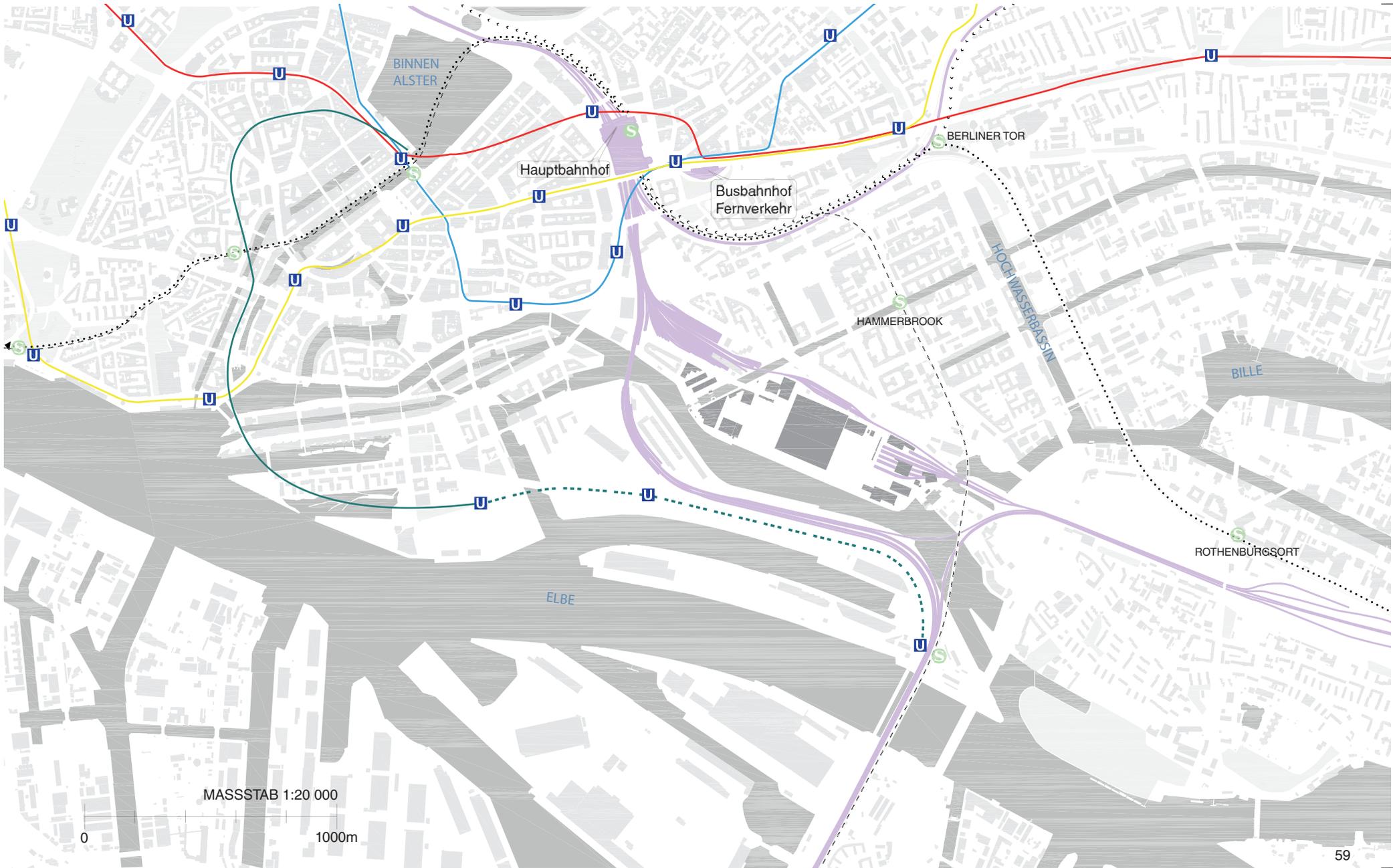
0

1000m

*VERKEHR



Vom Hauptbahnhof weg führen die S-Bahn Linien S3 und S21 durch Hammerbrook. Die S-21 geht nach Rothenburgsort weiter. Sie schafft es aber kaum eine Vernetzung zwischen beiden Stadtteilen herzustellen, da die Stationen sich nicht im Zentrum der Stadtteile befinden. Die Station Hammerbrook der S3 liegt zwar zentral, führt aber über die Elbe nach Süden weiter und hat somit keinerlei verbindende Wirkung zwischen Hammerbrook und Rothenburgsort. So findet die Anbindung von Rothenburgsort an Hammerbrook über Busse statt.



MASSTAB 1:20 000

0 1000m

CASE-STUDY: HAFENCITY

Die Hafencity steht für Superlative und ihr Image wird durch die Stadt Hamburg gekonnt vermarktet. Sie ist bisweilen kein Stadtteil für alle, sondern nur für Leute, die es sich auch leisten können. Von den derzeit 1700 Bewohnern hat nur etwa die Hälfte ihren Hauptwohnsitz hier.¹ Es gibt keine Migranten, keine im Hof lärmenden Kinder; alles ist 'durchgestylt'.

Während die Süddeutsche von einem 'babylonischen Formengewirr' spricht oder der Spiegel die Frage nach einem 'lebendigen Viertel aus der Retorte' in den Raum stellt, so kommt die Frankfurter Allgemeine zu dem Schluss, dass hier das Leben ästhetisch 'zu Tode desinfiziert' wird.²

Eines der Kernprobleme ist, dass die öffentliche

Infrastruktur wie Plätze, Parks oder U-Bahn von der Stadt über den Grundstücksverkauf an Investoren finanziert wird. Somit macht sich die Stadt abhängig von der Privatwirtschaft.

Auch das von der Stadt vergebene Umweltzertifikat für besonders nachhaltige Bauten wurde erst einmal verliehen. Den Investoren geht es eben um schnellen Gewinn und nicht um Nachhaltigkeit bei später laufenden Betriebskosten.

Weder Immobilienwirtschaft noch die Politik sollen über die Stadtgestaltung bestimmen. Teilhabe an der Stadt sollte nicht durch Geld oder Herkunft geregelt sein.³ Das Recht auf Stadt sollte bei den Bewohnern liegen.

Doch während die Kritik nicht abreißt,

sprechen die Touristenzahlen eine andere Sprache. Jahr für Jahr kommen mehr von ihnen, um sich vom Vorzeigeprojekt modernen Wohnens und Arbeitens der Zukunft selbst zu überzeugen.

Erst die nächsten Jahre werden zeigen, wie sehr die städtebauliche Vision und die von ihr von ihr geschaffene Realität miteinander übereinstimmen. Egal, ob "Architekturzoo"⁴, "Würfelhusten am Wasser"⁵ oder doch lebendiges Stadtquartier, die Hafencity hat aber allemals jetzt schon ihre Berechtigung als Versuchsfeld, als "Halbinsel":

1 Vgl. <http://www.bild.de/regional/hamburg/stadtplanung/paradies-hafencity-hamburg-25131968.bild.html>
2 Vgl. <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/hamburger-hafencity-hot-spot-oder-kaltes-quartier-a-500999.html>
3 Vgl. Twickel 2013, S. 5
4 <http://www.spiegel.de/spiegelspecial/a-561623.html>
5 <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/megaprojekt-hafencity-wuerfelhusten-am-wasser-a-556104.html>

“Diese ‘Halbinseln’ sind Räume (tatsächlich territoriale oder schlicht soziale), in denen Menschen sich ein Stück weit eine andere Wirklichkeit erschaffen und ausprobieren, wohin es gehen könnte. Es sind Räume, die es Menschen durch die darin gelebten anderen Selbstverständlichkeiten erlauben, sich anders zu entwickeln.... Wir brauchen neue Erfahrungen, in denen wir uns verändern und so neue Erkenntnisse erlangen können. Insofern ist nicht nur realistisch, was im Augenblick durchführbar erscheint.”

(Helfrich, Silke/Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.) 2012, S.43f)

*BAUFORTSCHRITT Hafencity (Stand Jänner 2014)



Die Entwicklung der Hafencity rückt immer näher an das Großmarktareal heran. So eröffnet bald die Hafencityuniversität und der danebenliegende Lohse Park befindet sich ebenfalls in Bau. Die Bestandsgebäude des Oberhafens (zwischen Bahntrasse und Wasserfläche) sollen als Zwischennutzung für Kulturschaffende zur Verfügung stehen. Was danach damit geschehen soll, ist ungewiss.

*MASTERPLAN Hafencity (Fertigstellung bis ca. 2025)



Die Sportplätze, die einzigen der Hafencity, sollen 'eingezwickelt' zwischen Oberhafen und Gleisanlagen liegen, so der Masterplan. An diesen Feststellungen wird klar ersichtlich, dass der Großmarkt in die bisherige Planung nicht einbezogen wurde.



Gymnasium (ab 2016)



HCU-Hafencityuniversity (kurz vor Eröffnung)



Geplante Brücken zwischen Großmarkt und Hafencity



markantes Gebäude mit 70 Geschossen (Nutzung ungewiss)



Kulturquartier Oberhafen (Zwischennutzung)



ARCHITEKTUR: FÄHIGKEITEN UND VORBEHALTE

Architektur folgt immer einer bestimmten Tendenz und einem bestimmten System: “Denn die Gestaltung einer Stadt ist ein System, vermittels dessen die Fragen der Topografie und des Grundeigentums, die Bauverordnungen, der Klassenkampf und die Idee der Architektur sich nach und nach in konkrete Bauten umsetzen.”¹

¹ Rossi 1973, S. 9

Die Architektur dient heute oft als Imageträger eines Unternehmens, auch des Unternehmens Stadt. Stararchitekten werden dafür engagiert und errichten Signature-Buildings über den ganzen Globus verteilt, um Städten oder Stadtteilen zu neuen Impulsen zu verhelfen. In Zeiten der „Image-City“² wird Marketing ganz groß geschrieben.

Ziel von Architektur ist es einen Mehrwert zu schaffen. Dieser kann beispielsweise ästhetische, soziale, ökologische oder auch ökonomische Aspekte beinhalten. Leider ist letzterer, der wirtschaftliche oft der ausschlaggebende und Architektur wird zur

Ware. Gelingt es, die Idee des Entwurfs über die des Marktes zu stellen, so ist Nährboden für gute Architektur entstanden. Setzt sich hingegen die Wirtschaft durch, kann dies zu einer ideenlosen Investorenarchitektur führen.

Jeder Entwurf ist unmittelbar mit seiner Zeitgeschichte verwoben, in der er entsteht. Seine Idee ist weder neutral noch hat sie absolute Gültigkeit. In unserer Gegenwart unterliegt er dem Paradigma der Marktwirtschaft und in weiterer Folge denen der Rationalität und des Wachstums. Fragen nach dem “Wie viel kostet das?” oder “Welche Normen sind einzuhalten?” behindern die

Architektur in ihrer Entfaltung als freie Kunst. Es ist Pflicht des Architekten die Idee als seine Maxime festzusetzen, um Sie gegen die Bedingungen von außen verteidigen zu können.

² Twickel 2013, S. 39



ENTWURF

66-69 Situation
70-71 Struktur: Passagen
72-76 Bausteine
77 Nutzungen
78-79 Grundriss
80 Draufsicht
81 Schaubild
82-83 Schwarzplan

65

SITUATION

Durch das geplante Musicaltheater wird in den nächsten Jahren ein öffentlicher Zugang zum Großmarktareal geschaffen. Diese Nutzung ermöglicht den Hamburgern ein erstes Kennenlernen dieser zuerst privaten Stadtscholle. In weiterer Folge ist, im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Planung, die schrittweise Bespielung des Gebietes wünschenswert, um auf Veränderungen reagieren zu können.

Mit dem **6500 m² großen Theater**¹ gibt der Großmarkt also etwa 15% seiner Lager- und Verkaufsflächen auf, was seiner derzeitigen Auslastung von nur mehr 90% entspricht. Da anzunehmen ist, dass die Auslastung weiter sinkt, würde in den nächsten Jahren weiter Fläche frei werden, die für neue Nutzungen zur Verfügung steht. So könnte die Großmarkthalle bis zum Auslauf der **Standortgarantie** für

den Obst- u. Gemüsegroßmarkt im Jahr 2034 bereits überwiegend anderen Zwecken dienen.

Es ist davon auszugehen, dass sich der Großmarkt nach 2034 einen neuen Standort suchen muss, da die Stadt Hamburg sicher großes Interesse hat, diese innerstädtische Fläche zu öffnen und zu verdichten. Temporäre Nutzungen sind bis zum kompletten Auszug des Großmarktes möglich und wünschenswert. Auf Grund des Schichtbetriebes, der nur nachts stattfindet, würden **Zwischennutzungen**, die tagsüber stattfinden, den Betrieb nicht behindern.

Parallel zur Umstrukturierung der Großmarkthalle könnte, je nach zur Verfügung stehender Freifläche, mit der Entwicklung von Neubauprojekten rund um

die Halle begonnen werden. Hier soll es sich überwiegend um Wohnbauten handeln, da es in Hammerbrook ohnehin massiv an **Wohnraum** fehlt.

Das Verkehrskonzept müsste Durchlässigkeit in Richtung Hammerbrook schaffen und nach Süden die direkte Vernetzung an die Hafencity durch Brücken ermöglichen. Außerdem ist die Erschließung des Gebietes durch den Öffentlichen Verkehr notwendig.

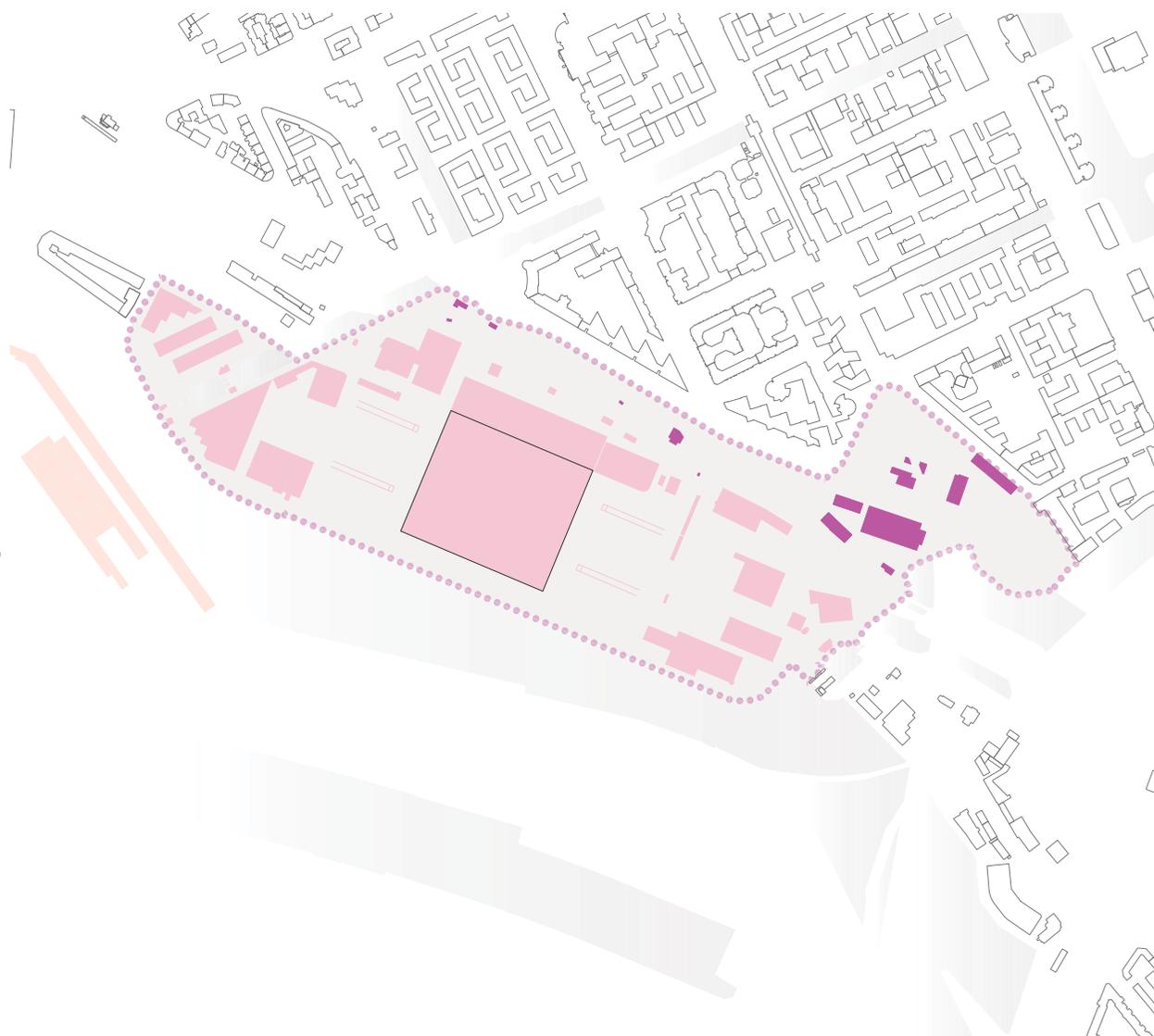
Die Neubespielung des Areals müsste auch in die Planung der östlichen Hafencity, die bis 2025 fertig gestellt werden soll, wahrscheinlich aber später, miteinfließen, um nötige Umstrukturierungen vorzunehmen.

¹ Vgl. <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article116674357/Grossmarkt-Theater-wird-auch-fuer-TV-Shows-ausgebaut.html>



Das Planungsgebiet für den Entwurf hat eine Fläche von ca. **40 ha** (Punktlinie), da auch Flächen nördlich des Großmarktareals miteinbezogen werden (magentafärbig). Hier befinden sich derzeit eine Tankstelle, Lagerhallen, sowie eine Abstellflächen für Busse und PKWs. Die Gebäude sind weder erhaltenswert, noch könnten sie einer neuen Nutzung zugeführt werden. Auch die Gebäude des Großmarktareals (rosafärbig) werden bis auf die **denkmalgeschützte Großmarkthalle** (schwarzes Rechteck) abgebrochen.

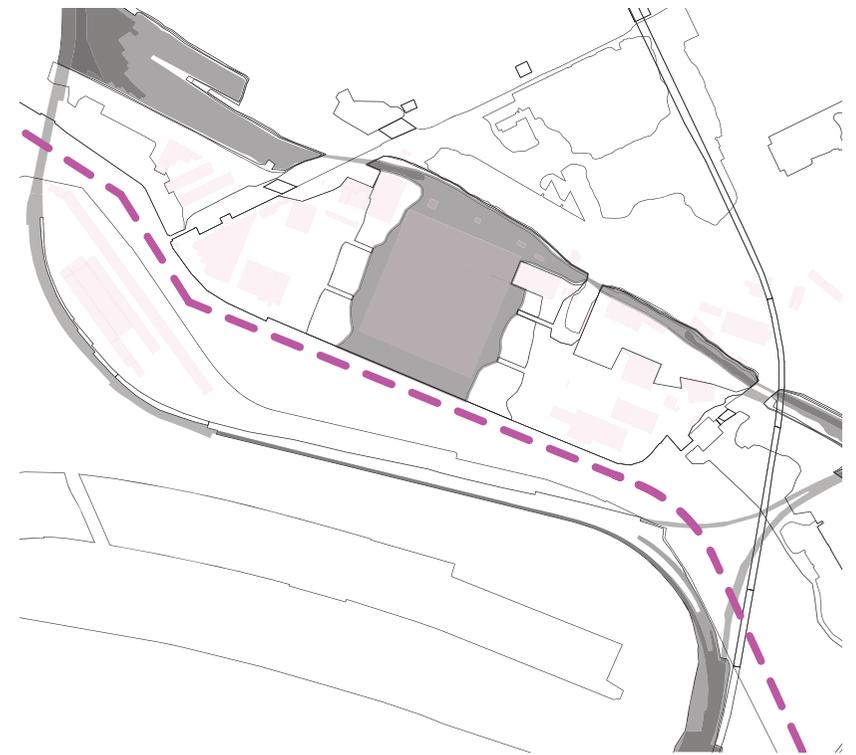
Ohne die vertraglichen Gegebenheiten der einzelnen Mieter auf dem Großmarktareal genau zu kennen, ist es schwierig einen genauen Zeitrahmen festzusetzen, in dem der Abbruch erfolgen soll. Da es sich aber bei den Mietern um voneinander unabhängige Einzelunternehmen handelt, kann sowohl Abbruch als auch die Neuplanung sukzessive erfolgen. Wahrscheinlich ist eine Entwicklung des Gebiets von Westen nach Osten, da der westliche Teil durch seine Nähe zur Innenstadt ohne große infrastrukturelle Maßnahmen leicht an den angrenzenden Stadtkörper heranzuführen ist. Über eine zu errichtende Brücke (Passage) wird auch die fußläufige Anbindung an die Hafencity gesichert, die das Kulturquartier Oberhafen (hellrosa) schneidet und zum Lohsepark führt.



Auch der **Hochwasserschutz** vor den Sturmfluten der Elbe muss beim Entwurf mitberücksichtigt werden. Das Gelände liegt hinter der Hauptdeichlinie (strichliert), welche entlang der Elbe verläuft. Diese Linie ist etwa 100km lang, zwischen 7,20 und 9m hoch und sichert durch Hochwasserschutzanlagen aus Deichen, Mauern und Sturmflutoren die hinter ihr liegenden Gebiete.¹ Im Falle des Großmarktareals ist es eine Hochwasserschutzmauer an der Uferkante, die eine Höhe von etwa 8m über NN hat. Ohne diese wäre die Fläche bei Hochwasser durch Überschwemmung bedroht. Die Großmarkthalle, sowie die nördlich davon gelegene Eisenbahntrasse befinden sich auf einer Höhe zwischen 7 u. 8m und bilden somit die größten Erhebungen Hammerbrooks (Grafik: graue Flächen).

Die Hafencity, ehemaliges Gewerbegebiet, ist nicht eingedeicht und Gebäude an der Uferkante werden auf Warften gebaut: das sind sturmflutsichere Sockel, etwa 8-9 m hoch, die als Garagen dienen.² Diese erfüllen zwar ihren Sinn als Hochwasserschutz, allerdings geht durch die Nutzung als Abstellfläche wertvoller Sozialraum verloren. Der Geländestreifen der östlichen Hafencity, nördlich der Bahngleise, das Oberhafenquartier, wie es im Masterplan Hafencity heißt, wird nicht vor Hochwasser gesichert werden. Es liegt auf etwa 5m und es sind hier neben der Kreativnutzung der Bestandsgebäude des Kulturquartiers Oberhafen nur Sport- und Freizeitflächen geplant.

Durch die nötige Überhöhung der bebauten Gebiete auf etwa 8m, rückt die Stadt leider sehr weit weg von seiner Lebensader, dem Elbfluss. Der Pegelstand der Elbe schwankt je nach Ebbe oder Flut zwischen 0-1m über NN. Im Fall des Entwurfs für das Großmarktareal soll die Elbe wieder an die Stadt herangeführt werden: die bestehende scharfkantige Hochwassermauer wird abgetragen und durch eine Uferpromenade, die bis auf ca. 2m abfällt, renaturiert. Dahinter wird ein Deich von 9m aufgeschüttet.



1 Vgl. www.hafencity.com/de/konzepte/warften-statt-deiche-hochwasserschutz-in-der-hafencity.html

2 Vgl. www.hafencity.com/de/konzepte/warften-statt-deiche-hochwasserschutz-in-der-hafencity.html

STRUKTUR: PASSAGEN

Das Wort **'Passage'** kommt aus dem Französischen und bedeutet soviel wie **'Durchgang'**. Eine Begriffserweiterung erlangte dieser Ausdruck mit dem Aufkommen der Einkaufspassagen in Paris, Anfang des 19. Jahrhunderts, die aber durch die Etablierung von großen Kaufhäusern sehr schnell wieder aus der Mode gerieten.



Einkaufspassagen entstand übrigens in den 80er Jahren in Hamburg (Abbildung links unten): Für die Belebung der Innenstadt wurden Einkaufspassagen errichtet, welche die privaten Blocks als zusätzliches Wegenetz zum öffentlichen ergänzten. Das Projekt war ein voller Erfolg und es fügt sich behutsam in das Altstadtensemble ein.

Die 'Passagen' könnten als ambivalenter Raum gedeutet werden, weder ganz privat, noch ganz öffentlich oder als Durchgang, an den sich gewisse Funktionen, vor allem die des Einkaufens, angliedern. Der Philosoph Walter Benjamin (1892-1940) macht diese zu seinem Ausgangspunkt in seinem Buch 'Passagenwerk' und versuchte an ihnen unter anderem das Wesen des 19. Jhd., dessen Beginn und Ende zu begreifen. Sie sind für ihn Sinnbild der Moderne und des Neuen an sich.

Eng verknüpft mit dem Terminus 'Passage' ist auch der **'Flaneur'**, vom französischen Verb 'flâner' abgeleitet. Der 'Flaneur' ist im Gegensatz zum 'Spaziergänger' nicht wertneutral, sondern ihm ist der Begriff des Genusses imminent. Auch Benjamin charakterisiert den 'Flaneur', den er im

französischen Literaten Charles Baudelaire (1821-1867) zu erkennen glaubt. Denn dessen Beobachtungsgabe und Erzählweise beschreibt er als "[...] Blick des Flaneurs, dessen Lebensform die kommende trostlose des Großstadtmenschen noch mit einem versöhnenden Schimmer umspielt. Der Flaneur steht noch auf der Schwelle der Großstadt sowohl wie der Bürgerklasse. Keine von beiden hat ihn noch überwältigt. In keiner von beiden ist er zu Hause. Er sucht sein Asyl in der Menge.[...] Die Menge ist der Schleier, durch den hindurch dem Flaneur die gewohnte Stadt als Phantasmagorie winkt. In ihr ist sie bald Landschaft, bald Stube."¹

Auf mich wirkt die Bezeichnung 'Flaneur' etwas angestaubt und vielleicht sogar ein wenig pittoresk. Aber wahrscheinlich müsste man den 'Flaneur' einfach in unsere Zeit übersetzen, zum Beispiel als **'urbanen Wanderer'**, denn in seiner Bedeutung hat er nichts an Aktualität eingebüßt. Ganz im Gegenteil, finde ich, sollten wir uns wieder besinnen auf dieses 'genussvolle Schauen und Beobachten' unserer Stadt, denn „[...] Landschaft, das wird sie in der Tat dem Flanierenden“². Der 'urbane Wanderer'

eignet sich also den Straßenraum an und sieht ihn nicht nur als schnellste Verbindung zwischen A und B. Straßenraum, das ist für Walter Benjamin "die Wohnung des Kollektivs"³. Dieses Kollektiv beschreibt er als ein ewig waches, ewig bewegtes Wesen, welches zwischen den Häuserwänden so viele Dinge erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt.⁴

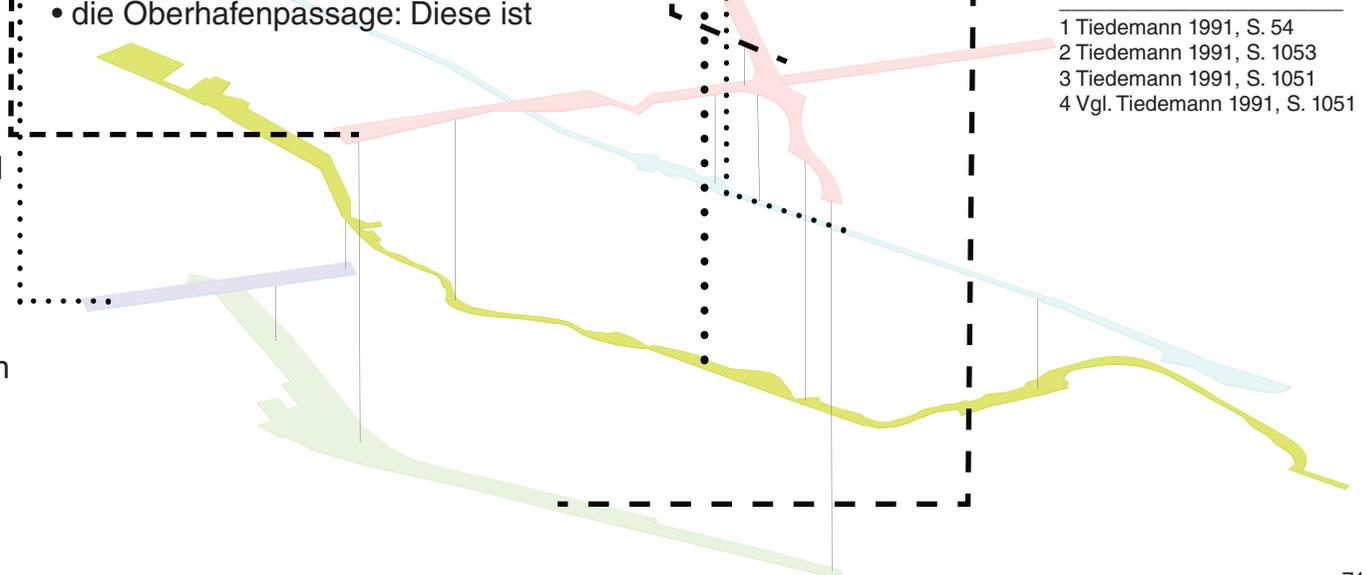
Unsere Straßen müssen wieder Aufenthaltsqualität bekommen. Wir dürfen uns nicht begnügen mit ein paar Fußgängerzonen im Zentrum der Stadt. Der 'urbane Wanderer', egal ob er sich zu Fuß, mit dem Rad oder auf Rollerskates fortbewegt, lässt durch seine Interaktion Stadtlandschaft lebendig werden.

So wie man den 'Flaneur' als 'urbanen Wanderer' umschreiben kann, so könnte man auch die 'Passage' neu definieren, und zwar als **'Durchgangslandschaft'**: als ein lineares Element, das seine Benutzer durch die ihm angeschlossenen oder innewohnenden Funktionen anregt es zu gebrauchen, es anzueignen oder einfach nur in ihm zu verweilen. Ausgedehnt auf den Stadtkörper wird die 'Passage' zum Straßenraum für den urbanen Wanderer. Im Entwurf wird das Großmarktareal

gegliedert durch mehrere dieser 'Durchgangslandschaften':

- die Mittelkanalpassage: Sie führt als Verlängerung des Mittelkanals durch das Kulturquartier Oberhafen und endet im Lohsepark der Hafencity.
- die Sonninkanalpassage: Diese schneidet das Areal als Verlängerung des Sonninkanals in Nord-Süd Richtung und verbindet das nördliche Hammerbrook mit der Hafencity.
- die Südkanalpassage: Sie hat als Fortsetzung des Südkanals Ost-West Ausrichtung und schließt das Zentrum von Hammerbrook an die Hafencity an.
- die Oberhafenpassage: Diese ist

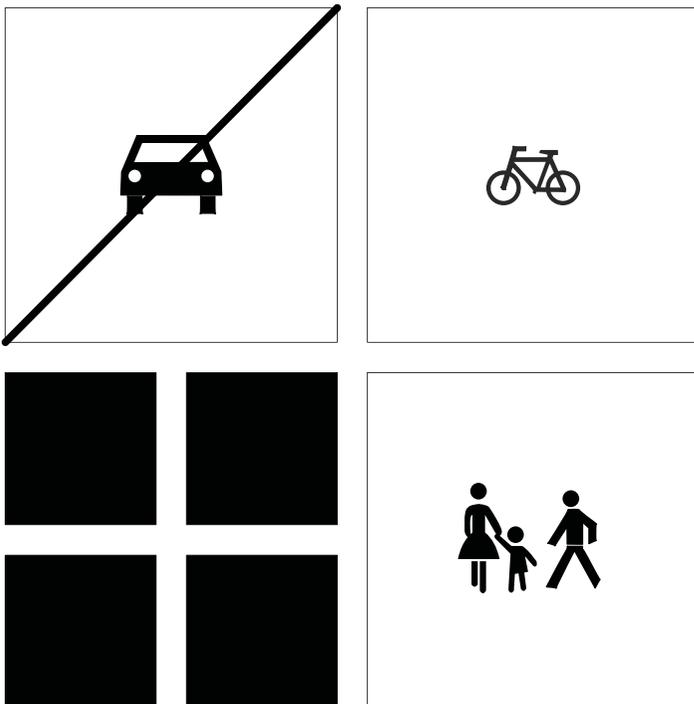
- die grüne Achse, die entlang der Uferkante des Großmarktes verläuft. Sie bindet Rothenburgsort und den Süden Hammerbrooks an die Innenstadt an.
- die Regionalpassage: Sie verläuft über der neu zu errichtenden Regionalbahntrasse für den im nördlichen Teil der Großmarkthalle geplanten Regionalbahnhof. Sie bildet teilweise eine Parallele zur Oberhafenpassage und ist die kürzeste Verbindung zwischen Rothenburgsort und Hamburgs Zentrum.
- die Hafencitypassage: sie ist der verbindende Grünstreifen zwischen Sonninkanal- und Südkanalpassage.



1 Tiedemann 1991, S. 54
 2 Tiedemann 1991, S. 1053
 3 Tiedemann 1991, S. 1051
 4 Vgl. Tiedemann 1991, S. 1051

BAUSTEINE:

*KLEINTEILIGKEIT



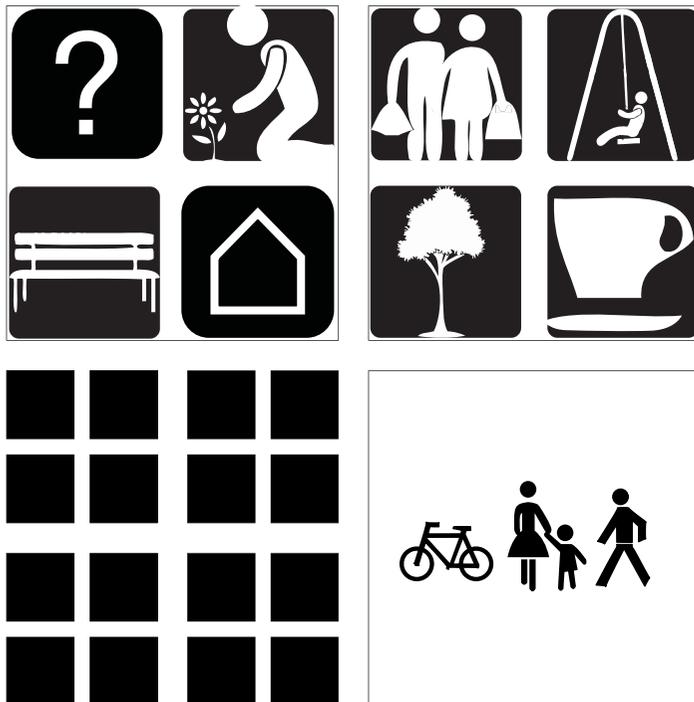
Ein wichtiger Baustein der neuen Stadtstruktur wird seine Kleinteiligkeit sein. Diese schafft nicht nur einen Gegenpol zu der bestehenden Großmarkthalle (4ha), sondern auch zur Größe der Blocks im Stadtteil Hammerbrook. Die Blockgröße des Entwurfs ergibt sich aus mehreren Parametern: der Lage der denkmalgeschützten Halle in der Mitte des Areals und die sich dadurch erschwerte Erschließung rund um sie herum, die Durchschneidungen durch die Eisenbahntrassen, die Verknüpfung mit dem Stadtgewebe rund um das Gebiet, und das Freihalten eines breiten Streifens entlang der Uferkante, als autofreie “Durchgangslandschaft”

Die daraus entstehenden Blockdimensionen stimmen in etwa mit denen der Hamburger Innenstadt überein. Auch in der neuen Hafencity gibt es im Sandtorparkquartier ähnliche Blocks. Hier konnte ich feststellen, dass es derzeit das belebteste Quartier der Hafencity ist.

Die Kleinteiligkeit fördert auch die Fußgänger als Nutzer des Straßenraumes, denn sie haben so die Möglichkeit sich schnell ihre Wege zwischen den Häuserblocks zu suchen.

Außerdem soll die Kleinteiligkeit Bauherrengemeinschaften und andere kleinere Geldgeber anlocken, anstatt großer Investoren. Aufgrund der kleineren Bauvorhaben wäre es möglich die zukünftigen Nutzer leichter in die Planung miteinzubeziehen.

*DURCHLÄSSIGKEIT

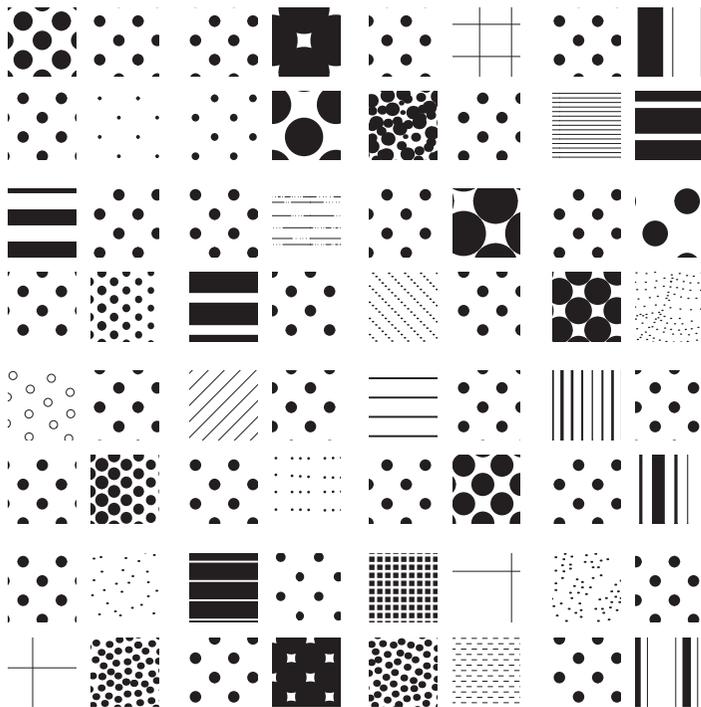


Die an sich schon kleinen Häuserblocks werden durch die lose Anordnung ihrer Gebäude nochmals unterteilt. Die Bebauung ist also nicht geschlossen. Auch bei Gebäuden des Typus Blockrand, ist vorgesehen deren Innenhöfe durch Öffnungen in der EG-Zone an den öffentlichen Raum anzuschließen. So sind also alle Flächen der Blocks halböffentlicher Raum. Halböffentlich deshalb, weil sich auf den Blocks, durch Nutzungen und durch spezielle Stellung der Baukörper zueinander mehr oder weniger privater oder öffentlicher Raum formieren wird. So wird der Straßenraum um diesen semiöffentlichen Raum bereichert.

Verschiedenste öffentliche und private Funktionen könnten sich so miteinander vermischen: Blumen setzen, Café trinken, shoppen, ein Buch auf einer Parkbank lesen oder sich sein Steak grillen.

Die Erdgeschoßzone soll zwischen 4-5m Raumhöhe haben um flexibel auf diesen Nutzungsmix zu reagieren. Größtenteils gibt es im EG Platz für Einzelhandel und Dienstleistungen, aber auch für Wohnflächen: Neben Räumen mit Gemeinschaftsfunktion, könnten im EG auch Wohnungen liegen. Hier muss darauf geachtet werden, dass es zu keinen harten Übergängen zwischen Öffentlichem und Privatem kommt: Durch Niveauunterschiede im Gelände, aber auch vom Gelände zur Bebauung durch Ausbildung einer Sockelzone, durch Hecken- und Baumbepflanzung oder auch durch Einsatz von Laubengängen und Loggien können hier wirksame Maßnahmen gesetzt werden.

*UNTERSCHIEDLICHKEIT



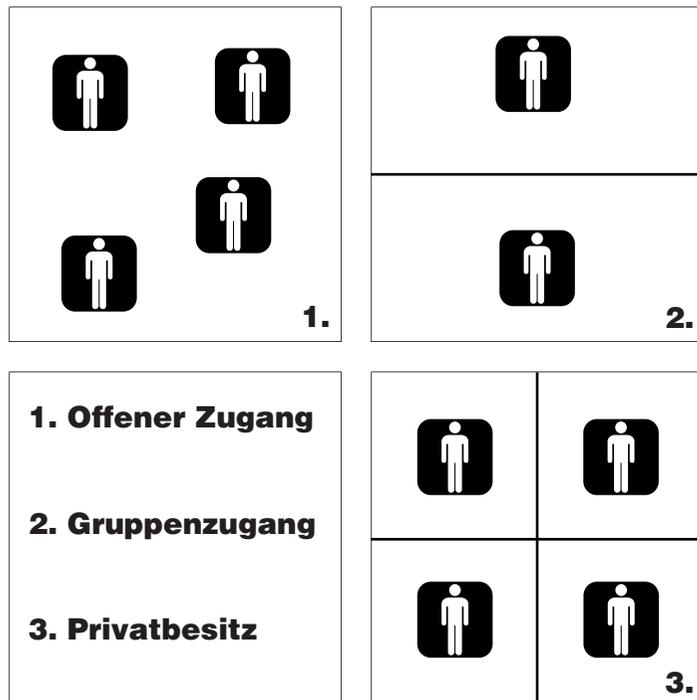
Um Voraussetzungen für ein lebendiges Quartier zu schaffen, müssen die Gebäudetypologien so verschieden sein wie seine Bewohner selbst. Im Fall des Großmarktareals kommen alle möglichen Formen vor wie Zeilenbebauung, L- und U-förmige Bauten, Mäander, Solitäre oder Blockrand. Meist variieren sie noch zusätzlich in ihrer Tiefe, sodass sie größtenteils nicht orthogonal zu einander stehen. Dies bringt eine große Bandbreite an Grundrissen und unterschiedlichen Wohnungsgrößen ohne die Funktionalität der Gebäude zu beeinträchtigen. Im Gegensatz zur monotonen orthogonalen Bebauung der Hafencity, entsteht auf dem Großmarktgelände gebaute Abwechslung aus Raumfolgen durch zueinander verdrehte Bauwerke.

Die Tiefe der Bauten ist dabei so gewählt, dass eine gute Belichtung und Belüftung der Wohnungsgrundrisse garantiert werden kann und meist eine zweiseitige Ausrichtung der Wohnungen möglich ist.

Das Prinzip der Unterschiedlichkeit wird auch auf die Höhenentwicklung und die Dachformen der Gebäude angewandt, sodass sich die Vielfalt der Stadtlandschaft auch im Schnitt deutlich abzeichnet. Es wird eine maximale Traufhöhe der Baukörper mit Flachdach festgesetzt, die jedoch bei jeglicher anderer Dachform um ein Geschöß überschritten werden darf. So kann garantiert werden, dass es neben dem Flachdach, das vor allem durch seine Wirtschaftlichkeit hervor sticht, auch andere Gestaltungsformen des Abschlussgeschoßes genutzt werden.

Durch die für den Hochwasserschutz nötige Aufschüttung des Geländes entsteht auch in der Topografie eine Abwechslung. So formt beispielsweise die Oberhafenpassage entlang der Uferkante einen Weg aus Berg und Tal, einmal nahe am Wasser, einmal abgehoben und den Flussraum überblickend.

*NACHBARSCHAFT



Jeder einzelne von uns hat eine andere Definition von Nachbarschaft. Für die einen sind es die unmittelbaren Nachbarn, für andere das Haus, der Block, die Straße oder der Stadtteil indem sie wohnen. Fest steht aber, dass sie die Grundeinheit menschlichen Zusammenlebens bildet. Es herrscht Einverständnis darüber, dass nachbarschaftliche Beziehungen am Land viel ausgeprägter und intensiver sind als in der Stadt. Dem ist in der Hinsicht beizupflichten, als dass Nachbarschaft am Land auf einer persönlicheren Ebene stattfindet, sie ist aber in der Stadt genauso vorhanden, sie passiert nur viel anonym und aufgrund der räumlichen Nähe von Menschen unterschiedlicher Herkunft, sozialem Milieu oder Lebenseinstellung kommt es leichter und schneller zu Konflikten.

“Letztlich ist die Nachbarschaft, der soziale Nahraum, der Ort, an dem sich die Kohäsion der Gesellschaft erweisen muss, hier müssen einander völlig fremde Menschen irgendwie miteinander zurecht kommen. Sie müssen sich den Raum teilen, müssen ihre unterschiedlichen Lebensentwürfe respektieren oder zumindest tolerieren und miteinander kooperieren.”¹

Aus diesem Grund ist auch der öffentliche Raum einer Stadt so wichtig. Er ist Treffpunkt aller dieser sich fremden Menschen. Doch leider ist der Handlungsrahmen für die Gestaltung des öffentlichen Raumes zum einen eine Kostenfrage geworden. Zum anderen erschweren mangelnde Freifläche und Eigentumsverhältnisse dessen Aus- oder Umbau.

¹ Häussermann, H./Siebel, W., S. 217

Hier könnte ein Umdenken in der Logik von Privatbesitz und Allgemeingut Abhilfe schaffen. Denn Grund und Boden müsste wie auch das Wasser Allgemeingut sein, es gehört uns allen. Man sollte ihn eigentlich nur mieten oder Nutzungsrechte für ihn erwerben können, man sollte ihn aber nicht gänzlich kaufen oder einverleiben können. Der einzig zulässige Privat- oder Gruppenbesitz sind die Gebäude, die auf ihm errichtet werden. Die Spielregeln der Besitzverhältnisse schaffen wir letztendlich selbst.

Dieser Idee folgend wird in diesem Entwurf der Zwischenraum, den die Gebäude eines Blocks miteinander formen zum Allgemeingut erklärt. Die Besitzer müssen also allen einen offenen Zugang gewähren. So wird der öffentliche Raum um die Freifläche der Blocks erweitert und durch diese Öffnung

entsteht ein Nutzen für alle Stadtbewohner.

In das Raumprogramm der Erdgeschoßzone können auch Allgemeinflächen eingeschrieben werden, beispielsweise überdachte Laubengänge mit Sitzmöglichkeiten oder eine kleine Bühne für Veranstaltungen. Verantwortlich für die Pflege und Instandhaltung des Zwischenraumes sind die Bewohner des Blocks selbst. Sie können auch über dessen Gestaltung entscheiden. Die einzige Regel besteht darin, die Zugänge offen zu halten und niemanden auszusperren. In der Erdgeschoßzone sind auch Allgemeinflächen für die Hausbewohner angedacht, wie Waschraum, Gemeinschaftsküche, Hobbywerkstatt, Sauna, Sportraum oder Hausbibliothek. Auch diese werden selbstverwaltet und die Bewohner können entscheiden, ob sie Außenstehenden

durch eine kleine entgeltliche Zahlung Nutzungsrechte einräumen. So könnte beispielsweise die Gemeinschaftskassa aufgebessert werden oder es können auch Nutzungssynergien in der Nachbarschaft zwischen den einzelnen Blocks entstehen, indem eine Hausgemeinschaft einer anderen Teilhabe an deren Allgemeinflächen einräumt und umgekehrt.

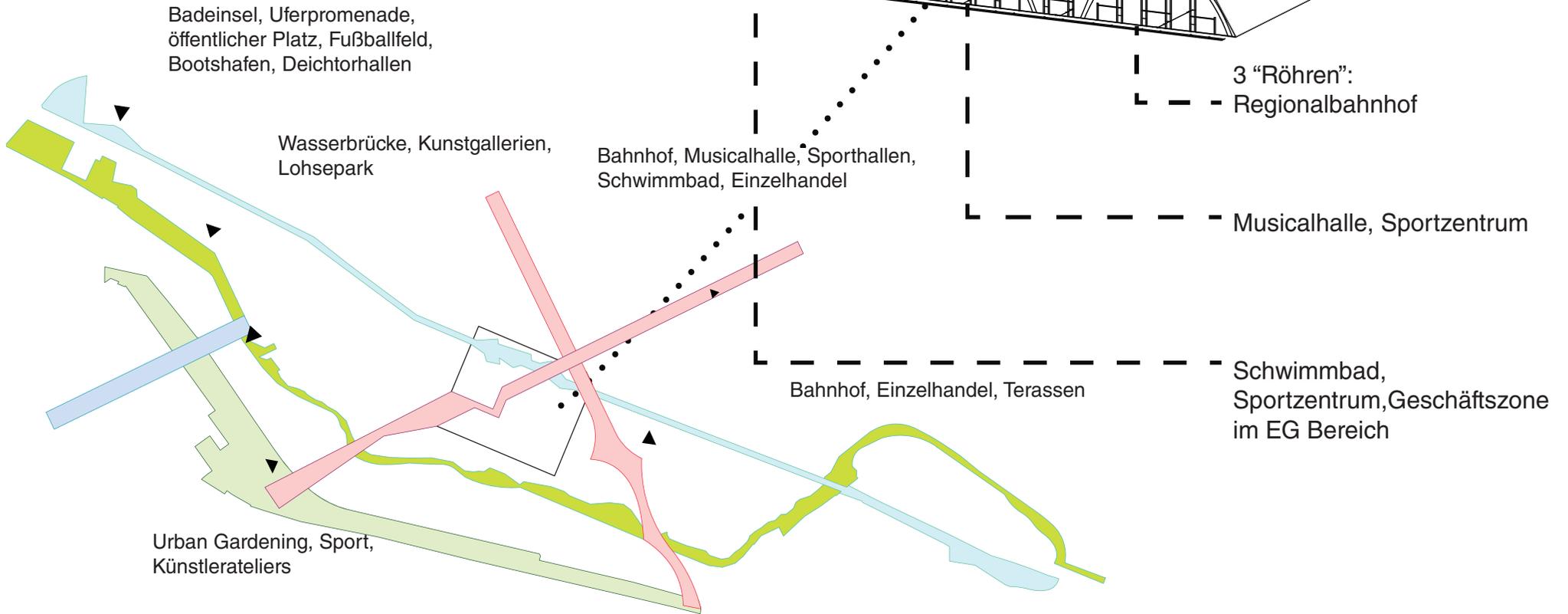
Die gemeinsame Verantwortung der Bewohner führt dazu, dass Entscheidungen gemeinsam gefällt werden müssen. Dass dies nicht ohne Reibungen ablaufen kann, ist klar. Ich glaube aber, dass durch Konfliktlösungsmechanismen, Feedback und Monitoring diese Probleme lösbar sind und die Nachbarschaft am Ende gestärkt als Gemeinschaft hervorgeht.

NUTZUNGEN:

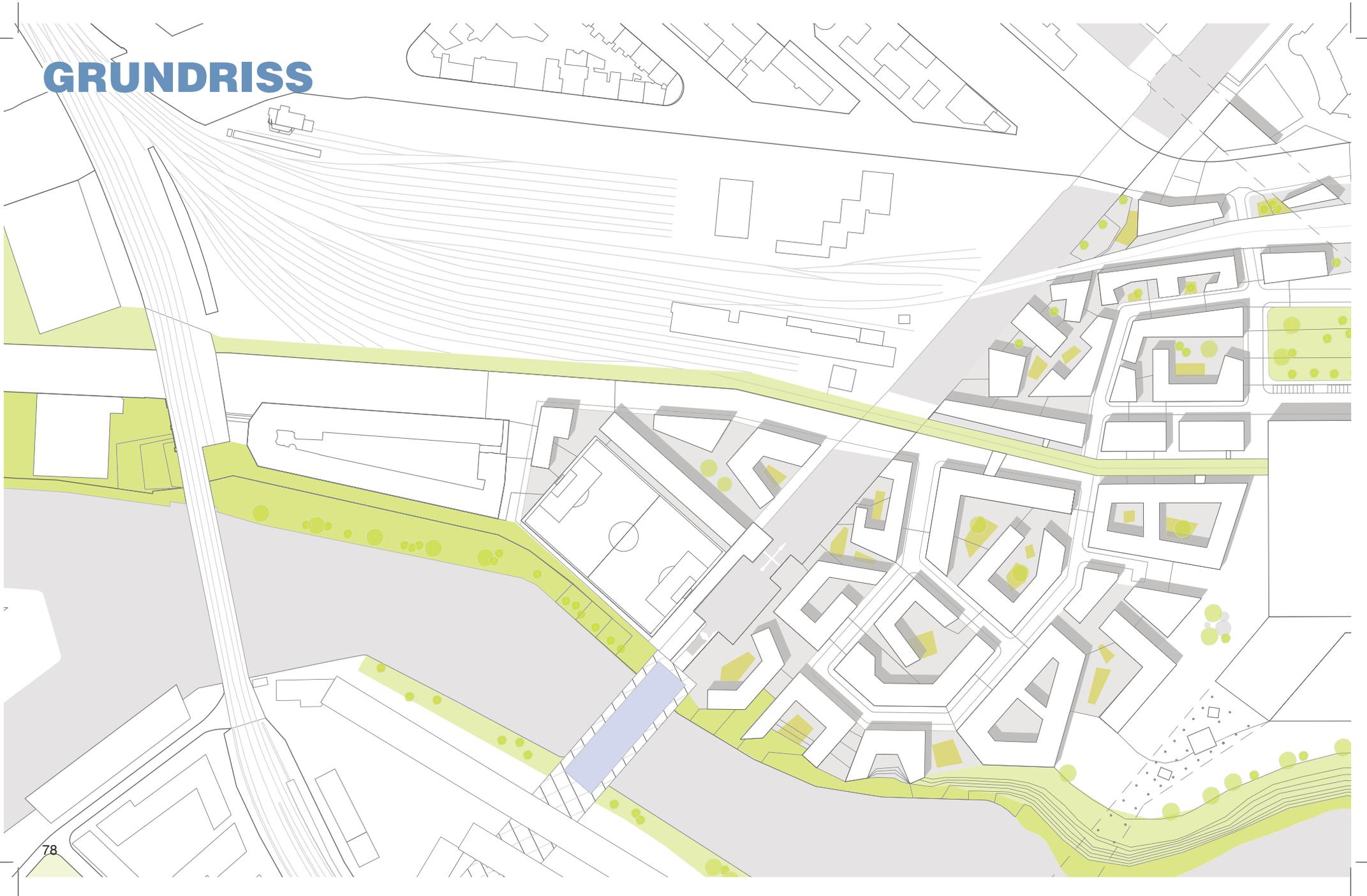
*GROSSMARKTHALLE

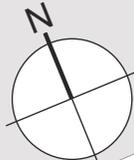
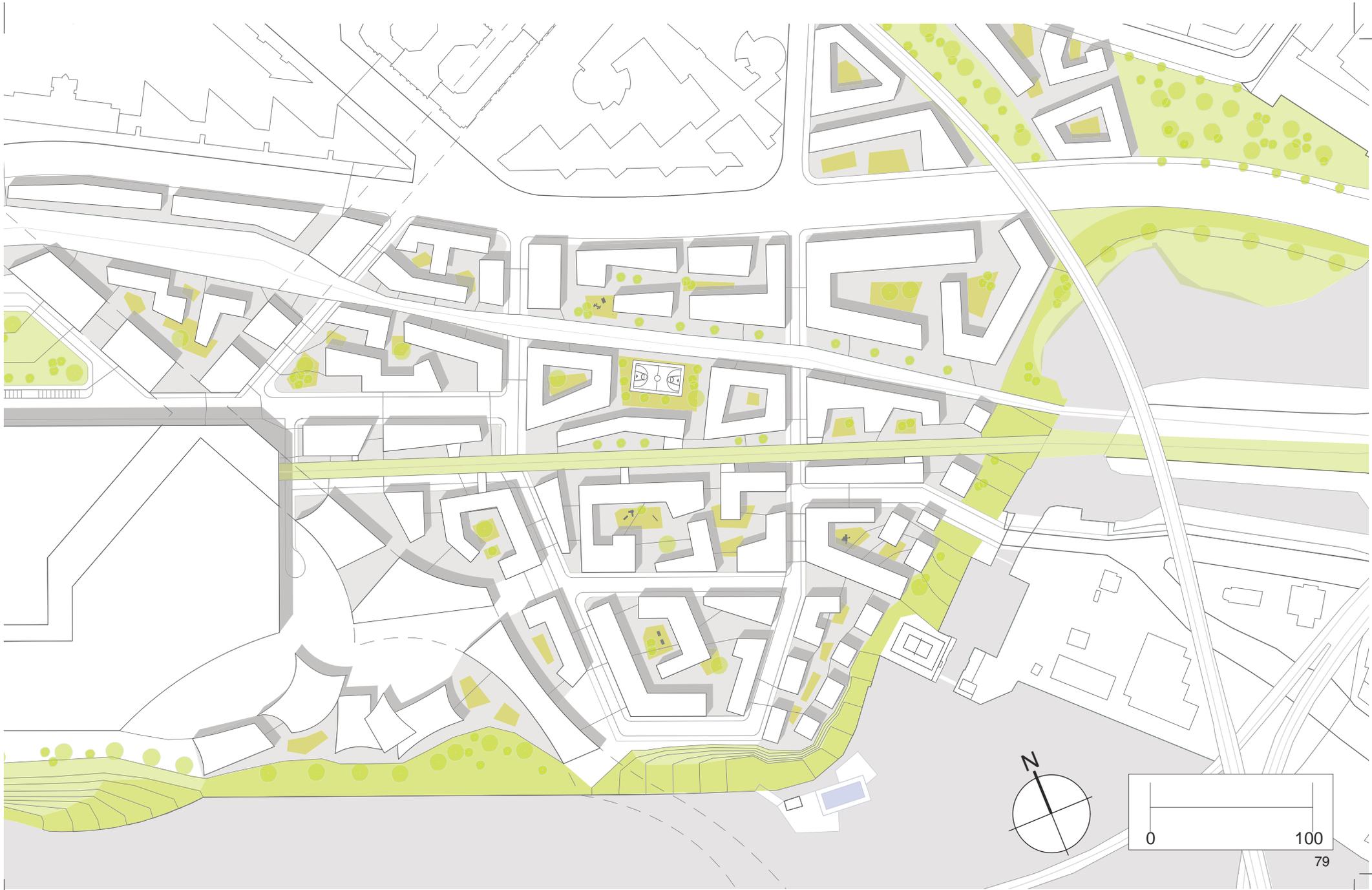
*PASSAGEN

schnellste Verbindung zwischen
Rothenburgsort und Innenstadt,
Bahnhof



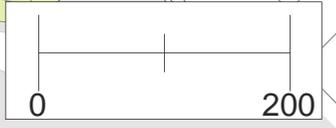
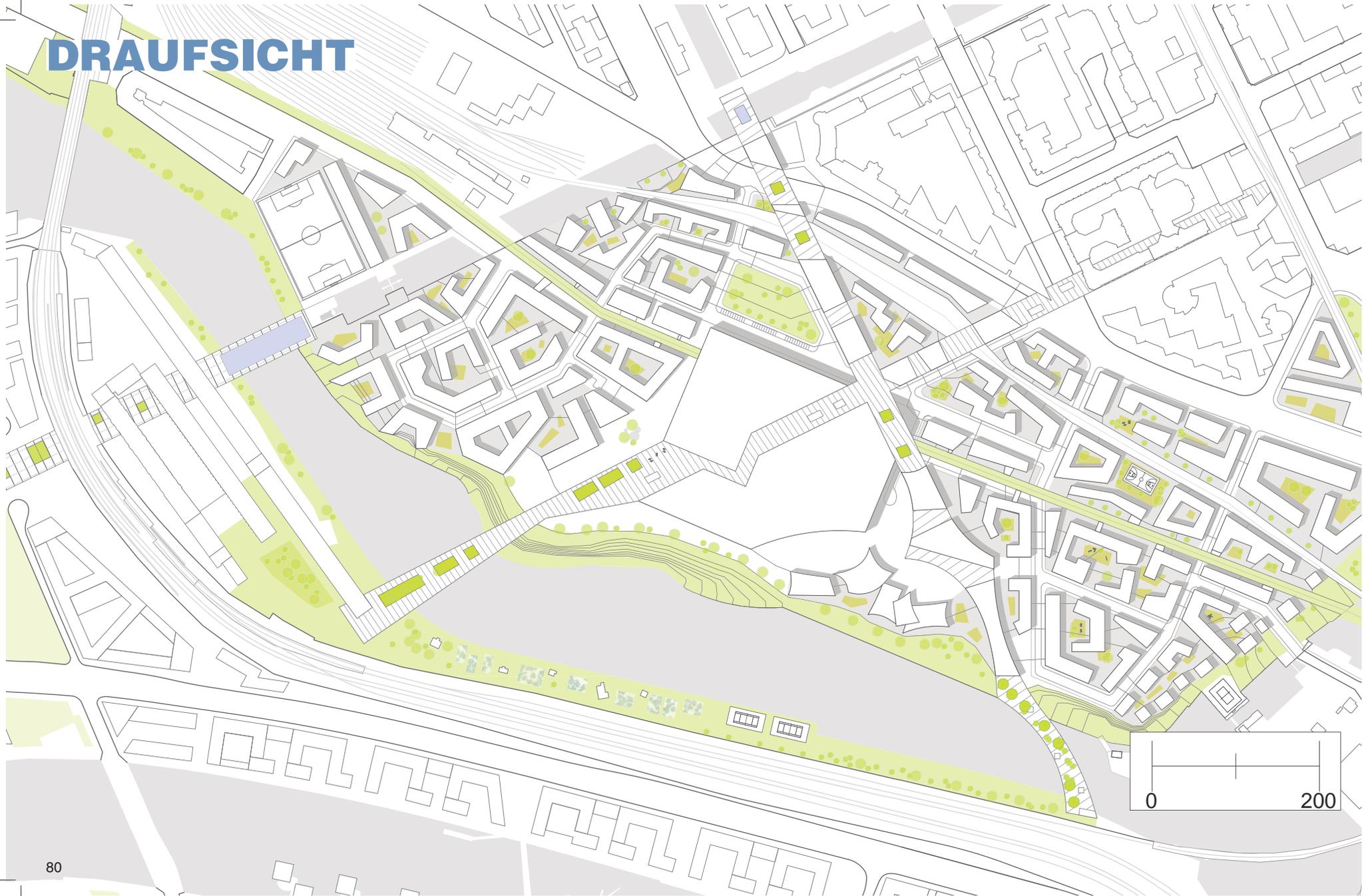
GRUNDRISS



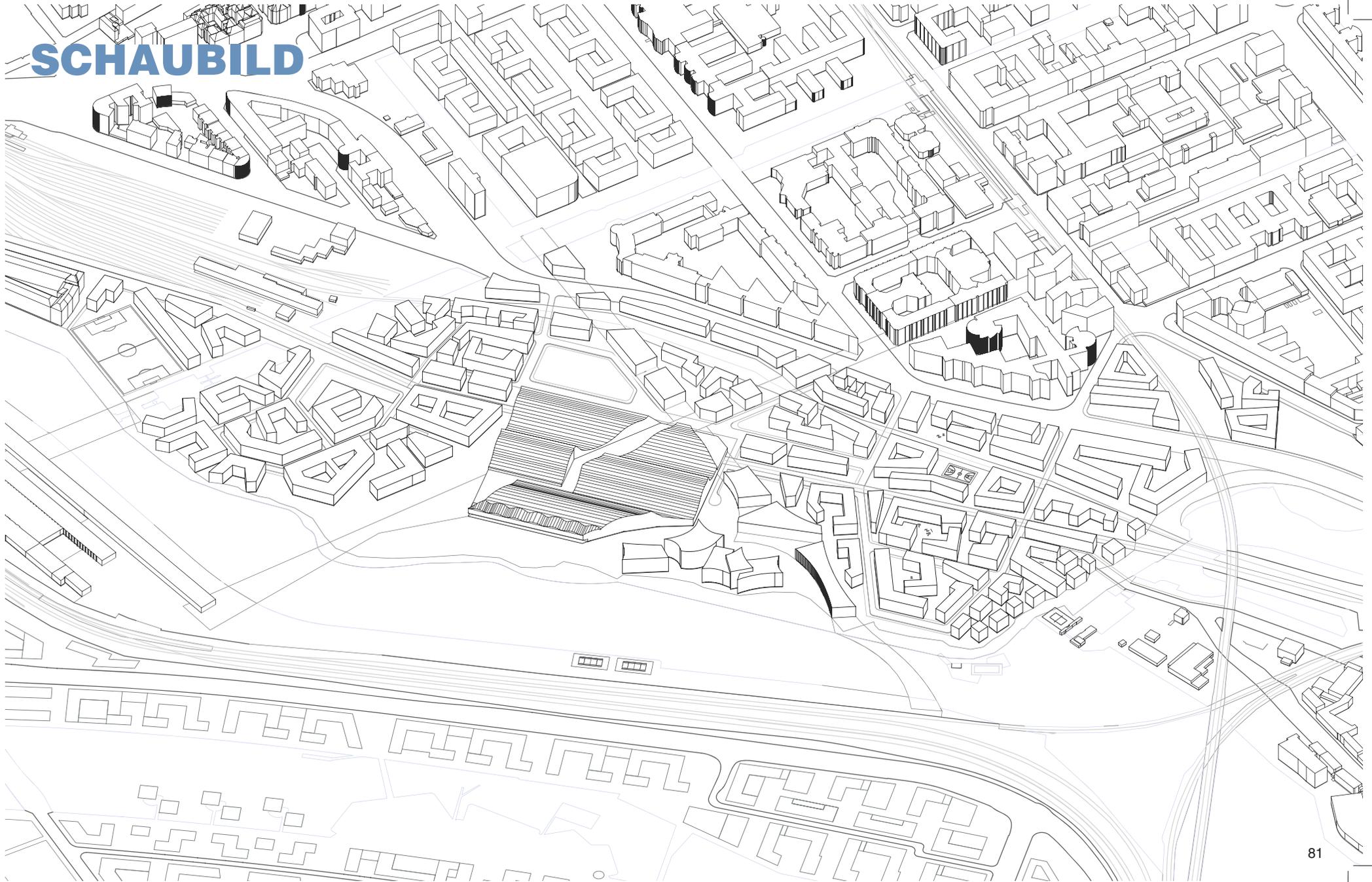


79

DRAUFSICHT



SCHAUBILD



SCHWARZPLAN



0 1000m
1:20 000





ABBILDUNGSVERZEICHNIS

BILDNACHWEISE

- S. 011: Blick nach Westen: nachbearbeitet, Grundlage: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hamburgfromair2.JPG>
aufgerufen am 28.4.2014
- S. 012: Pflanzen und Blumen: nachbearbeitet, Grundlage: <http://stadtteilreporter-st-pauli.abendblatt.de/Allgemein/ferienspas-in-pflanzen-und-blumen/attachment/sonne-genie%C2%AC%C2%82en-in-hamburg/>
aufgerufen am 28.4.2014
Reeperbahn: nachbearbeitet, Grundlage: <http://www.pauflei.com/2011/12/hamburg/>
aufgerufen am 28.04.2014
- S. 013: Stadtpark: nachbearbeitet, Grundlage: <http://www.rainersieck.de/page5.php>
aufgerufen am 28.04.2014
- S. 020: Karte regional: nachbearbeitet, Grundlage: <http://metropolregion.hamburg.de/karte/>
- S. 021: Karte politisch: nachbearbeitet, Grundlage: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hamburg_Subdivisions.svg?uselang=de
- S. 022f: Luftbild, nachbearbeitet: Grundlage: <https://maps.google.at/>
- S. 024: Luftbild Alster: nachbearbeitet, Grundlage: http://www.hamburgfotos.de/rund_um_die_alster/pages/id512912.htm, aufgerufen am 1.05.2014
Segelbote: nachbearbeitet, Grundlage: http://www.hamburgfotos.de/luftbilder_hamburg_auswahl/pages/id309608.htm, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 027: Grafik: eigene, nachbearbeitet, Kartenhintergrund,: Stadtplanbeilage, aus: Gerberding, E. u. A. M. Rupprecht, DuMont Reise-Taschenbuch Reiseführer Hamburg, 2010
- S. 034: http://www.hafencity.com/upload/files/files/Gesamtillustration_140129_2_A3_klein.pdf, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 042: Plan um 1869: nachbearbeitet, Grundlage: <http://www.archiv-hhnv.de/stadtmain/plan1869b.htm>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 043: Plan um 1895: nachbearbeitet, Grundlage: <http://www.archiv-hhnv.de/stadtmain/verm95hamb.htm>, und: <http://www.archiv-hhnv.de/stadtmain/verm95hamm.htm>, beide aufgerufen am 1.05.2014
- S. 045: Plan um 1924: nachbearbeitet, Grundlage: <http://www.archiv-hhnv.de/stadtmain/plan1924ad.htm>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 048: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gro%C3%9Fmarkt_\(Hamburg-Hammerbrook\).hf.phb.ajb.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gro%C3%9Fmarkt_(Hamburg-Hammerbrook).hf.phb.ajb.jpg), aufgerufen am 1.05.2014
- S. 053: zur Verfügung gestellt von Herrn Roemer, Gerald/Amt für Landes- und Landschaftsplanung Hamburg, im April 2013
- S. 065: Luftbild, in: Friedel, Matthias/Rebaschus, Matthias, Unter dem Himmel von Hamburg. Luftbilder einer wachsenden Stadt, Hamburg 2009, S. 34-35
- S.070: Passagen in Hamburgs Altstadt, S. 174, in: Kähler, Gert: Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie. Hundert Jahre Stadtgeschichte Hamburg (=Schriftenreihe des Hamburgischen Stadtarchivs, 24), Hamburg 2009

Sämtliche nicht angeführte Bilder sind Eigenfotos, aufgenommen im September 2012.

Sämtliche nicht angeführte Grafiken sind zur Gänze eigene.

Grundlage für Plangrafiken Hamburgs: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, ALKIS (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem) DWG-Daten im Lagestatus 310 (UTM), April 2013

Hafencity, städtebauliches Konzept: HafenCity Hamburg GmbH/DI Maria Ester González Losada, DWG-Daten, März 2013

Großmarkthalle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation/Ehlers, Michael, DWG-Daten, März 2013



LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER

Kähler, Gert: Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie. Hundert Jahre Stadtgeschichte Hamburg (=Schriftenreihe des Hamburgischen Stadtarchivs, 24), Hamburg 2009

Gerberding, Eva/Rupprecht, Annette Maria: Hamburg (=Dumont Reisetaschenbuch), Ostfildern ²2010

Helfrich, Silke/Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Commons. Für eine neue Politik jenseits von Markt und Staat, Bielefeld 2012

Häussermann, Hartmut/Siebel, Walter: Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt am Main 2004.

Rossi, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen (= Bauweltfundamente, 41), Düsseldorf 1973

Sieverts, Thomas: Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land (= Bauweltfundamente, 118), Basel-Berlin ³2005

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Hamburger Stadtteil-Profile 2013. NORD.regional, Bd. 15, Hamburg 2013

Tiedemann, Rolf (Hg.); Gesammelte Schriften: Walter Benjamin. Das Passagen-Werk (= Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft Band 5), 2 Teilbände; Suhrkamp 1991

Twickel, Christoph: Gentrifidingsbums oder eine Stadt für alle, Hamburg ⁴2013

BROSCHÜREN

Hamburg Tourismus GmbH (Hg.): Marketing Plan 2010-2015. Hamburg Tourismus GmbH, Hamburg 2010

Hamburg Tourismus GmbH (Hg.): Hamburg Tourismus Monitoring: Kultur und Tourismus, Hamburg 2010

Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Finanzplatz Hamburg, Hamburg 2010

Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Gesundheitswirtschaft in Hamburg, Hamburg 2009

Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Güterverkehr, Hamburg 2010

Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Handelsmetropole, Hamburg 2008
Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Industrieplatz Hamburg-Tradition, Kompetenz, Dynamik, Hamburg 2011
Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. IT-Metropole Hamburg, Hamburg 2009
Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Luftfahrtstandort Hamburg, Hamburg 2008
Handelskammer Hamburg (Hg.): Branchenportraits. Medienmetropole Hamburg, Hamburg 2006
Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hg.): Metropolregion Hamburg. Fakten und Beispiele aus der Regionalkooperation, Hamburg o.J.

FALTBLÄTTER

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Hamburg. Ein Stadtportrait in Zahlen, Hamburg 2014

AUFSÄTZE & ARTIKEL (ONLINE)

ZITATE

- S. 014: Gabányi, Hans: Hamburg ist ´ne grüne Stadt - und eine engagierte dazu, in: Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.): Mein Baum - Meine Stadt. Ich mach´ mit, Hamburg-München Juni 2012, <http://www.hamburg.de/contentblob/3481228/data/meinbaum-meinestadt-dokumentation.pdf>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 015: www.hafen-hamburg.de/content/die-wettbewerbsposition-des-hamburger-hafens-darf-nicht-geschwaecht-werden, aufgerufen am 8.05.2014
- S. 015: Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.): Komm an Bord (= Umwelthauptstadt-Magazin, 1), Hamburg 2011, <http://www.hamburg.de/contentblob/2726606/data/uhh-magazin.pdf>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 017: http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/SI14_025.pdf, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 018: <http://www.statistik-nord.de/publikationen/publikationen/statistische-berichte/bevoelkerung-und-gebiet/>, aufgerufen am 28.4.2014
- S. 018: http://www.statistik-portal.de/statistik-portal/de_jb01_jahrta1.asp, aufgerufen am 28.4.2014
- S. 019: <http://de.wikipedia.org/wiki/Wien>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 019: <http://de.wikipedia.org/wiki/Berlin>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 023: www.hamburg-port-authority.de/de/der-hafen-hamburg/zahlen-und-fakten/Seiten/default.aspx, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 026: www.hafen-hamburg.de/content/schiffsankunfte-im-hamburger-hafen, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 026: www.hadag.de/hafenfaehren.html, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 026: airport.de/de/mein_hamburg_airport_wussten_sie_schon_6013.html, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 026: www.airport.de/de/u_pressemitteilungen_6508.html, aufgerufen am 2.05.2014

- S. 026: de.wikipedia.org/wiki/St_Pauli-Elbtunnel, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 026: www.hamburg.de/hauptbahnhof, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 027: <http://www.nahverkehrhamburg.de/nahverkehr-norddeutschland/nahverkehr-hamburg/item/309-bis-2017-fast-100-zusaetzliche-zuege-aber-kein-ausbau>, aufgerufen am 2.05.2014
- S.030: Bodenflächen in Hamburg und Schleswig-Holstein am 31.12.2011 nach Art der tatsächlichen Nutzung, 15.11.2012, in: www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/A_V_1_j11_Korr.pdf, aufgerufen am 20.05.2014
- S. 036: Daten & Fakten, in: <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 037: Daten & Fakten, in: <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 044: Leiding, Karsten, 18.05.2010, in: <http://gleismann.de/2.hochroth/2.erste.html>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 044: Leiding, Karsten, 18.05.2010, in <http://gleismann.de/2.hochroth/11.abbau.html>, aufgerufen am 1.05.2014
- S. 046: <http://www.hamburg.de/hammerbrook/>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 050: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3686720/2012-11-14-bwvi-musical-theater.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 069: www.hafencity.com/de/konzepte/warften-statt-deiche-hochwasserschutz-in-der-hafencity.html, aufgerufen am 18.05.2014

SONSTIGE BENUTZTE QUELLEN ONLINE

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Rothenburgsort>, aufgerufen am 1.05.2014
- www.hamburg.de/contentblob/110246/data/bille.pdf, aufgerufen am 1.05.2014
- de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Hamburg, aufgerufen am 1.05.2014
- Leiding, Karsten, 10.04.2010, in: www.gleismann.de/2.hochroth/1.hammerbrook.html, aufgerufen am 2.05.2014
- http://www.grossmarkt-hamburg.de/01gm_chronik.html, aufgerufen am 2.05.2014
- <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1247318/Die-Grossmarkthalle-weckt-Begehrlichkeiten-der-Stadtplaner.html>, aufgerufen am 2.05.2014

ZEITUNGEN (ONLINE)

- S. 010: Hamburger sind die glücklichsten Deutschen, 11.09.2012, in: <http://www.stern.de/panorama/studie-ueber-lebenszufriedenheit-hamburger-sind-die-gluecklichsten-deutschen-1893010.html>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 011: Bauer, Jenny/Schuller, Alexander: Singles drängen Familien an den Stadtrand, 04.08.2012, in: <http://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/article2359900/Singles-draengen-Familien-an-den-Stadtrand.html>, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 017: o.A, Interview: Bürgermeister Olaf Scholz, Hamburgs Mediensenator, 14.05.2013, in: <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/>

- article116150989/Buergermeister-Olaf-Scholz-Hamburgs-Mediensenator.html#, aufgerufen am 30.04.2014
- S. 026: Tiedemann, Axel: Radfahrer erobern den Elbtunnel, 11.07.2013, in: www.welt.de/regionales/hamburg/article117969893/Radfahrer-erobern-den-Elbtunnel.html, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 050: Haarmeyer, Jan: 50 Jahre frische Markt-Wirtschaft in Hamburg, 2.06.2012, in: <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2294792/50-Jahre-frische-Markt-Wirtschaft-in-Hamburg.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 060: Köhnemann, Jörg: Unser Paradies ist die Hafencity, 13.07.2012, in: <http://www.bild.de/regional/hamburg/stadtplanung/paradies-hafencity-hamburg-25131968.bild.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 060: Dahlkamp, Jürgen/Meyer, Cordula: Hot Spot oder kaltes Quartier, 22.08.2007, in: <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/hamburger-hafencity-hot-spot-oder-kaltes-quartier-a-500999.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 060: Dörting, Thorsten: Städtebau: Zauberformel für die Hafencity, 24.06.2008, in: <http://www.spiegel.de/spiegelspecial/a-561623.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 060: Dörting, Thorsten: Megaprojekt Hafencity: "Würfelhusten am Wasser", 18.06.2008, <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/megaprojekt-hafencity-wuerfelhusten-am-wasser-a-556104.html>, aufgerufen am 2.05.2014
- S. 066: Gaßdorf, Ulrich: Großmarkt-Theater wird auch für TV-Shows ausgebaut, 13.05.2013, in: <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article116674357/Grossmarkt-Theater-wird-auch-fuer-TV-Shows-ausgebaut.html>, aufgerufen am 2.05.2014

KATALOGE

Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.): Umwelt hat Geschichte. Katalog zur Ausstellung, Hamburg 2011

MASTERPLAN

Freie und Hansestadt Hamburg-Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.): Masterplan Elbbrücken Hamburg, Hamburg 2007