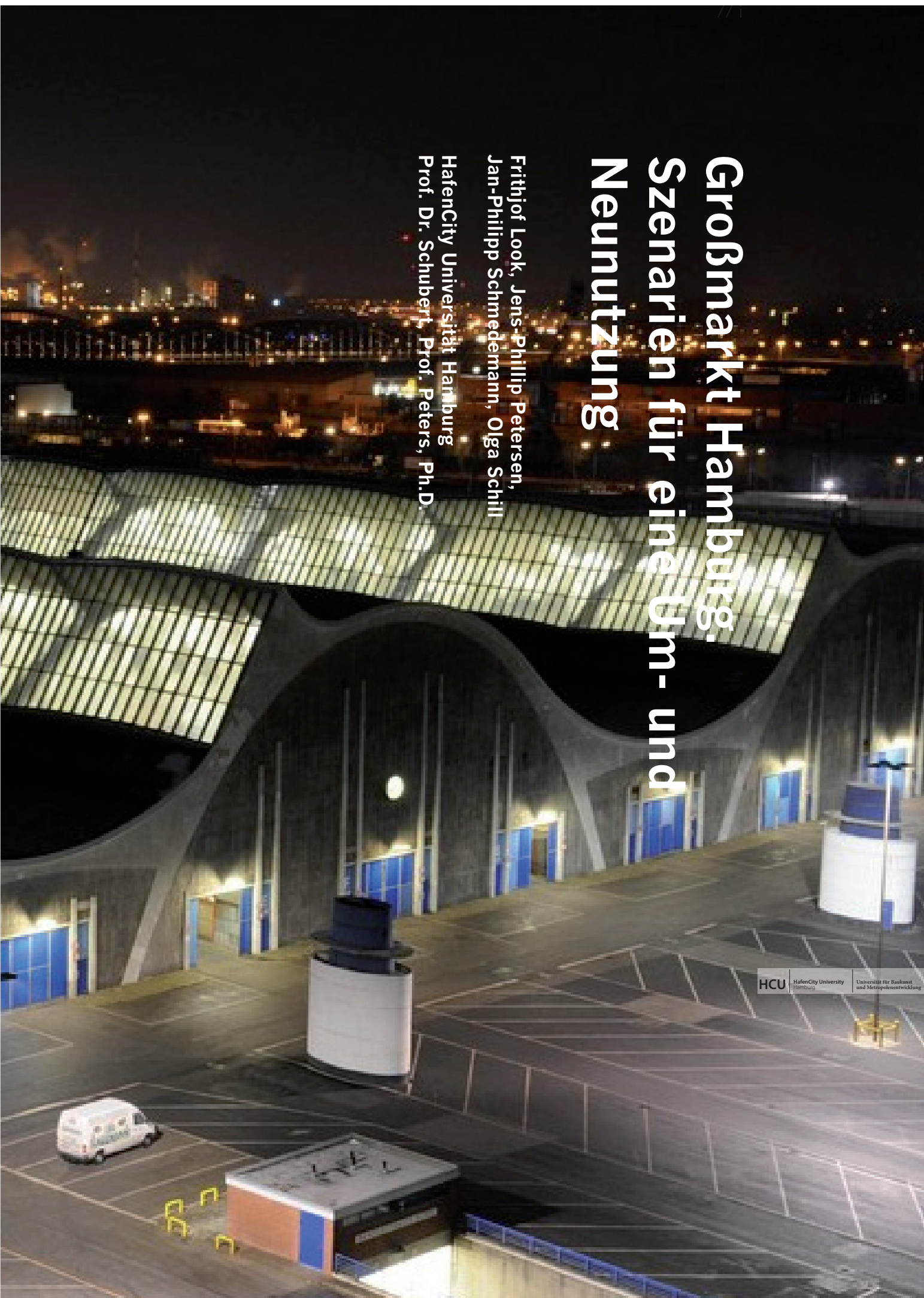


# Großmarkt Hamburg: Szenarien für eine Um- und Neunutzung

Frithjof Look, Jens-Phillip Petersen,  
Jan-Philipp Schmedemann, Olga Schill

HafenCity Universität Hamburg  
Prof. Dr. Schubert, Prof. Peters, Ph.D.





# Großmarkt Hamburg. Szenarien für eine Um- und Neunutzung

Frithjof Look, Jens-Phillipp Petersen,  
Jan-Philipp Schmedemann, Olga Schill

HafenCity Universität Hamburg  
Prof. Dr. Schubert, Prof. Peters, Ph.D.



HCU | HafenCity University  
Hamburg | Universität für Baukunst  
und Metropolentwicklung

# Zusammenfassung

Die Projektarbeit „Großmarkt Hamburg. Szenarien für eine Um- und Neunutzung“ erarbeitet zwei Szenarien mit je zwei Handlungsoptionen bzw. möglichen Entwicklungsschritten. Ein Szenario greift die aktuellen Öffnungsstrategien des Großmarktes (u.a. „food market“, Harley Days) auf und ergänzt diese durch einen „food court“. Das andere, „radikale“ Szenario geht von einer Komplettverlagerung des Großmarkts aus und entwirft eine mögliche Neunutzung des Areals durch ein Forschungszentrum für Nachhaltigkeit.

Wesentlich ist dabei, dass nicht nur ein finaler Entwurf erarbeitet wird, der suggestiv mit dem Vollendeten wirbt, sondern durch je eine positive und eine negative Handlungsoption auch die Determinanten, die für eine derartige Entwicklung erfüllt sein müssten, herausgestellt und beschrieben werden.

Der Projektgruppe geht es dabei nicht nur um die Erarbeitung zweier Endzustände und des Wegs dahin, sondern auch um die Anwendung der Szenariotechnik.



Abb. 1: Ostfassade der Großmarkthalle (Eigenes Foto)

# Inhaltsverzeichnis

## Teil A. Einleitung / Methodik

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Einleitung</b>   | <b>2</b>  |
| 1.1       | Ziel des Projektes  | 7         |
| 1.2       | Fragestellung   | 8         |
| 1.3       | Aufbau des Berichtes  | 8         |
| <b>2.</b> | <b>Methodik</b>   | <b>11</b> |
| 2.1       | Analysefelder und Interviews  | 11        |
| 2.2       | Methodik der SWOT-Analyse   | 14        |
| 2.3       | Methodik der Szenariotechnik  | 17        |
|           | 2.3.1 Planerische Notwendigkeit und<br>Methodik der Szenariotechnik | 17        |
|           | 2.3.2 Anmerkungen zum Vorgehen                                      | 21        |

**Teil B. Analysen**

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>3.</b> | <b>Gegenwartsanalyse</b>                                     | <b>26</b> |
| 3.1       | Charakterisierung des Geländes                               | 27        |
|           | 3.1.1 Geschichte des Standortes                              | 28        |
|           | 3.1.2 Lage in der Stadt                                      | 31        |
|           | 3.1.3 Verkehrsanbindung                                      | 33        |
|           | 3.1.4 Grün- und Wasserstruktur                               | 37        |
| 3.2       | Akteursanalyse   | 38        |
| 3.3       | Eigentümerstruktur   | 42        |
| 3.4       | Analyse der umliegenden Quartiere                            | 44        |
|           | 3.4.1 Hammerbrook  | 45        |
|           | 3.4.2 Münzviertel  | 49        |
|           | 3.4.3 Rothenburgsort   | 51        |
|           | 3.4.4 HafenCity  | 53        |
|           | 3.4.5 Innenstadt   | 59        |
| 3.5       | Aktuelle Öffnungsstrategien                                  | 62        |
| <b>4.</b> | <b>SWOT-Analyse</b>  | <b>66</b> |
| <b>5.</b> | <b>Zukunftsanalyse</b>                                       | <b>76</b> |
| 5.1       | Prognose der Entwicklungsdeterminanten                       | 77        |
|           | 5.1.1 Demografische Entwicklung                              | 78        |
|           | 5.1.2 Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren | 80        |
|           | 5.1.3 Mobilitätsverhalten                                    | 82        |
|           | 5.1.4 Entwicklung des Logistikverkehrs                       | 83        |
|           | 5.1.5 Entwicklung der Nachfrage nach Logistikflächen         | 84        |
|           | 5.1.6 Entwicklung von Gewerbeimmobilien                      | 85        |
|           | 5.1.7 Klimawandel/Klimaanpassung                             | 87        |
| 5.2       | Wirkung und Beeinflussung der Entwicklungsdeterminanten      | 89        |
| <b>6.</b> | <b>Schlussfolgerungen aus den Analysen</b>                   | <b>94</b> |

**Teil C. Szenarien**

|            |   |            |
|------------|---|------------|
| <b>7.</b>  | <b>Planerischer Nullfall</b>  | <b>102</b> |
| <b>8.</b>  | <b>Szenario einer Öffnung des Großmarktgeländes</b>                 | <b>104</b> |
| 8.1        | Endzustand  | 105        |
| 8.1.1      | „farmers market“  | 105        |
| 8.1.2      | „food court“  | 110        |
| 8.1.3      | Verlagerung anderer Großmärkte<br>und Zusammenfassen von Funktionen | 111        |
| 8.1.4      | Integration der Nutzungen und<br>bauliche Maßnahmen                 | 114        |
| 8.2        | Mögliche positive Entwicklungsschritte                              | 115        |
| 8.3        | Mögliche negative Entwicklungsschritte                              | 122        |
| <b>9.</b>  | <b>Szenario einer Verlagerung des Großmarktes</b>                   | <b>125</b> |
| 9.1        | Endzustand  | 126        |
| 9.1.1      | Umgang mit dem Denkmalschutz  | 126        |
| 9.1.2      | Konzept   | 127        |
| 9.1.2.1    | Forschungseinrichtungen   | 129        |
| 9.1.2.2    | Weitere Nutzungen   | 133        |
| 9.1.2.3    | Öffentliche Freiräume   | 135        |
| 9.1.3      | Städtebau   | 138        |
| 9.1.3.1    | Großmarktquartiere West<br>und Ost: Wohnen und Gewerbe              | 140        |
| 9.1.3.2    | Großmarkthalle: ZEFIR-Siedlung                                      | 141        |
| 9.1.3.3    | Erläuterung   | 143        |
| 9.1.4      | Verkehrliche Erschließung   | 145        |
| 9.1.5      | Entwicklung und Finanzierung  | 147        |
| 9.1.6      | Verlagerungsstandorte für den<br>Großmarkt                          | 150        |
| 9.2        | Mögliche positive Entwicklungsschritte                              | 152        |
| 9.3        | Mögliche negative Entwicklungsschritte                              | 155        |
| <b>10.</b> | <b>Bewertung der Szenarien</b>                                      | <b>161</b> |



**Teil D. Fazit**

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>11.</b> | <b>Grundsätzlich wünschenswerte Entwicklungen<br/>und Schritte</b> | <b>166</b> |
| <b>12.</b> | <b>Fazit</b>   | <b>169</b> |

**Teil E. Anhang**

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>13.</b> | <b>Literaturverzeichnis</b>            | <b>174</b> |
|            | 13.1 Literaturquellen                  | 174        |
|            | 13.2 Interviewquellen                  | 180        |
| <b>14.</b> | <b>Abbildungsverzeichnis</b>           | <b>181</b> |
| <b>15.</b> | <b>Beeinflussung der Determinanten</b> | <b>182</b> |

C

83-120



# Teil A. Einleitung / Methodik



# 1. Einleitung

Das Gelände des Hamburger Großmarktes ist ein Phantom der politischen und planerischen Diskussion. Stadt, Bezirk und Planung sind sich der Bedeutung und des Potentials des Areals bewusst, doch wurde es bei zentralen Leitbildern wie dem „Sprung über die Elbe“ oder bei der Entwicklung der HafenCity bislang sorgsam ausgespart oder nur peripher behandelt. Einen verhalten forschen Vorstoß unternahm die HafenCity Hamburg GmbH 2010, als sie auf die Chancen des Großmarktgeländes in Verbindung mit der Entwicklung des Oberhafens hinwies. Über zwei neue Brücken soll das geplante Kreativquartier der HafenCity mit dem benachbarten Großmarkt verbunden werden. (vgl. HafenCity Hamburg 2011: 4-6) Weniger zurückhaltend und auf den gegenseitigen Vorteil bedacht zeigte sich die HafenCity Hamburg GmbH mit der Planung einer neuen Hochtrasse, die die Amsinck- und Versmannstraße miteinander verbinden und so die HafenCity vor übermäßiger Verkehrsbelastung schützen soll. Die Trasse soll über den östlichen Teil des Großmarktgeländes geführt werden und zerteilt das zurzeit noch zusammenhängende Areal in zwei ungleich große Teile.

Die Zurückhaltung von Verwaltung, Politik und Planung in Bezug auf das Großmarktgelände ist umso weniger nachvollziehbar, als dass der Großmarkt nördlich und südlich gleich von mehreren Entwicklungsgebieten umgeben ist. Um die geschlossene Welt des Großmarktes herum, abgetrennt durch Hauptausfallstraßen und Wasserflächen, entwickelt sich Hamburg weiter. Das Münzviertel und das Oberhafenquartier bilden neue künstlerische Keimzellen und setzten bereits erste Entwicklungsimpulse. Die östliche HafenCity nimmt bis 2020 Konturen an und wird sich – zumindest in der Vorstellung ihrer Planer – zu einem pulsierenden und lebenswerten Stadtteil entwickeln. Östlich des Großmarktes soll die immer noch virulente Planungsidee des Chicago Square mit seinem für Hamburger Verhältnisse waghalsigen Hochhausensemble umgesetzt werden. Und durch die Bemühungen des Bezirksamtes Hamburg-Mitte soll auch der Bürostadtteil Hammerbrook durch Wohnungen aufgewertet und in seiner Funktion transformiert werden (vgl. Interview Großmarkt 2011). Genau zwischen diesen Entwicklungsgebieten



Abb. 2: Luftbild Hamburgs mit zentriertem Großmarkt (googleearth)

verschließt sich der heutige Großmarkt und bildet mehr als eine stadtmorphologische bzw. städtebauliche Zäsur. Dabei könnte er eine wichtige Scharnierfunktion innerhalb des Stadtgefüges erfüllen und die Entwicklungen in seinem Umfeld verbinden und unterstützen.

Darüber hinaus ist der Eindruck entstanden, dass der Großmarkt die Entwicklungsimpulse in seiner Umgebung zwar wahrnimmt, sich durch sie aber kaum zum Handeln veranlasst sieht (vgl. ebd.). Gleichwohl: die Verwaltung des Großmarktes ist keineswegs untätig und richtete in den vergangenen Jahren bereits mehrere Veranstaltungen abseits des traditionellen Großmarkthandels aus, mit denen sie das Gelände teilweise für die allgemeine Öffentlichkeit zugänglich machte. Diese Maßnahmen waren allerdings meistens punktuell oder von eher marginaler Strahlkraft, mithin leisteten sie keinen erkennbaren Beitrag zur städtebaulichen oder stadtstrukturellen Entwicklung.

Das bislang größtenteils abwartende Verhalten der Großmarktverwaltung wird durch eine Standortgarantie ermöglicht, die der Senat dem Großmarkt bis 2024 erteilt hat und die mit einer Option auf Verlängerung bis 2034 versehen ist.

Trotz dieser aus Sicht des Großmarktes komfortablen Regelung zwingen die Entwicklungen und Entwicklungsziele im Umfeld des Marktes und die potentielle Bedeutung der Flächen dazu, über die Jahre 2024 und 2034 hinaus reichende Überlegungen anzustellen, wie die Zukunft des Großmarktes aussehen kann und wie sie zu erreichen ist.

Eine Verlagerung des Großmarktes ist frühestens 2024 möglich, wahrscheinlicher ist jedoch das Jahr 2034, da bei einem früheren Zeitpunkt hohe Entschädigungen bzw. Pacht ablösen zu leisten sind. Bis dahin sind es mehr als 20 Jahre, doch sollten bereits die zurzeit zu beobachtenden Öffnungstendenzen des Großmarktes genutzt werden, um die Aufmerksamkeit der Hamburger auf ihn zu richten, den „Schwung der Öffnung“ aufzunehmen und ihn in eine größer angelegte Transformationsstrategie einzubinden. Mit der vermut-



Abb. 3: Großmarkthalle, 07.00h: fast menschenleer und nicht verkaufte Waren warten auf ihren Abtransport (Eigenes Foto)

lich noch innerhalb des Jahres 2011 zu erwartenden Eröffnung des „farmers market“, einem Markt, in dem nicht nur Groß- und Einzelhändler, sondern auch private Haushalte einkaufen können, beginnt bereits eine Transformation. Auch die Verlagerung der Harley Days vom Heiligengeistfeld auf das Gelände des Großmarktes ist ein Indiz, dass das Areal stärker in den städtischen Kontext rückt. Auch wenn es sich teilweise um Verlagerungen als störend empfundener Großereignisse handelt, so weisen diese ersten Schritte auf einen Wandel des Großmarktes und seiner Ausrichtung hin, der womöglich auch die Grundlage für eine spätere Entscheidung zur Verlagerung sein könnte.

Sowohl für den Fall, dass der Großmarkt umziehen und damit ein prominent gelegenes, großes Areal für eine Konversion freigeben sollte, als auch für eine langfristige Weiterentwicklung am jetzigen Standort, sollten bereits in der Gegenwart planerische Überlegungen unternommen und eine integrierte Entwicklungsstrategie entworfen werden. Der „farmers market“ und die Harley Day wären so nicht nur singuläre und isolierte Phänomene, sondern Bestandteile einer umfassenderen Strategie zur Neudefinition des Areals.

Von seiner verbindenden Stellung kann der Großmarkt nur dann profitieren, wenn die umliegenden Gebiete sich ebenfalls entwickeln. Auch muss behutsam mit der baukulturell wertvollen Großmarkthalle umgegangen werden, damit diese als städtebaulicher Solitär und architektonische Ikone erhalten bleibt. Ergo: Wie kann mit Großstrukturen umgegangen werden? Welche heutigen Nutzungen können in Spezialimmobilien implementiert werden, ohne dass der ursprüngliche Charakter verloren geht?

Mögliche Öffnungs- und Verlagerungstendenzen müssen auch immer vor dem Hintergrund der Studie der Handelskammer, die die Verlegung der Universität auf das Großmarktgelände vorsah (vgl. Handelskammer Hamburg 2009), gesehen werden. Die Studie produzierte zwar eine starke Bildsprache, wurde jedoch mit gleicher Stärke von den Großmarkthändlern und –betreibern zurückgewiesen (vgl. Tiedemann 2011).



## 1.1 Ziel des Projektes

Das Projekt zeigt ein Szenario für die nachhaltige Konversion der städtebaulichen Großstruktur des Großmarktes auf und entwickelt neue Ansätze, die das Prädikat „Nachhaltigkeit“ tatsächlich verdienen und nicht nur die gesetzlichen Grenzwerte für Energieverbräuche u.ä. unterbieten. Dabei sind besonders die Größe des Gebietes, die städtebauliche Struktur und die Belange des Denkmalschutzes interessant. Die Frage, ob es gelingen kann, Areale wie das des Großmarktes um- und neu zu nutzen und gleichzeitig nachhaltig und resilient zu gestalten, ist eine wesentliche, der sich die Projektgruppe stellen wird. Gleichzeitig darf und soll nicht nur der Endzustand dargestellt werden, sondern auch die möglichen Ausweichstandorte für die Infrastruktur des Großmarktes und der prozessuale Charakter der Umnutzung. (vgl. Müller-Christ/Liebscher 2010: 13)

Im Zusammenspiel der Strukturen des Großmarktes, der Entwicklung der östlichen HafenCity und dem Chicago Square kann hier ein neues, urbanes Quartier mit sich gegenseitig stimulierenden Entwicklungen entstehen (vgl. zu dem Ansatz Blaufelder et al. 2010: 31, 38). Ebenfalls gilt die Frage zu beantworten, wie solche Großstrukturen sozial, aber auch städtebaulich und stadtgestalterisch saniert bzw. in die neuen, ergänzenden Strukturen implementiert werden können (vgl. Müller-Christ/Liebscher 2010: 14).

Ideal ist eine integrierte Lösung, die möglichst umfassend durchdacht ist, wenngleich bei einem Planungshorizont von mehr als 20 Jahren Unwegbarkeiten und Unsicherheiten eingeplant werden müssen. Hier müssen Annahmen normativ gesetzt werden, damit das Projekt handhabbar bleibt und seine Zielstellung – ein integriertes, prozessuales Konzept – nicht aus dem Auge verliert. Gerade der lange Realisierungs- und Entwicklungszeitraum stellt eine Hürde in der Konzepterarbeitung dar. Zum einen muss eine immer größere Zahl unbekannter Determinanten in die Analyse und das Konzept eingestellt werden, auf der anderen Seite ermöglichen diese Unbekannten auch Freiheiten in der Ausgestaltung.

Besonders die Beschreibung unterschiedlicher, aber möglicher

Handlungsschritte, um ein definiertes Ziel zu erreichen, scheint bei einem Projekt mit einem so langen Planungshorizont sinnvoll. Die Szenariotechnik mit ihren Projektionen und Handlungsanweisungen, aber auch mit der Eruiierung möglicher Entwicklungsdeterminanten ist für die Erarbeitung von verschiedenen Konzepten hilfreich. Mögliche Veränderungen (bspw. eine Verlagerung der Großmarktnutzung oder nur eine Öffnung des Großmarktgeländes) können so perspektivisch abgeschätzt und die dafür nötigen Schritte beispielhaft aufgezeigt werden.

## **1.2 Fragestellung**

Aus der Problemlage und dem Planungsanlass ergibt die konkrete Fragestellung nach einem oder mehreren Konzepten für die zukünftige Nutzung des Großmarktgeländes. Aber nicht nur der Endzustand soll dargestellt werden, sondern auch die notwendigen und hinreichenden Schritte auf dem Weg zum projizierten Endzustand und die möglichen externen Entwicklungen, die die zukünftige Nutzung des Großmarktgeländes elementar beeinflussen. Augenscheinlich sind solche Entwicklungszusammenhänge zwischen der Logistik und dem Konsumentenverhalten. Beide beeinflussen die Großmarktfunktion direkt und stellen die Frage nach einer weiteren Nutzung des innerstädtischen Geländes durch den Großmarkt. Sie sollen zur Validierung der Entwicklungsdeterminanten unter anderem mitbedacht werden.

## **1.3 Aufbau des Berichtes**

Die Darstellung der Problemlage sowie ihre Analyse und schlussendlich die Beantwortung der Fragestellung des Projektes wird im vorliegenden Bericht in zwölf Kapiteln respektive vier Teile (A-D) aufgezeigt. In der Einleitung werden Problemlage, Ziel des Projektes und Fragestellung erläutert, um im Folgenden auf die zur Errei-

chung dieser Ziele angewandte Methodik einzugehen.

Die inhaltliche Arbeit begann mit der im dritten Kapitel bzw. im zweiten Teil dargestellten Analyse, in der diverse für den Großmarkt



Abb. 4: Aufbau der Arbeit (Eigene Darstellung)

relevante Akteure und Themengebiete näher betrachtet wurden. Für die einzelnen Analysefelder sei auf Kapitel 2.1 verwiesen. Abgeschlossen wird die Analysephase mit einer SWOT-Analyse, die alle Ergebnisse aus den betrachteten Analysefeldern zusammenträgt und so eine Basis für die Abschätzungen, die im darauffolgenden Schritt in den Szenarien getroffen werden, bildet.

Die erarbeiteten Szenarien werden im Teil C bzw. den Kapiteln sechs bis zehn erarbeitet. Das Fazit bildet den vierten und letzten Teil des Berichts sowie der Projektarbeit.

Den Szenarien vorangestellt sind Annahmen, die auf Basis von Zukunftsprognosen aus verschiedenen Quellen erstellt wurden und als Grundlage für die Szenarientwicklung dienen. Nach den Szenarien werden diese kurz aus Sicht der Projektgruppe hinsichtlich der Entwicklungsstimulation für die Stadtentwicklung bewertet. Der Aufbau der vorliegenden Arbeit entspricht im Wesentlichen dem zeitlichen Ablauf der Projektarbeit zwischen April und August 2011.

## 2. Methodik

In diesem Kapitel werden kurz die in der vorliegenden Arbeit verwendeten Methoden erläutert und ihre Auswahl begründet. Dazu gehört das Vorgehen während der Analyse, die Zusammenfassung der Analyseergebnisse in einer SWOT-Analyse sowie die Szenarienerstellung.

### 2.1 Analysefelder und Interviews

Zur Annäherung an die Thematik wurde eine intensive Bestandsaufnahme und Analyse des Großmarktareals durchgeführt, deren Ergebnisse im Einzelnen in den Kapiteln drei bis fünf aufgeführt sind. Es bedingt sich, dass der Standort des Großmarktes in seiner Gänze betrachtet wird und daher auch über die Grundstücksgrenzen im städtischen Kontext erfasst werden muss. Daher sind in der Analyse neben der Standortgeschichte und der Lage des Grundstücks in der Stadt auch Grün- und Wasserstruktur, die Eigentümerstruktur



Abb. 5: Analysefelder und das implizierte Erkenntnisinteresse (rot) (Eigene Darstellung)

zum besseren Verständnis der planerischen Restriktionen, sowie die Anbindung an individuellen sowie öffentlichen Verkehr erfasst, die einen wesentlichen Standortfaktor für die momentane sowie möglicherweise zukünftig abweichende Nutzung darstellen.

Die bereits genannte, sich beschleunigende dynamische Entwicklung im Umfeld des Großmarktes – der Anstoß des Projektes – wird in der Analyse ausführlich mit der Betrachtung der umliegenden Quartiere abgefasst. Dabei wurde sich auf die unmittelbaren Nachbarstadtteile beschränkt, da diese die zur Zeit dynamischsten Stadtentwicklungsräume in Hamburg sind; andere Entwicklungen, beispielsweise in Wilhelmsburg, scheinen kaum einen spürbaren Einfluss auf die Entwicklung des Großmarktareals zu haben. Da bereits in den letzten Jahren Tendenzen für eine Teilöffnung des Großmarktes für die Öffentlichkeit erkennbar sind, werden auch aktuelle Entwicklungen, die aus dem Großmarkt kommen, betrachtet. Wurden bei den vorher genannten Analysefeldern die benötigten Informationen noch ausschließlich durch Begehungen und Literatur- bzw. Print- und Onlinerecherchen herausgefiltert, wurde bei der Betrachtung des Betriebs sowie bei der Erfassung der für das Gelände relevanten Akteure verstärkt auf qualitative, leitfadengestützte Interviews zur Informationsgewinnung zurückgegriffen.

So wurden Gespräche mit entscheidenden Akteuren zum Großmarkt durchgeführt. Dazu gehört der Denkmalschutz, der in Teilen vorgibt, welche Funktionen und Nutzungen auf dem Großmarktareal realisierbar sind, da die Großmarkthalle unter Denkmalschutz steht. Ebenso wurde mit dem Geschäftsführer der Großmarktbetreibergesellschaft gesprochen, um die vergangene und angestrebte Entwicklung des Großmarktes kennen zu lernen und Aussagen des Bezirks Hamburg-Mitte und der HafenCity Hamburg GmbH als großer „Nachbar“ – mit denen ebenfalls Interviews geführt wurden – einschätzen zu können. Die offen geführten, aber vorstrukturierten Interviews fanden alle im April bzw. Mai vor Ort bei den jeweiligen Interviewpartner statt. Die Erkenntnisse aus den Interviews sind vorwiegend in die Analyse eingegangen.

## 2.2 Methodik der SWOT-Analyse

Die wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Teilbereiche der Analyse werden in Kapitel drei ausführlich dargestellt. Darauf basierend wird im folgenden, vierten Kapitel eine SWOT-Analyse durchgeführt, welche die wichtigsten Ergebnisse der Gegenwartsanalyse zusammenfasst. Durch die Zusammenfassung und Verschlagwortung ist es möglich, die Analyseergebnisse nach Stärken (**S**trengths), Schwächen (**W**eaknesses), Chancen (**O**pportunities) und Risiken (**T**hreats) zu ordnen.

Die SWOT-Analyse ist eine gängige Methode aus dem Bereich des Benchmarkings in Unternehmen zur Betriebsoptimierung und wird inzwischen jedoch auch vermehrt im Bereich der Stadtplanung, beispielsweise zur Zuspitzung von räumlichen Analysen, eingesetzt (vgl. Meffert 2008: 236). Aufgrund ihres Ursprungs im betriebswirtschaftlichen Umfeld findet die SWOT-Analyse in ihrer eigentlichen Form in der räumlichen Planung kaum eine Anwendung. Eine

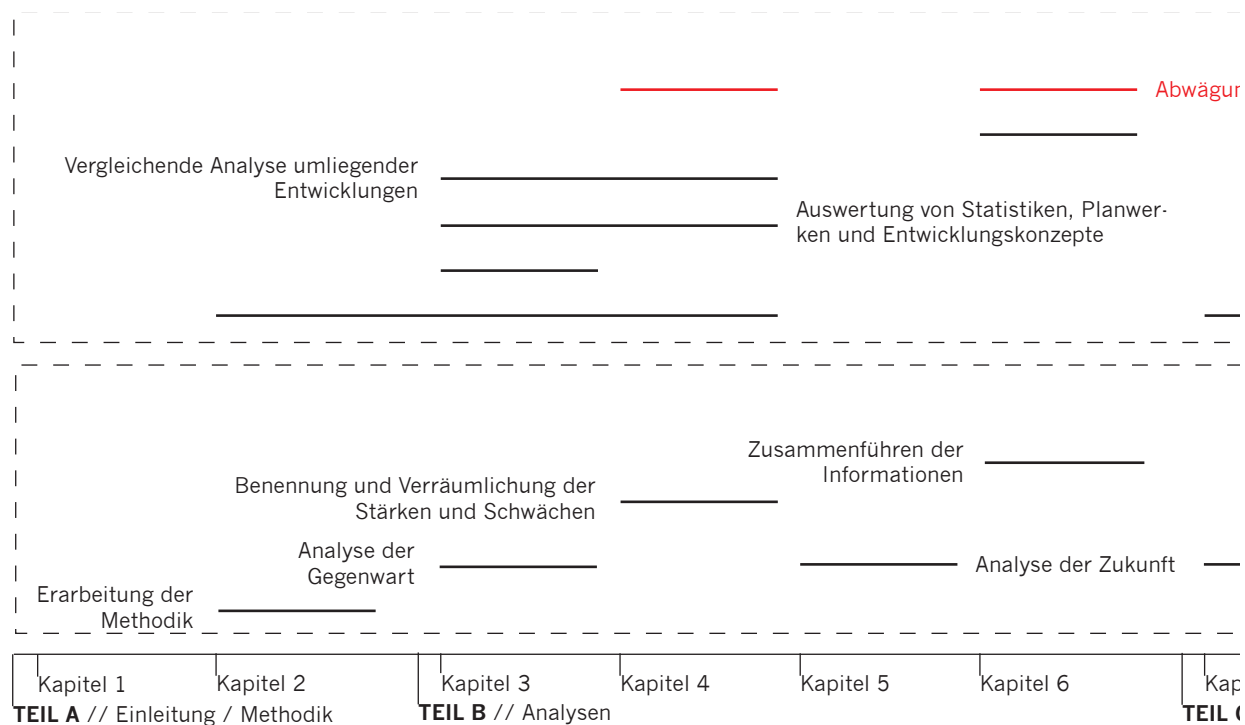
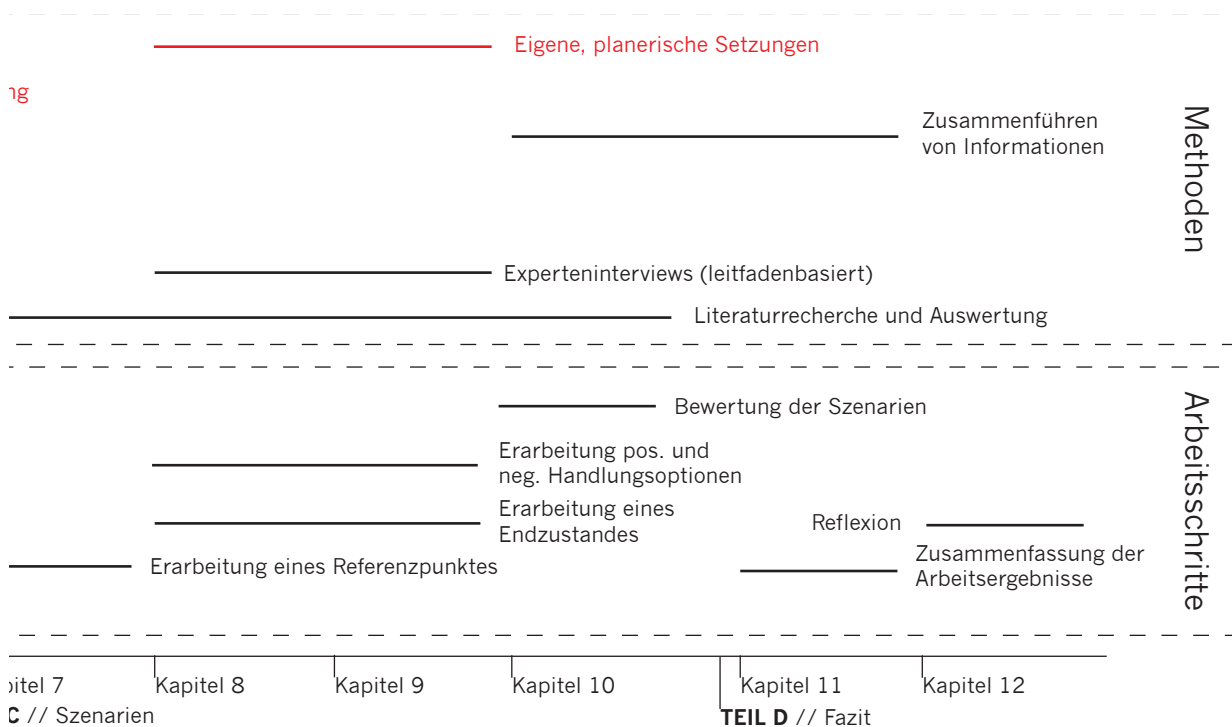


Abb. 6: Methodik und Arbeitsschritte (Eigene Darstellung)



Vereinfachung bzw. Abwandlung der Methode mit mehreren Schritten von der ungefilterten Einstellung aller Analysepunkte, ihrer Wertung nach Wichtigkeit, Zusammenfassung und Streichung minder relevanter Punkte für eine bessere Übersichtlichkeit und das zueinander in Beziehungen setzen der verbliebenen SWOT-Punkte zum Aufzeigen von gegenseitigen Beeinflussungen mit anschließender Strategieformulierung – wie durch Stärken und Chancen Schwächen sowie Risiken ausgeglichen werden können – wird in der angewandten Praxis der Methodik kaum verwendet (vgl. ebd: 238ff.). Dieses soll auch in der vorliegenden Arbeit nicht in Gänze erfolgen, da die SWOT-Analyse hier lediglich die Funktion hat, die gesammelten Analyseergebnisse zusammen zu fassen und anschließend zu priorisieren, um Ansatzpunkte für die weitere Arbeit zum Großmarktareal zu finden und somit eine unmittelbare Strategieformulierung auf Basis der Gegenwartsanalyse nicht zielführend wäre.

Entscheidend für den Erfolg von SWOT-Analysen ist eine klare Zielformulierung, das heißt was mit der Analyse erreicht werden soll bzw. welchen Zweck die Durchführung der Analyse hat, sowie eine Trennung zwischen internen Faktoren, die für das analysierende



oder zu analysierende Objekt – im vorliegenden Fall der Großmarkt – beeinflussbar sind und externen Faktoren, die von außen auf das Objekt einwirken und in der Regel nicht beeinflussbar sind (vgl. Bundesministerium des Inneren 2010). Das Ziel der SWOT-Analyse in der vorliegenden Arbeit ist die Darstellung der gegenwärtigen Entwicklungsperspektive des Großmarktgeländes unter der Berücksichtigung vorangegangener Entwicklungen und der aktuell absehbaren mittelfristigen Entwicklung des Großmarktes und seines Umfelds.

Dabei sind alle Ergebnisse aus der Gegenwartsanalyse in einem ersten Schritt in die SWOT-Analyse eingestellt worden. Eine Zusammenfassung und Priorisierung der Analysepunkte wurde anschließend vorgenommen, so dass nur die wichtigsten Aspekte mit einem spürbaren Einfluss auf das Großmarktgelände in der SWOT-Analyse aufgeführt werden. Diese werden im vierten Kapitel aufgegliedert nach Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dargestellt und kurz erläutert. Anschließend werden diese räumlich zugeordnet, so dass eine Verortung von Handlungsmöglichkeiten und Hemmnissen auf dem Großmarktareal bzw. in dessen Umfeld möglich wird.

In Verbindung mit den Ergebnissen der Zukunftsanalyse aus Kapitel sechs werden die Ergebnisse der SWOT-Analyse als Grundlage für die Formulierung der, in der vorliegende Arbeit zentralen, Szenarien verwendet. Nach der SWOT-Analyse stehen somit keine Strategieformulierungen – vielmehr geht es darum aufzuzeigen, was sich aus der analysierten Gegenwart unter Zugabe verschiedener externer Faktoren aus der Zukunftsanalyse, die eher gesamtgesellschaftlich-wirtschaftlich zu verstehen sind, sich für Entwicklungsperspektiven für den Großmarkt bzw. das Großmarktgelände ergeben können. Daher bildet die SWOT-Analyse das Fundament für alle folgenden Szenarien, da immer von den Ergebnissen der Gegenwartsanalyse, mit wandelbaren Faktoren zur zukünftigen Entwicklung, ausgegangen wird. Es soll dementsprechend nicht durch eine sonst übliche Strategieformulierung aufgezeigt werden, wie man den Idealzustand erreichen könnte, sondern was für Zukünfte sich aus der analysierten Gegenwart entwickeln könnten.

## **2.3 Methodik der Szenariotechnik**

Die Anwendung der Szenariotechnik ist ein zentrales methodisches Anliegen des Projektes. Es geht der Projektgruppe um das Erlernen dieser methodischen Fähigkeit. Daher soll die Methode der Szenariotechnik etwas ausführlicher dargestellt werden. Als erstes wird die planerische Notwendigkeit und die Methodik des Szenarios erläutert und anschließend noch methodische Anmerkungen von der Projektgruppe offengelegt.

### **2.3.1 Planerische Notwendigkeit und Methodik der Szenariotechnik**

Geht man davon aus, dass sich die „ökonomischen, ökologischen und sozialen Probleme der Stadt, die gestiegene Komplexität dieser Probleme, sowie der zunehmende Differenzierungsgrad von Lebensentwürfen in unserer Gesellschaft“ (von Malchus 1989: 9) seit den 1980er Jahren weiter verschärft haben bzw. sich zumindest weiter latent im stadtplanerischen Diskurs gehalten haben (vgl. Neumann 2005b: 5), müssen wir uns eingestehen, dass es die eine Zukunft nicht mehr gibt. Vielmehr ist aus der singulären Zukunft eine Vielzahl von Zukünften und damit auch von möglichen Entwicklungen geworden, welche die oftmals oberflächliche Kausal- und Begründungskette der „Kontinuität von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“ (Spiegel 1989: 11) zerreißen lässt. Die typische Prognose, die sich idealerweise aus der Vergangenheit und aus validen aktuellen Entwicklungen speist, kann daher für eine mittel- bis langfristige Planung, wie sie bei der Entwicklung des Großmarktareals anstünde, ausgeschlossen werden (vgl. Neumann 2005a: 14). Vielmehr ist die Entwicklung des Areals von Unsicherheiten und Risiken geprägt und von Entwicklungen, die noch nicht absehbar sind. Es bedarf aber auch – und hier greift die Szenariotechnik einen wesentlichen Punkt auf – einen zukunftsgerichteten und positiven Blick auf die künftige Entwicklung des Geländes (vgl. Häußermann/Siebel 1989: 15; Neumann 2005a: 24). Neben diesem positiven Blick in die Zukunft erlauben Szenarien auf fünf weitere Aspekte Wert zu legen, die bei einfachen Prognose- oder Fortschreibungsmethoden nicht so stark

gewichtet werden: „ plastische, bildhafte Darstellung; qualitative, nicht nur quantifizierbare Veränderungen; Vielfalt und Wechselwirkungen der Entwicklung; politische Einflussmöglichkeiten auf den Stufen der Entfaltung von Zukunft; Ausweitung des Horizonts denkbarer Zukünfte“ (ebd.). Diese Aspekte erlauben es dem Szenario von der Gegenwart ausgehend (vgl. Spiegel 1989: 11) aktuelle Trends und Entwicklungen in mittel- bis langfristige Entwicklungsszenarien respektive in Planung umzuwandeln (vgl. Albers 2001: 21).

Wesentlich für den Erfolg von Szenarien ist die Frage, ob ein exploratives oder normatives Szenario entwickelt werden soll. Explorative Szenarien projizieren aktuelle Entwicklungen in die Zukunft und verdichten diese zu Zukunftsbildern. Normative Szenarien fragen vielmehr nach dem „wie“, also mit welchen Mitteln und Planungen wird ein normiertes Ziel erreicht. (vgl. Albers 2001: 122f.; Spiegel 1989: 11) Für die hier zu behandelnde Fragestellung nach der zukünftigen Entwicklung des Großmarktareals bietet sich das normative Szenario an, da um in den öffentlichen Diskurs zu gelangen starke Bilder und planerische Konzepte erarbeitet werden müssen. Die zentrale Fragestellung des Studienprojektes ist die Erarbeitung eben solcher Zukunftsbilder und mit einer Handlungsanweisung die Schritte zu erläutern, damit der Großmarkt sich wie gewünscht entwickelt. Dabei ist es selbstverständlich, dass von heute aus betrachtet nicht alle Veränderungen vorausgesagt werden können, aber es scheint sinnig eine Zukunftsvision für den Großmarkt zu erarbeiten und diese mit einer Handlungsempfehlung zu verknüpfen. Methodisch nicht ganz sauber ist es, wenn beide Formen des Szenarios mit einander verbunden werden. Aber genau dies soll versucht werden. Der Fokus liegt auf einem normativen Szenario, welches jedoch durch eine stark explorative Analyse gestützt und durch ständige Reflektionen geschärft wird. Der Gedanke des metarefektiven, normativen Szenarios mit explorativer Analyse fußt auf der Annahme, dass Planung Visionen erarbeiten und Entscheidungen treffen muss.

Albers gliedert die Szenariotechnik in **drei Kernphasen** auf. Zum Ersten die „Planung“/„Szenarioplanung“, womit er die vorbereitenden Festlegungen bzgl. des Zeithorizontes und der Gruppenstruktur, sowie die Definition und die Analyse des Untersuchungsgegen-

standes meint. Die zweite Phase „Erstellung“/„Szenariogenese“ ist dann die eigentliche Szenarienerarbeitung, bei der relevante Schlüsselfaktoren analysiert und aus der Analyse mehrere mögliche alternative Entwicklungen dieser Schlüsselfaktoren erarbeitet werden. In einem zweiten Schritt, werden die Zukunftsprojektionen der Schlüsselfaktoren zu sinnigen Szenarien zusammengefasst. Hierfür bedarf es einer möglichst wertneutralen Bewertung der Entwicklungsmöglichkeiten. Es ist zielführend nicht nur ein Trendszenario zu entwickeln, sondern auch alternative „best- and worst-case“-Szenarien, um die Bandbreite der möglichen Entwicklungen aufzuzeigen. Dabei müssen die Szenarien fünf Anforderungen genügen. Sie müssen „nachvollziehbar und damit glaubwürdig sein; sich deutlich voneinander unterscheiden; die Entwicklungsmöglichkeiten eines Schlüsselfaktors möglichst vollständig erfassen; hinsichtlich der Schlüsselfaktoren relevante Aspekte behandeln; gut fundiert sein, d.h. dass sie nach Möglichkeit bewährte Daten/Faktoren und/oder gut begründete qualitative Informationen enthalten.“ (Albers 2001: 147f.) Der sog. „Szenariotrichter“ ermöglicht dabei die Zukunfts-

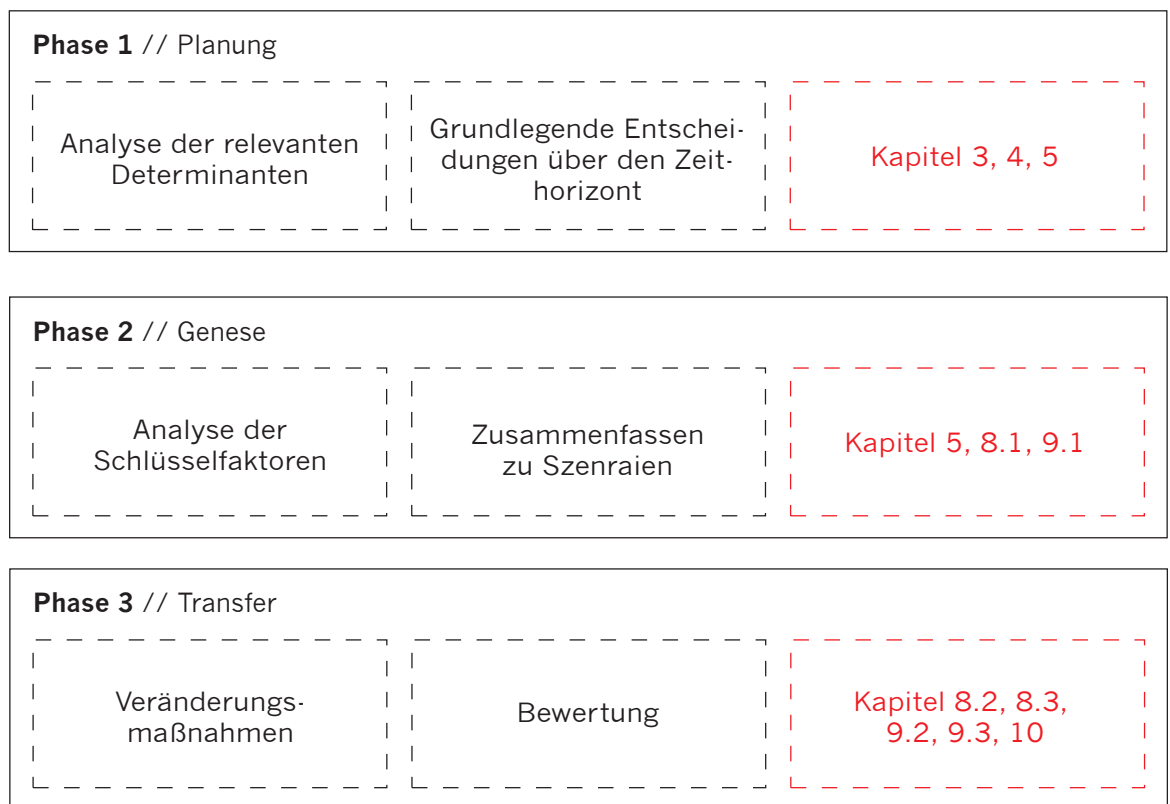


Abb. 7: Phasen der Szenarioentwicklung und die dazugehörigen Kapitel (Eigene Darstellung)

bilder aus dem möglichen Zukunftsraum (Spannbreite möglicher Entwicklungen der Schlüsselfaktoren) abzuleiten (vgl. ebd.: 22). Die dritte Phase ist der „Transfer“/„Szenariotransfer“. Hier werden die notwendigen „Veränderungsmaßnahmen“ erarbeitet. (ebd: 17, 115)

Die **Chance** und primär auch der Zweck eines Szenarios ist es einen robusten, resilienten Entwicklungsrahmen für weitere Planungen zu erstellen und dabei bewusst mit Unsicherheiten und Risiken umzugehen, ohne die Zielaussage des Konzeptes aufzugeben (vgl. von Malchus 1989: 9; Hutter 2005: 52). Dazu müssen die aktuellen Entwicklungen und die Prognosen und Trends valide erarbeitet und konsistent beschrieben und entwickelt werden. Dabei ist ein Szenario, trotz des erforderlichen Arbeits- und Zeitaufwandes, eine effektive Methode, um an „wirkungsvollen Stellen [...] die Hebel für Veränderungen [anzusetzen]“ (Albers 2001: 137; vgl. auch Neumann 2005b: 6). Sie können umso mehr leisten, umso konkreter sie sich einzelnen Gegebenheiten bzw. Planungen widmen und in diesen konkreten Situationen die Entscheidungssituationen vorbereiten und für unerwartete Entscheidungen einen Rahmen bilden. (vgl. Spiegel 1989: 12). Dabei werden Szenarien dann resilient, wenn sie im dialogischen Prozess erarbeitet worden sind und damit die Sichtweise mehrerer Disziplinen und Experten in sich vereinen. Dies erlaubt auch sich der Planung aus unterschiedlichen Sicht- und Interpretationsweisen zu nähern und somit ein möglichst integriertes und abgewogenes Szenario zu erarbeiten (vgl. Neumann 2005b: 6).

Das größte **Risiko** von Szenarioplanung sind die beiden Paradoxa des „unrealistischen Pragmatismus“ und des „utopischen Realismus“. Häußermann/Siebel verstehen unter diesen beiden Formulierungen ein objektives Dilemma, denn gerade weil Szenarien die Komplexität der Wirklichkeit reduzieren, blenden sie damit bewusst Wirklichkeiten und damit (vielleicht elementare) Teile der Zukünfte aus. Zudem übersteigt die Komplexität auch das Vermögen der handelnden Akteure, was weniger ein subjektives, denn ein vom objektiven Dilemma herrührendes Unvermögen ist. (Häußermann/Siebel 1989: 20). Ein weiteres von ihnen thematisiertes Problem ist das der „Unterstellung von Handlungsspielräumen“, die die Akteure vor Ort nicht haben. So werden mögliche Szenarien konstruiert, die

bereits auf Grund der Überforderung oder der bloßen Nicht-Zuständigkeit der planenden Akteure und der planerisch Handelnden fehlschlagen (ebd.: 25). Im Zuge dessen müssen auch die Gefahren, die von einer Beliebigkeit und sehr allgemein gehaltenen Zukunftsaussagen ausgehen, angesprochen werden. Zum einem ist nicht jeder Trend auch eine zukünftige Entwicklung, denn es scheint „eine weit verbreitete Unart zu sein, bei relativer Unwissenheit von Trends zu sprechen“ (Pillkahn 2007: 126). Und zum anderen sind Trends keine Sachzwänge, die nur diese eine (zumeist politisch gewollte) Entwicklung zulassen. Die zwingend für die Szenarioplanung gebrauchte Kreativität und Freiheit im Umgang mit Risiken und Bestehendem (vgl. Meyer 2005: 98) wird durch Sachzwänge und vermeintlichen Trends massiv eingeschränkt, sodass wieder aus der Geschichte bzw. aus den subjektiven Wahrnehmungen der Gegenwart Kausalketten konstruiert und diese in die Zukunft fortgeschrieben werden (vgl. Häußermann/Siebel 1989: 18). Die „politisch gewollten Sachzwänge“ beinhalten das schwerwiegende Risiko, dass unbegründete Entwicklungen auf Grund von politischen Visionen oder Vorgaben angenommen werden (müssen). Beispielsweise „wenn wie durch ein Wunder ein neues ökonomische Wachstum auftritt[...].“ (ebd.: 20). Auch eine mangelnde Abwägung und Diskussion der Ambivalenzen und Einschränkungen, die sich aus den Lösungen ergeben, kann ein Risiko für eine zielführende und damit erfolgreiche Szenarioplanung sein (ebd.: 19).

Deshalb müssen Szenarien nicht nur politisch gewollt sein, sondern auch konkret argumentieren und anstehende Entscheidungen und die sich daraus ergebenden Entwicklungen diskutieren. Szenarien müssen die Alternativen der Zukünfte herstellen, beleuchten und abwägen. (vgl. Spiegel 1989: 12)

### **2.3.2 Anmerkungen zum Vorgehen**

Im vorangestellten Kapitel klang bereits die Herangehensweise des Projektes an die Szenariotechnik an: die Projektgruppe hat sich für ein deskriptives Szenario entschieden, bei dem der Endzustand definiert ist. Dabei enthält die Arbeit gerade in der Aufarbeitung der

Analyse durchaus explorative Elemente, sodass bereits hier von der reinen Methodik abgewichen wird. Dies ist für die Projektgruppe jedoch verzeihlich, da sich beide Herangehensweise ergänzen und zu einem gewissen Zeitpunkt planerische Setzungen erfolgen müssen, um die Thematik handhabbar zu gestalten.

Im weiteren Verlauf der Projektarbeit zeigt sich immer wieder, dass die Szenariotechnik für ein Studienprojekt eine fast zu komplexe Methode ist, die bei vollumfänglicher Durchführung den zeitlichen Rahmen überstiege. Die sich daraus ergebenden Abweichungen sind – methodisch – fragwürdig, jedoch für die planerische Arbeit – um die es hier primär geht – irrelevant, da eine pragmatische Arbeitsebene zwischen methodischer Reinheit und planerischer Willkür gefunden werden musste. Es geht der Projektgruppe bei der Anwendung der Szenariotechnik vielmehr darum, diese Methode auszuprobieren und sie exemplarisch anzuwenden. Zudem ergibt sich die Szenariotechnik auch aus den persönlichen Feststellungen, dass Planer zu oft mit der „suggestiv[n] Kraft des Vollendeten“ (Eisinger 2005: 85) argumentieren und den Weg dorthin vernachlässigen. Sie vernachlässigen damit zum einen den Weg zum Endzustand und zum anderen mögliche Changierungen in den Entwicklungsdeterminanten. Beides versucht die Projektgruppe mit der Erarbeitung von Szenarien zu umgehen.







# GROSSMARKT HAMBURG

# Teil B. Analysen



## 3. Gegenwartsanalyse

Die Analyse ist in vier Kapitel gegliedert: die Gegenwartsanalyse zur genauen Betrachtung des Ist-Zustandes, die SWOT-Analyse, die eine eigene Abwägung und Verräumlichung der Gegenwartsanalyse ist, die Zukunftsanalyse, um präzise Informationen für die Szenarioentwicklung zu erarbeiten, und das zusammenfassende Kapitel „Schlussfolgerungen aus den Analysen“, um die Ergebnisse pointiert aufzuarbeiten.

In diesem ersten der drei Analysekapitel wird der jetzige Zustand des Gebiets zwischen den stark befahrenen Hauptverkehrsachsen Amsinckstraße im Norden und der Pfeilerbahn im Süden beschrieben. Kurz wird das Planungsgebiet historisch und morphologisch charakterisiert. Danach folgt eine Analyse der für die Planung relevanten Akteure und Eigentümer sowie ihren Interessen. Für die spätere Szenarioentwicklung scheint dies unbedingt relevant, da Eigentümer und mögliche Akteure unbedingt in den Planungsprozess einzustellen sind. Ebenfalls von Relevanz ist die Entwicklung in den umliegenden Quartieren. Zwar ist der Großmarkt durch die Barrie-

ren Oberhafen und Amsinckstraße von der restlichen Stadt fast abgeschnitten, doch ergeben sich durch dynamische Entwicklungen in der HafenCity, der Innenstadt und vielleicht auch Hammerbrook Entwicklungsimpulse und –stimulationen, die näher betrachtet werden müssen. Nicht zuletzt geben die jetzigen Öffnungsstrategien des Großmarktes erste Anhaltspunkte, wie das Gelände auch jenseits seiner ihm genuinen Funktion genutzt werden kann.

### **3.1 Charakterisierung des Geländes**

Erste Charakterisierungsversuche sind bereits in der Einleitung und im vorherigen Abschnitt unternommen worden. Diese zielten vornehmlich auf die morphologische Lage des Großmarktes im Stadtgefüge und seine planerische Bedeutung ab. Diese beiden Ansätze sollen thematisch gegliedert tiefergehend behandelt werden. Vorangestellt wird ein historischer Abriss über den Hamburger Großmarkt, von seinen Anfängen am Hopfenmarkt vor der neogotischen Hauptkirche St. Nikolai bis zu der 1962 eröffneten Spannbetonhalle in Hammerbrook. Dieses knapp gehaltene Kapitel soll die geschichtliche Dimension und Bedeutung des Großmarktes aufzeigen. Bereits durch die historische Betrachtung erkennt man, dass die zentrale Lage in der Stadt ein wesentliches Standortkriterium für den Großmarkt ist. Die heute (zum Teil insulare) Lage und die Verkehrsanbindung, als auch die Risiken und Restriktionen, die sich besonders aus der Lage an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen ergeben, sollen näher beschrieben und visualisiert werden. Dabei ist das Großmarktumfeld nicht so grau, wie es sich jetzt vielleicht darstellen mag. Die – noch zu qualifizierende – Grün- und Wasserstruktur am Mittelkanal und Oberhafen ist ein wesentlicher positiver Faktor für eine mögliche Entwicklung des Großmarktes und soll daher auch beschrieben werden.

### 3.1.1 Geschichte des Standortes

Die Grundlage für die Entwicklung des Großmarktes wurde im Jahr 1823 mit der Zulassung des Zwischenhandels durch den Hamburger Stadtrat – der Vorgängerkörperschaft des Senats – gelegt, nachdem dieser im 17. Jahrhundert verboten worden war, da er für Endverbraucher zu Preissteigerungen führte. Bis zu jenem Zeitpunkt war es üblich, dass Verbraucher direkt beim Erzeuger kaufen. Nach dem Großen Brand von 1842, der im Bereich der inneren Stadt große Flächen freigeräumt hatte, organisierten die Bauern der Elbmarschen den Obst- und Gemüsehandel direkt in der Stadt auf dem Hopfenmarkt an den Ruinen der im Brand stark beschädigten Kirche St. Nikolai.

Nach zahlreichen Erweiterungen wurde 1907 ein zusätzlicher Markt zwischen Meßberg, Deichtor und Alter Wandrahmsbrücke geschaffen, der bereits 1911 mit dem Markt bei St. Nikolai zusammengeführt und in die Deichtorhallen verlegt wurde (vgl. Lange 1995: 80).

Um die weiter wachsende Nachfrage bedienen zu können und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu erhöhen, beschloss der Senat 1947 den Umzug des Großmarktes an seinen heutigen Standort in Hammerbrook. Es dauerte allerdings bis 1953, bis die Stadt die Flächen endgültig auswies. Der Architekturwettbewerb für die Markthalle folgte 1955 und konnte von Bernhard Hermkes und Gerhart Becker für sich entscheiden



Abb. 8 (l.): Großmarkt am Hopfenmarkt Ende des 18. Jh. (blumengroßmarkt-hh.de); Abb 9 (r.): 1912 fertiggestellte Großmarkthalle am Klosterwall (ebd.)

werden (vgl. Grossmarkt Hamburg 2011: 18). Die beiden Architekten entwarfen zusammen mit der Dyckerhoff & Widmann KG den noch bestehenden Bau mit seinem elegant geschwungenen, wellenförmigen Dach. Das Büro Schramm & Elingius plante die Untergeschosse der Halle mit den Kühl- und Lagerräume und den Parkplätzen (vgl. Lange 1995: 80).

Die Realisierung des Neubaus erfolgte zwischen 1958 und 1962. Der bisherige Markt in den Deichtorhallen wurde weitgehend aufgelöst und der Deichtorplatz wurde zum Verkehrsknoten umgebaut. Zunächst fand nur der Obst- und Gemüsegroßmarkt Platz in den neuen Hallen, der Blumengroßmarkt verblieb vorerst in den Deichtorhallen.

Für eine Erweiterung des Großmarktgeländes erwarb die Stadt 1979 von der Deutschen Bundesbahn ein Grundstück an der Lippeltstraße. Nachdem 1981/82 beschlossen wurde, auch den Blumengroßmarkt schließlich auf das Großmarktgelände zu verlagern, fing im

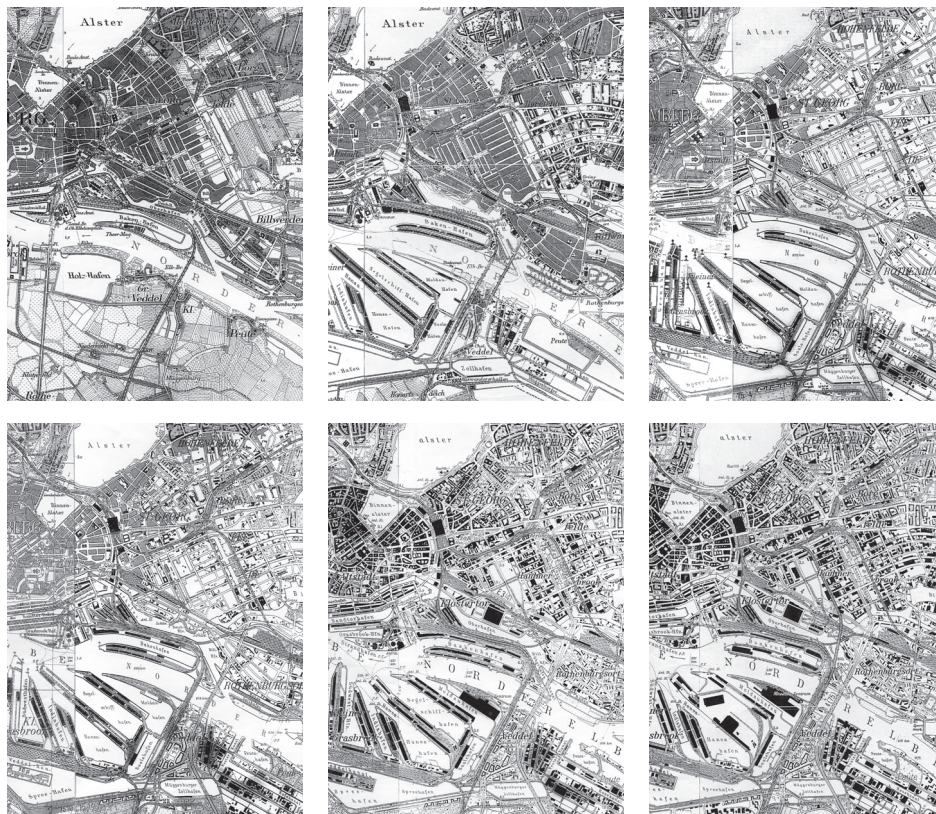


Abb. 10-15: Schwarzpläne vom Großmarktgelände und seinem Umfeld (v. r. n. l. 1880, 1913/15, 1945/49, 1955, 1968, 1978/1983) (Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (Hamburg))



selben Jahr der Bau der Erweiterung an, der 1984 abgeschlossen wurde.

Die Großmarkthalle steht seit 1996 unter Denkmalschutz, kurze Zeit später wurden die ersten Sanierungsmaßnahmen an Fassade und Decke erforderlich. 1994 sicherte der Senat dem Großmarkt zu, dass sein Standort bis mindestens 2024 unangetastet bliebe, 2002 wurde diese Standortgarantie bis 2034 verlängert. Eine vorzeitige Verlagerung ist zwar grundsätzlich möglich, allerdings schloss der Großmarkt unter der Annahme eines garantierten Verbleibs am Standort bereits Pachtverträge ab, die teilweise bis 2034 reichen. Diese Verträge müssten für eine vorzeitige Verlagerung aufgelöst bzw. aufgekauft werden, was mit erheblichen Kosten verbunden wäre.

Abb. 16 (o.): Innenansicht des Großmarktes (Hagen Stier-flickr.com); Abb. 17 (u.): Der Großmarkt zur Eröffnung (Akademie der Künste Hamburg)



### 3.1.2 Lage in der Stadt

Der Großmarkt liegt im Stadtteil Hammerbrook südöstlich der Innenstadt, unmittelbar östlich des ersten Rings. Es wird nach Norden durch die Amsinckstraße, nach Osten durch den Billekanal, nach Süden durch den Oberhafen und nach Westen durch den Mittelkanal begrenzt, wobei die Gebäude westlich des Mittelkanals funktional ebenfalls auf den Großmarkt bezogen sind. Das Gebiet ist somit im Wesentlichen auf drei Seiten vom Wasser umgeben und wird nach Norden durch eine stark befahrene Verkehrsachse abgeschlossen. Zu erreichen ist das Großmarktgelände über die Amsinckstraße, den Billhorner Röhrendamm, die Banksstraße und die Lippeltstraße.

Der Großmarkt zeichnet sich durch seine zentrale Lage in der Stadt und die gute Erreichbarkeit vor allem für den Motorisierten Individualverkehr aus. Nach Aussage der Großmarktverwaltung schätzten die Großmarktfirmen, die Händler und die Käufer, die Lage und Erreichbarkeit so sehr, dass sie jede Verlagerung des Marktes ablehnten und sogar auf die Zusicherung der Standortgarantie durch den Senat bestanden hätten.

Dem Willen der Großmarkthändler steht allerdings die enorme Attraktivität des Großmarktareals entgegen – eine zentrale Lage und gute Erreichbarkeit sind nicht nur für einen Großmarkt äußerst interessant (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte: 9 ff.). Hinzu kommt, dass mit der HafenCity unmittelbar südlich des Großmarktes ein äußerst umfangreiches und ambitioniertes Stadtentwicklungsprojekt umgesetzt wird, das ebenfalls einen gewissen Druck auf die Großmarktnutzung ausüben könnte (vgl. Entwicklungen in der Umgebung in Kapitel 3.4).

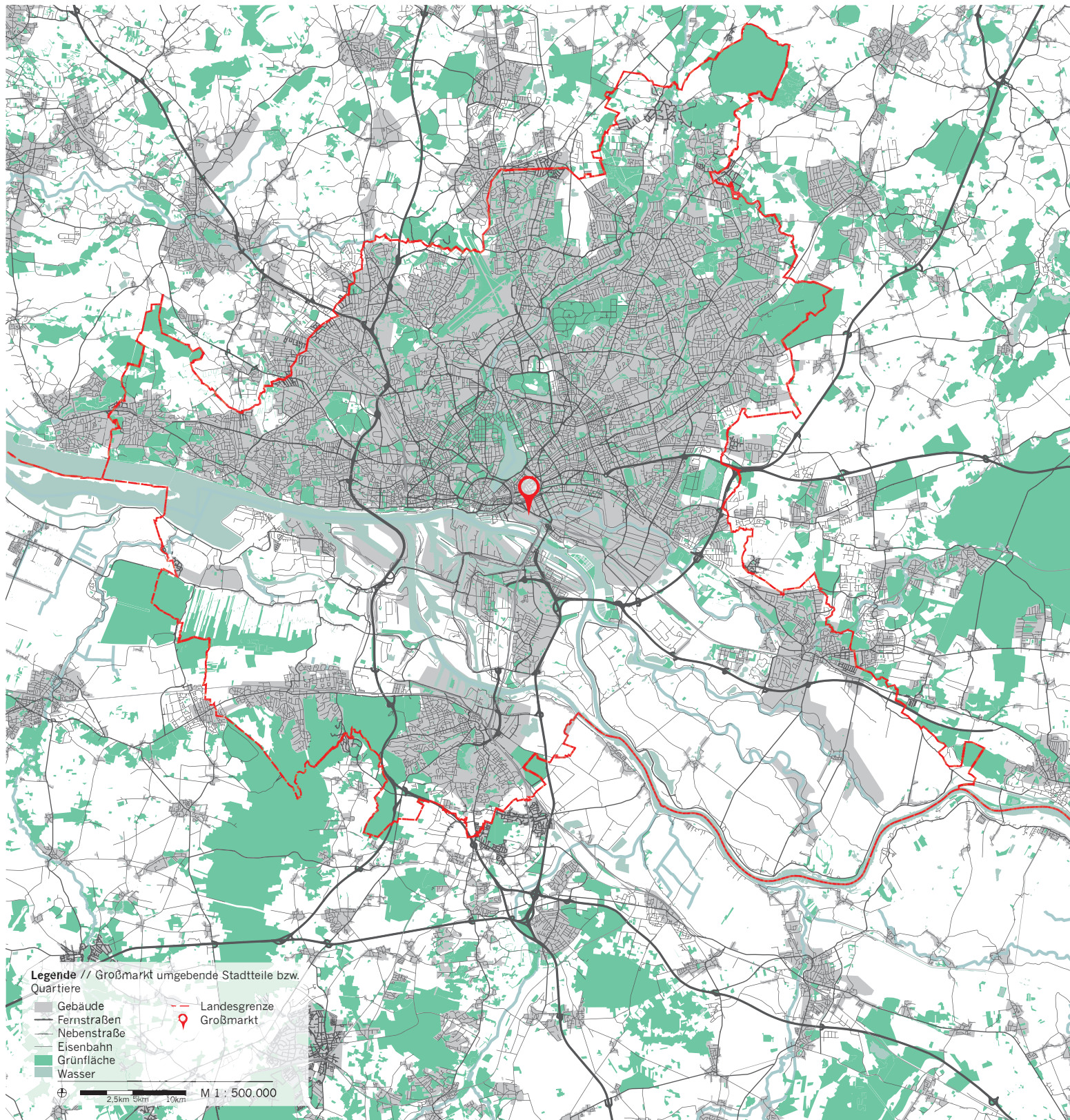


Abb. 18 : Lage des Großmarktes in Hamburg (Eigene Darstellung)

### 3.1.3 Verkehrsanbindung

Das Großmarktgelände ist aufgrund seiner zentralen Lage zwischen Innenstadt und Elbbrücken für den Motorisierter Individualverkehr sehr gut erschlossen. Nahezu alle Hauptverkehrsachsen Hamburgs und das überörtliche Schnellstraßennetz sind in maximal 15 Minuten zu erreichen; die Elbbrücken mit dem Anschluss an die Autobahnen 1, 255 befinden sich unmittelbar südlich des Großmarktes, über die Schnellstraßen im südlich gelegenen Freihafen ist die Autobahn 7, über die Bundesstraße 5 die Autobahn 24 erreichbar.

Der Schienengüterverkehr ist für den Großmarkt zwar von untergeordneter Bedeutung, soll aber aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof ebenfalls erwähnt werden. Unmittelbar nördlich des Großmarktgeländes verlaufen Rangiergleise der Deutschen Bahn, die zwar keine Verbindung zum Gelände haben, aber mit dem Bahndamm einen gewissen Schutz vor den Lärmemissionen der Amsinckstraße

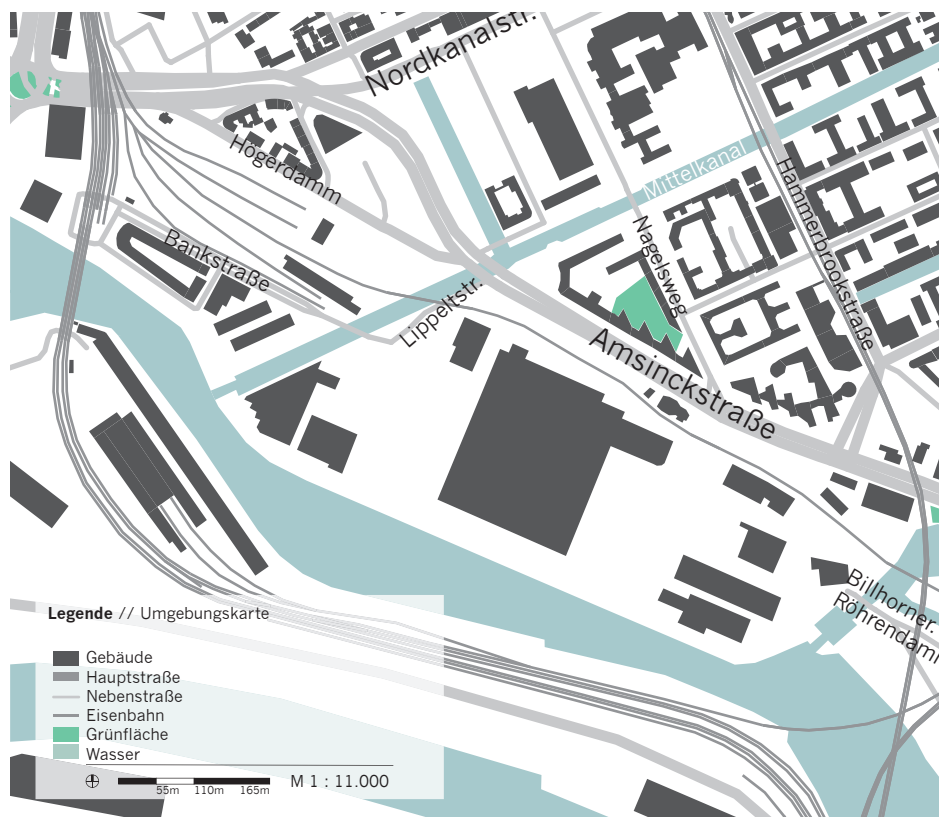


Abb. 19: Großmarkt im lokalen Straßennetz (Eigene Darstellung)

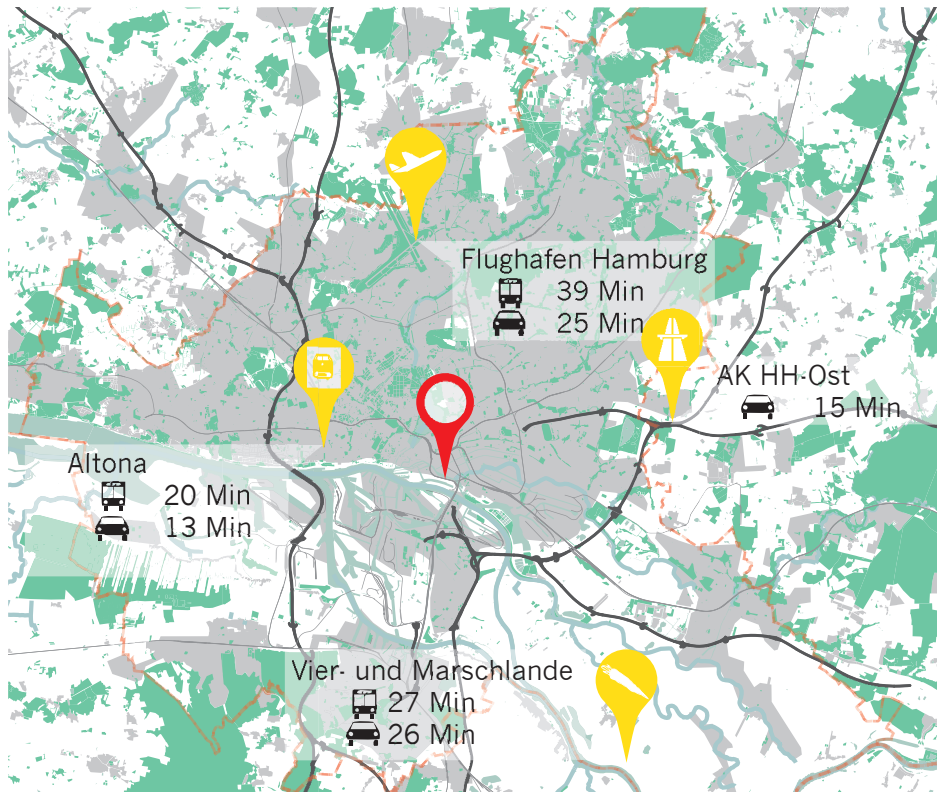


Abb. 20 (o.): Anbindung des Großmarktes auf gesamtstädtischer Betrachtungsebene (Eigene Darstellung); Abb. 21 (u.): Anbindung des Großmarktes auf Quartiersebene (Eigene Darstellung);

schaffen. Westlich des Geländes befindet sich eine größere Abstellanlage des Hauptbahnhofs für Regionalverkehrszüge.

Entlang der Amsinckstraße befindet sich ein Fahrradweg, über den der Großmarkt erreichbar ist. Mittelfristig soll am südlichen Rand des Großmarktgeländes entlang des Oberhafens ein weiterer Fahrradweg angelegt werden, so dass der Großmarkt auch abseits der emissionsreichen und stadträumlich relativ unattraktiven Amsinckstraße umfahren werden kann (vgl. Interview Großmarkt 2011, Interview HafenCity). Ähnlich verhält es sich mit der fußläufigen Erreichbarkeit, die teilweise umständlich und bis auf den westlichen Hauptzugang von den Deichtorhallen aus unattraktiv ist. Des Weiteren bestand in der Vergangenheit an der Südseite des Großmarktes ein Schiffsanleger, der aber wegen fehlenden Bedarfs stillgelegt wurde.

Innerhalb von fünf bis zehn Gehminuten sind der S-Bahnhaltestelle Hammerbrook (City Süd) und der U-Bahnhaltestelle Steinstraße erreichbar, von denen werktags alle 5 Minuten Züge verkehren. Im September 2012 wird das Schnellbahnangebot um die U-Bahnstation HafenCity Universität erweitert, von der aus das Großmarktgelände innerhalb von rund fünf Minuten erreichbar sein wird. Von der S-Bahnstation aus verkehren außerdem mehrere Buslinien, deren weitere Haltestellen sich unmittelbar am westlichen und nördlichen Eingang des Großmarktgeländes befinden. Von den Bushaltestellen Nagelsweg und Lippeltstraße fahren insgesamt vier Buslinien; drei davon erreichen innerhalb von fünf Minuten den Hauptbahnhof, von dem aus alle weiteren Verbindungen des Schnellbahn-, Regional- und Fernverkehrs ausgehen und von dem aus der Flughafen innerhalb von 25 Minuten zu erreichen ist.

Insgesamt ist der Großmarkt verkehrlich sehr gut erschlossen, insbesondere vom motorisierter Individualverkehr, womit allerdings auch erhebliche Lärm- und Abgasemissionen verbunden sind. Für die aktuelle gewerbliche Nutzung des Großmarktareals stellen diese Belastungen kein Hindernis dar, sollte es langfristig jedoch zu einer Nutzungsänderung kommen, müssen ggf. Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Ein weiterer starker Lärmemittent ist die

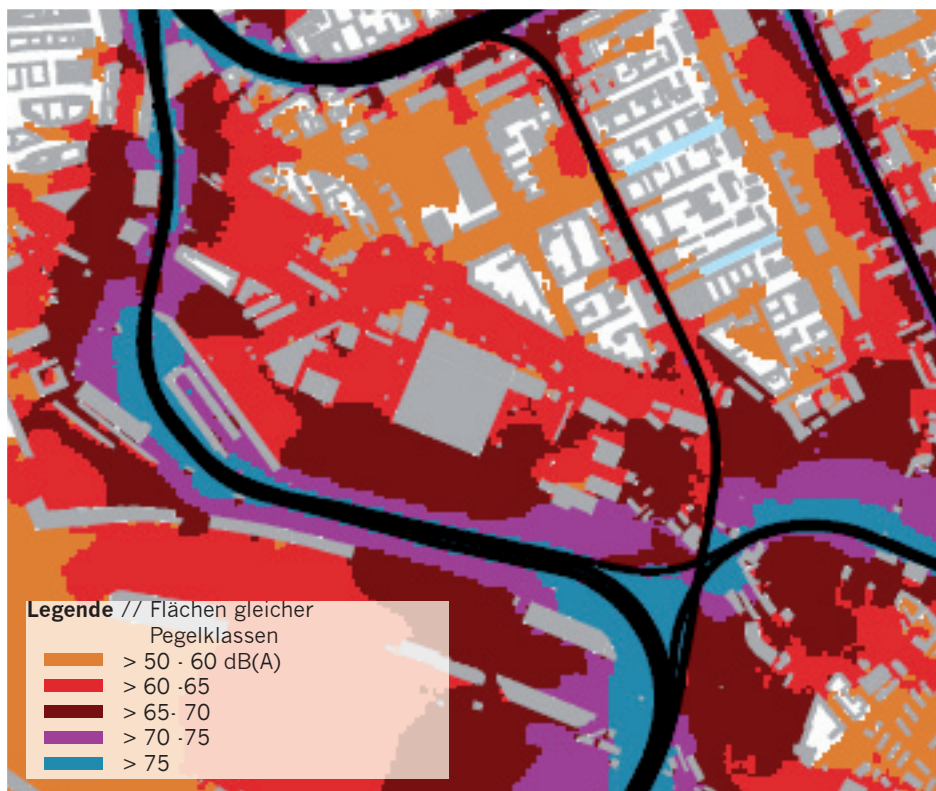


Abb. 22 (l.): Lärmkarte Straßenverkehr ( $L_{Den}$ ) (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt); Abb. 23 (r.): Lärmkarte Schienenverkehr ( $L_{Den}$ ) (ebd.)

Fernbahntrasse in der HafenCity, durch die im südlichen Bereich des Großmarktes fast permanent ein erhöhter Lärmpegel besteht. Allerdings zeigen die Planungen der HafenCity, die in diesem Bereich eine umfangreiche Wohnnutzung vorsehen, dass durch entsprechende passive Schutzmaßnahmen auch lärmempfindliche Nutzungen in diesem Bereich untergebracht werden können. Ähnliches sollte auch in Bezug auf die Amsinckstraße möglich sein.

### 3.1.4 Grün- und Wasserstruktur

Das Großmarktareal ist nahezu vollständig versiegelt und verfügt lediglich am nördlich angrenzenden Bahndamm über etwas wilde Vegetation. Auch die angrenzenden Quartiere haben mit Ausnahme des Straßenbegleitgrüns keinen nennenswerten Vegetationsbestand, lediglich die Promenade entlang des Mittelkanals setzt einen grünen Akzent in Hammerbrook. Die nennenswerteste Grünfläche ist ein verwildertes Grundstück zwischen Heidenkampsweg,



Abb. 23 (l.): Grünzug am Mittelkanal (Eigenes Foto),  
Abb. 24 (r.): Verwilderte Böschung am Blumen-  
großmarkt.

Amsinckstraße und Billhorner Röhrendamm. Diese Anlage ist jedoch nicht nur aufgrund ihrer Lage an einer hoch frequentierten Straßenkreuzung, sondern auch wegen der mangelnden Gestaltung von minderer Bedeutung. Sie müsste massiv aufgewertet und vom Straßenverkehrslärm abgeschirmt werden, um eine Erholungsfunktion erfüllen zu können.

Die an den Großmarkt angrenzende HafenCity erhält mit dem zentral gelegenen, vier ha großen Lohsepark und den Sportanlagen nördlich der Pfeilerbahn ein attraktives Park- und Sportplatzangebot, das perspektivisch auch von den Nutzern des Großmarktgeländes in Anspruch genommen werden könnte. Ebenfalls könnten die Grünanlagen in Rothenburgsort, das östlich an das Planungsareal angrenzt, genutzt werden. Diese befinden sich heute bereits in einem akzeptablen Zustand, könnten jedoch weiter aufgewertet werden, was auch Rothenburgsort selbst zu Gute käme.

Das Großmarktareal wird an drei Seiten vom Wasser umschlossen, dessen Erlebniswert jedoch teilweise einer Verbesserung bedarf. Der Oberhafen ist tideabhängig und fällt bei Niedrigwasser trocken und gibt den Blick auf wenig reizvolle Schlickbänke frei. Attraktiver ist der Mittelkanal, der über begleitende Baumreihen verfügt und über einen Fuß- und Radweg erlebbar ist. Der Wasserbezug kann hier ohne weiteres hergestellt werden. Der Billekanal mündet östlich des Großmarktes, getrennt durch die Brandshofer Schleuse, in die Norderelbe ein. Auch die untere Bille ist für Motorbote und damit für Sportzwecke befahrbar, wenngleich der Charme des unteren Flusslaufes eher industrieromantisch ist und für eine weitergehende Nutzung noch in Wert gesetzt werden könnte.

## **3.2 Akteursanalyse**

Ein bedeutender Faktor bei der Betrachtung der Entwicklungspotentiale des Großmarktes sind die Akteure und ihr individuelles Interesse am Großmarkt und dem Großmarktgelände. Als Eigentümerin der Liegenschaften ist die Stadt Hamburg der einflussreichste



Akteur auf der Fläche des Großmarktes. Der Senat hat dem Großmarkt eine Standortgarantie bis zum Jahr 2024 respektive 2034 erteilt. Eine Auslösung wäre bereits zu 2024 möglich, erforderte jedoch beträchtliche Ausgleichszahlungen an den Großmarkt und die dort untergebrachten Unternehmen.

Vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Finanzbehörde als Verwalterin des städtischen Immobilienvermögens und das Bezirksamt Hamburg Mitte, richtet sich das Interesse der Stadt momentan vorrangig auf die Wahrung des Großmarktes für den Standort Hamburg, sowie auf einen ausgeglichenen Haushalt des landeseigenen Regiebetriebs. Mit der Entwicklung der HafenCity und den angestrebten städtischen Transformationsprozessen im Münzviertel und Hammerbrook rückt das Großmarktgelände jedoch immer mehr in das Blickfeld der Stadtentwicklung. Behördenseitig liegen bereits Überlegungen und Ideen zum Umgang mit der Fläche vor, ebenso erste Gedanken zur zukünftigen Rolle des Großmarktgeländes für die Stadt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund explorativer Studien nötig, wie sie z.B. von der Handelskammer in Auftrag gegebene wurden, um die Verlegung der Universität auf das Großmarktgelände zu prüfen (vgl. Handelskammer Hamburg 2009). Die in den letzten Jahren gewachsenen Begehrlichkeiten bzgl. des Großmarktgeländes sind somit Anlass für eine langsam beginnende Auseinandersetzung von Verwaltung und Politik mit der Fläche und ihren Potentialen (vgl. Interview Bezirksamt Hamburg-Mitte 2011).

Der Landesbetrieb Großmarkt Hamburg als Betreiber und Verwalter des Geländes sowie des Marktes ist die Instanz, die über die Nutzungen der Flächen und damit über Investitionen entscheidet. Als städtisches Unternehmen müssen alle Gewinne an die Stadt Hamburg abgeführt werden – gleichzeitig ist man natürlich an einer hohen Flächenauslastung und einem wirtschaftlichen Unternehmensergebnis interessiert. Das Unternehmen sieht den momentanen Standort südlich der Amsinckstraße als ideal an, da er verkehrlich gut angebunden, zentral im Stadtgebiet gelegen und damit in kundennähe sei. Das Hauptinteresse der Großmarktverwaltung ist der langfristige Verbleib am jetzigen Standort. Der aktuellen Tenden-

zen des Händlerrückgangs und der Flächenunterauslastung soll mit einer partiellen Öffnung für Endkunden durch innovative Angebote entgegengewirkt werden. Hierzu zählt die Eröffnung eines „farmers market“, Kunstveranstaltungen oder periodisch stattfindende Großevents wie die Ausrichtung der Harley Days auf dem Großmarktgelände. Trotz dieser Sonderveranstaltungen ist das vorrangige Ziel der Großmarktverwaltung die Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs für die Händler und eine hohe Flächenauslastung, ohne dabei jedoch Entwicklungen im Umfeld zu verkennen oder diesen von vornherein abwehrend gegenüber zu stehen (vgl. ebd.)

Die HafenCity Hamburg GmbH als Entwicklungsgesellschaft der angrenzenden HafenCity sieht auf der Fläche des Großmarktes mittelfristig Potentiale bzw. Synergien für die Entwicklung der östlichen HafenCity. Über mehrere neue Brücken sollen über das Großmarktgelände hinweg Verbindungen nach Hammerbrook geschaffen werden. Auf diese Weise sollen auf beiden Seiten der Verbindungen Freiräume und Entwicklungsachsen gestärkt werden. Mittelfristig

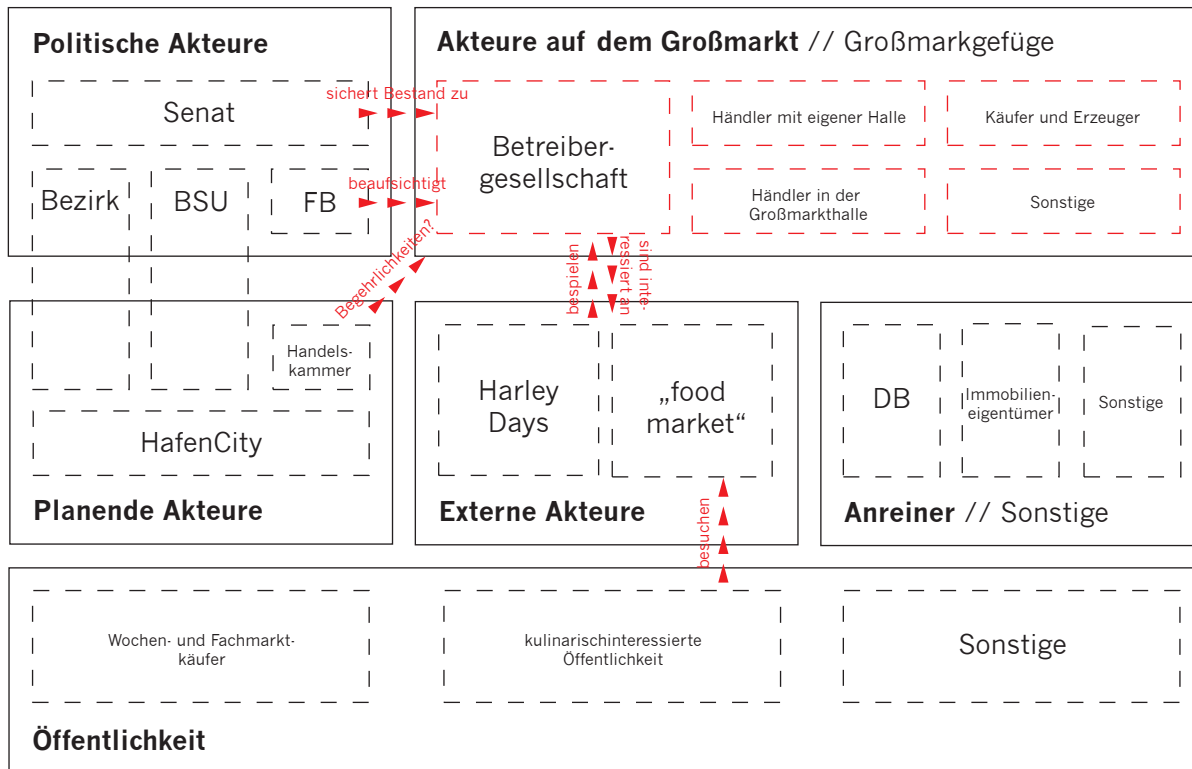


Abb. 25: Akteursanalyse  
(Eigene Darstellung)

wird der Großmarkt als Barriere gesehen, die jedoch nicht unüberwindbar ist und wie das Oberhafen-Quartier Potential für kreative Nutzungen bietet, die durch die Erweiterung der für das Oberhafen geplanten Nutzungen in leerfallende Räumlichkeiten des Großmarktes genutzt werden könnten. Inwieweit diese Fortführung im laufenden Betrieb des Großmarktes umsetzbar ist, bleibt offen. Es wird jedoch das Interesse der HafenCity Hamburg GmbH am Großmarktgelände deutlich, so dass der Großmarkt langfristig als potentielle Erweiterung der HafenCity denkbar wäre, ohne dass es hierzu bis jetzt konkrete städtebauliche Überlegungen zu geben scheint (vgl. Interview HafenCity Hamburg 2011).

Als weitere Akteursgruppe sind Anrainer zu nennen. Bedeutend sind die Deutsche Bahn AG sowie Immobilienbesitzer und Mieter insbesondere im näheren nördlichen Umfeld. Das Interesse der Deutschen Bahn AG wird sich vorrangig auf den Erhalt des Rangierbahnhofs nordwestlich des Großmarktgeländes richten, der unabhängig von jeglicher Änderung der Flächennutzung im Umfeld gewährleistet sein dürfte. Die Immobilienbesitzer in Hammerbrook würden langfristig von einer Änderung des Status Quo profitieren, wobei neue städtebauliche Entwicklungen auf dem Gelände des Großmarktes vermutlich die höchsten Wertsteigerungen des Immobilienbesitzes zur Folge haben dürften. Ähnlich verhält es sich mit den Mieterinteressen im Umfeld. Eine Differenzierung zwischen Gewerbetreibenden und Büromietern muss vorgenommen werden, da ein Verbleib des Großmarktes am jetzigen Standort für Gewerbetreibende aus der Kfz- und Logistikbranche eine höhere Standort-sicherheit darstellen sollte, wogegen Büromieter mit einer Öffnung des Großmarktes Vorteile durch eine Belebung des Quartiers sehen könnten.

Die Händler auf dem Großmarkt haben großes Interesse am Verbleib am jetzigen Standort. Dabei sind kleine Händler in der Regel wesentlich flexibler als größere Unternehmen, die in eigene Anlagen auf dem Großmarktgelände investiert haben. Damit verbunden ist auch die Möglichkeit, eigene Interessen besser zu artikulieren. So wäre etwa denkbar, dass die Großmarkthändler versuchen, vor der Öffentlichkeit mit ihrer Kapitalbindung und den an den Standort

gekoppelten Arbeitsplätzen für ihre Interessen zu argumentieren.

In der Stadtöffentlichkeit werden der Großmarkt und seine Zukunft, mit wenigen Ausnahmen, bis jetzt kaum diskutiert, da die meisten Bürger keinen persönlichen Bezug zum Großmarkt haben und das Gelände aufgrund der Unzugänglichkeit häufig auch einfach unbekannt ist. Gleichwohl genießt der markante Hallenbau eine gewisse Popularität in der Bevölkerung. Es ist nach jetziger Sicht der Dinge eher unwahrscheinlich, dass einer Öffnung oder gar einer Umnutzung des Geländes großartige Proteste von bürgerlicher Seite entgegenstehen werden.

### **3.3 Eigentümerstruktur**

Der Großmarkt ist ein Landesbetrieb der Freien und Hansestadt Hamburg, der eine nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen arbeitende, ausgegliederte Verwaltungseinheit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation darstellt (vgl. Großmarkt Hamburg o.J. a).

Nach §26 der Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung ist die Stadt zur Aufstellung von Wirtschaftsplänen für die eigenen Landesbetriebe verpflichtet und hat diese in den Haushaltsplan aufzunehmen. Für die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur für die auf dem Großmarktgelände gewerbetreibenden Unternehmen ist die Stadt verantwortlich. (vgl. SAG Süderelbe Projektgesellschaft AG & Co. KG 2007)

Das Großmarktgrundstück befindet sich ebenfalls im Besitz der Stadt Hamburg und wird von der Finanzbehörde verwaltet. Dieses Modell hat den Vorteil, dass die Finanzbehörde selbstständig über die Entwicklung des Areals entscheiden kann.

Weil der Großmarkt zurzeit noch in den Haushalt der Stadt Hamburg eingegliedert ist, steht für selbstständiges Handeln wenig

|                      |                     |                        |
|----------------------|---------------------|------------------------|
| <b>Errichtet</b>     |                     | 1962 (jetzige Halle)   |
| <b>Fläche</b>        | gesamt              | 283.000 m <sup>2</sup> |
|                      | in der Halle        | 50.260 m <sup>2</sup>  |
|                      | außerhalb der Halle | 46.542 m <sup>2</sup>  |
|                      | in Privatbesitz     | 22.921 m <sup>2</sup>  |
| <b>Marktfirmen</b>   |                     | 472                    |
| <b>Kunden</b>        | täglich             | 4.500                  |
| <b>Einzugsradius</b> |                     | 15 Mio. Endverbraucher |
| <b>Beschäftigte</b>  | Marktfirmen         | 2.000                  |
|                      | Marktmanagement     | 44                     |
| <b>Warenumsatz</b>   | jährlich            | 1.500.00 t             |
| <b>Warenumsatz</b>   | jährlich            | 2,0 Mrd. Eur.          |

Abb. 26: Großmarkt in Zahlen heute (Eigene Darstellung nach großmarkt-hamburg.de)

Spielraum zur Verfügung. Um dem Großmarkt mehr Freiräume für eigene Entscheidungen, etwa über Investitionen, einzuräumen, wird eine Änderung der jetzigen Rechtsform des Großmarktes vorbereitet. Er soll in Zukunft entweder in eine Anstalt des öffentlichen Rechts oder in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt werden. So wird der Großmarkt dann unabhängiger und schneller agieren können (vgl. Großmarkt Hamburg o.J. b). Inbegriffen in das Großmarktgefüge sind:

- Die Großmarktverwaltung mit 44 Beschäftigten, deren Vorgesetzter Geschäftsführer Torsten Berens ist (vgl. Großmarkt Hamburg o.J. a),
- die Dienststelle der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung,
- die Geschäftsstellen von
  - GHVG Großmarkt Hamburg Verwaltungs Genossenschaft e.G.,
  - Erzeugergemeinschaft Obst, Gemüse und Blumen e.G.,
  - Marktgemeinschaft Blumengroßmarkt Hamburg e.G.,
  - Agrarmarkt Informations-Gesellschaft mbH (vgl. Großmarkt Hamburg o.J. c).

### 3.4 Analyse der umliegenden Quartiere

Zur grundsätzlichen Orientierung und zur Identifikation möglicher Anknüpfungspunkte bei der Entwicklung des Konzepts sowie zur Auslotung von Restriktionen und besonderen Herausforderungen, auf die das Konzept reagieren muss, wurde das Umfeld des Großmarktgeländes analysiert. Der betrachtete Raum umfasst die Stadtteile, die an das Gelände angrenzen und zu denen damit ein unmittelbar nachvollziehbarer räumlicher Bezug besteht. Aufgrund der Prominenz des Großmarktgeländes und seiner stadträumlich zentralen Lage bestehen natürlich auch Bezüge zum weiter gefassten Umfeld, für die Ableitung von Anschlusspunkten und Problemfeldern wird das unmittelbare Umfeld jedoch als ausschlaggebender angesehen. Für das Konzept akut relevante Einflüsse aus dem weiteren räumlichen Umfeld werden bei Bedarf im Konzeptteil erläutert. Im Mittelpunkt der Analyse stehen die aktuelle Situation und die zurzeit geplanten und/oder absehbaren städtebaulichen und nut-

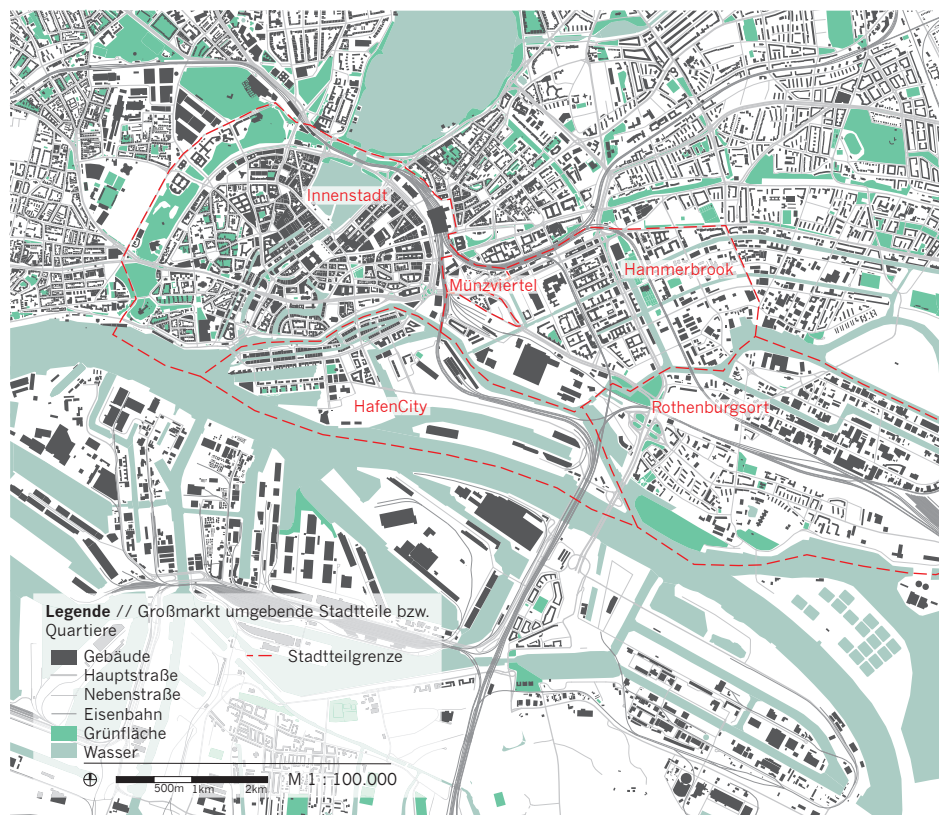


Abb. 27: Umliegende Stadtteile und Quartiere (Eigene Darstellung)

zungsbezogenen Entwicklungen. Die zukünftige Perspektive ist aufgrund der Langfristigkeit der Planungen für das Großmarktgelände bzw. der zeitlich relativ weit entfernten Umsetzung der Planungen von besonderer Bedeutung, obgleich die projizierten Entwicklungen mit zunehmender Entfernung von der Gegenwart mit immer größeren Unsicherheiten behaftet sind nur einen allgemeinen Orientierungsrahmen liefern können.

Die für die Analyse vorgenommene Einteilung der Umgebung folgt weitgehend der Einteilung der vorhandenen Stadtteile und wird ggf. innerhalb der einzelnen Abschnitte weiter differenziert.

### **3.4.1 Hammerbrook**

Hammerbrook gliedert sich im Wesentlichen in drei Teile: den zentralen Bereich, der von der Amsinckstraße im Süden und der vielspurigen Eisenbahntrasse der Berlin-Hamburger Bahn und der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg im Norden eingefasst und schwerpunktmäßig von Büros geprägt wird, das südlich davon gelegene Großmarktareal und den hauptsächlich von Industrie und Kfz-Gewerbe geprägte Ostteil. Der Stadtteil grenzt im Westen an die Innenstadt, im Norden an St. Georg und im Süden, getrennt durch das Becken des Oberhafens, an die HafenCity. Der Vorteil dieser zentralen Lage kann jedoch kaum ausgespielt werden, da die erwähnten Verkehrsanlagen den Stadtteil weitgehend von seiner Umgebung isolieren.

Die Verkehrsachsen, die Hammerbrook erfassen und durchmessen, prägen daneben auch stark den Charakter des Stadtteils. Die wichtigsten Verkehrswege sind die Bundesstraßen 4, 5 und 75 (Amsinckstraße, Spaldingstraße bzw. Nordkanalstraße und Heidenkampsweg), die wichtige Zubringer aus dem Hamburger Osten und von den Elbbrücken in die Innenstadt sind, die Hochtrasse der S-Bahn, die im Osten des Quartiers verlaufende Eisenbahntrasse, die von den S-Bahnlinien S2/21 und dem Fern- und Regionalverkehr genutzt wird, und Rangiergleise, die parallel zur Amsinckstraße verlaufen und den nördlichen Abschluss des Großmarktgeländes bil-

den. Darüber hinaus wird das Quartier durch die Wasserläufe des Mittelkanals und ein Hochwasserbassin durchschnitten. Auffällig ist trotz der Menge an Verkehrsachsen, dass Hammerbrook selbst eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung als Verkehrsziel hat und vor allem als Transitraum auf dem Weg zur Innenstadt dient. Das hohe Verkehrsaufkommen an Werktagen stellt eine erhebliche Belastung für den Stadtteil dar (vgl. Buchner 1983).

Der zentrale Bereich Hammerbrooks wird vornehmlich von Bürogebäuden aus den letzten drei Jahrzehnten geprägt. Die Bebauung hat eine Höhe von vier bis sieben Geschossen und ist in ihrer Gestaltung vornehmlich funktionsbetont, jedoch in Materialwahl und Farbigkeit relativ vielgestaltig. Durch die weitgehend einheitliche Traufhöhe und Kubatur entsteht ein geschlossener Eindruck des Stadtbildes.

Das Quartierszentrum liegt entlang des S-Bahnviadukts, obschon

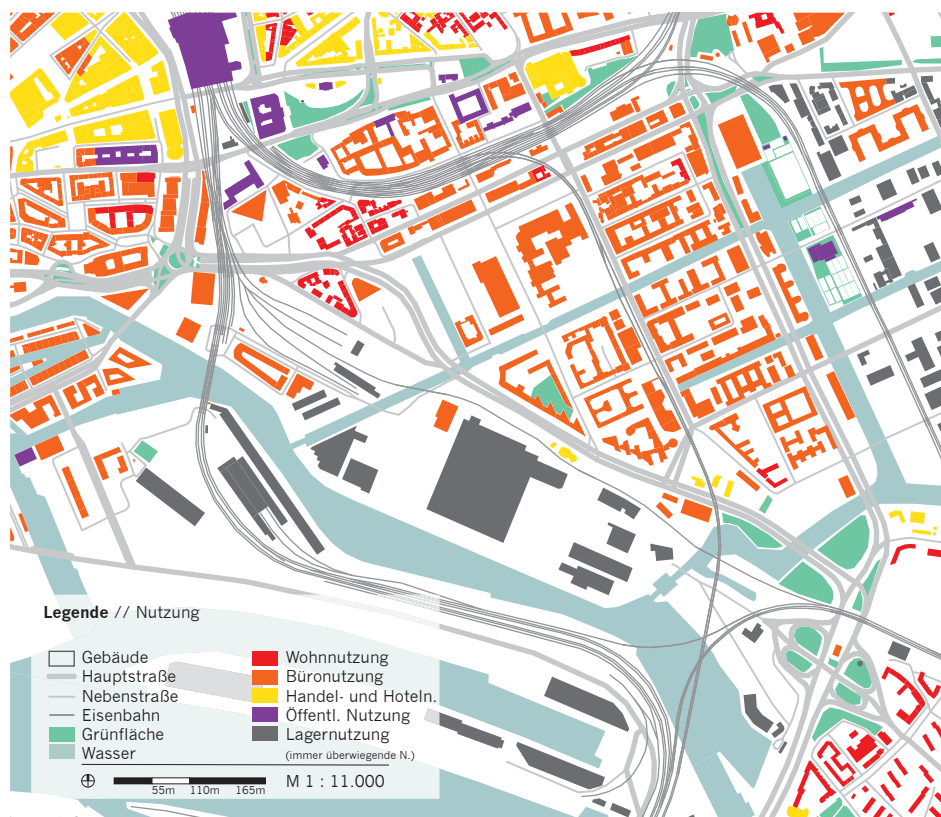


Abb. 28: Nutzungen in der Umgebung (Eigene Darstellung)



sich dieses Zentrum ausschließlich durch eine Bündelung von gastronomischen und Einzelhandelsnutzungen in der Erdgeschosszone definiert und keinerlei bauliche Entsprechung findet – im Gegenteil, die unmittelbare Umgebung des Viadukts und der Raum darunter gehören zu den am wenigsten einladenden Orte des zentralen Bereichs Hammerbrooks. Das gastronomische Angebot richtet sich hauptsächlich an die Angestellten der umliegenden Büros, der Einzelhandel setzt sich aus Spezial- und Fachgeschäften zusammen, die ausschließlich den periodischen Bedarf bedienen (u.a. Golfausrüstung). Einzig der Wochenmarkt am S-Bahnhaltestelle Hammerbrook und ein paar Backwarengeschäfte bieten Lebensmittel für den täglichen Bedarf an. Das „soziale Zentrum“ Hammerbrooks liegt zu beiden Seiten des Mittelkanals südlich der S-Bahnstation und wird vor allem von den Büroangestellten zur Mittagszeit belebt.

Allgemein lässt sich über den zentralen Bereich Hammerbrooks zusammenfassen, der er die Monostrukturiertheit der Innenstadt fortsetzt, es dabei allerdings nicht vollbringt, mit der Innenstadt konkurrenzfähige Anziehungspunkte zu schaffen.

Die aktuelle Einwohnerzahl beträgt etwa 1.700 Personen bei einer Dichte von rund 472 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Entsprechend ist es außerhalb der Büroarbeitszeiten bis auf den Durchgangsverkehr sehr ruhig und es sind kaum Menschen im Stadtteil anzutreffen. Die wenigen vorhandenen Wohnungen liegen in Streulage und befinden sich häufig in mehrheitlich als Büro genutzten Gebäuden und prägen den Charakter des Stadtteils kaum. Der Anteil von Ein-Personen-Haushalten ist mit 74 Prozent (2010) im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich und verdeutlicht, dass Wohnen nur eine Randbedeutung im Stadtteil hat und Hammerbrook als Wohnstandort kaum wahrgenommen zu werden scheint.

Von den 1.700 Einwohnern haben 44 Prozent einen Migrationshintergrund, die Arbeitslosenrate liegt leicht über dem Hamburger Durchschnitt und die Anzahl der Straftaten je 1.000 Einwohner ist um ein Vielfaches höher als der Durchschnitt (vgl. Statistisches Landesamt Nord 2010). Die große Zahl von Delikten dürfte maßgeblich auf Diebstähle beim Kfz-Gewerbe im Osten des Stadtteils zurückzu-

führen sein. Nicht zuletzt wegen dieser Gewerbegebiete, in denen auch offen Straßenprostitution betrieben wird, hat Hammerbrook einen eher negativen Ruf.

Bauplanungsrechtlich ist der Großteil Hammerbrooks durch den Durchführungsplan 83/51 von 1953 als reines Gewerbegebiet ausgewiesen. Bei der planungsrechtlichen Vorbereitung größerer Neubauvorhaben entlang der Amsinckstraße und des Heidenkampswegs wurden in den letzten Jahrzehnten durchweg Kerngebiete ausgewiesen, so dass in diesen Bereichen auch die Einführung zusätzlicher Wohnnutzungen zulässig wäre.

Der Bezirk Mitte will die Attraktivität des Stadtteils steigern, zentrales Ziel ist hierbei mittelfristig der Ausbau der Wohnfunktion. Dies ist einerseits vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes in Hamburg angezeigt, zum anderen trüge eine entsprechende Entwicklung zur Belebung des Stadtteils bei. Bisher sind nur geringe Fortschritte erkennbar, die sich im Wesentlichen darin

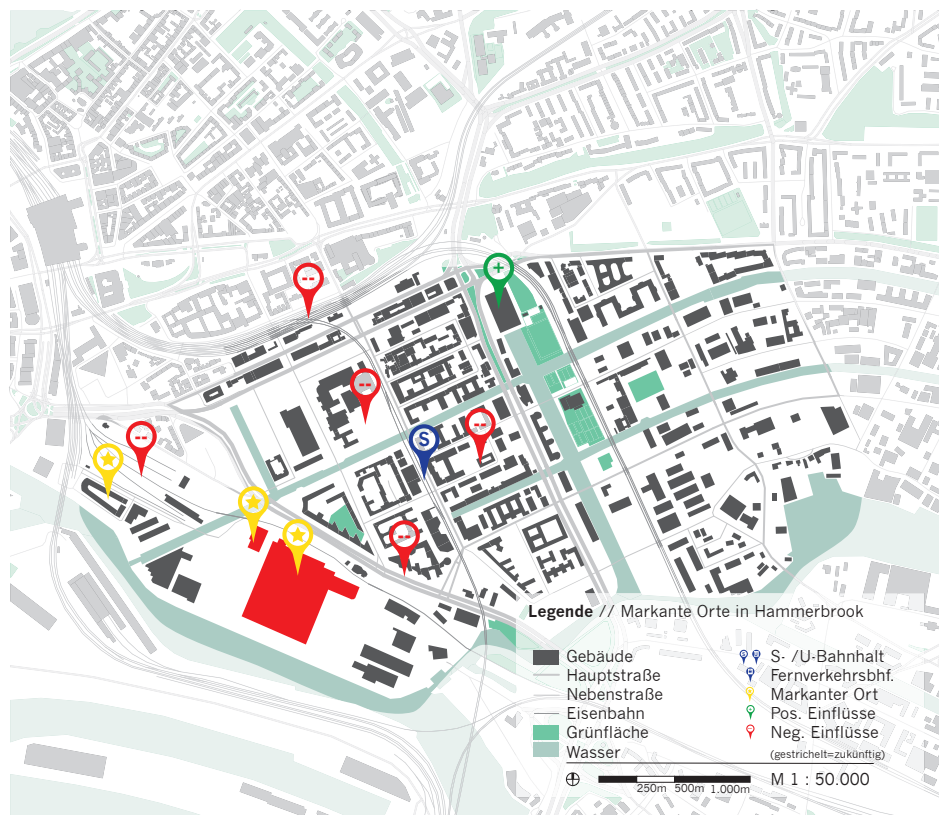


Abb. 29: Wesentliche Merkmale und Einflüsse in bzw. aus Hammerbrook (Eigene Darstellung)

zeigen, dass Büroneubauprojekte einen gewissen Wohnanteil haben (vgl. Interview Bezirksamt Hamburg-Mitte 2011). Inwieweit diese beschränkten Maßnahmen zu einer spürbaren Belebung des Stadtteils beitragen können, bleibt abzuwarten.

Zu den weiteren Maßnahmen zählen der Ausbau von Grünachsen entlang der Kanäle, die Anlegung kompakter Parkanlagen und der Ausbau des Einzelhandels im Zentrum des Stadtteils (vgl. ebd.). Ebenso wäre eine Erweiterung der Bürofunktion – ergänzt von Wohnen – nach Südosten denkbar, da hier einige Potentialflächen nahe den Elbbrücken vorhanden sind. Hierzu gab es bereits mit dem Masterplan Elbbrücken erste Ideen, die allerdings nicht mehr aktuell sind. Auch im Westen des Stadtteils finden sich entlang der Amsinckstraße einige ungenutzte Grundstücke, sowie das Gelände der Firma Sharp, die in einer für die Stadtentwicklung sehr interessanten Lage eine Lagernutzung unterhält.

### **3.4.2 Münzviertel**

Das Münzviertel ist ein Quartier innerhalb Hammerbrooks, das sich in seiner Nutzungs- und Bebauungsstruktur deutlich vom Rest des Stadtteils unterscheidet. Es verfügt über eine weitgehend geschlossene, vorwiegend gründerzeitliche Bebauung, deren Zentrum die „Münzburg“, ein Backsteingebäude mit reichhaltigem historistischen Schmuckwerk, bildet. Das Quartier hat rund 1.000 Bewohner, die sich zum größten Teil einem eher künstlerischen, besonderen Milieu angehörig fühlen.

Das Münzviertel ist relativ weit vom Großmarktgelände entfernt und wird zudem durch mehrere massive Verkehrsachsen – die beiden Arme der Südzufahrt des Hauptbahnhofes und die Amsinckstraße – zu großen Teilen von seiner Umgebung isoliert. Eine seiner herausragendsten Qualitäten ist seine zentrale Lage in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt, auch wenn es diese aufgrund der erwähnten Situierung inmitten der Verkehrsstrassen nicht optimal ausnutzen kann. Die Verkehrsanlagen beeinträchtigen zudem die Aufenthaltsqualität im Quartier und begrenzen seine städtebaulichen Entwick-

lungsmöglichkeiten, sind allerdings auch der Grund, weshalb ein solches Innenstadtrandquartier von „Künstlern“ bewohnt werden kann (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte o.J.: 3). Gerade der Impuls aus diesem Kreativquartier und die mögliche Verbindung zum „Kreativquartier“ Oberhafen in der Hafencity ermöglicht weitere Entwicklungsstimulationen des Großmarktgeländes.

Das Münzviertel wurde 2008 als sogenanntes „Themengebiet“ in das Programm der aktiven Stadtteilentwicklung aufgenommen. Stadtquartiere können im Rahmen des Programms Unterstützung erhalten, wenn ihr „baulicher Zustand, ihre defizitäre Infrastruktur sowie ihre soziale Problemlage“ dazu führen, dass sie „von breiten Bevölkerungskreisen immer weniger als Wohn- und Lebensstandort gefragt sind“ (ebd.).

„Themengebiete“ innerhalb des Programms sind kleinere, räumlich klar abgegrenzte Bereiche, die anhand thematischer Schwerpunkte entwickelt werden sollen. Die Laufzeit eines Themengebiets beträgt



Abb. 30: Wesentliche Merkmale und Einflüsse in bzw. aus dem Münzviertel (Eigene Darstellung)

vier Jahre, gestellte Aufgaben und Projekte müssen umsetzbar sein und sich nach der geförderten Projektlaufzeit verstetigen (vgl. raum+prozess 2008: 2).

Für das Münzviertel wurde das Handlungskonzept „Kunst-Wohnen-Stadt“ entwickelt, das die vorhandene Entwicklung und neue Entwicklungstendenzen stabilisieren und unterstützen soll. Das Konzept beinhaltet die drei Handlungsschwerpunkte „Kunst und Soziales“, „(Halb-)öffentlicher Raum“ und „Wohnen und Bewohner“, die eng miteinander verflochten sind.

„Kunst und Soziales“: Der Schwerpunkt gliedert sich in drei Projekte, die u.a. durch Schaffung geeigneter sozialer Treffpunkte und Schnittstellen für Kommunikation und Information zu den Zielen der künstlerischen Aktivität und der Integration aller Bevölkerungsgruppen beitragen sollen. Gefördert wird die Zusammenarbeit zwischen Künstlern und sozialen Einrichtungen, auch das Umfeld soll gemeinsam ebenso mit der dort lebenden Bevölkerung künstlerisch gestaltet werden. Als Manifestation dieses Gedankens soll der öffentliche Raum künstlerisch eingerichtet werden.

„(Halb-)öffentlicher Raum“: Der öffentliche Raum als Treffpunkt und Aushängeschild eines jeden Quartiers soll durch Maßnahmen wie die der Umgestaltung des Münzplatzes wieder an Bedeutung für die Anwohner gewinnen.

„Wohnen und Bewohner“: Um die Bewohnerstruktur in ihrer jetzigen Form zu erhalten und die Wohnfunktion zu stabilisieren, sind Projekte angedacht, die finanziell schwächere Bevölkerungsgruppen wie etwa Studenten ansprechen. Dies sind beispielsweise neue, inklusive Wohnformen. (vgl. ebd.: 17ff.)

### **3.4.3 Rothenburgsort**

Rothenburgsort liegt unmittelbar östlich von Hammerbrook und nordöstlich des Großmarktgeländes. Der Stadtteil war bis zum Zweiten Weltkrieg aufgrund der zahlreichen hier angesiedelten Gewerbe- und Industriebetriebe und wegen der Nähe zur Innenstadt

vor allem bei Arbeitern als Wohnstandort beliebt und hatte bis zum Krieg rund 50.000 Einwohner (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte 2008/2009: 48). Im Krieg wurde der Großteil der Wohnbebauung zerstört und der Stadtteil konnte bis heute seine vormalige Rolle als Wohnstandort nicht zurückgewinnen, aktuell leben hier nur noch rund 8.200 Menschen (vgl. hamburg.de o.J.).

Die Kriegszerstörungen, aber auch fehlende Planung und Koordination bei der Neubebauung sind die Gründe für Rothenburgsorts heutige Gestalt, die von einer stark zergliederten und verstreuten Bebauungs- und Nutzungsstruktur bestimmt werden, in der sich Vorkriegswohnbebauung mit Nachkriegsbauten, großflächigem, relativ geringwertigem Gewerbe (v.a. Gebrauchtwagenhandel, Autoabstellflächen, Kfz-Werkstätten, Speditionsflächen), Büroflächen und massiven Verkehrsanlagen mischen. In Hinblick auf das Kfz-Gewerbe zeigt Rothenburgsort Parallelen zu Hammerbrook.

Der Bezirk Mitte stellte in den 90er Jahren des vergangenen Jahr-

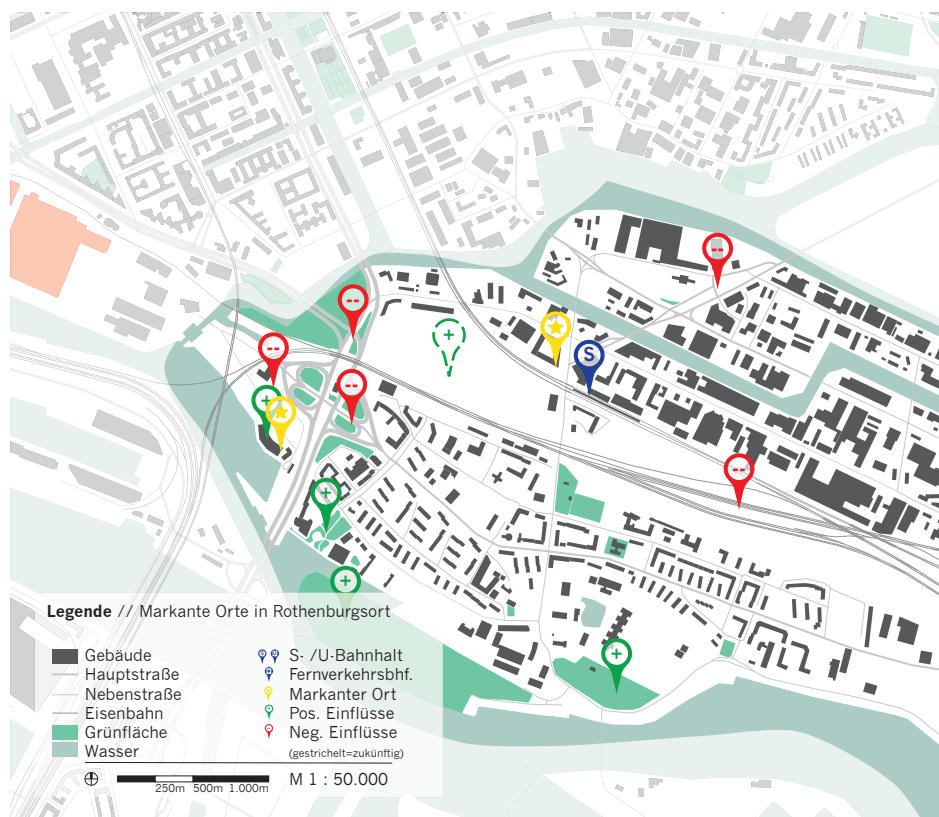


Abb. 31: Wesentliche Merkmale und Einflüsse in bzw. aus Rothenburgsort (Eigene Darstellung)

hunderts über Rothenburgsort fest, dass der Stadtteil „städtebauliche Mängel, infrastrukturelle Defizite und eine soziale Problemlage“ aufweise. Von 1997 bis 2007 war Rothenburgsort daher Gegenstand des Stadterneuerungsprogramms. Ziel der Maßnahmen des Programms war insbesondere die Förderung Rothenburgsorts als Wohnstandort. Hierzu gehören u.a. die Neubebauung des Marktplatzes und die Umgestaltung der Insel Kaltehofe zum Naherholungsgebiet. Obschon die aktive Förderperiode mittlerweile abgelaufen ist, werden die im Förderzeitraum begonnenen und geplanten Projekte im Rahmen der so genannten Verstetigungsphase des Erneuerungsprogramms weiter geführt. Darüber hinaus wird weiterhin über neue, bislang nicht betrachtete Projekte nachgedacht.

Zum Ende der Förderperiode im Jahr 2007 fasste die Bezirksversammlung Mitte zudem den Beschluss, dass der Elbpark Entenwerder als „citynaher Sport-, Kultur- und Familienpark neu belebt werden“ soll. Die weiteren Planungen sollen u.a. klären, wie die Belebung des Parks unter der Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden und wie eine attraktive Verkehrsanbindung z.B. über eine Schiffsverbindung Richtung Landungsbrücken erfolgen kann (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte 2008/2009: 48). Zu berücksichtigen ist hierbei auch die Verbindung zum östlichen Teil der HafenCity und die Fortsetzung des Elbradweges über die HafenCity nach Entenwerder (vgl. HafenCity Hamburg 2011d: 29ff.)

#### **3.4.4 HafenCity**

Das größte planerisch und im weitesten Sinne baulich zusammenhängende Gebiet im Umfeld des Großmarktgeländes ist die südlich angrenzende HafenCity. In unmittelbarer Nähe zum Großmarkt liegenden die Teilquartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken, die sich zurzeit noch in der Planungsphase befinden. Die Erschließungsarbeiten für den Baakenhafen sollen jedoch noch 2011 aufgenommen werden und die hochbaulichen Arbeiten 2013 beginnen. Ab 2015 soll die Entwicklung am Oberhafen und im Elbbrückenzentrum fortgesetzt werden (ebd.: 33ff.). Das unmittelbar westlich an den Baakenhafen angrenzende Quartier Lohsepark befindet sich

aktuell in der Bauvorbereitung und wird voraussichtlich ab 2012 bebaut. Sofern die Entwicklung der HafenCity planmäßig verläuft, wird die Bebauung des Areals bis spätestens 2030 fertig gestellt (vgl. ebd.).

Der Oberhafen soll ab 2015 zu einem Standort der Kreativwirtschaft entwickelt werden und zusätzlich mit Flächen für sportliche und andere freizeitbezogene Nutzungen ausgestattet werden (vgl. Interview HafenCity Hamburg 2011).

Das Quartier zeichnet sich vor allem durch seine isolierte Lage zwischen der Eisenbahntrasse im Süden und dem Becken des Oberhafens im Norden aus, zurzeit besteht ein einziger Zugang im Nordwesten des Quartiers. Vorgesehen ist jedoch, dass das Quartier einen Zugang zur U-Bahnstation HafenCity Universität erhält. Die Eisenbahntrasse stellt eine erhebliche Lärmquelle dar und erschwert so eine wirtschaftliche Realisierung einzelner Nutzungen, insbesondere des Wohnens. Ein weiteres wichtiges Charakteristikum ist die städtebaulich herausfordernde Form des Quartiers, die vor allem im östlichen Teil extrem schmal (etwa zehn Meter) ist und eine wirtschaftlich sinnvolle Bebauung, auch mit Blick auf die Emissionsbelastung durch die Bahntrasse, kaum möglich macht.

Die Bestandsbebauung beschränkt sich auf eine Reihe von Lagerhallen im westlichen Quartiersteil. Die Hallen sollen zunächst erhalten bleiben und Künstlern und anderen Kreativen zu günstigen Kon-



Abb. 32 (l.): Nutzungs- und Lageplan des Oberhafenquartiers (hafencity.com); Abb. 33 (r.): Historisches Lagergebäude am Oberhafen (im Hintergrund der Großmarkt) (ebd.);



ditionen zur Verfügung gestellt werden. Für die spätere Entwicklung werden ein teilweiser Rückbau der Anlagen und eine anschließende Neubebauung erwogen. Der langgestreckte Ostteil des Quartiers soll die geplanten Sportflächen aufnehmen. Der Entwicklungsprozess soll über einen längeren Zeitraum erfolgen und gegen 2030 zusammen mit der Gesamtentwicklung der HafenCity beendet werden.

Die HafenCity Hamburg GmbH thematisierte das Großmarktgelände bereits im Zusammenhang mit dem Oberhafen, bleibt jedoch in Bezug auf ihre Absichten vage (vgl. ebd.) und beschränkt sich auf die Hervorhebung des Entwicklungspotentials des Gebiets und sieht den Bau zumindest einer neuen Brücke zwischen dem geplanten Quartier Oberhafen und dem Großmarktgelände vor, die die Achse des Mittelkanals fortsetzt. (vgl. ebd.)

Der Baakenhafen ist vor allem als verdichteter Wohnstandort (~1.800 WE) geplant, der in seiner baulichen Dichte mit dem bereits realisierten Quartier Am Sandtorkai/Dalmannekai vergleichbar sein soll. Hinzu kommen sport- und freizeitbezogene Nutzungen in neuen In- und Outdoorsportanlagen, gewerbliche und gastronomische Nutzungen in der Erdgeschosszone sowie ein geringerer Anteil von Büros, insgesamt sollen rund 4.600 Arbeitsplätze im Quartier geschaffen werden. (vgl. HafenCity Hamburg 2011b: 32) Das Mietpreisniveau der Wohnungen soll wesentlich niedriger ausfallen als in den bislang realisierten Quartieren der HafenCity, was u.a. durch verstärkte Einbindung von Baugenossenschaften und gefördertem Wohnungsbau erreicht werden soll.

Auf dem Baakenhöft, der westlichen Spitze der südlichen Landzunge, ist ein architektonisches Leuchtturmprojekt vorgesehen, das dem Muster der Betonung der Ecksituationen durch besondere Bauprojekte (Elbphilharmonie, Spiegel-Gebäude, Science Center, Elbbrückenzentrum) folgt. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Vorhaben weder in seiner Funktion noch in seiner Architektur ausformuliert, die städtebaulichen Angaben des Masterplanes sehen jedoch einen Hochpunkt von 70 Metern Höhe vor, der sich über einem relativ großflächigen Sockelbau erhebt. Die gesamten Uferzone des Quar-

tiers und teilweise die angrenzenden Räume werden als öffentliche Promenaden und Aufenthaltsräume entwickelt, die teilweise Bestandteil des Elbradweges und des Elbwanderweges sein werden, hinzu kommen eine Erweiterung des Lohseparks und eine künstliche Parkinsel, die speziell für Freizeitaktivitäten genutzt werden soll.

Perspektivisch wird erwogen, vom Quartier aus eine Verbindung auf den Kleinen Grasbrook zu schlagen (vgl. ebd.: 33), sofern sich hier ein entsprechendes Entwicklungspotential ergeben sollte. In Diesem Falle hätte der Baakenhafen wichtige Transitfunktionen zwischen dem nordelbischen Teil Hamburgs und Veddel/Wilhelmsburg.

Die Arbeiten am Hochbau des Quartiers sollen nach Möglichkeit bereits im Jahr 2013 beginnen, im Sommer 2011 fand ein städtebaulicher Wettbewerb statt, der die Angaben des Masterplans für das gesamte Quartier mit Ausnahme des Baakenhöfts und des hier geplanten Leuchtturmprojektes finalisiert. (vgl. ebd.)



Abb. 34: Gesamtvisualisierung der HafenCity (hafencity.com)

Das städtebaulich vermutlich ambitionierteste Teilquartier der Hafencity sind die Elbbrücken, die östlich des Baakenhafens liegen und bis zu den Norderelbbrücken reichen. Das Quartier ist vor allem als hochverdichtetes Geschäftszentrum konzipiert und enthält zusätzlich rund 1000 Wohneinheiten, Hotelnutzungen sowie Einzelhandel und Gastronomie in der Erdgeschosszone. Es soll neben dem Überseequartier als zweites urbanes Zentrum der Hafencity entwickelt werden. Insgesamt sollen etwa 548.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschosßfläche realisiert werden, was etwa einem Viertel der Gesamtbruttogeschosßfläche der Hafencity (~2,3 Mio. m<sup>2</sup>) und der doppelten Fläche des Überseequartiers (~286.000 m<sup>2</sup>) entspricht.

Prominente Einzelprojekte sind der Chicago Square, der als zentraler Quartiersplatz und Mittelpunkt des Geschäftszentrums geplant ist, und das von den Eisenbahn- und Straßenbrücken umgebene Elbbrückenzentrum, ein Hochhausensemble, das den östlichen Abschluss der Hafencity markieren soll. Zusammen mit den unmit-



telbar westlich der Eisenbahnelbbrücken geplanten Hochhäusern soll das Elbbrückenzenrum die neue zentrale Entreesituation zur Hafencity und zur Hamburger Innenstadt formen.

Bemerkenswert sind die in der Planung bis zu 150 m hohen Hochhäuser des Elbbrückenzenrums, die die höchsten konventionellen Gebäude Hamburgs darstellten und insgesamt nur vom Heinrich-Hertz-Turm überragt würden.

Für den Großmarkt von besonderem Belang ist die Planung einer Hochtrasse, die die Versmannstraße über das Becken des Oberhafens und das Großmarktgelände hinweg mit der Amsinckstraße verbinden soll. Die Brücke wird neben Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auch über Fußgänger- und Radwege verfügen. Da südlich des Oberhafens die Eisenbahntrasse inklusive ihrer Oberleitungen zu überqueren ist, sind beidseitig Rampenbauwerke erheblicher Länge erforderlich, um die notwendige Überfahungshöhe zu erreichen.

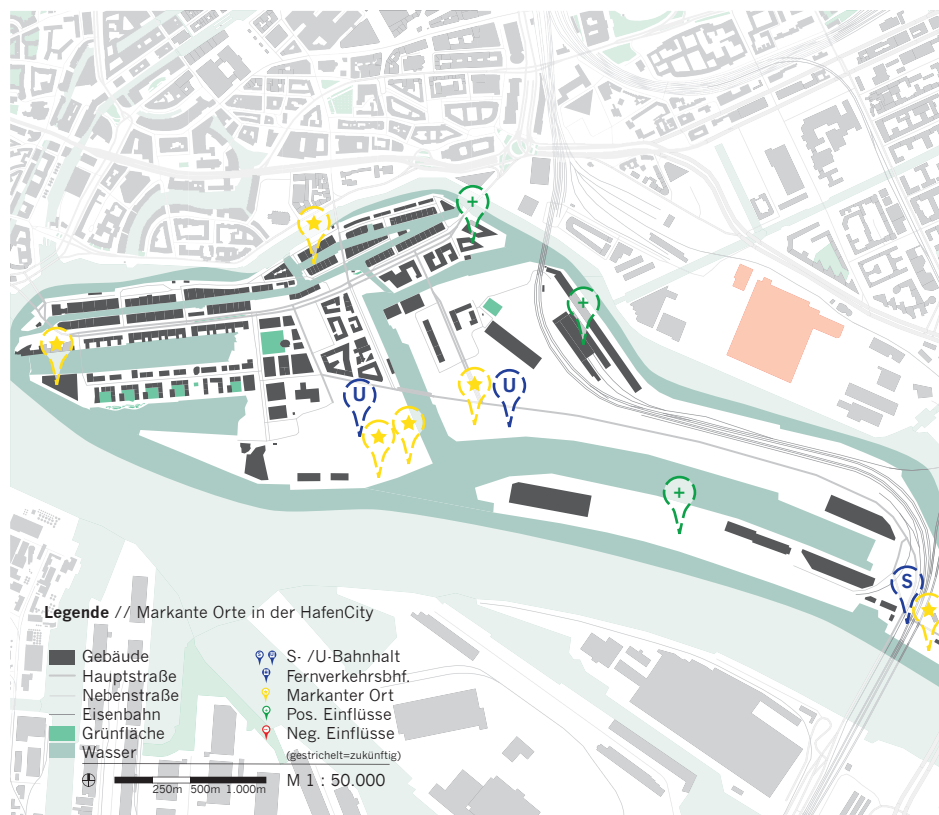


Abb. 35: Wesentliche Merkmale und Einflüsse in bzw. aus der Hafencity (Eigene Darstellung)

Die Bebauung des Areals soll nach aktuellen Planungen in den Jahren 2015 bis 2016 beginnen und zunächst Projekte im Westteil des Quartiers in Anschluss an die Bebauung des benachbarten Baakenhafens umfassen. Das Hochhausensemble wird voraussichtlich als letztes Großprojekt der HafenCity begonnen und in der letzten Projektphase im Zeitraum 2025 bis spätestens 2030 fertig gestellt werden. (vgl. ebd.: 36f.)

### **3.4.5 Innenstadt**

Die Innenstadt umfasst im Rahmen dieser Definition das Gebiet innerhalb des alten Wallrings, das heißt die Stadtteile Hamburg-Altstadt und Neustadt. Die Altstadt hat dabei aufgrund ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zum Großmarktgelände eine größere Bedeutung für die Analyse. Die Innenstadt ist einer der prominentesten Teile Hamburgs und wird vor allem von Büronutzungen und Einzelhandel geprägt, neben dem allgemeinen Angebot der Haupteinkaufsstraßen Mönckebergstraße und Spitalerstraße finden sich hier auch die größten Warenhäuser der Stadt, eine Vielzahl von Einkaufspassagen und Einkaufszentren sowie westlich des Rathauses in den Straßen Neuer Wall, Poststraße, Große Bleichen und Hohe Bleichen ein breit aufgefächertes Luxusangebot. Weiterhin liegen in der Innenstadt die zentralen Verwaltungsorgane des Landes Hamburg, wichtige kulturelle Einrichtungen (Kunsthalle, Museum für Kunst und Gewerbe, Deichtorhallen, Bucerius-Kunst-Forum u.a.), verschiedene Unternehmenssitze und einige touristisch interessante Sehenswürdigkeiten (Rathaus, Jungfernstieg, Binnenalster u.a.).

Die Altstadt im Speziellen wird dabei mit Ausnahme der Mönckebergstraße vor allem von Bürohäusern geprägt, darunter auch das historische wertvolle Ensemble des Kontorhausviertels.

Die Innenstadt ist darüber hinaus der zentrale Knoten des öffentlichen Verkehrs mit dem Hauptbahnhof, an dem sich alle Schnellbahnlinien, der Regional- und Fernverkehr treffen. Der Flughafen ist vom Hauptbahnhof aus innerhalb von 25 Minuten zu erreichen. Die

Innenstadt ist darüber hinaus mit mehrere U- und S-Bahnlinsen und Metrobuslinien sehr gut über den Öffentlicher Personennahverkehr erschlossen.

Wohnen hat mit rund 14.000 Einwohnern in der gesamten Innenstadt und lediglich 1.700 Menschen in der Altstadt eine verschwindend geringe Bedeutung. Zum Vergleich: um 1880 lebten in der Innenstadt noch 170.000 Menschen, deren Fortzug durch den gezielten Abriss von Wohngebäuden und die Ersetzung mit Geschäftshäusern forciert wurde, hinzu kamen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und die anschließende Neubebauung mit Bürogebäuden anstelle der vorher vorhandenen Wohngebäude. Das heute zu erlebende Resultat dieser Entwicklung ist, dass die Altstadt nach Ladenschluss weitgehend verwaist (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte 2008/2009: 9). Hierzu trägt auch bei, dass es in der Innenstadt so gut wie keine Gastronomie, die über die Ladenöffnungszeiten hinaus geöffnet hat, und kaum kulturelle Angebote für die Abendstunden gibt.

Bemerkenswert ist, dass ein Großteil der Einzelhandelsgebiete der Innenstadt in Business Improvement District organisiert ist; zurzeit laufen vier Business Improvement Districts, die das hochpreisige Einkaufsgebiet westlich des Rathauses sowie den Bereich um die Straße Dammtordamm umfassen. Weitere Business Improvement Districts für die Mönckebergstraße und den Bereich südlich des Rathauses (Nikolaiquartier) befinden sich in Vorbereitung (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2011a).

Die Innenstadt genießt große Aufmerksamkeit bei Investoren, sowohl im Bereich der Sanierung und Qualifizierung als auch beim Neubau sind für die nächsten Jahre umfangreiche Maßnahmen geplant.

Das bestimmende Thema der aktuellen Entwicklung ist der Ausbau der Einzelhandelsfunktion und die Verbesserung des Stadtbildes. Zu den angekündigten oder bereits laufenden Projekten gehören u.a. der Umbau der Alten Post zu einem exklusiven Einzelhandelsstandort, die Erweiterung und Sanierung des Kaufmannshauses,

der Neubau einer Einkaufspassage in den ehemaligen Räumlichkeiten des Ohnsorg-Theaters (vgl. Immobilienzeitung 2010), der Umbau der ehemaligen Oberpostdirektion am Gorch-Fock-Wall zu einem gemischten Geschäftshaus mit Einzelhandel und Gastronomie (vgl. DWI Grundbesitz o.J.), die Sanierung des Hanse-Viertels, der Umbau des Gebäudes der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt an der Stadthausbrücke zu einem Geschäftshaus, sobald die Behörde nach Wilhelmsburg umgezogen ist (vgl. Finanzbehörde 2011), Abriss und Neubau eines Geschäftshauses mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss am Großen Burstah (vgl. Hamburger Morgenpost 2011), sowie der Abriss und Neubau eines Geschäftshauses an der Ecke Kurze Mühren/Spitalerstraße. Zu den Investitionen in den öffentlichen Raum gehören u.a. der Umbau der Straße Dammtordamm zum sog. Opernboulevard, die Qualifizierung der Außenräume zwischen Rathaus und Nikolai-Kirche und die Aufwertung der Außenräume in den Straßen Poststraße, Bleichenbrücke Business Improvement Districts finanziert und ausgeführt werden.



Abb. 36: Wesentliche Merkmale und Einflüsse in bzw. aus der Innenstadt (Eigene Darstellung)

Ein weiteres wichtiges Thema bei der Entwicklung der Innenstadt dürfte in den nächsten Jahren die Stärkung der Wohnfunktion sein. Der Senat hat im Juni 2011 mit der Änderung einer Reihe von B-Plänen die Grundlage für die Entwicklung weiterer Wohnungen geschaffen (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2011c). Aufgrund der bereits sehr hohen Dichte in der Innenstadt könnten diese allerdings nur durch Umnutzung bestehender Geschäftshäuser oder Abriss bestehender Gebäude entstehen.

Bereits realisierte Projekte der jüngeren Vergangenheit sind das Brahmsquartier (Fertigstellung: 2009) mit 60 Wohneinheiten (vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte 2008/2009: 11) und die Wallhöfe (2010) mit 200 Wohneinheiten sowie Büroflächen und einem Hotel (vgl. ebd.: 13). Laufende Projekte und Vorhaben der näheren Zukunft sind der Bau des Katharinenquartiers bei der Hauptkirche St. Katharinen mit rund 125 Wohneinheiten (vgl. ders. 2010) und der Abriss des Gebäudes der Berufsgenossenschaft Verkehr an der Reimerstwierte und die Ersetzung durch rund 150 Wohneinheiten (vgl. Happy Read Publishing 2011).

Der Ausbau der Wohnfunktion in der Innenstadt ist wünschenswert, zum einen, um für die zurzeit leer stehenden Bürogebäude in der Innenstadt, etwa in der südlichen Altstadt im Bereich Cremon, eine sinnvolle Nutzung zu finden, zum anderen, um die Innenstadt stärker zu beleben.

### **3.5 Aktuelle Öffnungsstrategien**

Die Verwaltung des Großmarktes musste sich in den letzten Jahren mit Fortzügen von Großpächtern (EDEKA 2007) und rückläufigen Vermietungszahlen in der Markthalle auseinandersetzen, obgleich eine Flächenauslastung von ca. 95 Prozent kein dringender Anlass zur Sorge ist. Um den entstandenen Leerstand auszugleichen, entwickelte der Großmarkt eine Reihe von Konzepten und Veranstaltungen abseits der traditionellen Großmarktnutzung und spricht dabei



gezielt neue Zielgruppen innerhalb der allgemeinen Öffentlichkeit an. Passend zum Großmarkt thematisieren die neuen Nutzungen häufig die (gesunde) Ernährung. Der Großmarkt sieht sich in der Verantwortung, die Bevölkerung nicht nur mit Nahrungsmitteln zu versorgen, sondern auch zu ihrer Information und Bildung in Fragen der Ernährung beizutragen. (vgl. Interview Großmarkt 2011)

Darüber hinaus beteiligte sich der Großmarkt auch abseits von Nachfolge- bzw. Ersatznutzungen an öffentlich zugänglichen Veranstaltungen.

Die Verwaltung des Großmarktes bietet mit ihrer Bereitschaft zur Öffnung für die Allgemeinheit und der Offenheit für neue Ideen eine vorzügliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Marktgeländes. Besonders positiv ist zu bewerten, dass Nutzungen, die der allgemeinen Öffentlichkeit offen stehen, nicht gegen den versammelten Widerstand der Verwaltung durchgesetzt werden müssen bzw. nicht grundsätzlich abgelehnt werden. Denkbar wäre hier auch gewesen, dass der Großmarkt auf seiner ausschließlichen Funktion als Zwischenhändler im Großhandel besteht. Im Folgenden werden die aktuellen öffentlichkeitsbezogenen Veranstaltungen vorgestellt.

Der „food market“ ist eine Kombination aus Erzeugermarkt für Privathaushalte und Kochfestival. Neben frischem Obst und Gemüse gehören u.a. Fleischereiwaren, Käse, Öle und Confiseriewaren zum Angebot. Die Veranstaltung findet seit 2006 jährlich statt und wurde seit dem Eröffnungsjahr regelmäßig um zusätzliche Erzeuger und Köche erweitert; nach 20 Teilnehmern im ersten Jahr werden



Abb. 37 (l.): „food market“ in der Großmarkthalle (grossmaerkte.com); Abb. 38 (r.): Harley Days auf dem Großmarktgelände (fotografieren.net)

2011 115 Aussteller auf dem „food market“ vertreten sein, darunter 25 Köche aus Spitzenrestaurants aus der Region Hamburg.



Abb. 39: Kleinmarkthalle Frankfurt (metzgerei-ullmann.de)

Die Veranstalter des „food market“ sind der Großmarkt Hamburg, einzelnen Geschäftsstellen des Großmarktes und die Zeitschrift „Der Feinschmecker“ (vgl. Foodmarket, o.J.). Aufgrund des weiterhin wachsenden Interesses der Bevölkerung an regional produzierten Lebensmitteln auf der einen, aber auch an exotischeren kulinarischen Reizen auf der anderen Seite, wäre es sicher wünschenswert, das Angebot des „food markets“ auf größere Teile des Jahres auszuweiten. Ein Beispiel hierfür ist die Kleinmarkthalle in Frankfurt am Main, die in der Innenstadt auf einer Fläche von 1.500 m<sup>2</sup> exotische und regional produzierte Lebensmittel anbietet und die sich bei den Konsumenten regen Zuspruchs erfreut (vgl. Kleinmarkthalle Frankfurt am Main, o.J.).

Im auf dem Großmarktgelände liegenden Scolab Schülerlabor führen Kinder und Jugendliche Experimente an und mit Lebensmitteln durch und erarbeiten so selbstständig Informationen und Hintergründe zu Inhaltsstoffen und Zusatzstoffen ihrer Nahrung. Den Schülern sollen auf diesem spielerischen, interaktiven Wege ein Zugang zum Thema der gesunden Ernährung vermittelt werden und ihr Ernährungsbewusstsein und –verhalten soll nachhaltig positiv geprägt werden (vgl. Scolab Schülerlabor, o.J.).

Das Deutsche Zusatzstoffmuseum auf ist ein weiteres Informationsangebot zum Thema Ernährung. Der inhaltliche Schwerpunkt des Museums liegt auf der Vorstellung der Zusatzstoffe, die in alltäglichen Lebensmitteln enthalten sind, und ihrer Auswirkungen und auf den menschlichen Organismus. Das Museum ist mittwochs bis sonntags geöffnet (vgl. Zusatzstoffmuseum, o.J.).

In den Jahren 2010 und 2011 fanden die Harley Days, das nach Aussagen der Organisatoren deutschlandweit größte jährliche Treffen von Freunden des US-amerikanischen Motorradherstellers, auf dem Großmarktgelände statt. Den Organisatoren wurde zugesichert, das Areal noch bis einschließlich 2016 nutzen zu dürfen. Das Großmarktgelände ist für die Durchführung der Veranstaltung gut geeignet, da es große, befestigte Flächen im Außenraum anbietet,

die für Ausstellungszwecke, Showeinlagen, zum Aufbau von Bühnen und dergleichen genutzt werden können (vgl. Harley Days Hamburg o.J.). Die Teilnahme an der Veranstaltung ist für Privatpersonen kostenlos.

Das Holy-Shit-Shopping-Event wird als eine Art alternativer Weihnachtsmarkt beworben, auf dem anstelle von Nussknackern, Weihnachtspyramiden und feisten Engelsfigurinen aus Rosenquarz, hochwertige Dekorations- und Geschenkartikel von Nachwuchskünstlern und -designern verkauft werden. Die Veranstaltung steht der Allgemeinheit offen und bewirkt zwei positive Dinge; zum einen werden Privathaushalte mit originellen, geschmackvollen Weihnachtsartikeln versorgt, zum anderen bietet er aufstrebenden Designern eine öffentliche Präsentationsplattform für ihre Arbeit (vgl. Großmarkt Hamburg 2011). Die Veranstaltung fand im Winter 2010 zum ersten Mal statt.



Abb. 40: Flyer des Holy-Shit-Shoppings (graphic-novel.info)

## 4. SWOT-Analyse

Nach der Gegenwartsanalyse soll die SWOT-Analyse all diese Entwicklungen und Analysen bewerten und die Chancen und Risiken, Potentiale und Schwächen in einer globalen Betrachtung und mit einer planerischen Abwägung darstellen.

Neben der denkmalgeschützten und baukulturell wertvollen Großmarkthalle samt nebenstehendem Hochhaussolitär ist die zentrale Lage des Grundstücks die größte **Stärke**. Eine gute Anbindung an die Infrastrukturen des Motorisierten Individualverkehr ist durch die Lage an mehreren Hauptausfallstraßen (Amsinckstraße, Spaldingstraße, Heidenkampsweg) gegeben. Auch die Anbindung an den Öffentlicher Personennahverkehr ist als ausreichend zu bezeichnen, wenngleich eine Verbesserung der Anbindung wünschenswert ist, was jedoch bei einer Neubebauung des Gebietes problemlos berücksichtigt werden kann. Die fußläufige Erreichbarkeit des Geländes aus der Innenstadtrichtung ist gegeben, obgleich eine attraktivere Wegeführung und eine gestalterische Aufwertung des Wegs anzuraten ist.

Sowohl die Funktion als auch die markante Architektur des Großmarktes sind im kollektiven Bewusstsein der Hamburger verankert. Dieser Fakt ist bei einer Um- und Neunutzung des Geländes ein enormer Vorteil, da das Gebiet nicht erst durch Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt und beworben werden muss. Die Neuinterpretation des Geländes und eine Verstärkung des Kontakts mit der Öffentlichkeit beginnen bereits jetzt durch die sukzessive Öffnung des Großmarktes bspw. durch den „farmers market“.

Die innerstädtische Lage zwischen den Deichtorhallen, der östlichen HafenCity und dem Bürogebiet City Süd ermöglicht dem Planungsareal zunehmend die Übernahme einer Scharnierfunktion zwischen den umgebenden Gebieten und hält die Chance bereit, von den Entwicklungsimpulsen in der Umgebung zu profitieren. Besonders das große Flächenpotential macht das Großmarktgelände für weitere Entwicklungen und Investitionen interessant, denn eine ähnlich große Fläche in einer ähnlich zentralen Lage ist in Hamburg kaum vorhanden. Hinzu kommt der beträchtliche Grundstückswert des Geländes, der bei fortschreitender Entwicklung der HafenCity weiter steigen dürfte. Damit verbunden sind ebenfalls ein gesteigertes Vermarktungsinteresse seitens der Stadt und des Bezirks und die Möglichkeit, die Erlöse einer (teilweisen) Veräußerung der Flächen in das Areal zu reinvestieren. Die Lage am Oberhafen und der üppige Grünbestand am östlichen Rand des Areals werten das Grundstück weiter auf und verbessern die Attraktivität des Areals.

Die zentrale Lage am Schnittpunkt mehrere Hauptausfallstraßen ist auf der einen Seite eine Stärke des Gebietes, da es gut in das regionale Straßennetz eingebunden ist. Auf der anderen Seite gehen von den vielspurigen Straßen auch erhöhte Lärmimmissionen aus, die zur Umsetzung bestimmter Nutzungen (bspw. Wohn- aber auch Büronutzungen) durch Schallschutzmaßnahmen abgemildert werden müssten (**Schwäche**). Die projektierte Hochstraße als Verbindung zwischen der Amsinckstraße und den östlichen Quartieren der HafenCity würde zu einer weiteren Verschärfung der Lärmproblematik führen. Auch ist die Anbindung des Gebietes jenseits des Motorisierter Individualverkehr als problematisch anzusehen. Die fußläu-

|         | Stärken  | Schwächen   |
|---------|--|---|
| Chancen | <b>Lage / Zentralität</b>  | <b>Stadt-morphol.</b>   |
|         | <b>Grundstück</b>  | <b>Anbin-dung</b>   |
|         | <b>Bebau-ung</b>   | <b>Gebäude</b>  |
|         | <b>Umgebung</b>  | <b>umgebende Nutzung</b>  |
| Risiken | <b>Projekte Lage</b>   | <b>Lärm</b>   |
|         |  | <b>Gebäudebestand und Grundstück</b>  |
|         | Innenstadtnähe<br>gute ÖPNV- und MIV-Anbindung<br>Zentrale Lage  | kaum wahrnehmbare Sichtbeziehungen zu Innenstadt und HafenCity<br>tideabhängige Wassererlebbarkeit  |
|         | Grundstückswert<br>Lage des Grundstückes<br>Wasseranbindung  | Fahrrad- und Fußgängeranbindung   |
|         | attraktives hist. bedeut-sames Gebäudeensemble<br>Charme des geschützten Ensembles                       | Denkmalschutzrechtliche Restriktionen   |
|         | Innenstadtnähe<br>Grün- und Baumbestand (vor allem am Mittellandk.)<br>Wasseranbindung<br>Deichtorhallen | hoher Leerstand<br>„geringwertige“ Nutzung in Hammerbrook (back offices)<br>stagnierende Entwicklung im Norden<br>Monofunktionalität in der nördlichen und z.Z südlichen Umgebung                 |
|         | insuläre Lage<br>projektierte Hochstraße   | Hochstraße  |
|         |  | schwieirige gebäudetechnische Integration neuer Anlagen<br>schwierige gebäudeklimatische Bedingungen<br>fast vollständige Flächenversiegelung<br>vermutlich kontaminierter Boden<br>Insuläre Lage |

Abb. 41: SWOT-Analyse  
(Eigene Darstellung)

fige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Schnellbahnhaltestellen ist nur eingeschränkt gegeben. Die U-Bahnhaltestelle Steinstraße ist mehr als einen Kilometer entfernt, kann jedoch über verkehrsarme Seitenstraßen erreicht werden. Die S-Bahnstation Hammerbrook (City Süd) ist nur 800 Meter entfernt. Um sie zu erreichen, muss jedoch die an dieser Stelle siebenspurige Amsinckstraße überquert werden. Die beste Erreichbarkeit des Quartieres ist mit dem Bus gewährleistet, wobei das Gebiet nicht an das Metrobusnetz angeschlossen ist. Die Erreichbarkeit des Gebietes mit dem Fahrrad oder zu Fuß ist ebenfalls nur mit Einschränkungen gewährleistet. Die Fahrradwege sind zwar entlang der Amsinckstraße ausgebaut, aber aufgrund der Verkehrsbelastung der Straße unattraktiv.

Die insuläre Lage des Gebietes, die sich durch Barrieren wie Straßen, Bahndämme oder den Oberhafen ergibt, muss durch die (städtebauliche) Integration des Großmarktes in den umliegenden Gebietskontext abgemildert werden, sodass der Großmarkt in seiner stadtmorphologischen Gestalt als Verbindungselement zwischen den umliegenden Quartieren fungieren kann. Dabei stellen sich die umliegenden Quartiere, insbesondere der Büroentlastungsstandort Hammerbrook/City Süd, als schwierige Anknüpfungspunkte für eine Integration dar, da sie durch ihre Monofunktionalität bereits erhebliche stadtplanerische Defizite aufweisen. Aber nicht nur die Einseitigkeit ihrer Nutzung ist eine Schwäche der Umgebung. Auch die stark vertretenen, tendenziell geringwertigeren back-office-Büronutzungen sind eine deutliche Schwäche des Gebiets, die auf das ebenfalls monofunktional genutzte Großmarktareal ausstrahlt. Im Gesamteindruck entsteht das Bild eines gesichtslosen Büroquartiers am Stadtrand mit ausgeprägter Transitfunktion.

Die architektonische Qualität der Großmarkthalle und des angrenzenden Hochhauses ist zwar eine besondere Qualität, aber die denkmalrechtlichen Bestimmungen beeinträchtigen eine mögliche Umnutzung und Sanierung des Gebäudes. Neue Nutzungskonzepte und bauliche Veränderungen müssen durch die Denkmalbehörde und den Hamburger Denkmalrat genehmigt werden, sodass Planungsverfahren verlangsamt und potentielle Investoren durch Mehrkosten abgeschreckt werden.

Die wohl größten **Chancen** für das Großmarktgelände werden durch die umliegenden Entwicklungen bestimmt. Südlich des Geländes können die Entwicklungen der HafenCity als stimulierende Faktoren neue Entwicklungsperspektiven aufzeigen – aber auch Druck ausüben. Das „Künstlerquartier“ Oberhafen südöstlich des Großmarktgeländes, das in seiner Zielsetzung auch die Verknüpfung mit anderen Quartieren besonders der City Süd und dem Münzviertel fordert (vgl. HafenCity Hamburg 2011c), ist besonders auf eine Öffnung des Großmarktes angewiesen.

Das Großmarktareal kann hier eine städtebauliche und stadtmorphologische Scharnierfunktion einnehmen und das östliche Bindeglied zwischen der neuen HafenCity und dem „alten“ Hamburg werden. Mit der damit verbundenen Funktion und umliegenden Entwicklung verbindet sich auch die Chance für das Gelände auf einen gesteigerten Grundstückswert, welcher möglicher Anstoßpunkt für eine Neu- oder Umnutzung des Geländes sein könnte. Das Großmarktareal bietet dabei allein durch seine schiere Größe erhebliche Flächenpotentiale, die beplant werden können, auch um so den auf anderen Quartieren lastenden Entwicklungsdruck abfedern zu können. Zugleich folgt eine Neudefinition des Großmarktareals dem politischen und stadtplanerischen Prinzip der Innenentwicklung. Besonders der „Entwurf des räumlichen Leitbildes“ (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2007: 14) postuliert hier die wesentlichen Leitlinien für die Entwicklung Hamburgs im Innenbereich – auch um der künftigen Wohnungsnachfrage gerecht zu werden.

Die Großmarkthalle als Spezialimmobilie hebt sich deutlich von den umliegenden Immobilien ab, die entweder Standardbüroimmobilien oder kleinere Kaischuppen sind. Die Großmarkthalle kann aufgrund ihrer Dimension Nutzungen aufnehmen, die große, plane Flächen benötigen. Gleichwohl kann sie wegen ihrer Höhe auch mehrgeschossig genutzt werden, wobei zu beachten ist, dass das Raumerlebnis erhalten und die Halle in ihrer Größe erlebbar bleiben muss (vgl. Interview Denkmalschutz). Die Großmarkthalle bietet ein Flair, das andere Hallen dieser Dimensionierung in Hamburg nicht bieten können. Es besteht also die Möglichkeit nicht nur Nutzungen, die



ein gewisses Flächen- und Raumvolumen benötigen zu etablieren, sondern auch attraktive kleinere Flächen zu entwickeln, sodass die Großmarkthalle nicht nur metaphorisch das gemeinsame Dach bildet, unter dem sich viele Nutzungen versammeln.

Die Öffnung und Bedeutung des Gebietes wird durch die markante Architektur der Großmarkthalle flankiert. Dieses bedeutende Bauwerk ist vielleicht nicht ähnlich stark zu vermarkten wie bspw. St. Michaelis oder die Speicherstadt, aber es hat aufgrund seiner Größe und seiner expressiven Wellenform durchaus das Potential mehr als ein Geheimtipp für Architekturinteressierte zu sein. Wesentlich hängt dies auch von einer Öffnung und der Zugänglichkeit des Geländes für die Öffentlichkeit ab, denn die Großmarkthalle und ihre Infrastruktur müssen vor Ort erlebbar sein und entfalten ihren Reiz besonders, wenn sie auch aus der Nähe betrachtet werden können.

Der umliegende Grünbestand, besonders im östlich angrenzenden Gebiet und die momentan kaum wahrnehmbare Wasserlage, sind potentielle Chance des Gebietes. Eine zwar sturmflutsichere, aber gleichzeitig auch begehbare Kaimauer am Oberhafen erhöhte die Attraktivität des Projektgebietes deutlich und schloss eine wesentliche Lücke im Fuß- und Radwegenetz am nördlichen Rand der Nordelbe zwischen der Innenstadt, Rothenburgsort und den Vier- und Marschlande. Die Wasseranbindung stärkt als Pull-Faktor die Nutzung des Gebietes.

So anregend die Entwicklungsimpulse aus den angrenzenden Arealen der HafenCity und vermutlich auch aus Hammerbrook sein mögen, so kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie letztlich ausbleiben und keine äußere Stimulation auf das Großmarktgelände einwirkt (**Risiken**). Die dem Großmarkt bei einer positiven Entwicklung der umliegenden Quartiere zugeschriebene Scharnierfunktion ginge dabei verloren und gleichzeitig spitzte sich die insuläre Lage des Großmarktareals zu. Die eigentliche Stärke des Verbindens verschiedener Teilräume kann so durch das Ausbleiben von umliegenden Entwicklungstrends ins Negative verkehrt werden. Insuläre bzw. singuläre Entwicklungen nur auf dem Großmarktgelände – auch in Verbindung mit einem Brückenschlag zur prosperierenden



Abb. 42 (o.l.): Barrierewirkung durch Flutschutz und Eisenbahnbrücken; Abb. 43 (o.r.): Nördlicher Bahndamm als Barriere, der den Großmarkt nach Hammerbrook hin abschottet; Abb. 44 (u.): Pfeilerbahn als weitere Barriere zur geplanten HafenCity (alle eigene Fotos)

HafenCity – hätten nicht den gewünschten Erfolg, da sich der Großmarkt dann weiterhin in der Randlage der HafenCity ohne wirkliche Integration in den stadtmorphologischen Kontext wiederfände. Dies kann besonders durch die Barriere des Oberhafens hin zur HafenCity und die damit verbundenen kognitiven Grenzen verstärkt werden. Die positive Entwicklung des Großmarktgeländes hängt also verstärkt auch mit einer Entwicklung der City Süd zusammen.

An der Neudefinition der City Süd hängt nicht nur ein möglicher Entwicklungsimpuls für das Projektgebiet, sondern es beeinflusst auch durch seine monofunktionale Nutzung das Nutzerverhalten. Mit seiner jetzigen Nutzungsstruktur kann Hammerbrook keinen Beitrag zur Belebung des Großmarktareals in den Abendstunden leisten, eine größere Wohnbevölkerung im Stadtteil könnte das Gelände hingegen beleben und die Entwicklung fördern. Die Verödung der umliegenden Gebiete korreliert mit der mangelnden Aufenthaltsqualität in Hammerbrook und auf dem Großmarktgelände. Die tideabhängige Erlebbarkeit des Oberhafens, der bei Ebbe leer fließt und als Wasserfläche nicht mehr erfahrbar ist, ist nur ein wesentlicher Punkt. Auch die Gestaltung des öffentlichen Raums ist bis auf die Flutschutzanlage um die Schleuse am westlichen Stadtteil funktional gehalten.

Weiter geschmälert wird die Aufenthaltsqualität durch die Lärmemissionen der umliegenden Verkehrswege. Die vorgeschlagene Hochtrasse über das Großmarktgelände könnte zwar eine wesentliche Entlastung des Knotens an der Billhorner Brückenstraße und am Billhorner Röhrendamm bewirken und die Anbindung an die HafenCity verbessern, doch sind die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Großmarktgelände gravierend. Nicht nur, dass die solitäre Stellung der Halle in Frage gestellt wird und die Blickbeziehungen zwischen Pfeilerbahn und Halle erheblich eingeschränkt werden, auch werden die ohnehin schon hohen Lärmemissionen weiter intensiviert und das Großmarktgelände in zwei Teile zerschnitten.

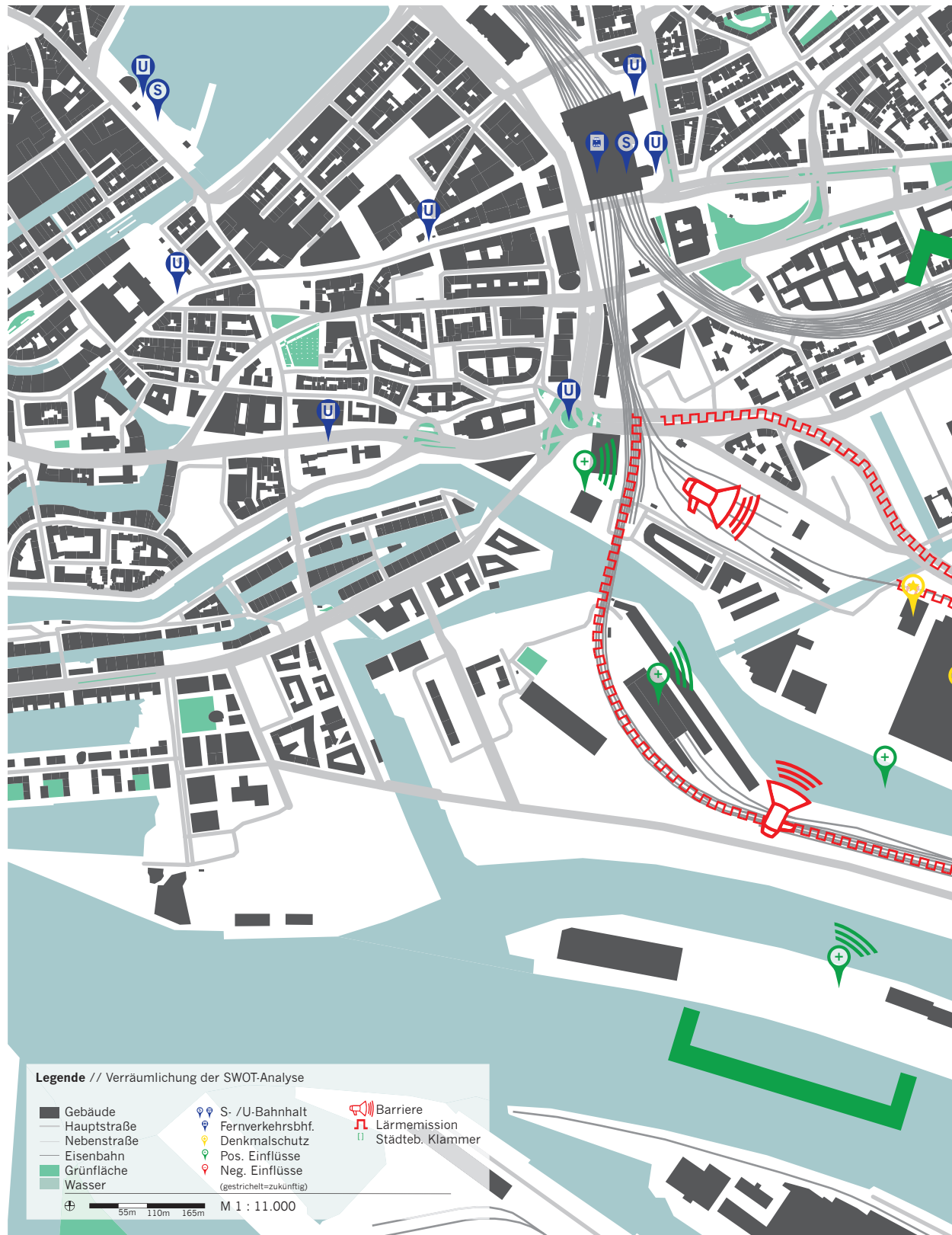


Abb. 47: Verräumlichung der SWOT-Analyse (Eigene Darstellung)



## 5. Zukunftsanalyse

Für die zukünftige Betrachtung des Großmarktareals und seine prognostizierte Entwicklung sind nicht nur die Entwicklungsstimulationen aus den umliegenden Quartieren bedeutsam. Auch globalere Veränderungen wie der demografische und der klimatische Wandel oder eine Veränderung der Logistikketten und Trends auf dem Immobilienmarkt sind relevant. Für die Entwicklung der Szenarien sind diese Determinanten das grundlegende Gerüst, durch das die prognostizierten Entwicklungstrends gestützt werden können. Dazu sollen acht globale Determinanten, die Bezug zur Entwicklung des Großmarktes in seiner heutigen Funktion, aber auch zu übergeordneten Entwicklungen haben, näher analysiert werden. Es scheint dabei – auch um das methodische Vorgehen der Szenariotechnik anzuwenden – wesentlich, die Determinanten nicht nur einzeln zu betrachten, sondern in Beziehung zueinander zu setzen. Jede Determinante beeinflusst andere. Diese wechselseitige Beeinflussung wird in Kapitel 5.2 erläutert.

## 5.1 Prognose der Entwicklungsdeterminanten

Nach der analytischen Auseinandersetzung mit der gegenwärtigen Situation werden im folgenden Abschnitt systematisch die grundlegenden Determinanten für die zukünftige Entwicklung des Großmarktes und des Großmarktgeländes gesammelt (vgl. Albers 2011: 110). Bereits aus der Betrachtung der Gegenwart konnten wesentliche Anknüpfungspunkte und Anforderungen für die zukünftige Entwicklung abgeleitet werden. Die Erweiterung der Analyse auf die Zukunft reichert die vorhandene Informationsbasis weiter an und ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, dass die Entwicklung des Großmarktgeländes – zumindest in Szenarien, die eine Verlagerung vorsehen – frühestens 2024, wahrscheinlicher jedoch 2034 beginnen kann. Ein Entwicklungskonzept respektive Masterplan, das ausschließlich von der heutigen Situation ausgeht, könnte bis dahin überholt sein, da sich die Rahmenbedingungen wesentlich verändert haben können. Gleichwohl ist der Projektgruppe die beschränkte Verlässlichkeit von Prognosen bewusst und dass sie mit Vorsicht behandelt werden müssen.

Für eine realitätsnahe Sammlung von Determinanten ist wesentlich, eine möglichst große Vielzahl interdisziplinär ausgerichteter Aspekte miteinander zu vergleichen (vgl. ebd.), damit „viele verschiedene Entwicklungslinien in die Zukunft projiziert und verglichen [werden können].“ (ebd.: 21) Um die zu erarbeitenden Szenarien möglichst konkret formuliert werden können, sollten sie nicht allein auf quantitativ erfassbaren Determinanten fußen, sondern auch qualitative Faktoren berücksichtigen (vgl. Häußermann/Siebel 1989: 15). Anhand der vorangestellten Analyse der gegenwärtigen Situation und der durchgeführten Experteninterviews wurden von der Projektgruppe acht Entwicklungsdeterminanten identifiziert, die für die zukünftige Nutzung und Entwicklung des Großmarktgeländes von besonderer Relevanz sind. Es sind dies:

- Demographische Entwicklung
- Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren
- Mobilitätsverhalten
- Entwicklung des Logistikverkehrs
- Entwicklung der Nachfrage nach Logistikflächen
- Entwicklung von Gewerbeimmobilien (in Hamburg)
- Klimawandel/Klimaanpassung
- Energie- und Klimatechnik

Die ausgewählten Determinanten bilden den äußeren inhaltlichen Rahmen, innerhalb dessen sich die zu entwickelnden Szenarien bewegen werden (vgl. von Malchus 1989: 9). Die genannten Faktoren sind dabei, wie gesagt, lediglich eine Auswahl der aus Sicht der Projektgruppe wichtigsten Faktoren. Die Liste ließe sich darüber hinaus fast beliebig erweitern, vertiefen und differenzieren. Um jedoch die Übersicht zu bewahren und die Komplexität auf ein notwendiges Maß zu beschränken, musste sich die Projektgruppe mit der obigen Auswahl bescheiden.

### **5.1.1 Demografische Entwicklung**

Die Entwicklung der Bevölkerung ist eines der augenfälligsten Kriterien für Entwicklungsprognosen. An ihr könnte unter anderem abgelesen werden, ob in Zukunft der Bedarf nach einem Großmarkt in der jetzigen Form und Größe weiter vorhanden sein wird – sollte Hamburg etwa einen dramatischen Rückgang der Bevölkerung erleben, könnte die Notwendigkeit des Marktes in Frage gestellt werden. Wüchse die Bevölkerung auf der anderen Seite dramatisch, könnte der Druck auf das Großmarktgelände als Flächenreserve für den Wohnungsbau steigen und ebenfalls eine Verlagerung begünstigen.

Das Statistische Bundesamt prognostizierte im Jahr 2004 für Hamburg eine Einwohnerzahl von 1,799 Mio. Personen im Jahr 2010 (vgl. Statistische Bundesamt 2004: 10), was mit 1,786 Mio. Ein-



wohnern (vgl. Statistisches Landesamt Nord 2010) jedoch deutlich unterschritten wurde. Das Bundesamt ging auf Grundlage der Datenreihen der vorangegangenen Jahre von einem jährlichen Zuwachs von 10.000 Personen aus (vgl. Sommer 2004: 843, der tatsächlich jedoch nur bei durchschnittlich 5.000 Personen liegen sollte). Hamburg wächst damit nicht nur langsamer als erwartet, sondern auch das Wachstum selbst wird geringer. Die Bevölkerungsgewinne werden zurzeit vorwiegend durch den Zuzug junger Menschen generiert, was zu einem im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hohen Anteil von 20- bis 60-Jährigen führt (vgl. ebd.). Bis 2030 wird der Anteil der Unter- 20-Jährigen von heute 17,4 auf 16,1 Prozent sinken. Auch der Anteil der 20- bis 60-Jährigen wird merklich zurückgehen. Parallel steigt der Bevölkerungsanteil der Über-60-Jährigen von heute 23,9 auf 30,7 Prozent (vgl. ebd.). Der demografische Wandel zeichnet sich also deutlich in der Altersstruktur Hamburgs bis 2030 ab. Bis 2050 wird sich der Trend weiter verstärken. Trotzdem wird die Bevölkerung Hamburgs bis 2030 voraussichtlich auf 1,844 Mio. Einwohner wachsen (vgl. ebd.) und damit seinen Scheitelpunkt erreichen. Bis 2050 wird sich die Bevölkerung wieder auf 1,784 Mio. Einwohner reduzieren, was etwa dem Wert von 2010 entspräche. Die verhältnismäßige Stabilität in der Bevölkerung wird künftig noch stärker als heute durch den Zuzug von Menschen aus den neuen Ländern gewährleistet (vgl. ebd.: 5).

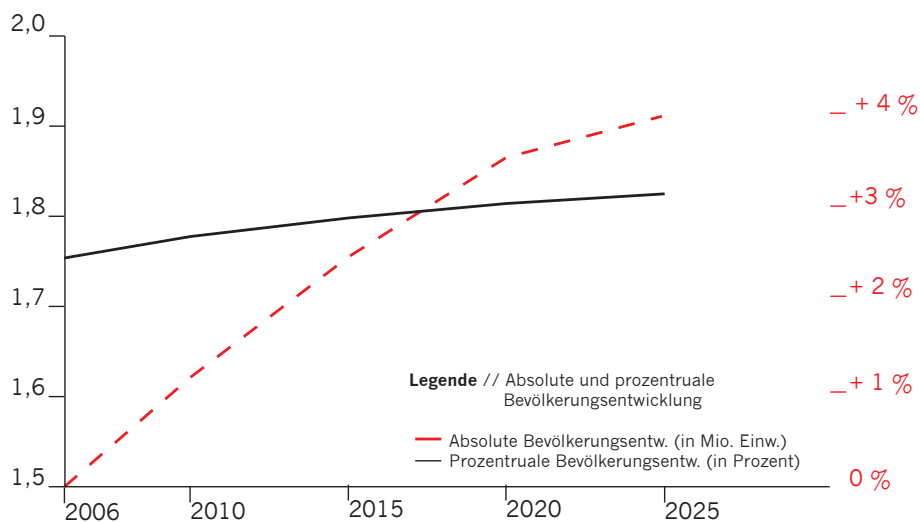


Abb. 48 (o.): Alterspyramiden in Hamburg 2006 und 2025 (Eigene Darstellung, nach Bertelsmannstiftung); Abb. 49 (l.): Bevölkerungsentwicklung in Hamburg zwischen 2006 und 2025 (ebd.)

### 5.1.2 Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren

Das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren bezeichnet in diesem Zusammenhang die Aufteilung von Aufgaben, das heißt im Wesentlichen: ihrer Finanzierung, zwischen der öffentlichen Hand und privaten Akteuren.

In den letzten Jahren zeichnet sich ein Trend zur Übertragung hoheitlicher und hoheitlich wahrgenommener Aufgaben an private Unternehmen ab, hierzu gehören beispielsweise der Verkauf von Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie leitungsgebundene Versorgungsinfrastruktur, die Pflege und Bewirtschaftung „öffentlicher“ Räume im Rahmen von Business Improvement Districts und ähnlichen Rechtskonstruktionen oder die funktionale Privatisierung von Verkehrsinfrastruktur durch die Einsetzung privater Betreibergesellschaften für Bundesautobahnen.

Im Zusammenhang des Großmarktes richtet sich die Frage vor allem darauf, welche Rolle die Freie und Hansestadt bei der Entwicklung des Areals einnehmen kann und insbesondere:

- in wie weit sie selbst als Investor bzw. Financier auftreten kann,
- in wie weit sie auf der anderen Seite mit privaten Akteuren kooperieren muss, um die Erreichung ihrer Entwicklungsziele für das Großmarktareal zu gewährleisten und
- wie weit private Akteure ihre Interessen gegenüber der Stadt durchsetzen können.

Es geht um einen Konflikt, der am Beispiel der HafenCity vortrefflich illustriert werden kann: die Stadt Hamburg hat für die HafenCity einen Masterplan erarbeiten lassen, der relativ konkrete Aussagen zu Nutzungen, Bebauungsdichten usw. trifft (vgl. HafenCity Hamburg 2000: 6ff.). Für die Realisierung dieses Masterplans gedenkt die Stadt jedoch ausschließlich privates Kapital einzusetzen (vgl. HafenCity Hamburg 2011a). Es stehen sich hier zwei Seiten gegenüber: die Stadt, die nicht bezahlen will (oder kann), jedoch die Planungshoheit und eine relativ präzise Vorstellung der Entwicklung

hat, und die privaten Investoren, die bezahlen können, jedoch auf die Erlaubnis der Stadt angewiesen sind und eigene Vorstellungen von attraktiven Investitionen pflegen. Beide Seiten verfolgen zumindest ein klares Interesse: der Stadt ist an der Umsetzung des Masterplanes gelegen, den Privaten an der Rentabilität ihrer Investition. Die entscheidende Frage ist, wie die Einigung der beiden Seiten aussieht und wie viele Zugeständnisse dem anderem gemacht werden.

Hinzu kommt, dass auch Hamburg selbst zwei tendenziell widerstrebende Interessen verfolgt; die Stadt formuliert als ein Ziel der HafenCity die Offenheit für alle Bürger und die soziale Durchmischung der Wohnbevölkerung. Diese ließe sich beispielsweise durch die Differenzierung des Mietpreisniveaus regeln, um sowohl besserverdienenden als auch geringverdienen Haushalten die Möglichkeit zu bieten, in die HafenCity zu ziehen. Gleichzeitig ist die Stadt jedoch Eigentümerin der Flächen und profitiert unmittelbar vom Verkauf eines Grundstücks. Höhere Grundstückspreise werden von den Investoren über die Miet- und Eigentumspreise an Mieter und Käufer weitergegeben und unterminieren das Ziel der sozialen Durchmischung. Will die Stadt daher das Ziel der sozialen Durchmischung erreichen, darf sie Flächen nicht ausschließlich an den meistbietenden Investor vergeben.

Die gleichen Konflikte stünden bei einer Entwicklung des Großmarktgeländes bevor, wenn die Stadt sich auch hier ausschließlich auf das finanzielle Engagement des privaten Sektors verlassen will.

Im Allgemeinen wird mit einem Rückgang der Steuereinnahmen für den Landeshaushalt gerechnet, was dafür spräche, dass Hamburg sich auch bei der Entwicklung des Großmarktgeländes auf private Akteure beruft, um den Landeshaushalt nicht zu belasten. Denkbar ist dabei jedoch zumindest, dass die Stadt dabei, wie auch bei der HafenCity, auf ihre Planungshoheit besteht und auf diesem Wege versucht, das private Kapital in günstige Bahnen zu lenken.

### 5.1.3 Mobilitätsverhalten

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erwartet für seine mittelfristige Prognose bis zum Jahr 2025 eine Zunahme des Verkaufsaufkommens bei allen Verkehrsmitteln, wobei der Kfz-Verkehr am stärksten wachsen soll (Vgl. Bundesregierung 2009a). Für den Motorisierten Individualverkehr im Einzelnen erwartet das Ministerium einen Anstieg von sieben Prozent, zudem wird eine Zunahme der Pkw-Dichte von rund 10 Prozent erwartet, dies entspricht einer Zunahme von aktuell 671 auf dann 737 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Einer der Hauptgründe für das Wachstum des Motorisierter Individualverkehr und die weiterhin steigende Bedeutung des Automobils ist nach Aussage des Ministeriums der Anstieg des Anteils älterer Menschen, die ihre Wege nicht mehr zu Fuß zurücklegen können und stattdessen bevorzugt den eigenen Pkw wählen (vgl. ebd.).

Im Bahnverkehr wird eine Steigerung des Aufkommens von 6,2 Prozent erwartet, zudem wird die Länge der zurückgelegten Strecken um rund 26 Prozent wachsen. Der Anteil der Bahn an der Gesamtmenge der Wege wird dennoch nur drei Prozent betragen (vgl. Bundesregierung 2009b).

Der zusätzliche Verkehr soll nicht allein durch Neu- und Ausbau des Straßennetzes bewältigt werden – eine Ansage, die nach den jüngsten Ankündigungen zur Aussetzung zahlreicher Verkehrsprojekte (vgl. Bauchmüller 2011) an Aktualität gewonnen hat. Die Bundesregierung wird stattdessen vor allem das Ziel einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger verfolgen (vgl. Bundesregierung 2011b). Weitere geplante Maßnahmen sind die Förderung von Carsharing und Pendlergemeinschaften und die Förderung des Fahrrades als bevorzugtes Verkehrsmittel für Kurzstrecken unter sechs Kilometern. Ihr Anteil macht in Deutschland zurzeit lediglich neun Prozent aus, während er in Dänemark und in den Niederlanden bei 18 bzw. 27 Prozent liegt. Zur Förderung des Fahrradfahrens investiert der Bund jährlich in 300 Kilometer neue Radwege, das aufgewendete Investitionsvolumen entspricht aller-

dings nur zwei Prozent der Summe, die für den Straßenbau aufgewendet wird. In Hamburg wird das Ziel der Fahrradförderung durch die Radverkehrsstrategie von 2008 unterstützt, die eine Erhöhung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege auf 18 Prozent bis 2015 vorsieht (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2008: 2).

Die für den Gesamtraum der Bundesrepublik verfasste Prognose des Ministeriums muss für den Stadtstaat Hamburg und für das Großmarktareal gesondert interpretiert werden, kann jedoch gleichzeitig auf den Bereich beschränkt werden, der für die Entwicklung des Großmarktes relevant ist. Der Großmarkt ist vor allem auf die Anbindung an das Straßennetz angewiesen und Hamburg wird als bedeutender Logistikstandort insgesamt deutlich von der Intensivierung des Güterverkehrs betroffen werden.

Einer aktuellen Studie des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts im Auftrag der Sparkasse zufolge hat der Motorisierter Individualverkehr beim Personenverkehr einen Anteil von 43 Prozent, der Öffentlicher Personennahverkehr 19, das Fahrrad 11 und Fußwege einen Anteil von 27 Prozent (vgl. Hamburger Sparkasse 2010: 9). Nicht beachtet ist daneben die Verkehrsmittelwahl bei der Pendlerverflechtung zwischen Hamburg und Umland. Für einen Logistikstandort wie Hamburg ist die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes von großer Bedeutung. Für die innere Erschließung des Großmarktgeländes entfällt aufgrund der Kompaktheit der Fläche die Notwendigkeit für den Kfz-Verkehr.

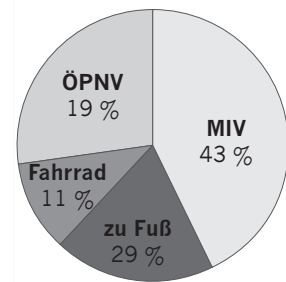


Abb. 50: Modal-Spilt in Hamburg (Eigene Darstellung nach Hamburger Sparkasse 2010)

#### 5.1.4 Entwicklung des Logistikverkehrs

Die Entwicklung des Warenverkehrs hat auf einen Logistikstandort wie den Großmarkt entscheidenden Einfluss, denn globale Warenströme, wie sie auch von den Großmarkthändlern benötigt werden, beeinflussen maßgeblich das vorhandene Angebot und seinen Preis. Infolge der wirtschaftlichen Stagnation seit 2009 ist der Güterverkehr insgesamt rückläufig, am deutlichsten wurde der Eisenbahngüterverkehr vom Rückgang betroffen. Dieser Einbruch in der jüngsten Vergangenheit relativiert sich allerdings vor dem Hinter-

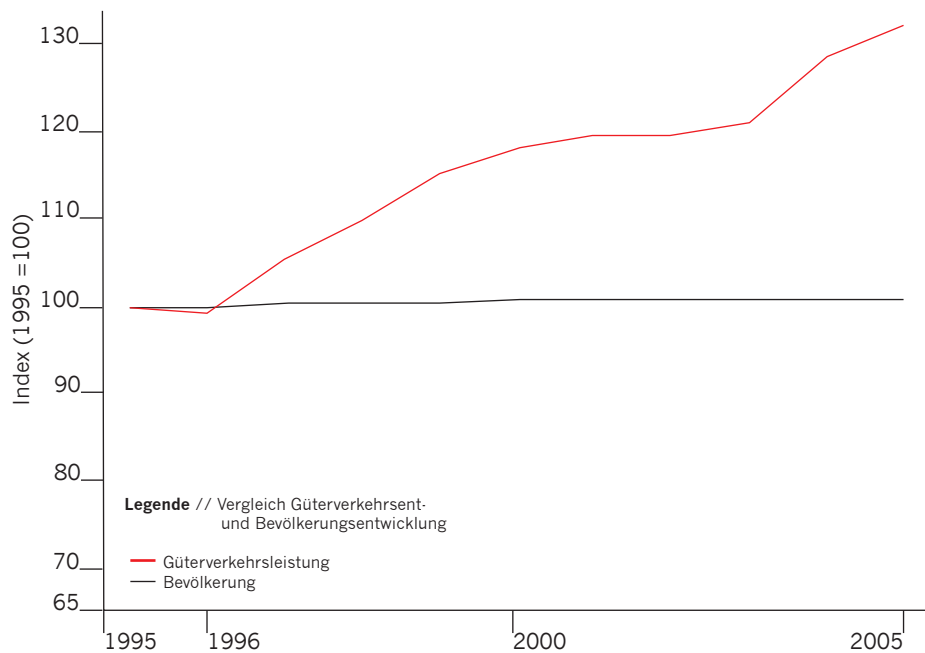


Abb. 51: Vergleich der Güterverkehrs- und Bevölkerungsentwicklung (Eigene Darstellung nach protrans 2007)

grund, dass das Verkehrsaufkommen zwischen 2002 und 2008 durchgehend angestiegen war (vgl. Bundesnetzagentur 2010: 20). Die jüngste wirtschaftliche Erholung zeigt, dass sich dieser Trend weiter fortsetzen wird. Bis 2025 soll das Aufkommen des Straßengüterverkehrs um 30, für den Straßengüterfernverkehr sogar um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 2010 steigen. Gleichzeitig wird ein Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene zu beobachten sein (vgl. protrans 2007: 2). In Hamburg und Norddeutschland wird unter anderem die Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung einen Beitrag zur Verlagerung auf die Schienen leisten. Auch kann bis 2030 eine merkliche Verschiebung von Binnenverkehren auf internationale Verkehre prognostiziert werden, wobei Deutschlands Funktion als Transitland im Zentrum von Europa wichtig ist.

### 5.1.5 Entwicklung der Nachfrage nach Logistikflächen

Der wirtschaftliche Aufschwung führt zu einer gesteigerten Nachfrage nach Logistikflächen. Gerade in den sog. „Big-5“-Ballungsräumen, zu denen auch Hamburg zählt, ist eine steigende Nachfrage nach Lagerflächen zu beobachten (vgl. Jones Lang LaSalle 2011: 6). Besonders nachgefragt werden zentral gelegene Flächen mit ei-

ner guten Verkehrsanbindung, die über 5.000 m<sup>2</sup> groß sind (im Durchschnitt 9.100 m<sup>2</sup>) (vgl. ebd.: 9ff.). 2010 betrug der Mietpreis in Hamburg, je nach Ausstattungsart, zwischen 2,50 EUR und 5,25 EUR pro m<sup>2</sup> (vgl. ebd.: 16). Bis 2030 wird sich die Nachfrage nach Logistikstandorten hauptsächlich auf gut angebundene Standorte konzentrieren (vgl. ebd.: 13). Da bereits einige Gemeinden 2010 nicht mehr in der Lage waren, weitere Flächen für die Logistik auszuweisen, werden sich die Grundstücks- und damit zwangsläufig auch die Mietpreise erhöhen. Besonders sog. „Kontaktlogistik“ wird nachgefragt. Da hier, wie beim Großmarkt auch, der Logistiker direkten Kundenkontakt hat, werden die Mieten in diesem Segment besonders stark ansteigen (vgl. ebd., S. 7, 16). Der sich bereits 2010 abzeichnende Trend der „grünen Logistik“ (vgl. ebd.: 5) wird sich bis 2050 zum Standard entwickelt haben. Die Anforderungen an die Logistikstandorte wachsen somit. Besonders Betriebsgebäude mit geringem CO<sub>2</sub>-Profil werden nachgefragt. Der Großmarkt als Spezialimmobilie zeigt dabei bereits heute einen gangbaren Weg auf, wie im Bestand eine energetische Sanierung erfolgen kann und so auch Bestandsimmobilien zu einem „grünen Logistikstandort“ werden.

### **5.1.6 Entwicklung von Gewerbeimmobilien**

Im Allgemeinen ist die Entwicklung der Gewerbeimmobilien nur schwer zu prognostizieren, da wesentliche Datengrundlagen fehlen. Zudem ist der Immobilienmarkt stark von konjunkturellen Schwankungen abhängig, die sich aufgrund der Planungs- und Bauzeit zeitlich verschieben und durch institutionelle Anleger, wie Immobilienfonds, noch verstärkt werden, da diese Anleger zum „Herdenverhalten“ (Voigtländer 2009: 27) neigen und sich bei Schwankungen ähnlich verhalten. Diese konjunkturellen Schwankungen machen sich gerade in den Metropolen mit ihren A-Lagen deutlich, da hier besonders viele institutionelle Investoren tätig sind. (vgl. ebd.: 20, 26f.)

Die Bautätigkeit auf dem gesamten Immobilienmarkt ist deutschlandweit betrachtet rückläufig. Gründe hierfür sind vor allem im demografischen Wandel zu suchen. Dabei sind Gewerbeimmobilien deutlich stärker vom demografischen Wandel betroffen als Woh-

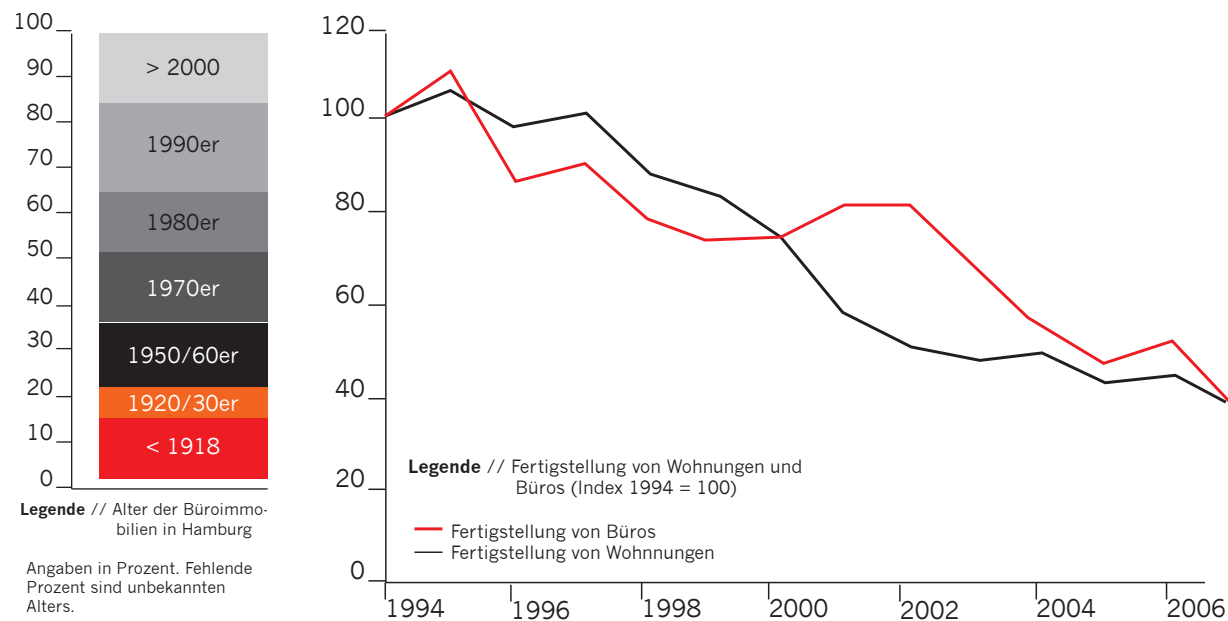


Abb. 52 (l.): Alter der Büroimmobilien in Hamburg (Eigene Darstellung nach Voigtländer 2009); Abb. 53 (r.): Fertigstellung von Wohnungen und Büros (ebd.)

nimmobilien, da durch die Verschiebung der Alterspyramide zuerst die Berufstätigen und damit auch deren Arbeitsplätze „wegfallen“. Das ubiquitäre Gut „Wohnen“ bleibt hingegen bis zum Lebensende notwendig. (vgl. ebd.: 23, 94) Die deutschlandweite Rückläufigkeit trifft in Hamburg jedoch nicht zu. Ähnlich wie in München, Köln oder Bonn ist in Hamburg eine Zunahme der Büroflächennachfrage in einem Prognosezeitraum bis 2025 zu verzeichnen. Zwar ist die Zunahme mit 1,9 Prozent im Vergleich zu 2006 gering (vgl. ebd.: 95), doch bedeutet dies, dass weiterhin ein gesteigerter Büroflächenbedarf besteht, der auch durch planerische Interventionen befriedigt werden muss. Bedacht werden muss dabei, dass oftmals – zumindest wenn der Bestand zugrunde gelegt wird – Büroflächen zwischen 5.000 und 20.000 m<sup>2</sup> nachgefragt werden.<sup>1</sup> (vgl. ebd. 21f.)

Gerade Gewerbeimmobilien können jedoch zu einer Reduzierung des Energieverbrauches beitragen. Im Schnitt werden sie alle 25 Jahre saniert und damit deutlich öfter als Wohnimmobilien. Aber gerade das Verhalten von Büronutzern bzw. –mietern, die ein energetisch saniertes Objekt als einen „wichtige[n] Baustein der Corporate-Social-Responsibility-Strategie von Unternehmen“ (ebd.: 77) ansehen, kann zur Verringerung von Energieverbrauch bei Gewerbeimmobili-

<sup>1</sup> Diese Gruppe macht mit 38 Prozent die größte Gruppe auf dem Büroimmobilienmarkt aus.



en führen und weitere Sanierungen forcieren. Vergegenwärtigt man sich, dass die meisten Büroimmobilien in Hamburg aus den 1990er Jahren stammen, sieht man, welches Potential die baldige Sanierung gerade in Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgase hat.

### 5.1.7 Klimawandel/Klimaanpassung

Allgemeiner gehalten sind die Aussagen zum **Klimawandel**. Seine Auswirkungen können nur ansatzweise prognostiziert werden, haben aber starken Einfluss auf die zukünftige (klimagerechte) Gestaltung der Städte. Für Deutschland wird bis 2080 eine Erwärmung zwischen 1,6 bis 3,8° C erwartet. Insgesamt wird Nordwestdeutschland im Gegensatz zum Rest des Bundesgebietes nur geringfügig betroffen sein. Feuchtere, wärmere Winter werden sich nur geringfügig negativ auf den nordwestdeutschen Raum auswirken. Hitzewellen werden sich aufgrund der Nähe zum Meer im gesamten norddeutschen Raum nur mäßig negativ bemerkbar machen. Hochwasserereignisse sind vermehrt durch sich häufende Starkregenereignisse zu erwarten und sind weniger häufig durch Sturmfluten bedingt. Insgesamt kommt es jedoch zu einer Zunahme an Stürmen und Extremwetterereignissen, was besonders an die Konstruktion von Gebäuden höhere Ansprüche als bisher stellt. Der Anstieg des Meeresspiegels kann sich regional sehr stark unterscheiden und ist nicht exakt vorhersagbar. Es gibt Szenarien, die für den Nordseeraum einen kaum merkbaren Anstieg bis 2100 vorhersagen, daher kann dieser Faktor vernachlässigt werden. (vgl. Umweltbundesamt 2006: 4 ff.)

Als vorsorgenden Klimaschutz ist die Herkunft der Energie wesentlich. Die Energieerzeugung beeinflusst zwar nicht direkt die Funktion des Großmarktes, der Strompreis hingegen schon. 2009 ist der Stromverbrauch Hamburgs im Vergleich zum Vorjahr um 28,3 Prozent auf 2,3 Mio. MWh gestiegen. Mehr als vier Fünftel des Verbrauches wird durch fossile Energiequellen gedeckt. Nur 2,7 Prozent des Stroms (Tendenz steigend) werden aus regenerativen Energien erzeugt. Dabei ist die Biomasse der Hauptlieferant von regenerativen Energien (vgl. Statistisches Landesamt Nord 2009).

Der Primärenergieverbrauch wird sich bis 2030 auf 71 Prozent des heutigen Niveaus verringern (vgl. DLR et al. 2010: 4). Der Anteil regenerativer Energien wird sich im gleichen Zeitraum auf 65 Prozent des Gesamtstromverbrauches erhöhen. Der Markt für erneuerbare Energien wird vor allem durch Windenergie, Photovoltaik und Solarthermie dynamisiert werden. Die Potentiale von Biomasse, die 2010 noch den Hauptanteil an den erneuerbaren Energien stellte, werden ausgeschöpft sein. Durch den Rückgang des Energieverbrauches können neue Anwendungsfelder, wie die Elektrolyse zur Herstellung von Wasserstoff auch für Elektromobilität, erschlossen werden (vgl. ebd.: 2ff.). Bis 2050 soll sich der Primärenergieverbrauch auf 56 Prozent des Niveaus von 2010 verringern. Umwandlungsverluste werden zusehends minimiert, da vermehrt erneuerbare Energien genutzt werden (vgl. ebd.: 4). Durch technische Neuerungen kann die Energieeffizienz der Haushaltstechnik verbessert werden, was in diesem Verbrauchsbereich mindestens 10 Prozent an Energie einspart. Durch den Ausbau der Elektromobilität käme es allerdings auch zu einem Anstieg des Stromverbrauchs um bis zu 8 Prozent.

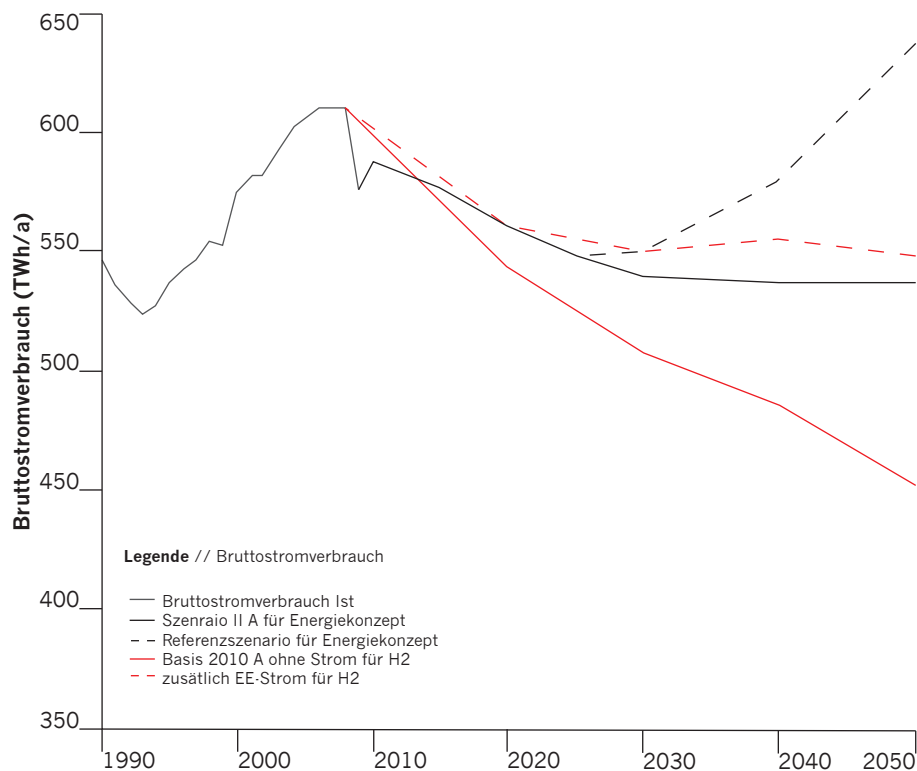
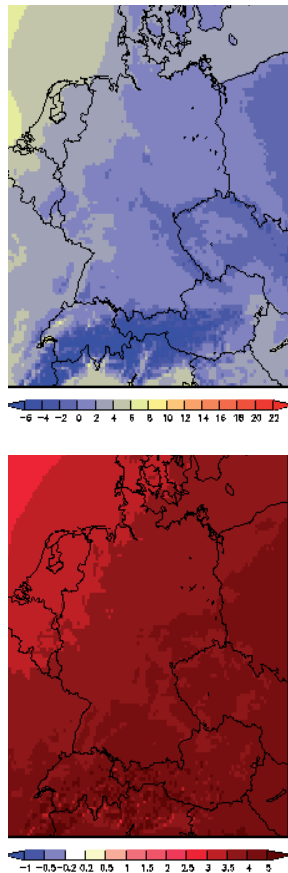


Abb. 54 (o.): Wintertemperatur (°C) der Periode 1961-90 (Umweltbundesamt 2006); Abb. 55 (u.): Temperaturanstieg im Jahresmittel für die Jahre 2071-2100 gegenüber dem Vergleichszeitraum 1961-90 (ebd.)

Abb. 56: Bruttostromverbrauch (Eigene Darstellung nach DLR et al. 2010)

Für Hamburg selbst lässt sich kein Trendszenario erstellen, da Hamburg zu stark von Energieimporten abhängig ist. Allerdings ist von einer Verringerung dieses Anteils auszugehen, da die vermehrte Dezentralisierung der Energieversorgung Potentiale in Hamburg erschließen sollte. Im Jahr 2050 decken erneuerbare Energien 92 Prozent der Stromversorgung (vgl. ebd.: 6). 2050 wird sich der Wärmebedarf durch bessere Gebäudedämmungen deutlich reduzieren. Eine Abnahme des Wärmebedarfs bis 2050 von bis zu 40 Prozent gegenüber 2010 ist zu erwarten.

## **5.2 Wirkung und Beeinflussung der Entwicklungsdeterminanten**

Nach der Einzelbetrachtung der Determinanten werden im Folgenden die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Faktoren betrachtet. Die Intensität der gegenseitigen Beeinflussung lässt sich dabei nicht exakt messen, sondern muss eher qualitativ beschrieben werden (vgl. Albers 2001: 141f.). Für die Darstellung wurde daher nur eine grobe Skala von 0 (keine feststellbare Wirkung) bis 3 (starker bis sehr starker Einfluss) gewählt (vgl. ebd.: 142).

Die acht Entwicklungsdeterminanten wurden zum Teil geclustert und ihre Wirkung auf andere Faktoren betrachtet, sodass für die Wechselwirkung folgende neun, zum Teil neue Entwicklungsdeterminanten bestimmt wurden:

- Demographische Entwicklung
- Verhältnis zwischen privaten und staatlichen Akteuren
- Konsumgüterentwicklung
- Mobilitätsverhalten
- Logistik
- Klimawandel/Klimaanpassung

- Energie- und Klimatechnik (Gebäude)
- Umgebende Entwicklung
- (Gewerbe-) Immobilienentwicklung in Hamburg

Jede Determinante wurde mit jeder anderen gekreuzt und die Intensität der gegenseitigen Beeinflussung beurteilt. Maximal hätte ein Faktor in der Summe 24 Punkte erreichen können, wenn er auf jeden der anderen acht Faktoren einen maximalen Einfluss gehabt hätte, hätte ein Faktor gar keinen Einfluss gehabt, hätte er in der Summe 0 Punkte erhalten.

Die Bevölkerungsentwicklung hat mit insgesamt 14 Punkten den höchsten Einfluss auf die übrigen Faktoren. Besonders stark ist die Wirkung der Bevölkerungsentwicklung auf die Stadtstruktur und auf die den Großmarkt umgebenden Quartiere. Die Wirkung der Bevölkerungsentwicklung auf die Stadtmorphologie und auch auf die Bautätigkeit in der Stadt ist offensichtlich. Die Bevölkerungsentwicklung, beispielsweise die Zunahme von Singlehaushalten und die Nachfrage nach seniorenrechtlichem Wohnen, wird den Druck auf die Immobilienentwicklung in Hamburg und damit womöglich auch auf die Quartiere in der Umgebung des Großmarktes erhöhen.

Weitere Auswirkungen zeigen sich im Bereich der Konsumgüterentwicklung, das heißt zum einen die mengenmäßige Nachfrage nach Lebensmitteln, die unmittelbar an die Größe der potentiellen Konsumentengruppe gekoppelt ist, sowie zum anderen die Nachfrage nach der Art von Lebensmitteln, die etwa von Lebensalter und -phase, Bildungsstand (Gesundheitsbewusstsein, Ernährungswissen) sowie nicht zuletzt vom verfügbaren Einkommen der Konsumenten abhängen.

Das Verhältnis von öffentlichen und privaten Akteuren zueinander wird sich zukünftig am meisten auf der Ebene der Immobilienentwicklung bemerkbar machen. Bedingt durch defizitäre Haushalte werden zunehmend städtische Flächen zum Höchstgebot veräußert und durch Investoren effizient beplant und ausgenutzt. Das Verhältnis der Bürger zu ihrem Staat kann sich auch auf die Bevölkerungs-

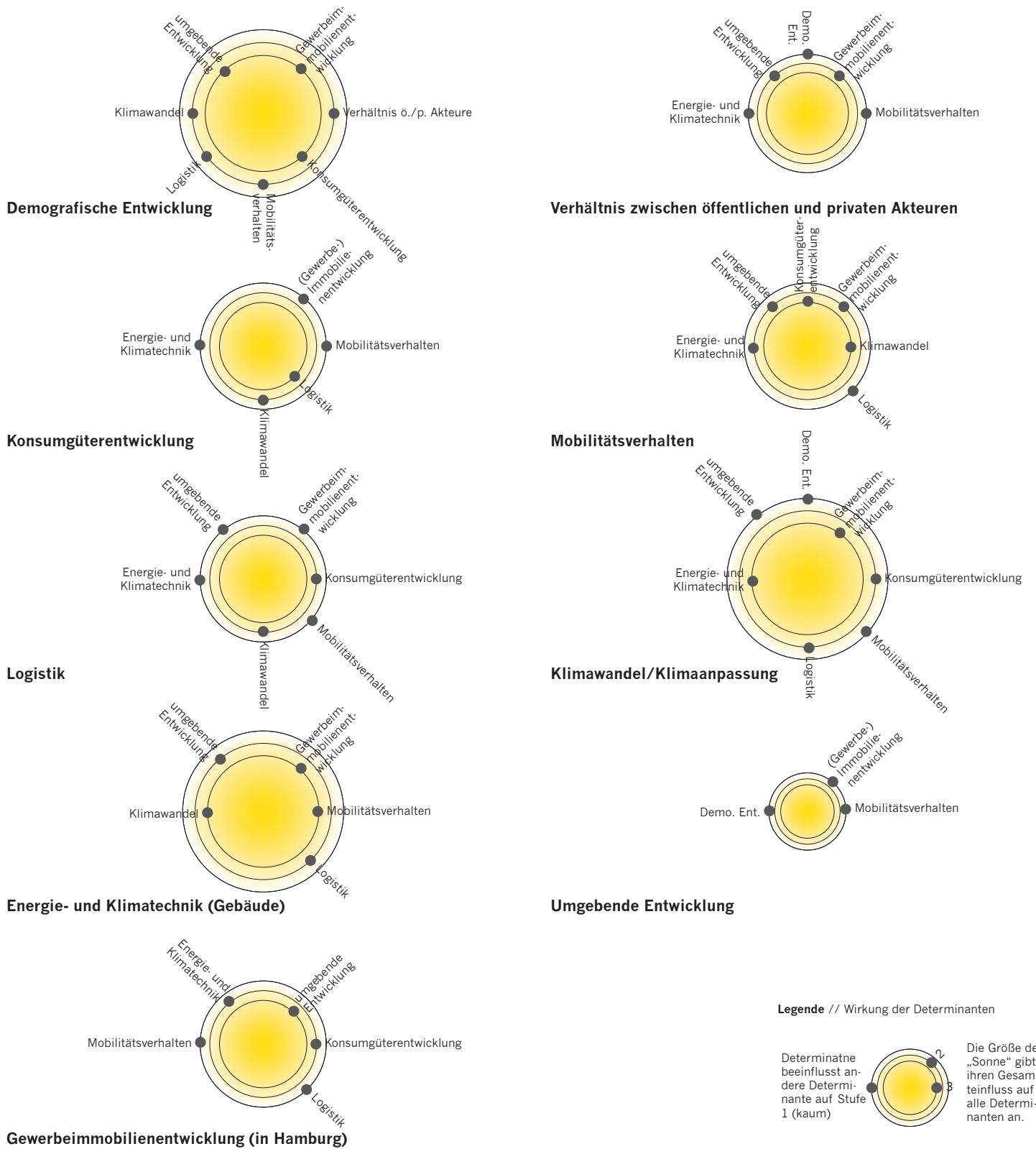


Abb. 57: Wirkung einer Determinante auf andere (Eigene Darstellung)

entwicklung auswirken. Eine verunsicherte und finanziell zu stark belastete Bevölkerung ist weniger mobil und agil in der Familienplanung. Der allgemeine Klimaschutz wird Staatsziel werden und somit auch effektive und verpflichtende Klima- und Energietechnikstandards setzen, die sich auf die Immobilienpreise auswirken werden. Staatliche Unternehmen könnten bei der Umsetzung neuer Standards mit einem guten Beispiel vorangehen.

Die Konsumgüterentwicklung weist die stärkste Abhängigkeit von anderen Faktoren auf, am deutlichsten ist der Einfluss der Bevölkerungsentwicklung, wie oben bereits dargestellt wurde. Die Konsumgüterentwicklung und besonders die vom Großmarktbetreiber prognostizierte verstärkte Nachfrage nach regionalen, biologisch angebauten Produkten (vgl. Gesellschaft für Konsumforschung 2010) haben aber auch Auswirkungen auf künftige Logistikkonzepte.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wiederum wirkt am stärksten auf den Klimawandel ein. Durch größere Reise- oder Pendeldistanzen erhöht sich der Schadstoffausstoß, wenn nicht vermehrt auf Elektromobilität auf Basis klimaneutraler Energie gesetzt wird. Die Schadstoffemission ist auch bei der Energie- und Klimatechnik allgemein ein wesentlicher Faktor. Um die Folgen des Klimawandels abzumildern und neue, effiziente Gebäudetechniken zu entwickeln, ist die Wissenschaft mehr denn je gefordert. (vgl. Heinrich Böll Stiftung 2010; Weller et al. 2010: 20ff.)

Die Wirkung der Konsumgüterentwicklung erstreckt sich auf die Logistik. Es wird eine größere Nachfrage nach exotischeren, aber auch regionalen Produkten geben. Diese müssen in größeren Mengen geliefert werden (Einfluss der Logistik auf den Klimawandel). Hier beeinflusst das Konsumverhalten den Klimawandel. Auch wirkt sich dieser veränderte Logistikaufwand auf die Konsumgüterentwicklung aus. Denn durch zusätzliche und weitere Transportwege wird es eine Preisveränderung bei den Konsumgütern geben, die von den Verbrauchern zu tragen ist.

Der Klimawandel wird an Bedeutung und Einfluss gewinnen. Die

Anpassung an den Klimawandel betrifft alle Determinanten gleichermaßen. Der Klimawandel beeinflusst etwa die demographische Entwicklung durch Klimaflüchtlinge. Noch stärker jedoch ist die Veränderung der Warenströme und damit folgend auch die Konsumgüterentwicklung. Die Klimaanpassung erfolgt auch durch neuartige Klima- und Energietechnik. Die neuen Standards werden den Immobilienmarkt erwartungsgemäß beeinflussen und umweltbewusste Mieter zum Überdenken ihrer Immobilienwahl veranlassen.

Die Gewerbe- und Immobilienentwicklung hatte und hat großen Einfluss auf die Entwicklung der Stadtteile. Wird ein neues Gebäude realisiert oder ein altes saniert, profitiert in der Regel die gesamte Umgebung. Der Neubau bzw. das sanierte Objekt kann Entwicklungsimpulse im gesamten Stadtteil setzen. Über den Stadtteil hinaus kann die Sanierung neue Standards in der Energie- und Klimatechnik definieren und somit einen nachhaltigen Akzent in der Gebäudetechnik setzen. Die Immobilienentwicklung hat zudem einen mäßigen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Den geringsten Einfluss hat die umgebende Entwicklung auf die restlichen Determinanten. Falls eine Wirkung auszumachen ist, so lässt sich diese am ehesten im Bereich des Mobilitätsverhaltens verorten. Das Mobilitätsverhalten wiederum ist jedoch abhängig von der Stadtmorphologie und den zukünftigen Standorten der Immobilienentwicklung.

## 6. Schlussfolgerungen aus den Analysen

Die Umgebung des Großmarktes besteht aus Quartieren und Stadtteilen äußerst unterschiedlicher Prägung, Dichte, Nutzung und Entwicklungsdynamik. Sie alle bieten unterschiedlich deutliche und starke Anknüpfungspunkte für eine Entwicklung, am vielversprechendsten und zugänglichsten sind die Impulse, die von der Innenstadt und der HafenCity ausgehen. Das Entwicklungskonzept wird sich daher in seiner räumlichen Ausrichtung vor allem in diese Richtungen orientieren.

Die Innenstadt ist ein wichtiges Zentrum des Einzelhandels und zieht neben zahlreichen Hamburgern auch eine große Zahl von Touristen an. Mit den Deichtorhallen liegt zudem ein prominenter kultureller Anziehungspunkt unmittelbar in der Nähe des Großmarktes. Es sollte bei der Entwicklung des Großmarktes versucht werden, über die Deichtorhallen einen Anschluss an die Innenstadt sowie an die HafenCity zu finden und die hier vorhandenen Menschenströme auf das Großmarktgelände zu führen. Hierfür spricht auch die potentiell attraktive Wasserlage am Oberhafen, deren Qualitäten



zwar noch herausgearbeitet werden müssen, jedoch im Vergleich zur Amsinckstraße die wesentliche reizvollere Wahl darstellen. Die Amsinckstraße sichert demgegenüber vor allem den Anschluss an den Motorisierter Individualverkehr.

Die geplante Stärkung der Wohnnutzung in der Innenstadt könnte ebenfalls zur Belebung des Großmarktgeländes genutzt werden, stünde einer positiven Entwicklung des Großmarktgeländes aber auf jeden Fall nicht entgegen.

Die HafenCity führt innerhalb der nächsten beiden Jahrzehnte eine relativ stark verdichtete Wohn-, Gewerbe- und Freizeitnutzung in die unmittelbare Umgebung des Großmarktgeländes ein. Grundsätzlich bietet auch diese Entwicklung ein großes Potential und günstige Anknüpfungspunkte für eine Entwicklung des Großmarktgeländes, etwa durch Gewinnung der Anwohner und Angestellten der HafenCity als Besucher und Kunden möglicher künftiger Nutzungen auf dem Großmarktgelände.

Entgegen steht dem allerdings, dass mit dem Becken des Oberhafens und der Eisenbahntrasse erhebliche räumliche und mit letztgenannter auch visuelle Barrieren zwischen HafenCity und dem Großmarktgelände liegen. Soll das in der HafenCity entstehende Potential abgeschöpft werden, ist die Überwindung dieser Barrieren durch die Schaffung zusätzlicher Verbindungen unerlässlich.

Das Quartier Oberhafen verfügt zwar – nach jetzigen Planungen – nicht über Wohnungen, jedoch bieten auch die geplanten freizeitorientierten Nutzungen einen Anknüpfungspunkt. Von den geplanten Sportflächen besteht eine direkte Sichtbeziehung zum Großmarktgelände und eine erste Verbindung zwischen den beiden Arealen ist bereits von der HafenCity angedacht. Es wäre etwa möglich, die Freizeitnutzung auf das Großmarktgelände fortzusetzen, jedoch sind auch Konzepte im Zusammenhang mit der Nutzung als Künstler- und Kreativquartier denkbar. In jedem Falle könnte das Oberhafen-Quartier zum Brückenkopf für das Großmarktgelände werden.

Die speziell im Bereich der Elbbrücken geplante massive Schaffung

von Büroflächen fordert dazu auf, die Ausweisung von Büronutzungen auf dem Großmarktgelände kritisch zu hinterfragen und sehr durchdacht zu begründen. Eine einfache Ausweisung zusätzlichen Büroraums dürfte sich daher verbieten, auch mit Blick auf die großflächige Entwicklung des Büroflächenangebots im benachbarten Hammerbrook.

Die geplante Hochtrasse über das Großmarktgelände wird als erhebliche Einschränkung und Belastung angesehen; zwar wird eine zusätzliche Verbindung zwischen Großmarkt und HafenCity geschaffen, es ist jedoch fraglich, ob die städtebaulichen Einschränkungen, das Verkehrsaufkommen und die Immissionsbelastung, die Zerschneidung des Großmarktgeländes und die Behinderung der Blickbeziehungen auf die Großmarkthalle diesen Vorteil rechtfertigen können – abgesehen von der Frage, in wie fern die Hochtrasse tatsächlich zur Erschließung des Großmarktgeländes beitragen kann. Die Realisierung der Trasse wird jedoch als gesetzt angesehen und das Konzept hat sich in entsprechender Weise mit ihr auseinanderzusetzen.

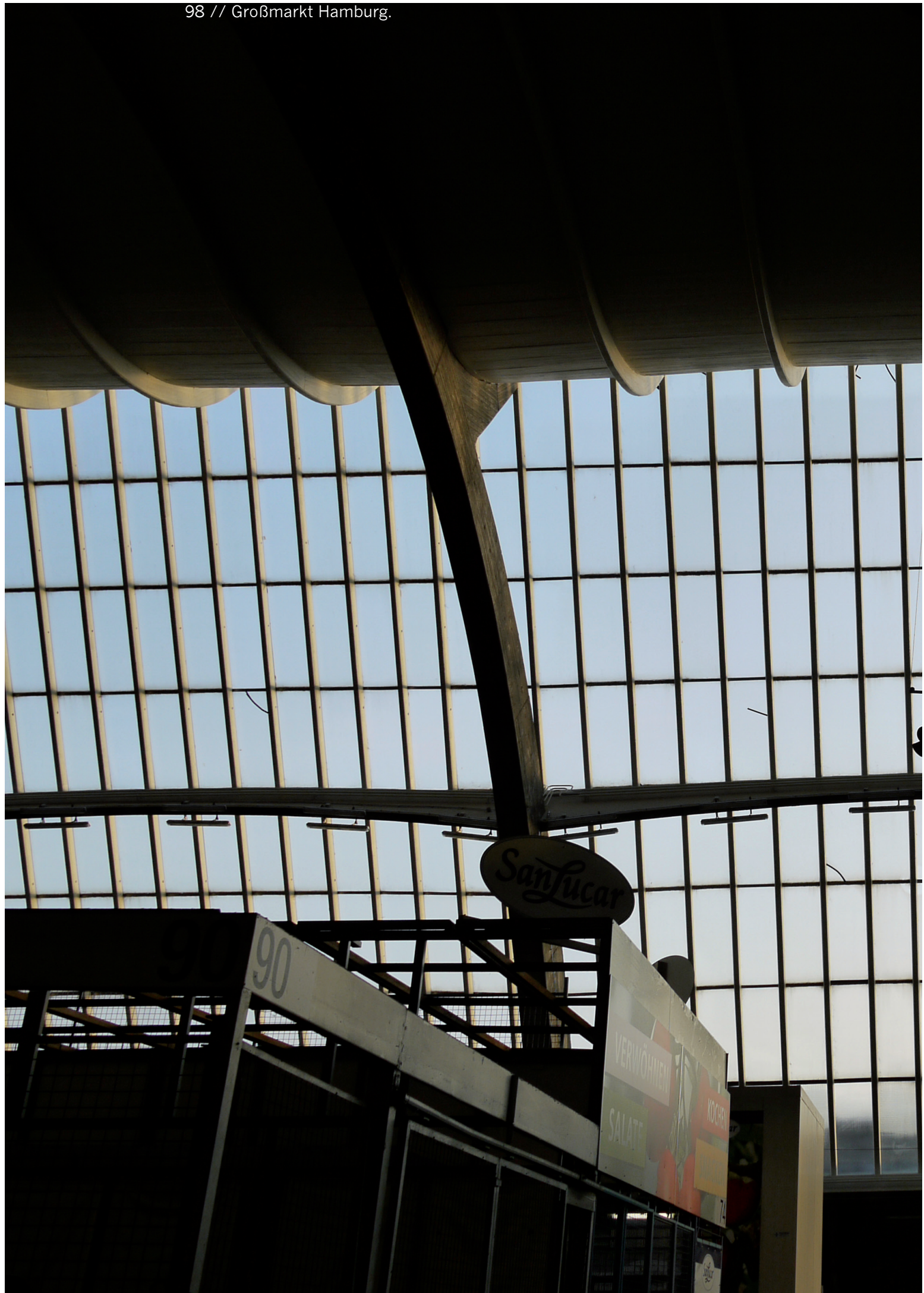
Grundsätzlich wird der Stadtteil Hammerbrook vom Bau der südlich angrenzenden HafenCity profitieren. In welchem Maße hängt jedoch von der eigenen Entwicklungsdynamik des Stadtteils ab. Dem großen Büroflächenleerstand, den unattraktiven Außenräumen und der Monofunktionalität muss Abhilfe geleistet werden, um von der positiven Entwicklung des Umfelds profitieren zu können und gleichzeitig Impulse für die Entwicklung des Großmarktgeländes geben zu können. Die bestehenden baulichen Barrieren stellen zurzeit noch ein deutliches Hindernis für die Entwicklung dar, sind aber nicht unüberwindbar. Daher muss auch aus dem Stadtteil eine Entwicklung angestoßen werden. Sollte dieses nicht passieren, wird Hammerbrook weiterhin eine vom Verkehr umschlossene Insel in der Stadt bilden und wäre damit für die sich positiv entwickelnden Quartiere im Umfeld weiterhin ein Entwicklungshemmnis.

Ein großes Hindernis beim Austausch mit Hammerbrook wird die nur schwierig zu überwindende Amsinckstraße sein. Sollen die Angestellten der Büros sowie die in Zukunft eventuell in größerer Zahl vorhandenen Einwohner des Stadtteils für das Großmarktge-

lände gewonnen werden, müssen die Querungsmöglichkeiten zwischen den beiden Gebieten erheblich verbessert werden. Aufgrund der vermutlich weiterhin anhaltenden verkehrlichen Bedeutung der Amsinckstraße könnte dies am ehesten durch eine Trennung der Verkehrsebenen erreicht werden, also beispielsweise durch eine hochwertig gestaltete Fußgängerüberführung.

Aus dem Münzviertel sind aller Voraussicht nach keine wesentlichen Impulse für die Entwicklung des Großmarktgeländes zu erwarten, was zum einen an der bereits erwähnten Insellage und zum anderen an der relativ großen Entfernung zum des Großmarktgeländes und der allgemein geringeren Größe des Quartiers liegen dürfte. Das Quartier bietet zwar eine Entwicklungsperspektive, jedoch richten sich die geplanten Maßnahmen vornehmlich nach Innen und befassen sich kaum mit der Integration des Stadtteils in seine Umgebung, geschweige denn in ein Umfeld, das so weit gefasst ist, dass es den Großmarkt beinhalten könnte.

Die zurzeit diffuse Struktur und die lahmende Entwicklung Rothenburgsorts müssen kein unmittelbarer Nachteil für die Entwicklung des Großmarktgeländes sein, da hier vor allem eine Orientierung in Richtung Innenstadt und HafenCity angezeigt ist, um die vorhandenen und geplanten Anschluss- und Verbindungspunkte zu nutzen. Gleichwohl könnte das Großmarktgelände als Scharnier zwischen Innenstadt und Rothenburgsort von der Erreichung der bezirklichen Ziele für den Stadtteil profitieren. Durch die avisierte Stärkung der Wohnfunktion und die Schaffung attraktiver Freizeitangebote auf Entenwerder und Kaltehofe entstünde zusätzliches Besucherpotential für das Großmarktgelände, eine mögliche Verbindung ist hier auch in Richtung der geplanten Sport- und Freizeitanlagen in der HafenCity zu betrachten. Darüber hinaus könnte der Großmarkt als Teil einer Entwicklungsachse von der Innenstadt nach Rothenburgsort wirken. In diesem Sinne ist zu überlegen, in wie fern die Entwicklung des Großmarktgeländes die bezirklichen Ziele für Rothenburgsort anregen und unterstützen kann. Offen bleibt allerdings auch hier die Frage der Verbindungswege zwischen Großmarkt und Rothenburgsort.



# Teil C. Szenarien

56

91



Für die Entwicklung des Großmarktgeländes wurden zwei Szenarien betrachtet: zum einen die Erhaltung der Großmarktfunktion bei gleichzeitiger Öffnung des Marktgeländes für Privatverbraucher und weitere, nicht klassisch auf dem Großmarktgelände angesiedelte Nutzungen, zum anderen eine Verlagerung des Großmarktes, durch die das Gelände für eine vollständig neue Entwicklung freigegeben wird. Der Schwerpunkt der Szenarien liegt im konzeptionellen Entwurf. Das Öffnungsszenario wurde entwickelt, um der gegenwärtigen Position der Großmarktverwaltung zu entsprechen, die auch langfristig am Standort festhalten will, sich jedoch gleichzeitig mit rückläufigen Vermietungszahlen konfrontiert sieht. Das Öffnungsszenario beschreibt daher Möglichkeiten, die frei gewordenen Flächen insbesondere in der Großmarkthalle mit neuen Nutzungen zu beleben, die sich nach Möglichkeit aus der Großmarktfunktion ableiten und zu dieser in engem inhaltlichen Bezug stehen.

Das Verlagerungsszenario geht davon aus, dass der Großmarkt maximal bis zum Jahr 2034 auf dem Gelände verbleiben und danach an einen neuen Standort verlegt wird. Das Jahr 2034 wurde aufgrund der bis dahin vom Senat gewährten Standortgarantie ge-

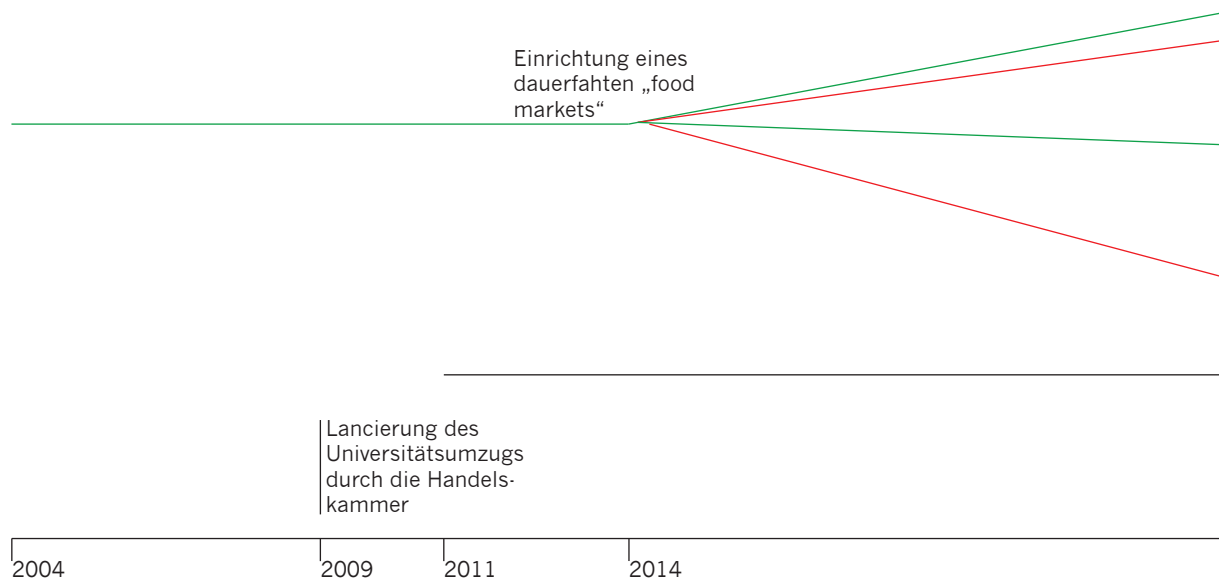
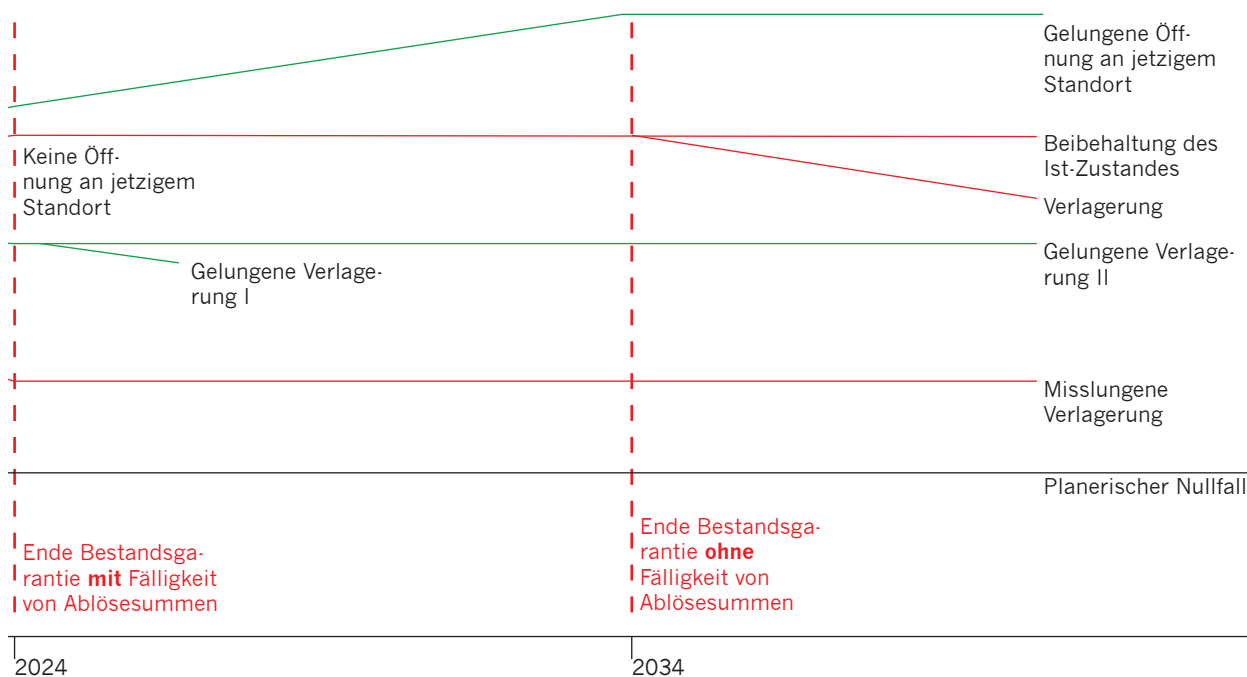


Abb. 58: Betrachtete Szenarien (Eigene Darstellung)

wählt und da eine Neuentwicklung erst nach diesem Datum ohne zusätzliche Kosten für die Auflösung der laufenden Pachtverträge möglich ist. Das Verlagerungsszenario entspricht nicht den aktuellen Wünschen des Großmarktes, jedoch haben andere relevante Akteure wie der Bezirk Mitte, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und die HafenCity auf das Entwicklungspotential des Areals hingewiesen. In diesem Sinne empfahl sich auch die Betrachtung dieses „Radikalfalls“.

Für beide Szenarien wurden eine positive und eine negative Variante entwickelt, die jeweils beschreiben, welche Rahmenbedingungen erfüllt werden müssen, um das Szenario optimal zu erreichen bzw. unter welchen Bedingungen das jeweilige Szenario nicht erfüllt wird. Die Szenarien beschreiben jeweils den Idealfall der Entwicklung, der erreicht wird, wenn alle Bedingungen der positiven Variante erfüllt werden. Für das Ergebnis eines nicht optimalen Verlaufs wurden keine eigenen Szenarien entworfen, für sie ist es ausreichend, Abzüge vom Idealfall zu machen.



## 7. Planerischer Nullfall

Neben dem nach jetzigem Entscheidungs- und Meinungsstand wahrscheinlicheren Fall einer Öffnung des Großmarktes für weitere Nutzungen und der zurzeit eher hypothetischen Verlagerung wurde die Möglichkeit des planerischen Nullfalles betrachtet, das heißt, dass der Großmarkt sich weder um eine Neubelegung der leer stehenden Flächen kümmert bzw. hierfür keine von seinem bisherigen Betriebsmodell abweichenden Maßnahmen unternimmt und auch keine Verlagerung stattfindet.

Der planerische Nullfall unterliegt dabei den gleichen Entwicklungsdeterminanten wie die Szenarien. Er ist konjunkturabhängig und spiegelt dieses direkt in der Flächennachfrage bzw. in der Flächenvermietung wieder. Sollte sich der aktuelle Trend, des Rückzuges weiterer Händler vom Großmarkt verstetigen, ist der teilweise Leerfall der Großmarkthalle wahrscheinlich und damit als planerischer Nullfall anzusehen. Die Tendenz des Leerfallens ist bereits in den im Untergeschoss gelegenen Kühlräumen zu beobachten.



Gleichzeitig müssen anfällige Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Auch wenn der Großmarkt gerade in dieser Hinsicht große Anstrengungen unternommen hat, ist die Absehbarkeit weiterer Investitionen deutlich. Bei einem weiteren Leerfall würde die Investitionen ihre Wirtschaftlichkeit verlieren, was entweder zu einem Investitionsstau oder zu einem defizitären Betrieb führt.

Zudem würde durch sich den Nullfall die innerstädtische Fläche weiter einer urbanen Nutzung entziehen und die umliegenden Stadtteile in ihrer Entwicklung behindern. Auch die Entwicklung des Großmarktes wird durch den Nullfall beschränkt. Nicht nur die ökonomischen Determinanten beschränken seine zukünftige Entwicklung. Auch die stadtmorphologischen Veränderungen in der Umgebung, wie die geplante Hochstraße, schränken ihn in seiner heutigen Funktion ein.

## 8. Szenario einer Öffnung des Großmarktgeländes

In naher Zukunft ist der Großmarkt nicht nur das regionale Zentrum des Obst- und Gemüsegroßhandels, sondern beherbergt auch einen weitläufigen Markt für Endverbraucher<sup>1</sup>, auf dem neben Obst und Gemüse zahlreiche weitere Lebensmittel angeboten werden, und ein umfangreiches gastronomisches Angebot. Die neuen Nutzungen orientieren sich am Konzept des Großmarktes, das sich vor allem durch die Frische der Waren und die lokale und regionale Produktion auszeichnet.

---

<sup>1</sup> „Markt für Endverbraucher“ oder auch „Endverbrauchermarkt“ sind synonym zu verwenden, jedoch nicht mit der Bedeutung eines SB-Supermarktes zu verwechseln. Vielmehr geht es um die bereits aus London (z.B. borough market) und Paris (Châtelet les Halles) bekannten Konzepte der „farmers markets“, auf denen regionale Händler wie auf einem Wochenmarkt Lebensmittel anbieten.

## 8.1 Endzustand

Selbst im Falle der Entscheidung des Senats, den Großmarkt auch über das Jahr 2034 hinaus in Hammerbrook zu belassen, kann nicht abgesehen werden, ob in Zukunft nicht weitere Flächen leer-fallen werden, insbesondere in der Großmarkthalle. Für diesen Fall wurden weitere Nutzungen in die Großmarkthalle integriert.

### 8.1.1 „farmers market“

Der heutige Großmarkt, der sich ausschließlich an gewerbliche Kunden richtet, wird um einen Markt für private Haushalte ergänzt, auf dem die Waren des Großmarktes der allgemeinen Öffentlichkeit angeboten werden. Wie bereits erwähnt liegt der Schwerpunkt des Sortiments auf hochwertigen und frischen Produkten regionaler Herkunft.

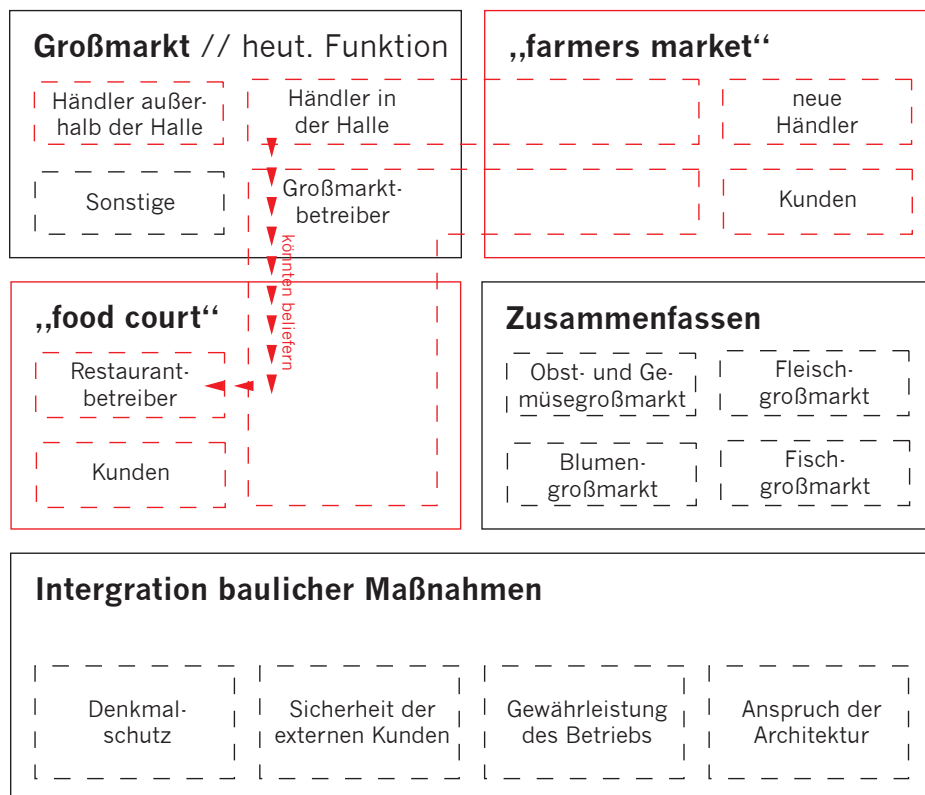


Abb. 59: Konzeptbausteine des Öffnungsszenarios (Eigene Darstellung)

In einer späteren Phase kann das Sortiment über das Angebot des Großmarktes hinaus erweitert werden, beispielsweise um Fleischwaren, Meeresfrüchte, Molkereiprodukte und Delikatessen.

Die Öffnung für Endverbraucher wurde durch den Großmarkt selbst angeregt, der in den vergangenen Jahren bereits saisonale Sondermärkte durchführte und sich mit Aktionen wie der Bereitstellung von Flächen für die Harley-Days der Allgemeinheit öffnete. Bis spätestens 2012 beabsichtigt der Großmarkt zudem die Einrichtung eines dauerhaften, öffentlich zugänglichen „farmers markets“ mit Schwerpunkt auf lokal produzierten Gütern. Der hier beschriebene Endverbrauchermarkt greift diese Planungen auf, erweitert sie aber um weitere Produktfamilien und hat das Bild eines umfassenden Lebensmittelmarktes vor Auge, der sich vor allem durch die herausragende Qualität seiner Produkte und die besondere Atmosphäre des Markttortes auszeichnet.



Abb. 60: Innenansicht des borough marketes in London (visitbritainnordic.wordpress.com)

Der im Rahmen des Szenarios vorgeschlagene Verbrauchermarkt folgt betrieblich dem Konzept des Großmarktes, das heißt es wird eine festgelegte Anzahl von Standplätzen ausgewiesen, die dann von einzelnen Händlern gepachtet werden. Die Stände für die „externen“ Produkte Fleisch, Fisch, Käse etc. werden ebenfalls nach diesem System vergeben, obgleich für sie ein etwas höherer Aufwand aufgrund der erforderlichen Kühlanlagen entsteht. Dabei ist zu bedenken, dass bereits heute zum Teil sanierte Kühlanlagen in den Untergeschossen vorhanden sind, die beispielsweise für die Warenlagerung genutzt werden könnten.

Mit Blick auf Warenpräsentation, Atmosphäre und Sauberkeitseindruck sollte darüber nachgedacht werden, fest installierte Marktstände einzurichten, die sich an etablierten Markthallen orientieren. Eine direkte Übernahme der Präsentation der Großmarkthändler wird aufgrund des eher schlichten und funktionsbetonten Charakters kritisch gesehen. Von einer zu starken Orientierung an den Verkaufsständen klassischer Wochenmärkte unter freiem Himmel



Abb: 61 (l.) Markthalle in Berlin-Moabit (fotocommunity.com/Kritik-hart-und-direkt); Abb. 62 (o. r.): Markthalle (<http://lh4.ggpht.com>); Abb. 63 (u.r.): Impression von einem der „food markets“ in der Großmarkthalle ([hamburger-foodmarket.de](http://hamburger-foodmarket.de))

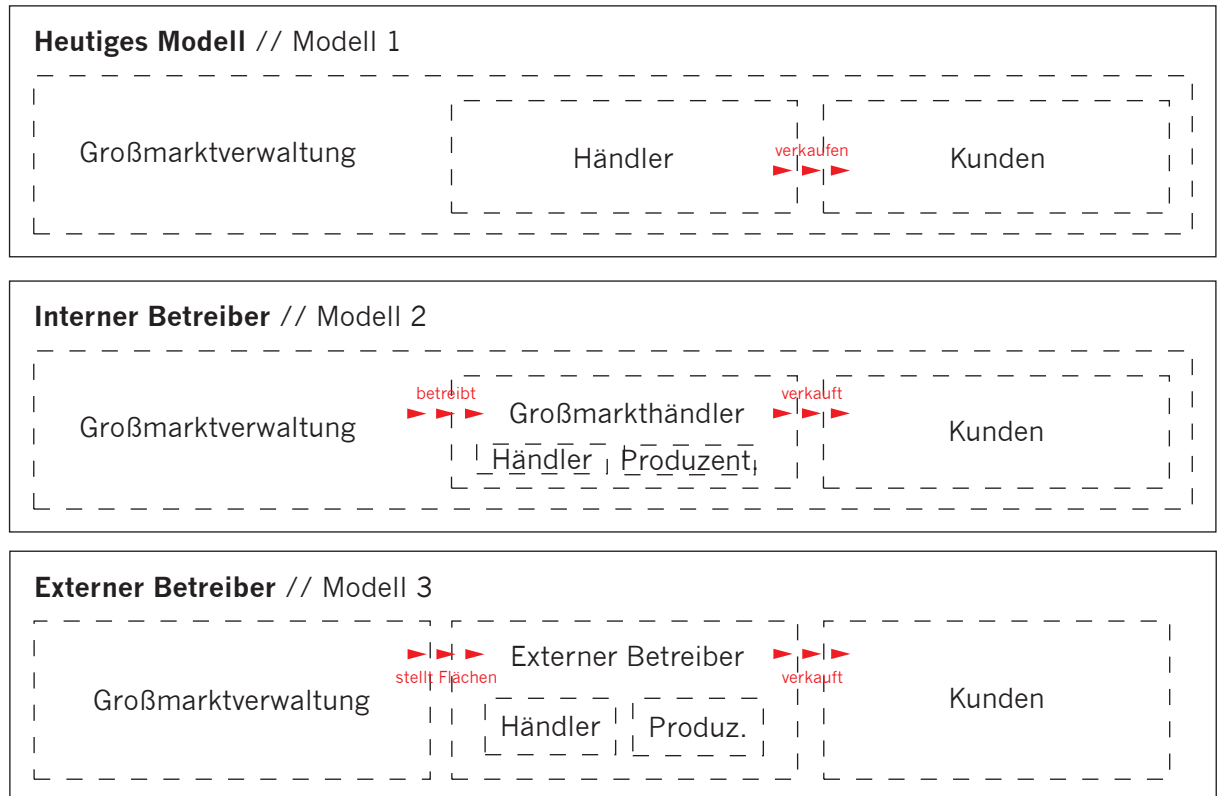
wird ebenfalls abgeraten, da hier leicht der Eindruck „fliegender Händler“ entstehen könnte, der nicht unbedingt zum hochwertigen Angebot des Marktes passt.

Dabei ist zu beachten, dass die Investition in die Infrastruktur den Großmarkt zu einem längerfristigen Festhalten am Verbrauchermarkt zwänge.

Der Betrieb der Stände könnte nach drei möglichen Modellen erfolgen:

- Die Großmarkthändler bzw. produzierende Betriebe (Bauernhöfe, Meiereien u.a.) verkaufen ihre Waren selbst – dies entspräche der jetzigen Struktur des Großmarktes bzw. einer Art Shop-im-Shop-Konzept.
- Der Großmarkt bildet eine Betreibergesellschaft, die Waren sammelt und im Auftrag der anderen Händler oder der produzierenden Betriebe vertreibt bzw. der Großmarkt tritt selbst mit den Lieferanten der Großmarkthändler in Kontakt und bezieht seine Waren direkt von diesen und verkauft sie dann weiter.
- Eine externe Betreibergesellschaft wird mit der Sammlung und dem Verkauf beauftragt – dieses Modell unterscheidet sich vom erstgenannten darin, dass der externe Betreiber selbst keine Waren produziert und kein Großmarkthändler ist. Vom zweiten Modell unterscheidet er sich durch die Trägerschaft, womit auch die grundsätzliche Frage aufgeworfen wird, ob der Großmarkt selbst als Händler agieren will oder kann.

Ein Beispiel für eine Kombination dieser drei Modelle könnte wie folgt aussehen: größere Betriebe vermarkten ihre Waren selbst, der Großmarkt übernimmt den Verkauf von Produkten kleinerer Betriebe, die selbst keine Ressourcen dafür bereit stellen können, und eine externe Gesellschaft wird mit dem Handel spezialisierter Feinkost beauftragt. Ein Beispiel aus Hamburg hierfür ist das Unternehmen „Mutterland“, das sich auf Delikatessen aus handwerklicher Produktion aus Norddeutschland spezialisiert hat (vgl. Mutterland o.J.). Es wäre etwa vorstellbar, dass eine solche Gesellschaft auch innerhalb des Verbrauchermarkts den Verkauf



speziellerer, in kleineren Mengen produzierter Güter übernimmt. Der Nachteil der Einsetzung einer Betreibergesellschaft ist die Schwächung des Grundgedankens des Einkaufs beim Erzeuger, auf der anderen Seite wird so kleineren Betrieben, die sonst an diesem Standort nicht dazu kämen, eine Absatzmöglichkeit eröffnet.

Abb. 64: Mögliche Betreibermodelle (Eigene Darstellung)

Bei der Bestellung des Fleisch- und Fischangebots ist insbesondere an eine Kooperation mit dem Hamburger Fleischgroßmarkt und dem Fischmarkt in Altona zu denken; wie im ersten der drei Betriebsmodelle beschrieben könnten die anderen Märkte als Einmieter Dependancen im Verbrauchermarkt eröffnen und hier ebenfalls ihre Waren anbieten. Der Charme einer solchen gemeinsamen Repräsentanz der drei Hamburger Großmärkte, in der den Kunden frisches Obst, frisches Gemüse und frische Fleisch- und Fischwaren angeboten werden, ist augenscheinlich und könnte auch im Marketing ergiebig aufgegriffen werden.

### 8.1.2 „food court“

Der Endverbrauchermarkt wird um ein gastronomisches Angebot als zweite öffentlichkeitsbezogene Nutzung erweitert. Die Gastronomie bezieht ihre Waren direkt von den Händlern des Großmarktes, ihre Küche zeichnet sich daher durch die Verarbeitung frischester Zutaten aus. Denkbar sind im Weiteren Schwerpunkte auf regionaler (norddeutscher) Küche, verstärkte saisonale Angebote oder etwa, dass Besucher die auf dem Markt gekauften Produkte direkt vor Ort verarbeiten lassen können.

Durch das gastronomische Angebot wird ein weiterer starker Anziehungspunkt auf dem Großmarktgelände geschaffen. Die Kombination von Großmarkt und Gastronomie funktioniert bereits am Altonaer Fischmarkt äußerst erfolgreich, in dessen unmittelbarer Umgebung sich mehrere Dutzend Fischrestaurants befinden, die die Waren des Marktes direkt verarbeiten.



Abb. 65: Beispiel eines „food courts“ in Frankfurt am Main (cafe-future.net)



Das Konzept des Großmarktes soll dabei jedoch verstärkt auf Kleinteiligkeit und Individualität des Angebotes abzielen, wie es auch am Altonaer Fischmarkt der Fall ist.

Wie beim Verbrauchermarkt wird auch für die Gastronomie eine bestimmte Anzahl von Plätzen ausgewiesen, die dann von einzelnen Betrieben angemietet werden. Im Gegensatz zum Verbrauchermarkt verlangt die Erweiterung um Gastronomie umfangreichere investive Maßnahmen für die Küchenausstattung und auch der Flächenverbrauch dürfte tendenziell höher liegen.

Sofern die Flächen effizient ausgenutzt werden sollen und sofern es Geschäftsmodell und Zielgruppenausrichtung der einzelnen Betreiber zulassen, sollte sich die Gastronomie in ihrer räumlichen Typologie am Modell des „food courts“ orientieren, das heißt, dass sich mehrere Betriebe eine gemeinsame Möblierung für Kunden teilen und maximal über einen kleineren Teil eigener Möblierung verfügen. Sollten hingegen in größerem Umfang Flächen zur Verfügung stehen und sollten die Restaurants auf eine exklusivere Ausrichtung bestehen, können auch getrennte Bereiche für die einzelnen Betriebe eingerichtet werden. Selbstverständlich sind auch Kombinationen möglich.

Aufgrund der (vermutlich) fehlenden Kompetenz der vor Ort vorhandenen Akteure wird der Betrieb ausschließlich über externe Betriebe erfolgen. Der Anspruch an die Mieter ist dabei, dass sie ihre Speisen frisch vor Ort zubereiten und dabei aus den Möglichkeiten schöpfen, die ihnen der Großmarkt zur Verfügung stellt. Mietungen durch Unternehmen aus der Systemgastronomie entfallen damit grundsätzlich.

### **8.1.3 Verlagerung anderer Großmärkte und Zusammenfassen von Funktionen**

Sollten in einem erheblich größeren Umfang als bislang erwartet Pächter ausfallen, etwa durch den Neubau eigener Vertriebszentren wie bei EDEKA geschehen, und sollte der Großmarkt trotzdem weiterhin an seinem Standort festhalten wollen, ist die Verlegung



Abb. 66 (o.): Hauptgebäude des Fleischgroßmarktes (yelp/Benny P.); Abb. 67 (u.) Fischgroßmarkt in Hamburg-Altona (quartiermagazin.de)

des Fleischgroßmarktes von der Sternschanze und des Altonaer Fischmarkts auf das Großmarktgelände zu prüfen. Auf diese Weise könnten vor allem im Bereich der Sternschanze enorme Flächen für eine Neubebauung, beispielsweise für innerstädtisches Wohnen, freigegeben werden.

Eine Verlagerung des Fischmarktes erscheint ebenfalls grundsätzlich sinnvoll, jedoch stießen in diese Richtung gehende Pläne bislang auf Ablehnung bei der zuständigen Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH, die weiterhin am jetzigen Standort festzuhalten gedenkt und dabei besonders den milieuprägenden Charakter des Fischmarkts für Altona, die vor Ort an den Markt gebundenen Arbeitsplätze und die touristische Attraktivität in den Vordergrund stellt (vgl. HHLA 2009). Der Fischmarkt soll in Altona gehalten werden, jedoch durch neue Nutzungen weiterentwickelt werden (vgl. Fischmarkt Hamburg-Hamburg o. J.), u.a. stellte ein im Jahr 2010 entschiedener städte- und hochbaulichen Wettbewerb zur Neugestaltung des westlichen Fischmarktareals die verbindliche Anforderung, dass das neue Nutzungskonzept einen fischwirtschaftsbezogenen Anteil haben sollte (vgl. HHLA 2010). Grundsätzlich wären aber auch hier Flächenpotentiale zu erschließen und mit einer neuen Nutzung auszustatten. Durch die Verlagerung könnten zudem die Stadtteile von einem erheblichen Teil des zurzeit durch sie verlaufenden Schwerlastverkehrs entlastet werden.

Sollte das Raumangebot auf dem Großmarktgelände nur für eine einzige Verlagerung ausreichen, ist aufgrund des größeren Entwicklungspotentials der Verlagerung des Fleischgroßmarktes der Vorzug zu geben. Gleichzeitig handelt es sich hierbei allerdings um den größeren der beiden Märkte, insofern könnte eine Verlagerung des Fischmarktes mit geringerem Aufwand zu bewerkstelligen sein.<sup>2</sup>

Zu überprüfen wäre insgesamt, ob die Verlagerung der Großmärkte nicht politisch forciert werden sollte, etwa durch Unterstützung von Großpächtern des Obst- und Gemüsegroßmarktes beim Aufbau eigener externer Vertriebszentren, um die Flächenpotentiale in der

<sup>2</sup> Die Verlagerungsmöglichkeiten und die Entwicklungsperspektiven der anderen Großmärkte, insbesondere des Fleischgroßmarktes, konnten im Rahmen des vorliegenden Projektes jedoch nur oberflächlich betrachtet werden.



Abb. 68: Lage der drei Großmärkte in Hamburg (Eigene Darstellung)

Sternschanze und am Fischmarkt schneller aufzuschließen.

Die Integration der neuen Nutzungen hängt zunächst vom Flächenangebot ab. Eine bestimmte Reihenfolge bei der Umsetzung der neuen Nutzungen ist nicht zwingend vorgegeben, aus praktischen Gründe empfiehlt es sich jedoch womöglich, zunächst bei weiteren leerfallenden Flächen den Verbrauchermarkt auszubauen, bevor die gastronomische Nutzung eingeführt wird. Hierfür spricht vor allem die schnellere und günstigere Reversibilität einer Erweiterung des Marktes gegenüber der Gastronomie, falls der Großmarkt nicht weiter am Verbrauchermarkt festhalten sollte oder falls eine drängende Nachfrage von Seiten der traditionellen Großmarktpächter nach weiteren Flächen besteht.

#### **8.1.4 Integration der Nutzungen und bauliche Maßnahmen**

Die Integration der öffentlich zugänglichen Nutzungen verlangt nur relativ geringe bauliche Maßnahmen in der Halle und dürfte konfliktlos mit dem Denkmalschutz zu vereinbaren sein. Die wichtigste Maßnahme umfasst den Bau eines geschlossenen Gebäudes zumindest für die gastronomischen Betriebe. Dies ist erforderlich, da die Großmarkthalle klimatisch kaum zu regulieren ist und es im Winter entsprechend kalt und im Sommer sehr warm werden kann, was die Aufenthaltsqualität eines Restaurantbesuchs erheblich mindern kann. Restaurantgäste werden daher wie in einem Haus im Haus vor winterlicher Kälte und hochsommerlicher Hitze und zudem vor dem Lärm des Marktbetriebs geschützt.

Für den Endverbrauchermarkt ist dieser Schutz nicht zwingend erforderlich, da auch Wochenmärkte unter freiem Himmel stattfinden. Sollte das Marktkonzept jedoch stärker in Richtung einer Markthalle entwickelt werden, empfähle sich auch hierfür ein entsprechender Bau bzw. eine Integration in den gastronomischen Bereich.

Gestalterisch sollten sich mögliche Ergänzungsbauten für den „farmers market“ oder den „food court“ gegenüber der Halle zurückhalten und nur reduzierteste Mittel einsetzen, die die Wirkung der Großmarkthalle nicht stören. Gleichzeitig sollte die Halle vom Neubau aus erlebbar bleiben, denkbar sind daher insbesondere Lösungen mit großzügiger Verglasung, die gegenseitige Blickbeziehungen gewähren.

Um den Großmarktbetrieb nicht zu behindern und die Sicherheit von Privatkunden und Restaurantgästen nicht zu gefährden, sind der Endverbrauchermarkt und die Restaurants räumlich gebündelt unterzubringen. Der zurzeit von der Großmarktverwaltung projektierte „farmers market“ soll nach bisherigem Planungsstand in der Nordostecke des Gebäudes untergebracht werden. Von dieser Ausgangsposition ausgehend ist etwa eine Entwicklung entlang der Nordwand denkbar.

## 8.2 Mögliche positive Entwicklungsschritte

Im folgenden, positiven Teilszenario werden die wichtigsten Schritte sowie externe Faktoren beschrieben, die für eine erfolgreiche Öffnung des Hamburger Großmarktes bzw. des Großmarktareals nötig sind. Dabei bildet der in Kapitel 8.1 beschriebene Endzustand des Szenarios weniger eine abgeschlossene städtebauliche Situation ab, sondern dient vielmehr als fortlaufendes Muster, welches es durch die in diesem Kapitel genannten Determinanten zu erreichen gilt.

Dem positiven Öffnungsszenario gehen soziale, wirtschaftliche und politische **Determinanten** voraus, von denen die Entwicklungsrichtung des heutigen Großmarktareals bestimmt wird. Insbesondere die Wirkung dieser Determinanten auf das Umfeld und somit auf externe Faktoren, spielt für die Entwicklungsdynamik des Großmarktareals eine ebenso große Rolle, wie deren Wirkung auf den Großmarkt in seiner Funktion selbst. Die Determinanten sind von der Projektgruppe angenommene Entwicklungen, die aus diversen Studien und Zukunftsprognosen von verschiedenen Quellen abgeleitet werden und den Rahmen für die Szenarien bilden (siehe Kapitel fünf).

Grundsätzlich wird in allen vier Teilszenarien davon ausgegangen, dass die Bevölkerungsprognosen des Statistischen Bundesamts aus den Jahren von 2004 bis 2011 nahe der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung liegen werden. Demnach wird Hamburg bis etwa 2035, bedingt durch ein positives Wanderungssaldo, eine leichte Bevölkerungszunahme auf 1,85 Millionen Einwohner haben. In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass die momentan in Hamburg bestehende Wohnraumknappheit sich trotz gesteigerter Neubautätigkeit weiter in die nächsten Jahrzehnte hineinziehen und demnach ein hoher Bedarf nach Wohnraumneuentwicklungen in der inneren Stadt bestehen wird.

Demgegenüber wird die Annahme gemacht, dass aufgrund von strukturellen Veränderungen im Logistikbereich mittelfristig eine weiterhin abnehmende Handelsflächenauslastung in der Großmarkt-

halle erfolgen wird. An dem Erhalt des Großmarktes auf seiner jetzigen Fläche wird politisch vorerst, aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen, festgehalten. Trotzdem wird über die Umnutzung bzw. Zusammenlegung von innerstädtischen Logistikflächen diskutiert – aufgrund der günstigen verkehrlichen Lage wird jedoch an dem bestehenden Großmarktareal als Logistikstandort festgehalten.

Aufgrund des kurzen Zeitrahmens bis **2014** ist nur von marginalen Abweichungen gegenüber der jetzigen Situation des Großmarktes auszugehen. Grundsätzlich hat sich der Trend zur Rückbesinnung auf regionale Produkte weiter verstärkt und das öffentliche Bewusstsein bei der Auswahl der Nahrungsmittel hat – nicht zuletzt durch von der Politik angestoßene Kampagnen - deutlich zugenommen. Trotz der weiter ansteigenden Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung und der guten Annahme des „farmers markets“, sowie einer weiteren Öffnung des Großmarktes für Endverbraucher, die 2011 eingeleitet wurde, konnte der Trend weg von einer Vollauslastung der Flächen des Großmarktes nicht vollkommen aufgefangen werden, da sich vermehrt Supermärkte und Discounter dem Trend zum Bezug lokaler Produkte zuwenden, so dass frische Lebensmittel aus der Region nicht mehr zwangsweise am Großmarkt gehandelt werden müssen.

Die Wohnungssituation in Hamburg hat sich seit 2011 kaum merklich verändert, da die angekündigten Wohnbauprojekte sich verzögern. Gleichzeitig werden in den umliegenden Quartieren die Weichen für eine quantitative Erhöhung des Wohnraums, durch formell-rechtliche Ausweisungen sowie informelle Konzepte, gestellt. Die Hamburger Innenstadt, ebenso wie das Münzviertel stehen am Anfang ihrer Transformation zum Mischgebiet mit hohem Wohnanteil. Die Bauarbeiten am Überseequartier in der HafenCity sind abgeschlossen und die Bauvorbereitungen in der östlichen HafenCity laufen wie geplant ab Anfang des Jahres 2014 an. Der nördliche liegende, von Büros geprägte, Stadtteil Hammerbrook erfährt durch die Bemühungen des Bezirksamts Mitte eine Reetablierung der Wohnfunktion bzw. das Bezirksamt versucht die Voraussetzungen hierfür herzustellen. Zumindest ist nicht von einer negativen Entwicklung in diesem Raum auszugehen – eher von einer Stagnation bzw. aufgrund der Wohnungsknappheit einem beginnenden Interesse an der

City Süd als Wohnstandort.

Aufgrund der Kürze des Entscheidungs- und Planungszeitraums, sowie der mit einer Verlagerung des Großmarktes verbundenen Kosten, wird kaum über eine Umnutzung des Großmarktareals diskutiert. Allerdings wird man in der Hamburger Politik und Öffentlichkeit auf die innerstädtischen Logistik- und Gewerbeflächen aufmerksam, die sich in zentraler Lage und städtischer Hand befinden. Hierzu gehören neben dem Großmarkt, der Fleischgroßmarkt im Schanzenviertel, sowie der neue Fischmarkt im Besitz der Hamburger Hafen Lager und Aktiengesellschaft in Altona.

In den folgenden zehn Jahren (bis **2024**) kommt es im Wesentlichen zu einer Verstärkung der vorhandenen Trends in Logistik, Konsum, Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt. Durch eine Verschiebung des Nahrungsmittelumschlags von Lagerumschlag zu einer verstärkten just-in-time Lieferung, setzt sich der Trend des Leerfalls von genuinen Großmarktnutzungen fort. Zudem folgen auch andere Nutzer des Großmarktgeländes – bedingt durch die veränderten Logistikanforderungen – dem Beispiel EDEKAs und verlagern ihre Hallen an andere Orte oder verzichten nahezu gänzlich auf eine Lagerhaltung. Da durch das weiter steigende Angebot in Supermärkten an frischen Lebensmitteln aus der Region, die in Teilen gestiegenen Kundenbedürfnisse auch im Stadtgebiet dezentral durch anspruchsvollen Einzelhandel abgedeckt werden können, kommt es zwar zu einer verstärkten Nutzung des „farmers markets“, jedoch reicht dessen Auslastung nicht die oben beschriebenen Tendenzen des Leerfalls auszugleichen, so dass erhebliche Flächen auf dem Großmarktareal zur Verfügung stehen. Der Lebensmittelmarkt polarisiert sich grundsätzlich zwischen Discountern und Supermärkten, die auch regionale Produkte anbieten.

Die Förderung grundsätzlich lokaler Produktion durch öffentliche Institutionen wird weiterhin aufrecht erhalten und als politisches Ziel verfolgt. Zudem besteht in Hamburg aufgrund der angestiegenen Bevölkerungszahl vorwiegend im innerstädtischen Bereich und dem nur unwesentlich angestiegenen Wohnungsangebot weiterhin ein Mangel an Wohnraum. In den vergangenen fünf bis zehn Jahren

wurde intensiv über weitere Flächen im innerstädtischen Bereich diskutiert, die Potenziale für den Wohnungsbau darstellen. Dabei kommen die Diskussionen immer wieder auf innerstädtische Gewerbeflächen in städtischem Besitz. Aufgrund der sinkenden Flächenauslastung auf dem Großmarkt wird auch über eine Zusammenlegung der verschiedenen Großmärkte nachgedacht. Besonders attraktiv erscheinen dabei die Flächen des Neuen Fischmarkts, sowie des Fleischgroßhandels im Schanzenviertel. Aufgrund der Bestandsgarantie, die dem Fleischgroßhandel von der Stadt Hamburg nur bis 2022 gewährt wurde (vgl. Fleischgroßmarkt Hamburg o.J.), sowie der attraktiveren Lage im Stadtgebiet, der besseren Umnutzbarkeit denkmalgeschützter Gebäude, entscheidet man sich dazu den Fleischgroßhandel mit dem Großmarkt auf der Fläche in Hammerbrook zusammenzulegen. Eine Zusammenlegung inkl. des Fischmarktes wurde ebenfalls diskutiert, aber aufgrund der Besitzverhältnisse, anderer wirtschaftlicher Voraussetzungen und der bereits vorhandenen Flächenvermarktung durch die HHLA wieder verworfen.

Der Standort des Großmarktes in Hammerbrook wurde unter anderem aufgrund seiner verkehrsgünstigeren Lage im Vergleich zur Sternschanze ausgewählt. Zudem ist die Sternschanze als Wohns-

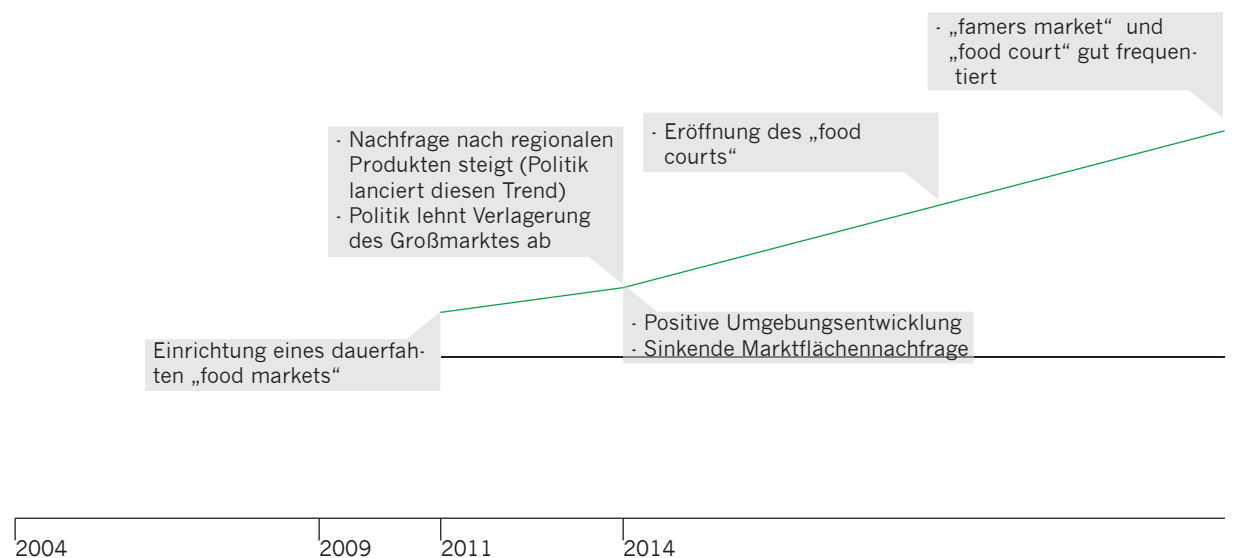
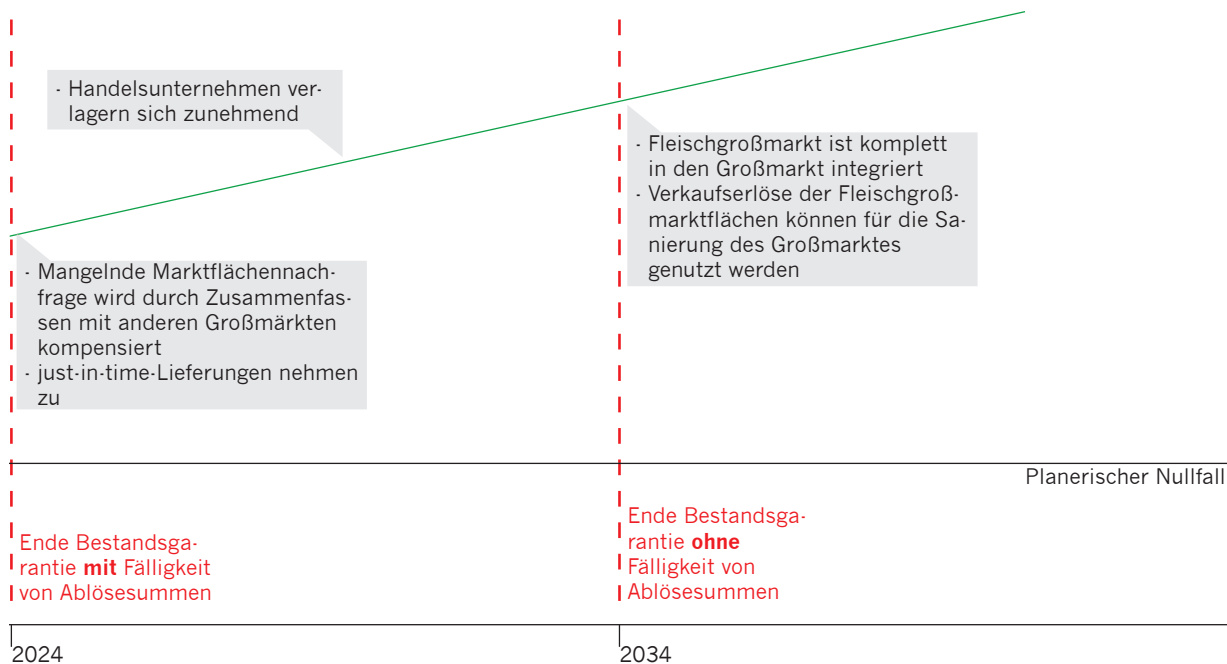


Abb. 69: Wesentliche Ereignisse und Schritte für eine gelungene Öffnung des Großmarktes (Eigene Darstellung)



tandort deutlich attraktiver als die Fläche des Großmarktareals, da in Hammerbrook eine etwas höhere Durchmischung der Nutzungen erreicht wurde, diese grundsätzlich aber noch zu niedrig und hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Ein weiteres Kriterium war die Entwicklung der südlich angrenzenden HafenCity, die bis 2024 planmäßig entwickelt wurde und auch, da die Entwicklungen am Chicago Square in der östlichen HafenCity positiv verlaufen. Mit der Beendigung der Arbeiten am Chicago Square rückt der Kleine Grasbrook südlich der Elbe als nächstes Großprojekt der Stadtentwicklung in den Fokus, so dass die Großmarktfläche als Gewerbestandort erhalten werden soll und man sich vermehrt auf die der HafenCity südlich gegenüberliegenden Flächen für eine Entwicklung konzentriert.

Ein Weiterbetrieb der Flächen des Fleischgroßhandels über 2022 wird vertraglich festgeschrieben, so dass bis zur Bereitstellung der entsprechenden Anlagen in Hammerbrook weiterhin ein reibungsloser Betrieb für die in der Sternschanze ansässigen Unternehmen möglich ist. Dabei soll es in den nächsten zehn Jahren zu Teilverlagerungen kommen – je nachdem wie die vertraglichen Laufzeiten der Betriebe auf dem Gelände des Fleischgroßhandels sind und



Surrogate für deren Einrichtungen auf dem Großmarktgelände in Hammerbrook bereitgestellt werden können. Eine Verlagerung des Fleischgroßhandels bis 2024 wäre ebenfalls möglich, erscheint aber nicht zweckmäßig, da die Zusammenlegung des Fleischgroßhandels mit dem Großmarkt in Hammerbrook aufgrund bestehender Nutzungen und unterschiedlicher Anforderungen der Nutzer mit erheblichem Aufwand verbunden ist.

Ein Großteil dieses Aufwands sind schlicht die hohen Verlagerungskosten, die von der Stadt Hamburg getragen werden müssen. Dazu gehören Abwicklungskosten auf dem ehemaligen Fleischgroßhandel sowie die Bereitstellung von neuen Räumlichkeiten auf dem Großmarktgelände in Hammerbrook. Zudem existiert aufgrund der anderen technischen und betrieblichen Anforderungen der zu verlagernden Betriebe ein erheblicher Modernisierungsbedarf in den weiterhin bestehenden Gebäuden des Großmarktes in Hammerbrook. In diesem Zusammenhang kommt es auch zu einer Komplettanierung der Großmarkthalle. Durch die Investitionen der Nutzer und insbesondere der Stadt Hamburg wird dem Großmarkt in Hammerbrook aber eine deutliche verlängerte Bestandsgarantie zugestanden, so dass die neuen und alten ansässigen Unternehmen eine hohe Planungssicherheit haben.

Die nicht unerheblichen Kosten für die Verlagerung des Fleischgroßhandels auf die Fläche bis **2034** in Hammerbrook können durch Verkaufserlöse in der Sternschanze zu großen Teilen aufgefangen werden, wobei ein großer Teil der Flächen in städtischem Besitz bleiben soll, da hier großflächig geförderter Wohnungsbau realisiert werden soll, den es auf ähnlich zentralen Flächen in Hamburg kaum noch gibt. Auch kommt es durch die Einhaltung von Bestandsgarantien zu keiner Zahlung von Vertragsstrafen, so dass die Verkaufserlöse in der Sternschanze vollkommen in den Aus- und Umbau des neuen Großmarktes in Hammerbrook fließen können.

Die Hafencity ist als inzwischen etabliertes Quartier in seiner Funktion gefestigt und ist aufgrund der, Anfang der zwanziger Jahre fertiggestellten Hochstraßenverbindung über das Großmarktgelände, zunehmend besser in das Stadtgefüge eingebunden, so dass auch

die angrenzende Großmarktnutzung nicht unbedingt als Barriere anzusehen ist, da die Stadtentwicklung sich in Elbnähe vorrangig nach Süden orientiert. Hammerbrook ist weitestgehend stabil und gegenüber dem Ausgangspunkt 2011 von der Nutzungsmischung deutlich ausgewogener, wobei der Büroanteil nach wie vor deutlich dominiert.

Die komplette Verlagerung des Fleischgroßhandels nach Hammerbrook wird um 2034 etappenweise endgültig abgeschlossen. Aufgrund der frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess, sowie die neu geschaffene Wohnmöglichkeiten, über die teilweise in Workshops mitbestimmt werden konnte, wird die Verlagerung grundsätzlich positiv bewertet.

Durch das um 2024 entwickelte Konzept zum gemeinsamen Betrieb von Fleisch, Gemüse- und Obsthandel auf der Fläche in Hammerbrook und des sich abzeichnenden Standorterhalts ist von einer Vollausslastung aller Flächen auszugehen, so dass es zu einer Stabilisierung der genuinen Großmarktnutzungen kommt. Die Flächeninanspruchnahme pendelt sich etwa auf dem Niveau der letzten fünf Jahre ein. Große Handelsunternehmen haben sich in den vergangenen Jahren – oft schon vor 2024 – neue Standorte außerhalb des Großmarktgeländes gesucht, so dass für die Verlagerung der Betriebe des Fleischgroßhandels ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

### 8.3 Mögliche negative Entwicklungsschritte

Die **Determinanten** für eine negative Entwicklung der Großmarktöffnung sind in dem Rückgang bzw. der Stagnierung der Flächennachfrage zu suchen<sup>3</sup>. Sollte sich der heutige Trend verstetigen, ist eine Öffnung wahrscheinlich und wirtschaftlich angebracht, um Defizite zu minimieren. Mögliche Gründe für den Rückgang könnte ein weiterer Rückgang bei der Nachfrage nach regionalem Obst und Gemüse sein. Auch möglich wäre ein Trend, in dem Discounter mit ihrer integrierten Lagerhaltung die Nachfrage nach regionalen Produkten voll befriedigen.

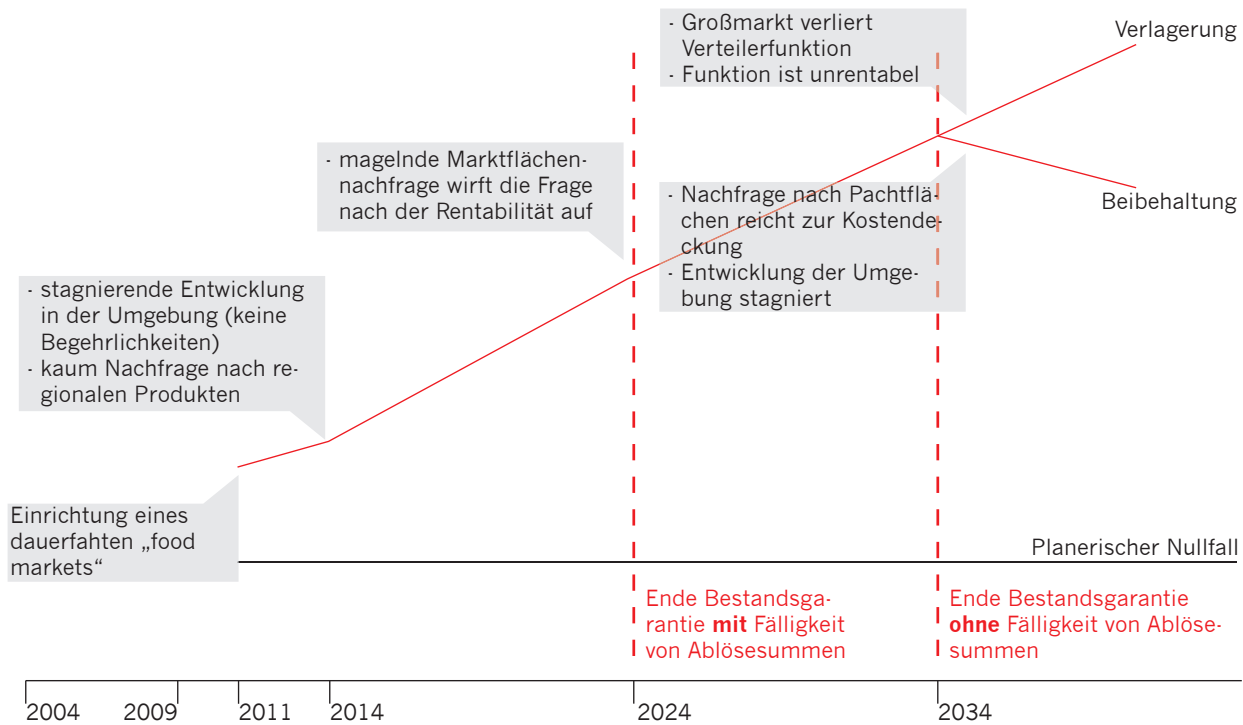
Die Entwicklungsstimulation der umliegenden Gebiete ist in diesem Teilszenario als gering einzuschätzen. Sowohl Hammerbrook als auch die HafenCity stagnieren in ihrer Entwicklung. Der projektierte Chicago Square wird wegen mangelnder Auslastung der HafenCity nicht realisiert<sup>4</sup>.

Die Stagnation führt dazu, dass der innerstädtisch gelegene Großmarkt nicht Ziel weiterer Spekulationen und Begehrlichkeiten wird, da vorhandene Flächenpotentiale noch nicht ausgeschöpft sind und sich weitere Investitionen nicht lohnen. Eng damit verbunden ist auch das Desinteresse der Bevölkerung und der politischen Akteure an dem Gelände. Gerade aber hat der Großmarkt eine wesentliche Stellschraube. Er kann durch ein gut abgestimmtes Angebot auf dem „food market“ und der öffentlichkeitswirksamen Bewerbung die Nachfrage nach regionalen Produkten und die Steigerung des öffentlichen Interesses gezielt steuern.

---

<sup>3</sup> Es könnte auch davon ausgegangen werden, dass der momentane Trend des Nachfragerückgangs bei den Flächen sich umkehrt. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn Produzenten die Händler direkt beliefern und Zwischenhändler bzw. Verteiler damit überflüssig würden. Oder wenn, die Nachfrage nach regionalen Produkten steigt und die Konsumenten ihre Lebensmittel vermehrt auf dem Wochenmarkt oder in Fachgeschäften einkaufen. Zudem sollte keine Öffnung des Großmarktes erfolgen, wenn eine Mehrzahl der Bevölkerung im Alltag immobil wird, wovon aber heute nicht ausgegangen werden kann.

<sup>4</sup> Es wären auch Abweichungen in der Konzeption der HafenCity-Planung denkbar, die eine Verschlechterung der Situation herbeiführen würden. Beispielsweise könnte die Nichtrealisierung der Hochbrücke, was vom Projekt aufgrund der Kosten durchaus als möglich angesehen wird, die Anbindung an die HafenCity und damit auch an potentielle Kunden verschlechtern.



Eine Öffnung des Großmarktes könnte im Jahr **2024** fehlschlagen, wenn die Flächennachfrage weiter rückläufig ist. Dieser Trend führt dazu, dass auch eine noch weitere Öffnung die Wirtschaftlichkeit des Großmarktes garantieren kann, was Zweifel an der Funktion und dem Standort aufkommen lassen könnte. Eine Verlagerung des Großmarktes oder gar die komplette Aufgabe könnte dann in Betracht kommen. Das Öffnungsszenario funktioniert also nur, wenn sich die Nachfrage stabilisiert. Einen ähnlichen Effekt hätte die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Funktionen. Sollten diese nicht zu einer positiven Bilanz beitragen, könnte diese Teilfunktion aufgegeben werden, was wiederum, da die Nachfrage nach Flächen nicht steigt, zu einer existenzbedrohenden Situation führen kann.

Dieses Teilszenario geht zusätzlich davon aus, dass das Konsumverhalten zum Einkauf bei Discountern tendiert.

Für **2034** können grundsätzlich zwei mögliche Entwicklungsschritte vollzogen werden. Zum einen die Fortführung der Öffnung und zum anderen die Verlagerung des Großmarktes.

Die **Beibehaltung** der Großmarktfunktion könnte sich bereits aus

Abb. 70: Wesentliche Ereignisse und Schritte für eine misslungene Öffnung des Großmarktes (Eigene Darstellung)

finanzieller Sicht schwierig gestalten, da spätestens 2034 der Großmarkt wieder grundlegend saniert wird. Ob die dann vorhandene Nachfrage nach Pachtflächen ausreicht, um den finanziellen Aufwand zu rechtfertigen ist fraglich. Eine daraus resultierende mögliche Erhöhung der Standgebühren würde die Flächennachfrage weiter sinken lassen. Der Druck auf die politischen Akteure und den Großmarktbetreiber müsste wachsen, da das Großmarktgelände deutlich untergenutzt wäre.

Eine Beibehaltung könnte von Seiten der Bezirks- und Stadtpolitik favorisiert werden, wenn die umgebende Entwicklung stagniert und keine weitere Flächennachfrage erzeugt wird.

Sollte 2034 aus diversen Gründen<sup>5</sup> über eine **Verlagerung** nachgedacht werden ergeben sich aus heutiger Sicht die gleichen Anforderungen an dieses Subszenario, wie beim positiven Verlagerungsszenario. Wichtig ist jedoch, zu beachten, dass die spätere Lancierung der Verlagerung zu erheblichen wirtschaftlichen Verwerfungen führen kann, da die Großmarkthalle einen langen Zeitraum untergenutzt war und deswegen der Betreiber hohe Verluste schrieb. Zudem muss bedacht werden, dass die zeitliche Entwicklungsspanne nach hinten verschoben wird.

Eine der daraus resultierenden Folgen wäre, da politische Akteure staatliche Subventionen minimieren wollen, eine reine Investorenplanung.

---

<sup>5</sup> Einer der Gründe könnte sein, dass die Verteilerfunktion 2034 nicht mehr benötigt wird. Einzelne Händler könnten sich zu Vertriebsgenossenschaften zusammenschließen, um eine rudimentäre Verteilerfunktion für regionale Lebensmittel zu gewährleisten. Sollte dies nicht geschehen, ist die Existenz des Großmarktes an dem Standort stark gefährdet. Gleichwohl stellt sich die Frage, ob bei einem verkleinerten Angebot die Dimensionierung der Halle passend ist.

## 9. Szenario einer Verlagerung des Großmarktes

Der „radikale“ Schritt sich der Zukunft des Großmarktes zu nähern, ist ihn umzusiedeln und für die frei werdende Fläche ein Nachnutzungskonzept zu erstellen. Die Handelskammer Hamburg und das Büro Luchterhand haben bereits 2009 einen Entwurf für die Verlagerung der Universität auf das Großmarktgelände vorgelegt und dabei auch eine mögliche Gestaltung bzw. einen möglichen Städtebau vorgeschlagen, die jedoch bei den Betreibern des Marktes und der Stadtpolitik nicht wohl gelitten waren. Die Entwicklung eines Masterplans für die zukünftige Nutzung des Geländes gehört, obwohl die Umnutzung heute nur theoretisch erscheint, zum planerischen Handeln. Die Analyse zeigt bereits erste Ansatzpunkte, in welche Richtung sich das Gelände bei einer Verlagerung entwickeln könnte. Hinzu kommen planerische Setzungen, die diesen Masterplanentwurf rechtfertigen.

## 9.1 Endzustand

Die Inhalte des Verlagerungsszenarios verstehen sich als ein kompakter Masterplan, der zentrale Aussagen zur räumlichen Verteilung der einzelnen Nutzungen und zum Städtebau enthält. Der städtebauliche Teil des Masterplans<sup>6</sup> stellt dabei die Grundlage für weiterführende, qualifizierende städtebauliche, architektonische und freiraumplanerische Wettbewerbe dar.

### 9.1.1 Umgang mit dem Denkmalschutz

Für die Entwicklung des Verlagerungsszenarios war zunächst eine Auseinandersetzung über den Umgang mit den denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen notwendig. Es musste geklärt werden, wie streng diese bei einer Umnutzung der Halle und den dabei ggf. erforderlichen baulichen Maßnahmen einzuhalten sind.

Das Ensemble aus Großmarkthalle und fünfzehnstöckigem Punkthaus steht unter Denkmalschutz und das Hamburger Denkmalschutzamt machte deutlich, dass beide Gebäude, insbesondere die Halle, in ihrer inneren wie äußeren Gestalt erhalten bleiben sollten. Besonders die Erlebbarkeit der Hallenkonstruktion – der geschwungenen Betonbögen über der Marktfläche und die wellenförmige Silhouette – ist zu schützen. Das Denkmalschutzamt steht der Perspektive einer Nutzungsänderung skeptisch gegenüber, da diese unter Umständen mit baulichen Anpassungen verbunden sein könnten, die die gestalterische und historische Integrität der Gebäude beeinträchtigen.

Die Projektgruppe hat aufgrund des Alleinstellungsmerkmals der Halle für das Areal entschieden, dass die Anforderungen des Denkmalschutzes weitgehend eingehalten werden sollen. Es wird daher gänzlich auf Maßnahmen verzichtet, die die architektonische Qualität der Gebäude und deren Wahrnehmbarkeit beeinträchtigen könn-

<sup>6</sup> Auf die Entwicklung eines detaillierten Entwurfs wurde verzichtet, da bereits diese einzelne Aufgabe ein vollumfängliches Projekt rechtfertigen würde und zudem ein zu großes Ungleichgewicht in der inhaltlichen Tiefe und Ausführlichkeit zwischen dem Öffnungs- und dem Verlagerungsszenario entstünde. (vgl. auch HafenCity Hamburg 2000: 6ff.)



ten. Für die Halle bedeutet dies, dass auf zusätzliche Öffnungen im Dach und in der Fassade und auf An- und Aufbauten verzichtet wird, ebenso wird im Inneren der Blick auf die Dachkonstruktion in Gänze erhalten. Letztere Entscheidung begünstigt zudem die Möglichkeit zur natürlichen Belichtung der Halle, die jedoch mit der Nordausrichtung der Fensterreihen grundsätzlich ungünstig ist. Bauliche Anpassungen und Veränderungen im Innenraum sollten explizit die visuelle Wirkung der Halle mit ihren geschwungenen Trägern beachten und erhalten. Für das Punkthaus gilt ebenfalls die Anforderung, auf Änderungen an der Fassade zu verzichten.

Um die Dominanz und kognitive Einprägsamkeit des Ensembles zu wahren, werden soweit wie möglich – insbesondere jedoch nach Süden in Richtung der Pfeilerbahn – Blickachsen freigehalten, zudem werden keine Gebäude geplant, die wesentlich höher als das bestehende Punkthaus sind. Der Erhalt der Blickbeziehungen zur Eisenbahntrasse ist von erhöhter Bedeutung, da die Großmarkthalle einer der wesentlichen baulich-räumlichen Akzente ist, die Eisenbahnreisende auf dem Weg in die Stadt wahrnehmen. Der besondere Charakter der Halle muss auch in Zukunft für Besucher der Stadt bewahrt werden.

### **9.1.2 Konzept**

Das Großmarktgelände bietet Raum für eine Vielzahl von Ideen; grundsätzlich ist das Gelände zu groß, um es sinnvoll mit einer Einzelnutzung zu belegen. Weder großflächige Büroanlagen – so vorhanden in Hammerbrook und in der HafenCity und mit dem inhärenten Hang zur Verödung bei Nacht – noch ein reines Wohngebiet – emissionschutzrechtlich ohnehin nicht durchsetzbar und mit dem inhärenten Hang zur Verödung bei Tag und bei Nacht – sind nach Meinung der Projektgruppe als dominante Einzelnutzungen für das Gelände geeignet.

Eine Fläche, die sich so nah an der Innenstadt befindet, sollte ein öffentlicher Ort sein, der allen Bürgern offen steht und sie in vielfacher Weise anspricht und einlädt. Sich weiterhin vor der Öffentlichkeit zu verschließen, wie es bisher größtenteils der Fall war, ist keine

Option für die Entwicklung des Großmarktgeländes.

Es spricht nichts gegen die Integration von Wohnungen und Büros in Teilen des Areals; im Gegenteil ist sie sogar sinnvoll, um eine kritische Grundmasse an Menschen in das Quartier zu bringen, die zur Belebung beitragen. Doch auch ein Nutzungskonzept, das sich mit einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten bescheidet, wäre zu spröde, um dem Potential des Ortes gerecht zu werden. Mithin ist zu bedenken, dass es politisch unumgänglich und fiskalisch unvernünftig wäre, den Wert der Flächen nicht wenigstens teilweise abzuschöpfen. Auch dies spricht dafür, einen gewissen Anteil für Büros und andere gewerbliche Nutzungen vorzusehen. Nicht zuletzt ist auch die Situation des Umfeldes zu betrachten, sowohl in Bezug auf Anknüpfungspunkte und unterstützende Entwicklungen als auch mit Blick auf Beschränkungen.

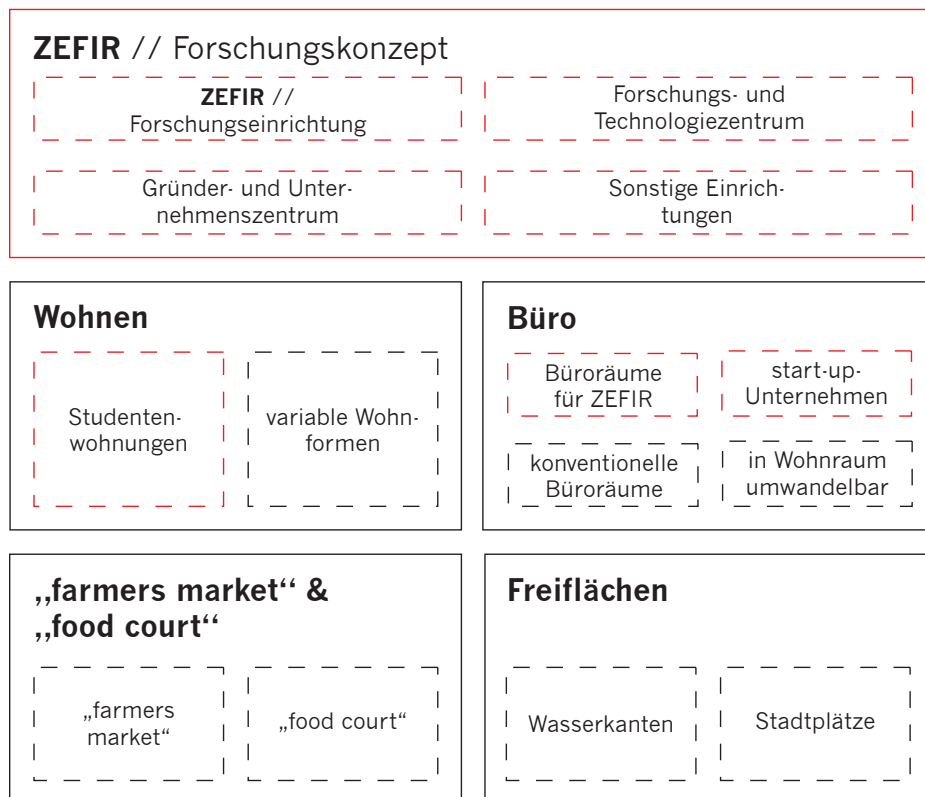


Abb. 71: Konzeptbausteine des Zustandes nach einer Verlagerung (Eigene Darstellung)

Das Konzept steht damit vor der Aufgabe, eine Nutzungsmischung zu beschreiben, welches einen offenen, einladenden Ort schafft, sich des Wertes der Flächen bewusst ist, Wohnen und Arbeiten integriert, das Quartiersgefüge des weiteren Umfeldes sinnvoll ergänzt und darüber hinaus einen Mehrwert für die Allgemeinheit schafft.

Die Lösung dieser Herausforderung ist das ZEFIR, das **Z**entrum **F**ür Innovation und **R**esilienzforschung. Das ZEFIR spannt sich als inhaltliche Klammer über eine eng verzahnte Mischung aus Forschung und Wissenschaft, Arbeit, Bildung sowie Wohnen für verschiedene Zielgruppen.

Die einzelnen Teile des Geländes können zudem einzeln entwickelt werden<sup>7</sup>.

#### 9.1.2.1 Forschungseinrichtungen

Der **Kernbereich** des **ZEFIR** ist eine interdisziplinäre Forschungs- und Entwicklungseinrichtung, in der die gewonnenen Erkenntnisse unmittelbar in die Anwendung und wirtschaftlichen Verwertung überführt werden. Das ZEFIR ist daher gleichzeitig ein akademischer Campus mit Forschungs-, Lehr- und Informationseinrichtungen und ein Gründungszentrum für Unternehmen, die sich in den erforschten Disziplinen betätigen. Das ZEFIR soll ein nationales Innovationszentrum werden, in dem neuartige Entwicklungen angestoßen, erforscht, zur Marktreife gebracht und vermarktet werden.

Der Schwerpunkt des ZEFIR liegt bei der Erforschung und Entwicklung von Technologien, Verfahren und Ideen, die die natürlichen Lebensgrundlagen der Menschen schützen und gleichzeitig die Lebens- und Umweltqualität steigern. Ausgehend vom heutigen Stand der Forschung wären jedoch zu beteiligende Bereiche u.a. die Energietechnik, da die Energieversorgung heute eine der wesentlichsten Herausforderungen der Zukunft ist, die Klimaforschung und Forschungen, die sich mit der Gewinnung und Nutzung von Trinkwas-

---

<sup>7</sup> Vgl. zur Anpassungsfähigkeit eines Quartieres auch den Ansatz von Mayer et al. 2011: 64ff.

ser befassen<sup>8</sup>.

Darüber hinaus sind auch besondere Spezialisierungen denkbar, so könnte Hamburg als südlicher Ankerpunkt des nordeuropäischen Wissenschaftskorridors (vgl. DESY 2009) und als unmittelbar betroffene Kommune zu einem europäischen Zentrum des Hochwasserschutzes und der Klimaanpassung werden.

Als einer der größten deutschen Universitätsstandorte, mit Einrichtungen wie dem Bernhard-Nocht-Institut, dem Heinrich-Pette-Institut für Experimentelle Virologie und Immunologie, dem Klimacampus, dem Deutschen Klimarechenzentrum, dem Centrum für Angewandte Nanotechnologie, dem Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut oder dem Deutschen Zentrum für Marine Biodiversität (vgl. Behörde für Wissenschaft und Forschung 2007) sowie seinem Engagement in nationalen und europäischen Forschungsprojekten und Forschungsgemeinschaften wie beispielsweise KLIMZUG-NORD und FINE verfügt Hamburg bereits heute über eine hohe Kompetenz in Forschung zu zukunftsrelevanten Themen. Diese Forschungsbereiche erhalten mit dem ZEFIR eine leistungsfähige, gemeinsame Schnittstelle, die die interdisziplinäre Arbeit fördert, finanzielle, personelle und intellektuelle Ressourcen bündelt und effektiver nutzt, sowie wissenschaftliche Erkenntnisse über die Grenzen einzelner Disziplinen hinweg verbreitet.

Ein wichtiger Bestandteil des Konzepts ist daher die Kooperation mit Partnern aus der Hochschullandschaft, institutionellen Forschungsinstituten (Fraunhofer Gesellschaft, Helmholtz Gemeinschaft, Max-Planck-Gesellschaft u.a.), der Verwaltung (Bundes- und Landesbehörden) und Akteuren aus der Privatwirtschaft, die ihre jeweilige Expertise einbringen, Forschungsaufträge vergeben, selbst Forschungen am ZEFIR betreiben und sich finanziell engagieren.

Der Aufbau eines hochkarätigen und finanziell mindestens solide ausgestatteten Forschungs- und Entwicklungszentrums ist ein

<sup>8</sup> Eine abschließende Benennung der einzelnen zu beteiligenden Disziplinen und Branchen muss zum jetzigen Zeitpunkt entfallen, da nicht absehbar ist, welche zentralen Innovationen in den nächsten Jahrzehnten zu erwarten sind und welche Bereiche entsprechende Prominenz gewinnen werden.



politisches Bekenntnis zum Wissenschaftsstandort Hamburg. Abgesehen davon ist das ZEFIR so konzipiert, dass es nicht Investitionen erfordert, sondern durch die direkte Marktzuführung der Forschungsergebnisse auch Profit generieren. Mit dem Aufbau es ZEFIR hat die Stadt die Gelegenheit, den Wissenschaftsstandort Hamburg um einen wirklich bedeutenden und großen Schritt voranzubringen.

Abb. 72: Logo des ZEFIR  
(Eigene Darstellung)

Die **erste Hauptkomponente** des ZEFIR ist das **Forschungs- und Technologiezentrum**, das sich mit der Erforschung der genannten zukunftsrelevanten Themen befasst. Das ZEFIR betreibt dabei mit dem C4-F eine eigene Forschungseinrichtung. Darüber hinaus werden die o.g. öffentlichen und privaten Partner eingebunden, die ebenfalls Forschungseinrichtungen im ZEFIR betreiben oder sich mit ihren Ressourcen an der Arbeit anderer Einrichtungen beteiligen.

Die breite thematische Aufstellung der Forschungsarbeit stellt verschiedene Anforderungen an das Forschungsgerät; während einige Disziplinen vor allem rechnerbasierte Forschungen durchführen können und sich daher relativ einfach in konventionellen Büroräu-

men unterbringen lassen, werden andere Wissenschaftsbereiche umfangreicheres technisches Gerät benötigen. Dem Anspruch als Forschungs- **und** Technologiezentrum gemäß soll das ZEFIR auch technische Laborräume bieten, gleichwohl ist an Kooperationen mit Betreibern bestehender Forschungsanlagen denkbar, etwa den beteiligten Hochschulen oder Privatunternehmen.

Die **zweite Hauptkomponente** ist das **Gründer- und Unternehmenszentrum**, in dem die Erkenntnisse der Forschungen in die wirtschaftliche Anwendung überführt werden. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem auf der Neugründung von Unternehmen, die sich innerhalb der Forschungsschwerpunkte des ZEFIR bewegen, jedoch wird auch das ZEFIR selbst eine Anwendungsgesellschaft betreiben, die Produkte anbietet, Lizenzen vergibt und Patente verwaltet.

Das ZEFIR bietet mit dem Gründer- und Unternehmenszentrum Personen, die Unternehmen im Bereich des Forschungsschwerpunkts des Zentrums gründen und innovative Ideen erarbeiten und umsetzen wollen, günstige Büroflächen an. Daneben werden in diesem Zentrum mit dem C4app die Anwendungsgesellschaft des ZEFIR sowie ggf. weitere Ausgründungen des ZEFIR bzw. des C4app angesiedelt.

Ein vergleichbares Konzept wurde in Hamburg bereits mit der TuTech Innovation GmbH umgesetzt, die 1992 von der Technischen Universität Hamburg Harburg gegründet wurde (vgl. TuTech Innovation GmbH o.J.). Die besondere Idee des Unternehmenszentrums ist, dass die start-ups in enger räumlicher Nähe zueinander liegen, eventuell mit Aspekten des Co-Working, und sich in einer offenen Atmosphäre miteinander austauschen und gegenseitig inspirieren (siehe Kapitel 9.1.2.5). Für die Vermietung ist ein Nachweis über die Ausrichtung und Ziele des Unternehmens erforderlich, um zu vermeiden, dass das günstige Flächenangebot ausgenutzt wird.

### 9.1.2.2 Weitere Nutzungen

Das ZEFIR bildet das räumliche Zentrum für die Entwicklung des Großmarktgeländes. Die wissenschaftlichen und wirtschaftlich-wissenschaftlichen Funktionen des Geländes werden ergänzt um weitere Nutzungen im Umfeld, die jedoch ebenfalls inhaltliche Bezüge zum ZEFIR haben.

Ein weiterer Bestandteil des Entwicklungskonzepts ist der Bau **verdichteten Geschosswohnungsbaus**. Das Wohnungsangebot (ca. 1.500 Wohneinheiten) soll dabei ein möglichst breites Angebot von Wohnformen und Lebensentwürfen abbilden, insbesondere sind hier – auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der Pluralisierung der Familienformen – seniorenorientierte Wohnungen, Wohnungen für variable Familienformen und -größen, für Wohngemeinschaften und für Singlehaushalte. Ein wichtiger Bestandteil in Hinblick auf das ZEFIR ist die Schaffung eines Angebots für studentisches Wohnen denkbar, sowohl in Form von Studentenwohnheimen als auch von kompakten Apartments, ferner richten sich auch die skizzierten Wohngemeinschaften an Studenten. Um die Nahversorgung der Anwohner zu sichern und das soziale Leben zu stimulieren, werden zusammen mit der Wohnnutzung Gewerbeflächen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie entwickelt. Explizit ist dabei nicht die Schaffung einer Konkurrenzlage zur Innenstadt oder zum Überseequartier vorgesehen, das heißt, dass Angebot soll sich vorwiegend an den regelmäßigen Bedarf richten<sup>9</sup>.

Neben dem Bezug zum ZEFIR spricht für die Integration einer Wohnnutzung, dass voraussichtlich auch in den dreißiger Jahren noch

---

<sup>9</sup> Die zu erwartete Bevölkerungszahl könnte ein eigenständiges Subzentrum mit Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs rechtfertigen. Nach Meinung der Projektgruppe sprechen drei Gründe jedoch dagegen dieses Zentrum auf dem Großmarktgelände zu etablieren. Zum ersten soll die räumliche Nähe zur Innenstadt und zum Überseequartier genutzt werden, um die dortigen Flächen auszulasten. Die geringe fußläufige Entfernung würde die Nutzung dieser beiden Standorte anbieten. Zweitens können eventuell nötige Gewerbefläche in direkter Nachbarschaft (Hammerbrook) ausgewiesen werden und so einen Beitrag zur Stimulation dieses Quartiers leisten. Und drittens ist die Unterbringung von Geschäftsflächen, wie sie das mittel- bis langfristige Warensortiment benötigte, auf dem Großmarktgelände zu städtebaulichen Problemen führen, die den Mehrwert nicht aufwiegen würden, zumal in der näheren Umgebung Alternativen vorhanden sind.

Bedarf nach zusätzlichem Wohnraum bestehen wird. Selbst wenn die Bevölkerungszahl Hamburgs prognosegerecht um 2030 (vgl. Kapitel 6.1.1) ihren Höhepunkt erreichen und danach wieder absinken sollte, kann davon ausgegangen werden, dass der Markt trotzdem Platz für weitere Wohnungen bietet. Weiterhin spricht für eine Wohnnutzung die bereits erwähnte kritische Masse an Menschen, die neben den am ZEFIR beschäftigten Personen einen Grundstock für die Belebung des Areals bilden.

Auf einem Teil des Großmarktareals werden **frei finanzierte Büroflächen** untergebracht. Ggf. kann auch ein Teil des Unternehmenszentrums des ZEFIR allgemeine Büros aufnehmen, vorzuziehen sind jedoch die eigentlich avisierten Innovationsunternehmen als Mieter der Büroflächen. Die enge räumliche Nähe zwischen Forschung und start-up-Unternehmen fördert den Gedanken des praxisnahen Wissenstransfers. Gleichwohl können auch internationale Firmen in dem Cluster Büros auf der Fläche anmieten, was den Forschungsstandort stärken würde. Unbedingt sollten weitere Büroleerstände vermieden werden. Es ist daher anzudenken, ob, wenn das Emissionsrecht es zulässt, Büros bei mangelnder Nachfrage in Wohnungen umgewandelt werden können (vgl. Mayer et al. 2011: 143f.).

Die im Öffnungsszenario vorgestellten **Nutzungen für die Halle** (vgl. bes. 7.1.2) werden in das Verlagerungsszenario übernommen. Die vollständige Verlagerung des Großmarktes erlaubt dabei, die im Öffnungsszenario nur als optional beschriebenen Maßnahmen wie Ergänzung um einen Fleisch- und Fischmarkt in vollem Umfang zu realisieren. Die Entscheidung fiel zugunsten einer Integration der genannten Nutzungen aus, da ein hochwertiger Lebensmittelmarkt und ein anspruchsvolles gastronomisches Angebot grundsätzlich von hoher Attraktivität sind und so zur zusätzlichen Belebung des Geländes beitragen. Weiterhin verweisen die Nutzungen auf die Geschichte der Großmarkthalle und stärken die Versorgungsstruktur für die Nutzer des ZEFIR und die Anwohner der neuen Wohneinheiten.



### 9.1.2.3 Öffentliche Freiräume

Das neue Großmarktquartier wird mit hochwertigen öffentlichen Freiräumen ausgestattet, die von Anwohnern, Mitarbeitern des Forschungszentrums und des Unternehmenszentrums und Besuchern des Geländes genutzt werden. Diese sind bevorzugt im Südteil des Quartiers am Ufer des Oberhafens angeordnet, da hier die attraktivste Lage im Quartier ist und die Wohnnutzungen so vor Lärmbelastungen durch Freizeitnutzer geschützt sind.



Abb. 73 (l.): Beispiel für einen urbanen Stadtplatz: die Marco-Polo-Terrassen (fotograf-hamburg.de);  
Abb. 74 (r.): Ein anderes Beispiel aus der HafenCity: die Magellan-Terrassen (prachtvoll.de)

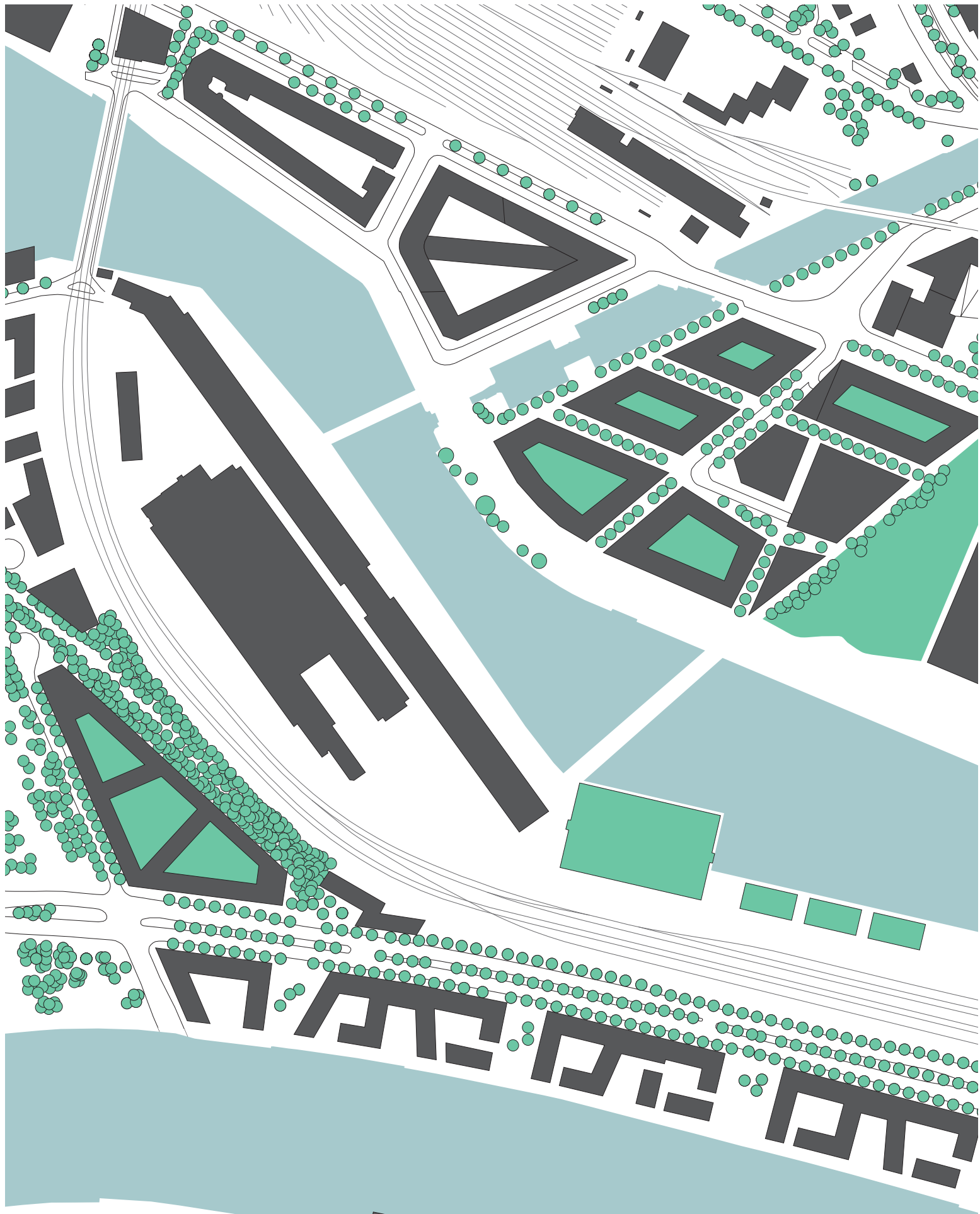
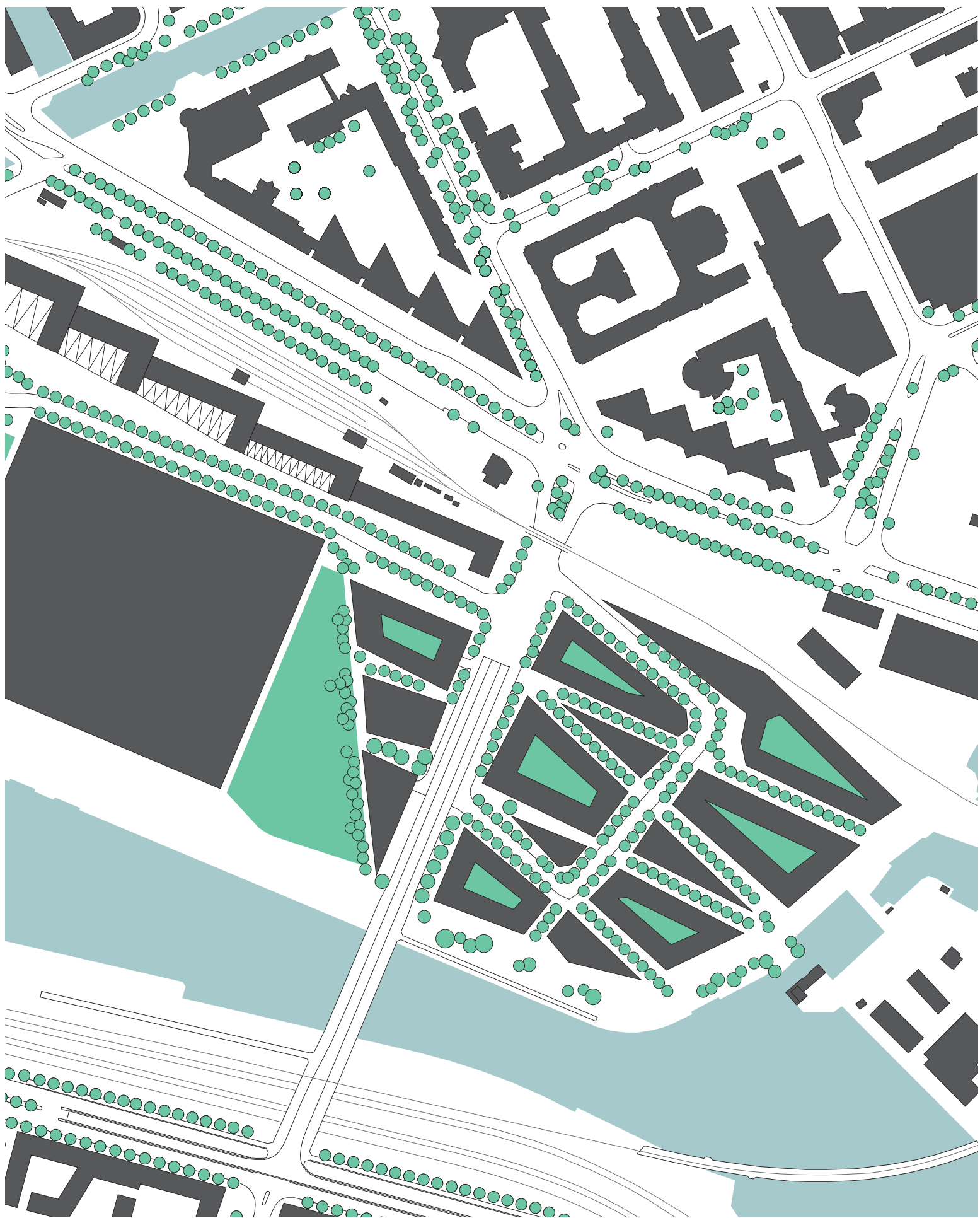


Abb. 75: Städtebaulicher Entwurf für das Großmarktareal (Eigene Darstellung, genordet, ohne Maßstab)



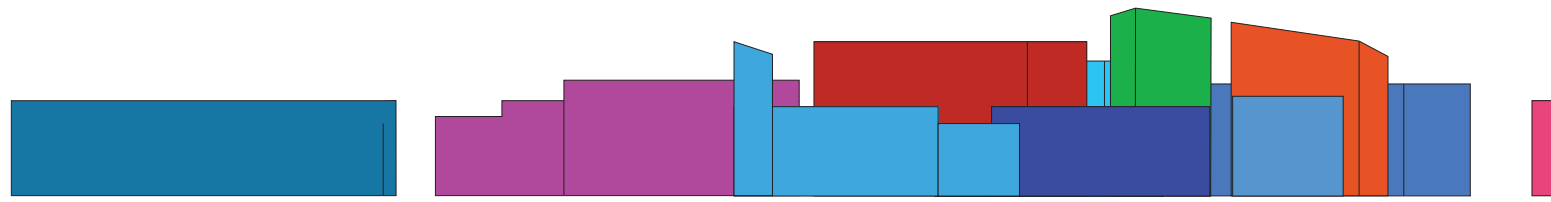


Abb. 76: Höhenfiguration des Planungsgebietes nach Norden sehend (Eigene Darstellung)

### 9.1.3 Städtebau

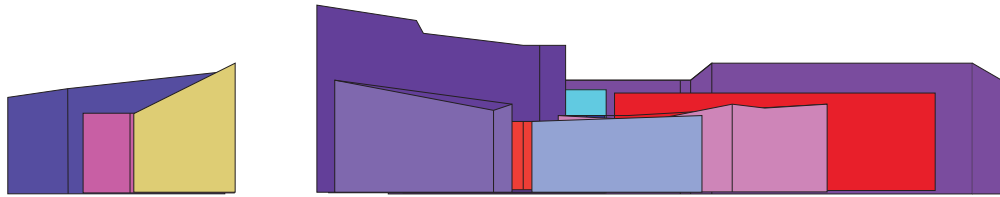
Der Städtebau für die Neubebauung des Großmarktareals folgt folgenden Grundsätzen:

- Hohe Bebauungsdichte und effiziente Flächenausnutzung
- Wahrung der Sichtbeziehung aus südlicher Richtung auf die Großmarkthalle
- Anschluss an die umgebende Bebauung
- Schutz des Quartiers vor Immissionen aus den umliegenden Quartieren
- Hohe Qualität der Freiräume

Die Großmarkthalle und das Hochhaus bilden auch weiterhin das bauliche Zentrum des Quartiers; alle sonstigen flankierenden Gebäude westlich und östlich der Markthalle sowie die Anlagen zwischen Fruchthof und Schleuse werden vollständig niedergelegt und durch Neubauten ersetzt. Der Städtebau greift als zentrale Idee die Wellenform der Großmarkthalle auf, indem er die Ausrichtung der Welle um 90° wendet und nicht mit einem einzelnen Gebäude, sondern durch das Ensemble aller Gebäude von West nach Ost darstellt. Der Scheitelpunkt der Markthalle stellt dabei die Sohle der Welle dar, die sich von Westen nach Osten über Zwischenschritte auf die Höhe von bis zu elf Vollgeschossen erhöht. Nach Westen senkt sich die Welle auf die Bestandshöhe des Fruchthofes (acht Vollgeschosse) ab, nach Osten auf eine vergleichbare Höhe.

Darüber hinaus werden zwei neue markante Hochpunkte gesetzt, die das bestehende Punkthochhaus ergänzen und ein spannungsvolles Verhältnis zu dem benachbarten Elbbrückenquartier in der

## Großmarkt



HafenCity aufbauen. Die neue Bebauung wird sich neben dieser deutlich innerstädtischen Höhe auch durch eine besonders urbane Dichte auszeichnen. Typologisch sind sowohl Blockrandstrukturen als auch Zeilen, sowie Variationen und Kombinationen der beiden denkbar. Aufgrund der allseitig einwirkenden Lärmimmissionen<sup>10</sup> werden Hofhaustypologien, das heißt an einer Seite geöffnete Blockränder, zumindest an den Außengrenzen der Bebauung kritisch gesehen. Die neuen Hochpunkte werden aus den Baukörpern der flacheren Zeilen und Blockrandstrukturen entwickelt.

Die städtebauliche Leitidee der Welle leitet sich unmittelbar aus der Gestalt des Ortes ab, schafft einen morphologische Anschluss an die Bestandsbebauung, entwickelt eine lebendige und variantenreiche Stadtgestalt, gewährleistet eine effiziente Flächenausnutzung und eine der zentralen Lage angemessene Dichte und gleichzeitig eine spielerische städtebauliche Großform.

Die Bebauung gliedert sich von West nach Ost in folgende sechs Teilbereiche:

- Neuer Fruchthof; Gebiet zwischen Fruchthof und Mittelkanal,
- Großmarktquartier West; Gebiet westlich der Großmarkthalle,
- Großmarkthalle,
- Nordwand; Gebiet zwischen Großmarkthalle und Bahndamm,
- Östlicher Vorhof; Gebiet zwischen Großmarkthalle und Hochtrasse,
- Großmarktquartier Ost; Gebiet zwischen Hochtrasse und Brandshofer Schleuse.

<sup>10</sup> Als Beispiel für eine Bebauung als Folge der Lärmemission ist die nördlich der Großmarkthalle entstehende sogenannte Nordwand. Ein langgestreckter Baukörper, das das Quartier vor den Lärmimmissionen der Amsinckstraße schützt. In ihm werden weitere Büronutzungen untergebracht.

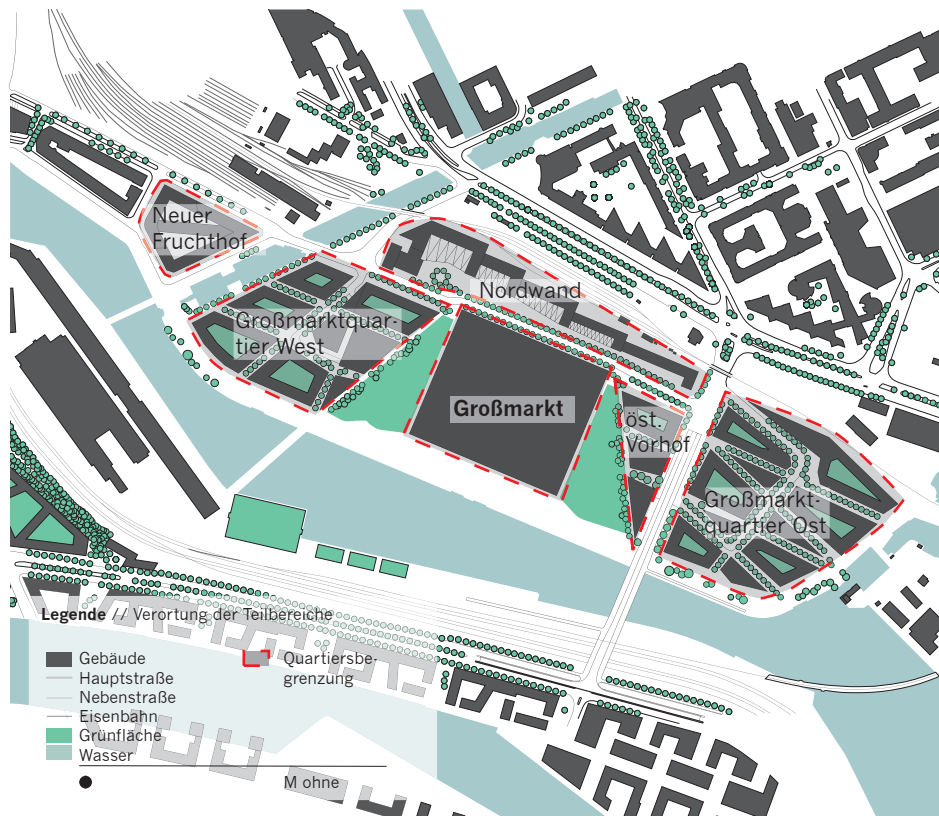


Abb. 77: Verortung der Teilbereiche (Eigene Darstellung)

### 9.1.3.1 Großmarktquartiere West und Ost: Wohnen und Gewerbe

In den Großmarktquartieren wird jeweils eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Nahversorgung entwickelt. Die Wohnnutzungen liegen dabei im inneren Bereich der Bebauung und werden durch einen Kranz von Bürogebäuden vor den Immissionseinwirkungen aus dem Umfeld geschützt. Denkbar sind darüber hinaus gemischt genutzte Gebäude, die lediglich zu den Außenseiten über Büroflächen verfügen, zur Innenseite jedoch Wohnungen bieten, oder Bürogebäude und gemischt genutzte Gebäude im Innenraum. Die Erdgeschosszone wird weitgehend mit Gewerbeflächen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie ausgestattet, um die Nahversorgung der Wohnbevölkerung und die Versorgung der Büroangestellten zu gewährleisten.

Zudem werden durch die Schaffung von Gewerbeflächen die Belebung der Straßen und der Austausch zwischen Gebäuden und Straßenraum unterstützt, sodass keine „ausgestorbenen“ monostrukturierten

rierten Wohnstraßen entstehen.

#### 9.1.3.2 Großmarkthalle: ZEFIR-Siedlung

Das Gründer- und Unternehmenszentrum und die Teile des Forschungszentrums, die nicht auf besondere Labortechnik angewiesen sind, werden in der Großmarkthalle untergebracht. Als weitere Nutzungen werden der „farmers market“ und das gastronomische Angebot, die beide aus dem Öffnungsszenario entliehen sind, hier untergebracht.

Diese Kombination von start-up-Inkubator, Forschungseinrichtung, Lebensmittelmarkt und Restauration ist zwar ungewöhnlich, aber nicht unverträglich. Die einzelnen Nutzungen widersprechen einander nicht und können nicht nur konfliktfrei nebeneinander funktionieren, sondern einander sogar stärken und unterstützen. Abgesehen von der offensichtlichen Verbindung, dass Angestellte der start-ups die Restaurants frequentieren können, ist hier auch daran zu denken, dass Unternehmen ihre zukünftigen Kunden wie auf einem Marktplatz der Ideen direkt vor der Tür ihres Büros ansprechen können.

Die herausragende Besonderheit der neuen Nutzung der Großmarkthalle ist die räumliche Gestalt; die Halle wird in ihrem Inneren mit einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung versehen, die sich wie in der Miniaturisierung einer Stadt zu Straßen und Plätzen zusammenfügt. Die Unternehmen „bewohnen“ die einzelnen Gebäude bzw. einzelne Etagen und bilden auf diese Weise eine Art Forscher- und Ideensiedlung. Nach Möglichkeit sollen auch innerhalb einzelner Gebäude Nutzungen gemischt werden, etwa durch Dienstleistungen wie Kopierdienste oder gastronomische Angebote im Erdgeschoss und darüber gelegenen Büros. Die große räumliche Nähe begünstigt den Austausch der Unternehmen untereinander mit den anderen in der Halle untergebrachten Einrichtungen.

Die Baukörper basieren auf formal-gestalterisch minimalistischen, kubischen Modulen, die zu größeren Einheiten akkumuliert werden können. Funktional sind sie jedoch vollständig ausgestattete Gebäu-

deinheiten mit Energie- und Wasserversorgung, die zentral durch ein hallenweites System zur Verfügung gestellt werden. Baukörperanordnung und Erschließungsstruktur folgen dem orthogonalen Ordnungsraster, das durch den Grundriss der Halle vorgegeben wird. Abwechslung wird durch die Variation der Geschossigkeit, individuelle Möglichkeiten zur Fassadengestaltung und durch die Durchbrechung des Rasters durch platzartige Aussparungen gewährleistet. Diese Plätze ersetzen die geschlossenen Pausen- und Aufenthaltsräume, die in einem klassischen Bürogebäude vorhanden wären. Um diese Plätze gruppieren sich Bürodienstleistungen, Kioske, gastronomische Einrichtungen oder auch kulturelle Angebote. Durch diese Nutzungen stellen diese Plätze einen Anziehungspunkt für alle Nutzer des ZEFIR dar und bieten eine weitere Möglichkeit der Kontaktaufnahme und des Austauschs sowie eine wettergeschützte Alternative zum öffentlichen Raum unter freiem Himmel.

Die Typologie und der zu erzielende Raumeindruck sind insgesamt vergleichbar mit traditionellen japanischen Wohnstraßen, obgleich

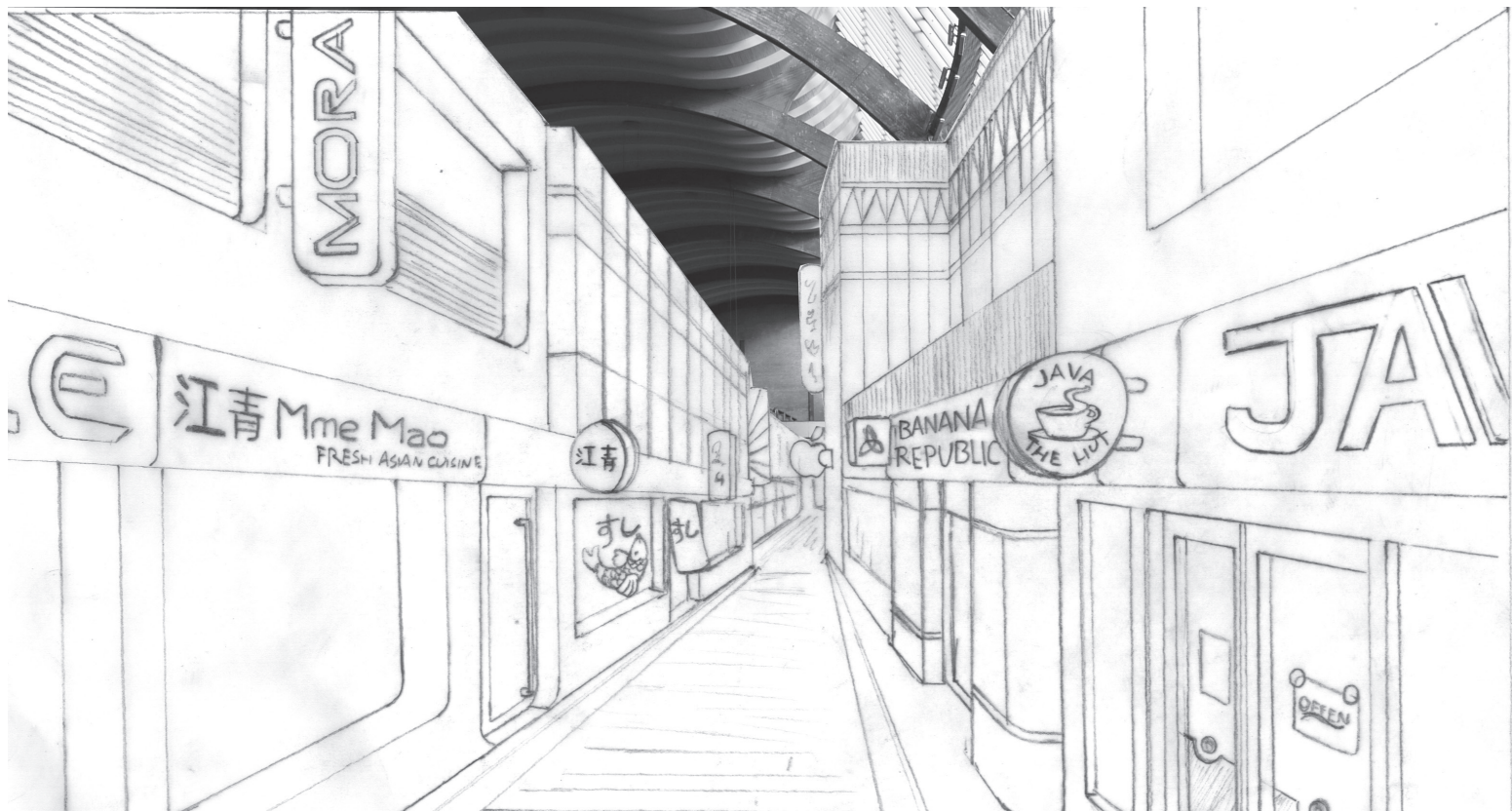


Abb. 78: Visualisierung der ZEFIR-Siedlung in der Großmarkthalle (Eigene Darstellung)



diese nicht bewusst als Vorlage für das räumliche Konzept dienten.

Es ist im Wesentlichen nicht Vorgesehen, dass die einzelnen Gebäude im Sinne von Containermodulen auf-, ab- und umgebaut werden. Es wird vielmehr eine Struktur vorgegeben, die dann von den Unternehmen belebt werden soll. Sollte ein Büro seine Flächen erweitern müssen, kann dies durch Anmietung eines weiteren Gebäudes oder durch Zusammenlegung einzelner Einheiten erfolgen.

#### 9.1.3.3 Erläuterung

Eine große Herausforderung bei der Entwicklung des Nutzungskonzeptes für die Großmarkthalle stellten die energetischen und klimatischen Eigenschaften der Halle im Zusammenspiel mit dem Denkmalschutz dar; das Klima innerhalb der Gebäudes kann kaum reguliert werden, das heißt, dass das Innenklima annähernd dem Außenklima entspricht. Während diese Bedingungen für die Marktnutzung kaum hinderlich sind, stellen sie für die meisten anderen Nutzungen eine erhebliche Einschränkung dar.

Eine energetische Optimierung, insbesondere eine Verbesserung der Gebäudeisolierung, die eine Kontrolle des Gebäudeklimas erlauben würde, wird aus mehrerlei Gründen kritisch beurteilt; zur grundsätzlichen Frage der technischen Durchführbarkeit kommen die Kosten und die Verträglichkeit mit dem Denkmalschutz, insbesondere die Wahrung und Erlebbarkeit der ursprünglichen Raumgestalt.

Die Erkenntnis, dass die Möglichkeiten zur Einflussnahme auf das Hallenklima beschränkt sind und dass das Innenklima mit dem Außenklima annähernd identisch ist, brachte die Projektgruppe auf die Idee, die Halle tatsächlich wie einen Außenraum zu behandeln und sie wie ein „normales“ Grundstück zu bebauen. Rücksicht wurde dabei auf die Wahrung der Erlebbarkeit der Hallenstruktur genommen, indem die zulässige Gebäudehöhe stark beschränkt wurde. Ferner wurde das Erschließungssystem auf reine Fußläufigkeit ausgerichtet.

Die wörtliche Interpretation des Haus-im-Haus-Konzeptes erleichtert die klimatische Regulation für die neuen Nutzungen erheblich, da nunmehr einfach die neuen Gebäuden innerhalb der Halle reguliert werden, die Halle selbst aber nicht. Auf diese Weise können auch anspruchsvolle energetische Standards erfüllt werden.

Gleichzeitig greift die geplante Bebauung der Halle die aktuelle pavillonartige Struktur der Marktstände auf und entwickelt diese für neue Nutzungen weiter.

Ein besonders spannendes Charakteristikum dieses „überdachten Quartiers“ ist das ungewöhnliche Raumgefühl; in ihrer Gestalt wird die bauliche Ergänzung wie eine weitgehend konventionelle Siedlungsstruktur wirken, während sich darüber gleichzeitig die Betondecke im kühnen Schwung wölbt.



Abb. 79: Mögliche städtebauliche Figuration, ähnlich der in der Hafencity (hafencity.com)

Eine weitere Herausforderung, vor allem in gesundheitlicher, sowie atmosphärischer und energetischer Hinsicht, ist die Belichtungssituation in der Halle. Die Fensterreihen orientieren sich nach Norden, da der Großmarktbetrieb vor allem in den Nacht- und Morgenstunden stattfindet, wenn das meiste Licht die Halle aus nördlicher Richtung erreicht. So sinnvoll diese Überlegung für den Großmarkt ist, so ungünstig ist sie für eine Umnutzung. Der Einbau zusätzlicher Fenster kollidierte mit dem Denkmalschutz und ist auch in ästhetischer Hinsicht fraglich.

Als Lösung hierfür wird vorgeschlagen, die Südseite des Gebäudes, in der heute die Verwaltung des Großmarktes untergebracht ist und die bereits größtenteils verglast ist, hallenseitig zu öffnen, sodass das Tageslicht die Halle direkt erreichen kann. Allerdings wird diese Maßnahme allein nicht ausreichend sein, das ganze Gebäude in ausreichender Weise mit natürlichem Licht zu versorgen. Es muss an dieser Stelle eindeutig erklärt werden, dass die gesamte Zulässigkeit des Vorhabens von der Gewährleistung einer ausreichenden natürlichen Belichtung abhängt.

#### **9.1.4 Verkehrliche Erschließung**

Da der Großmarkt gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen ist, sollten sich für den Motorisierten Individualverkehr keine relevanten Probleme ergeben. Die Anbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist etwas schwieriger, kann aber durch geschickte Linienverlegung gut gelöst werden.

Die **Haupterschließung** des Großmarktareals erfolgt weiterhin über die Amsinckstraße.

Die bestehenden Tiefgeschosse der Großmarkthalle, die zurzeit als Warenlager dienen, werden zu einer zentralen Tiefgarage für das gesamte Areal umgewandelt. Die Zufahrt erfolgt über die bestehenden Rampen östlich und westlich der Halle, die Zufahrten innerhalb der Halle werden für den Kfz-Verkehr geschlossen und bleiben lediglich für Fußgänger erhalten. Von den Untergeschossen aus werden

Aufzüge in die Markthalle geführt, sodass es möglich ist, von den Parketagen direkt in die ZEFIR-Siedlung zu gelangen. Die Aufzüge lassen sich dabei günstig in die Bebauungsstruktur des Halleninnenraums integrieren. Daneben werden weitere Park- und Stellplätze bei der westlich und östlich der Markthalle gelegenen Bebauung untergebracht. Bevorzugt werden dabei Tiefgaragenplätze, um den Stadtraum weitgehend vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

Die genaue Ausbildung des Wegenetzes der **inneren Erschließung** des Großmarktareals ist wie die Finalisierung des Städtebaus Gegenstand eines weiteren Wettbewerbs. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden die grundsätzlichen Ideen des Erschließungskonzeptes beschrieben.

Das Großmarktareal bietet sich aufgrund seiner Kompaktheit und Nutzungsmischung, seiner Dichte, der Planheit des Gebietes und der Durchlässigkeit der Bebauungsstruktur in besonderer Weise für eine Erschließung mit dem Fahrrad oder zu Fuß an. Entsprechend

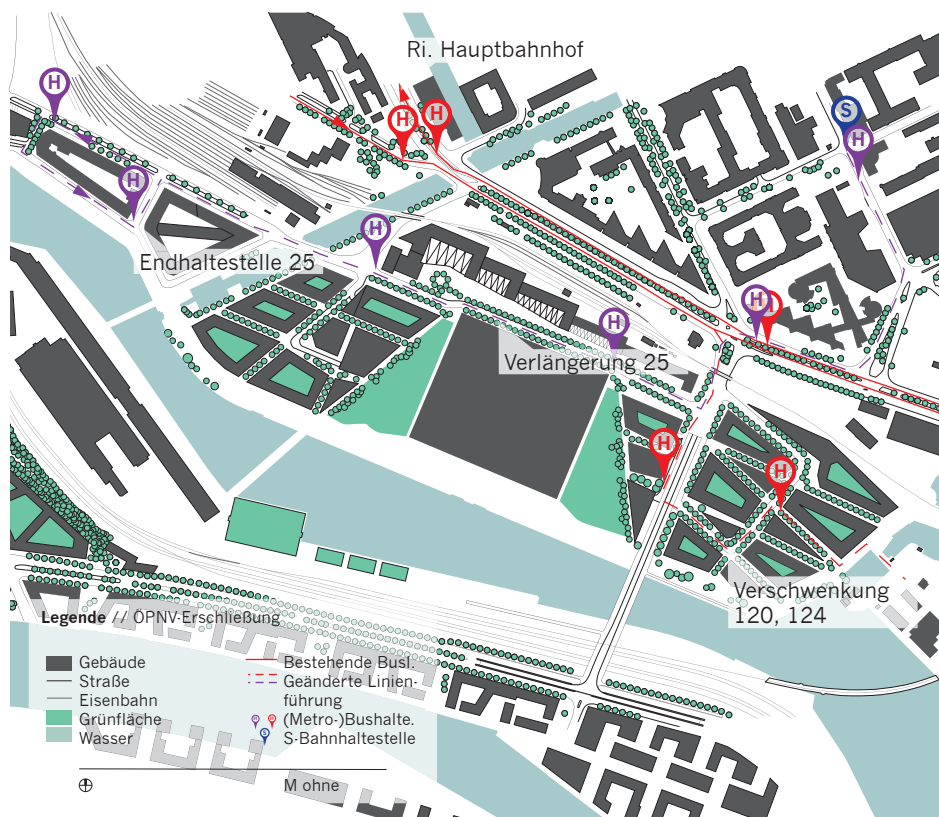


Abb. 80: Mögliche ÖPNV-Erschließung des Gebietes (Eigene Darstellung)

werden alle Straßen so dimensioniert, dass ein gefahrenloses und bequemes Miteinander von Fußgängern und Fahrradfahrern möglich ist. Auf Strecken, auf denen eine besonders starke Frequentierung durch Radfahrer zu erwarten ist, etwa entlang der Südkante des Areals, sind zudem gesonderte Fahrradbahnen zu berücksichtigen. Um die Integration des Areals in das Stadtgebiet zu fördern, ist insbesondere auch an eine Integration in das StadtRAD-System zu prüfen. (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2011b)

Auf eine Feinerschließung des Quartiers durch den Öffentlichen Personennahverkehr wird nach jetzigem Stand der Erkenntnis verzichtet, es werden die oben genannten, tangierenden Buslinien verschwenkt und zusammen mit der U-Bahnstationen HafenCity Universität und Steinstraße als ausreichend betrachtet.

Allgemein soll der Motorisierten Individualverkehr bei der Erschließung eine gegenüber anderen Verkehrsträgern untergeordnete Rolle haben. Dies sollte sich zum einen in der Beschränkung des Fahrbahnraums auf ein Mindestmaß sowie im weitgehenden Ausschluss des ruhenden Verkehrs aus dem Straßenraum zeigen.

### **9.1.5 Entwicklung und Finanzierung**

Das Verlagerungsszenario enthält eine Vielzahl einzelner Nutzungen, die von unterschiedlichen Akteuren zu finanzieren und zu betreiben sind. Die hier dargestellte Aufgabenverteilung stellt den von der Projektgruppe bevorzugten Idealfall ab, dessen Einhaltung am ehesten die Erreichung der genannten Ziele unterstützt.

Grundsätzlich verbleibt die Planungs- und Entwicklungshoheit des Geländes bei der Stadt, da unterstellt wird, dass die Stadt eher als ein privater Entwickler dazu geneigt ist, eine sozialverträgliche, nicht vollständig kommerzialisierte Entwicklung umzusetzen. Mit hin wird vermutet, dass die von Stadt erzielbaren Erlöse aus den Grundstücksverkäufen höher sind, wenn die Stadt die Grundstücke selbst einzeln vergibt, anstatt sie im Paket an einen privaten Entwickler zu verkaufen. Hinzu kommt, dass ein privater Investor beim

Weiterverkauf der Grundstücke einen Preis erreichen müsste, der (deutlich) über dem von ihm gezahlten Paketpreis liegt. Auf diese Weise würden Grundstücke zusätzlich verteuert, was sich wiederum auf Preise und Rentabilität der zu entwickelnden Nutzungen sowie ggf. auf die Entwicklungsdauer auswirkte. Für den Verkauf im Paket spräche allenfalls die sofortige Liquidierung der Fläche und der sofortige Zufluss der Erlöse an die Stadtkasse gegenüber der zeitlichen Streckung bei einer Einzelvergabe der Grundstücke.

Die Vergabe von Bauflächen für Wohnungen und Büros erfolgt nach Vorbild der HafenCity über Ausschreibung und konzeptgeführt. Die Stadt stellt hierbei bei der Ausschreibung eines zu bebauenden Grundstücks einen Anforderungskatalog auf, der etwa Angaben zur Nutzungsverteilung des zu entwickelnden Gebäudes (Anteil Eigentums-/Mietwohnungen, Gewerbeflächen u.a.) macht. Die potentiellen Investoren müssen daraufhin ein Konzept entwickeln, das die gestellten Anforderungen erfüllt, ferner müssen sie nachweisen, dass sie in der Lage zur Realisierung des Gebäudes sind. Die Stadt wählt das überzeugendste Konzept aus und erteilt dem Investor den Zuschlag. Ggf. könnte sich hieran wie in der HafenCity ein Anhandgabeverfahren anschließen, in dem der Investor zur Durchführung eines Architektenwettbewerbs verpflichtet wird.

Durch die konzeptgeführte Vergabe kann die Stadt eher ihren planerischen Anspruch durchsetzen und unterbindet, dass ausschließlich nach Profitabilität optimierte Projekte mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Preisgestaltung umgesetzt werden.

Bei der HafenCity wird das Ausschreibungsverfahren ausschließlich für Wohngebäude bzw. mehrheitlich dem Wohnen gewidmete Gebäude durchgeführt. Aufgrund der erwähnten stärkeren Durchmischung von Wohn- und Büronutzungen innerhalb derselben Gebäude müsste das Verfahren jedoch womöglich für alle Gebäude angewendet werden.

Bei der Finanzierung der Wohnungen muss ein auskömmliches Gleichgewicht zwischen Rentabilität für die Stadt als Eigentümerin der Flächen und die Investoren auf der einen und dem Ziel der Öff-

nung des Quartiers für möglichst viele Einkommensgruppen auf der anderen Seite erreicht werden. Aus Sicht der Projektgruppe wäre es selbstverständlich wünschenswert, möglichst alle Wohneinheiten zu kostengünstigen Preisen auf den Markt zu bringen, jedoch ist sich die Gruppe des finanziellen Interesses der Stadt bei der Verwertung der Flächen bewusst, dem auch Rechnung zu tragen ist. Insgesamt wäre es wünschenswert, wenn die Stadt einen möglichst hohen Anteil verhältnismäßig preisgünstiger Wohnungen festsetzte.

Für die verschiedenen Marktsegmente sind unterschiedliche Bau-träger zu wählen; während Wohnungen im Hochpreissegment von einer Vielzahl von Firmen entwickelt werden können, finden sich vergleichsweise weniger Bau-träger, die bereit sind, Wohnungen im mittleren bis normalen Segment zu realisieren. Hier ist insbesondere an die Beteiligung von Baugenossenschaften, Baugemeinschaften sowie ggf. der SAGA-GWG zu denken.

Die Finanzierung der externen, das heißt der nicht unmittelbar im Zusammenhang mit dem ZEFIR stehenden, Büronutzungen kann durch private Investoren frei finanziert werden, da hier kein besonderer Förderbedarf für die wohnungssuchende Bevölkerung oder innovative Unternehmen erkannt werden kann.

Grundsätzlich sollte es keine Frage sein, ob in Wissenschaft und Forschung investiert werden sollte. Vor dem Hintergrund einer öffentlichen Hand, die bei der Vergabe von Mitteln immer wählerischer und kritischer wird, der allgemein eher unsicheren Perspektive der öffentlichen Haushalte und der spätestens ab 2020 geltenden Schuldenbremse (Bundesministerium der Finanzen o. J.) und womöglich weiterer, zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbarer Maßnahmen zur Haushaltsdisziplinierung ist es jedoch durchaus angezeigt, für ein Projekt wie das ZEFIR zu argumentieren. Es wäre sicherlich kein allzu großes Problem, das Großmarktareal nach dem Höchstgebotsverfahren an einen privaten Investor zu veräußern und den tendenziell klammen städtischen Haushalt mit den Erlösen zu befüllen. Wieso also sollte die Stadt nicht nur einen Großteil der Flächen behalten, sondern sogar noch zusätzliches Geld investieren?

### **9.1.6 Verlagerungsstandorte für den Großmarkt**

Die Voraussetzung für die Entwicklung des Großmarktgeländes ist die Identifikation eines geeigneten Ausweichstandortes für die Marktfunktion. Das wesentliche Kriterium für den Betrieb des Großmarktes ist die Erreichbarkeit für den straßengebundenen Lastverkehr, das heißt der Standort sollte sich nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe zu einer Autobahn oder einer anderen qualifizierten Hauptstraße mit Anschluss an das überörtliche Straßennetz befinden. Die Verwaltung des Großmarktes stellte zwar darüber hinaus dar, dass auch ihre zentrale Lage in der Nähe zur Innenstadt ein entscheidender Vorteil wäre und bereits eine Verlagerung auf die Veddel, was etwa 1,3 km Luftlinie entspricht, zu weit wäre (Interview Großmarkt 2011). Die Projektgruppe kann die dringende Anforderung dieser zentralen Lage allerdings nicht nachvollziehen, insbesondere vor dem Hintergrund eines möglichen weiteren Bedeutungsverlustes eines zentralen Großmarktes.

Für die Verlagerung des Großmarktes wurden drei potentielle Flächen im Hamburger Stadtgebiet identifiziert, die jeweils verkehrsgünstig gelegen sind und darüber hinaus den Vorteil bieten, keine bestehenden Siedlungsstrukturen durch den Lastverkehr zu beeinträchtigen. Bei der Vorstellung ist jedoch zu beachten, dass die identifizierten Flächen lediglich zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehen. Es kann nicht dafür garantiert werden, dass sie auch noch dann verfügbar sind, wenn die Verlagerung des Großmarktes akut wird. Ebenso wenig kann abgesehen werden, auf welchen zurzeit noch belegten Flächen sich in den nächsten Jahren Vakanzen ergeben werden, die dann für eine Verlagerung zur Verfügung stünden. Mit dem Ziel der Einschränkung weiterer Flächenversiegelung wäre bevorzugt ein solcher Standort zu suchen. Zu bevorzugen sind darüber hinaus Flächen, die sich bereits im öffentlichen Eigentum befinden, um die Kosten für die Verlagerung möglichst gering zu halten.



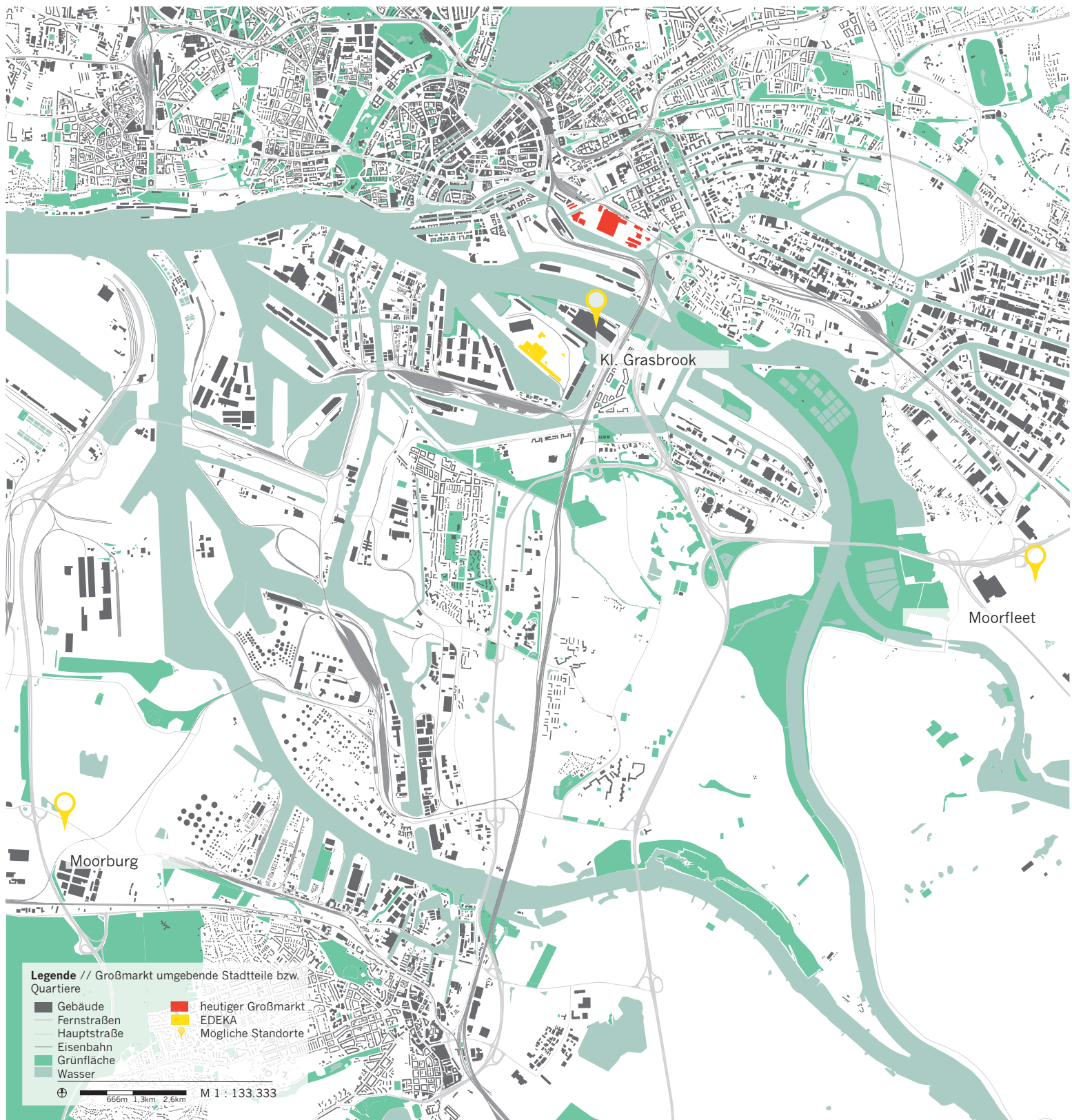


Abb. 81: Mögliche Verlagerungsstandorte (Eigene Darstellung)

## 9.2 Mögliche positive Entwicklungsschritte

Die Annahme der Verlagerung des Großmarktes unterliegt gewissen Determinanten, die in diesem Teilszenario positiv abgeschätzt und ihre Auswirkungen wohlwollend bewertet wurden. Die Hamburger Stadtplanungspolitik hat, wie das Interview mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte gezeigt hat, Interesse an dem Großmarktgelände. Besonders die gegenseitige Stimulation des Großmarktgeländes mit den ihn umgebenden Quartieren scheint der wesentliche Impuls für die städtischen Behörden gewesen zu sein, sich mit der „Potentialfläche“ Großmarkt<sup>11</sup> zu befassen.

In dem Teilszenario wird angenommen, dass die Wohnungsnachfrage, besonders in innerstädtischen, gut erschlossenen Lage konstant bleibt bzw. zunehmen wird. Besonders relevant scheint der zunehmende Entwicklungsdruck zu sein, der aus den umgebenden Gebieten<sup>12</sup> auf das Großmarktgelände einwirkt. Hier muss jedoch die Prämisse gesetzt werden, dass die aktuellen zu beobachtenden Trends in Hammerbrook und dem Münzviertel anhalten und die die Fertigstellung der HafenCity planmäßig erfolgt.

Zugleich wird die Nachfrage nach Großmarktflächen abnehmen. Der Nachfragerückgang ist zum einen in der Optimierung von Logistikketten<sup>13</sup> und zum anderen in dem heute sichtbaren Konsumverhalten, bei Discountern einzukaufen, zurückzuführen. Die Discounter benötigen die Verteilerfunktion des Großmarktes jedoch nicht, da sie ihre eigenen Lagerhallen unterhalten und eigene, internationale Bezugsquellen für Obst und Gemüse haben.

Die Bestandsgarantie für den Großmarkt bis mindestens **2024** (realistisch bis 2034, da dann keine Konventionalstrafen gezahlt werden müssten) und der kurze Planungszeitraum bis dahin, lassen eine Verlagerung bis 2014 unrealistisch erscheinen. Erste Vorbereitungen und Planungen für eine Verlagerung bis 2024 oder 2034 kön-

11 Durch den von der Handelskammer finanzierte Projektstudie für die Verlagerung der Universität wurde die Fläche des Großmarktes erstmals prominent im öffentlichen Bewusstsein lanciert.

12 Siehe hierzu auch Kapitel 8.2.

13 Siehe hierzu auch Kapitel 8.2.

nen jedoch bereits heute getroffen werden.

Wäre eine Verlagerung des Großmarktes im Jahr **2024** projiziert, so muss in die Kostenkalkulation die Vertragsstrafe wegen der vorzeitigen Kündigung eingestellt werden. Diese können vermutlich auch nicht durch bis dahin zu entwickelnde Projekte aufgefangen werden. Die Rahmenbedingungen erschweren es aber dem Großmarkt den jetzigen Standort zu halten, denn die Flächenauslastung der Halle wird sich wegen der Verschiebung der Konsumentennachfrage hin zu Discounterprodukten und einer Polarisierung des Marktes weiter verringern. Die Polarisierung des Lebensmittelmarktes in ein Discounter- und einem Premiumsegment, eröffnet dem Großmarkt jedoch auch die Möglichkeit einen Teil seiner Funktion – vermutlich an einem kleineren Standort – fortzuführen.

Die Standortsuche sollte, da die Polarisierung auf dem Lebensmittelmarkt augenscheinlich ist, schon vor 2024 erfolgen. Sowohl die Erstellung einer möglichen Ersatzfläche, als auch der Umgang mit dem Umzug und der Neubepflanzung des Projektgebietes bedürfen eines integrierten Masterplans, welcher spätestens 2024 aufgestellt werden sollte. Es wäre auch anzuraten eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen, um zu eruieren, bis wann der Großmarkt bei weiter leerfallenden Flächen an dem Standort verbleiben kann bzw. ab wann sich ein Neubau zwingend rechnet. Diese flexible Rechnung sollte als Entscheidungsgrundlage dienen und den Verlagerungszeitraum determinieren.

Die Entwicklungsstimulation aus den umliegenden Quartieren wird in diesem Teilszenario als positiv bis sehr positiv angenommen. Gerade das sich zu einem Wohnstandort transformierende Hammerbrook setzt wichtige Impulse für die weitere Entwicklung des Großmarktgeländes. Der nationale Trend nach mehr Wohnraum wirkt stimulationsfördernd und lässt das Großmarktareal in den Fokus der öffentlichen und politischen Betrachtung rücken. Die politischen Akteure sollten daher eine Verlagerung ab 2024 schon vor dieser Frist in Betracht ziehen und werden dies, bei Eintreffen der Prognosen, vermutlich auch tun.

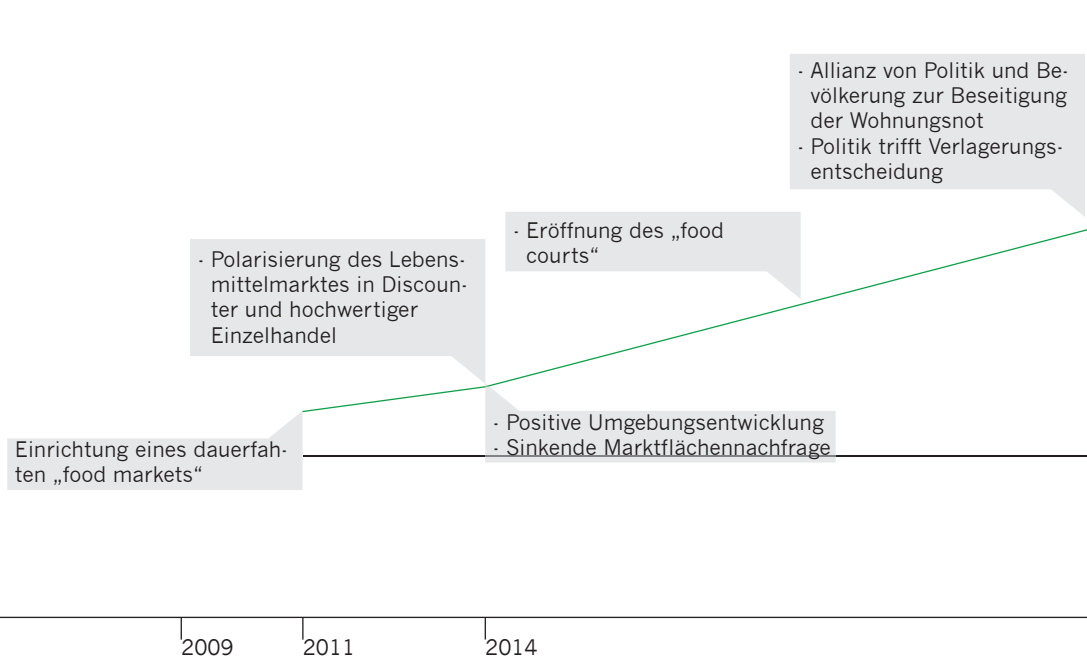
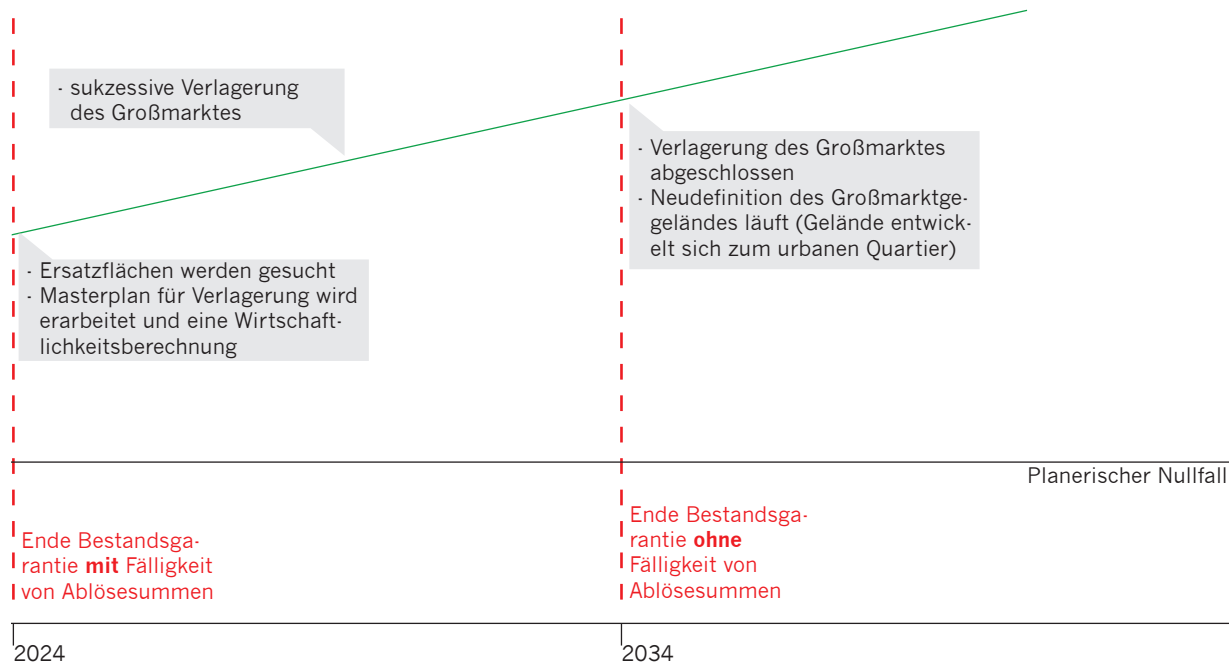


Abb. 82: Wesentliche Ereignisse und Schritte für eine gelungene Verlagerung des Großmarktes (Eigene Darstellung)

**2034** ist die Verlagerung des Großmarktes abgeschlossen und die städtebauliche Neudefinition des Geländes beginnt<sup>14</sup>. Gerade in der Bauphase kann der Großmarkt, ähnlich wie die HafenCity, zu einem der wichtigsten Entwicklungsstimulatoren werden, der nicht nur auf die umliegenden Quartiere ausstrahlt, sondern auch auf die gesamte Stadt. Der sichtbare Neubau von innerstädtischem Wohnraum kann eine Allianz zwischen Politik und Bevölkerung erzeugen, die der Entwicklung des Großmarktes zugutekommt und das Projekt weiter vorantreibt. So sind es vor allem die ausbleibenden Proteste, die ansonsten bei Großprojekten bekannt sind, die den Baufortschritt nicht beeinflussen. Hierfür muss die Politik aber geschickt partizipative Elemente in der Erarbeitung des Masterplans anwenden.

2034 wird auch der Benefiz der Großmarktverlagerung deutlich. Nicht nur die innerstädtischen Wohn- und Büroflächen erzeugen einen weiteren lebenswerten und urbanen Stadtteil, sondern die Verkaufserlöse rechtfertigen die Planung und die Verlagerung und

<sup>14</sup> Es muss davon ausgegangen werden, dass der Neubau des Großmarktes an einem Ersatzstandort vor 2034 fertiggestellt wird. Mögliche Vertragsstrafen könnten umgangen werden, wenn dieser Standort über eine ähnliche Verkehrsanbindung verfügt und ein gleitender Übergang von der alten in die neue Halle gewährleistet werden kann.



finanzieren das Projekt maßgeblich.

### 9.3 Mögliche negative Entwicklungsschritte

Ähnlich dem positiven Öffnungsszenario und zum Teil auch dem Verlagerungsszenario sind einige wirtschaftliche und politische **Determinanten** gleich. Im negativen Teilszenario werden nun aber die möglichen Schritte aufgezeigt, durch welches Handeln und welche externen Einflüsse eine Verlagerung des Großmarktes sich als nicht lohnend und unwirtschaftliche herausstellen könnte.

Das Teilszenario hat dabei die implizite Annahme, dass Investoren und Stadt einmal Geplantes durchsetzen wollen und kaum von einer sinnfälligen Abweichung vom ursprünglichen Masterplan Gebrauch machen. Auch wurde hier die Annahme getroffen, dass der Büroimmobilienmarkt sich sättigt und weitere Flächen auf lange Sicht nicht benötigt werden.

Dass der Großmarkt verlagert werden soll, steht jedoch durch die

technischen Entwicklungen und die hohen Sanierungskosten spätestens 2034 außer Frage.

Eine komplette Verlagerung bis **2014** verbietet sich nicht nur wegen des geringen zeitlichen Planungsvorlaufes. Die vertragliche Zusicherung, dass der Großmarkt bis mindestens 2024 am jetzigen Standort verbleiben darf, macht eine Verlagerung bis 2014 unmöglich bzw. wäre nur gegen hohe, unwirtschaftliche Ablösesummen möglich.

Dennoch können bereits erste Schritte für eine Verlagerung bis **2024** oder 2034 unternommen werden. Unter der bereits heute zu erkennen Einsetzung der Sättigung des Büroimmobilienmarktes trifft der Planungsträger (die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) die Annahme, dass eine Stabilisierung der Nachfrage nach Büroflächen einsetzt. Folgerichtig, würden die heutigen Großmarktflächen nicht für eine andere Nutzung, die eher dem innerstädtischen Charakter des Gebietes entspräche, benötigt. Dennoch soll der Großmarkt als „Impulsgeber“ für die umliegenden Gebiete entwickelt werden.

Der Annahme der Sättigung der gleichbleibenden Nachfrage nach Büroflächen liegt die Erkenntnis zugrunde, dass die Flächenpotentiale in der sich „planmäßig“ entwickelnden HafenCity zur Befriedigung der Nachfrage ausreichen. Auch die konstante, aber im Vergleich zum positiven Öffnungsszenario schwächere Entwicklung Hammerbrooks begründet die Auffassung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, weniger Büroflächen auszuweisen. Durch die Stagnation in Hammerbrook, kann der Großmarkt, die ihm zugedachte Verbindungsfunktion nicht erfüllen und die Insellage, die er inne hat, verstärkt die Problematik der innerstädtischen, aber zugleich peripheren Lage des Plangebietes.

Flankiert wird die zukünftige Entwicklung des Großmarktgeländes durch den sinkenden Bedarf nach zentralen, innerstädtischen Großmarktverteilern, die die lokalen Händler mit frischem, regionalen Obst und Gemüse versorgen. Eine kleinere, randstädtischere Lage könnte die übrig gebliebene Nachfrage nach einem Verteiler gleich gut befriedigen. Die im positiven Verlagerungsszenario beschriebene Spaltung des Marktes in das Discounter- und das Supermarkt-

segment kommt auch bei dem negativen Verlagerungsszenario zum Tragen

Neben der Flächen- und Entwicklungsannahme der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die implizit eine politische Annahme ist, liegt der politische Wille weiterhin in der Förderung einer lokalen und nachhaltigen Agrarindustrie in Hamburg und der lokalen Vermarktung des Obst- und Gemüseertrages. Die Politik erkennt aber auch, dass die städtischen Flächen des Großmarktes eine zusätzliche Einnahmequelle sind und die Politik durch den städtischen Besitz einen gewissen Einfluss auf die Bepflanzung des Gebietes nehmen kann. Es überwiegt jedoch das gesteigerte Interesse nach zusätzlichen Einnahmen, sodass die zuständige Verwaltung versucht, die Flächen möglichst gewinnbringend und schnell zu veräußern.

2024 ist der Scheidepunkt für die weitere Betrachtung des negativen Verlagerungsszenarios. Zum einen kann eine Verlagerung bereits bis 2024 angedacht werden. Zum anderen kann auch die Komplettverlagerung bis 2034 beschrieben werden. Die wesentliche Stellschraube ist die überzeugende Idee eines Investors für das Gelände.

Sollte ein möglicher Großinvestor eine begeisternde Idee für die Nutzung der Halle und des Geländes präsentieren können, die ähnlich spektakulär wie der Entwurf der Elbphilharmonie oder des Hopfenquartieres ist, kann eine Verlagerung bis 2024 angedacht werden. Die dann zu zahlenden hohen Vertragsstrafen könnten durch die Rendite des erfolgreichen Projektes kompensiert werden. Die Kompensation schmälert die Rendite nicht wesentlich. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass auch eine Komplettverlagerung bis 2024 einen relativ kurzen Planungsvorlauf hätte und geeignete Ausweichstandorte für die Großmarktnutzung in so kurzer Zeit nur schwer zu eruieren und zu errichten sind. Zudem muss bei einer Verlagerung der Großmarktnutzung auch bedacht werden, dass die just-in-time-Lieferung verstärkt die Lieferprozesse dominiert und die Polarisierung des Lebensmittelmarktes zunimmt. Der Großmarkt bedarf demnach wesentlich weniger Verkaufs- und Handelsfläche.

Eine Grundannahme für eine Komplettverlagerung bis 2024 muss

auch sein, dass die umgebende Entwicklung noch so dynamisch ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass die Investition in das Großmarktgelände lohnend ist und dass das Großmarktgelände eine Scharnierfunktion zwischen den umgebenden Entwicklungen einnehmen kann. Beflügelt von der Strahlkraft der Investorenidee und den Erfolgen, die die umgebenden Entwicklungen vorzeigen sind auch die politischen Entscheidungsträger von der Idee begeistert und vertrauen dem Investor bei der Realisierung der Idee.

Sollte vor 2024 eine Komplettverlagerung erst bis **2034** angedacht werden, würde sich das Szenario anders entwickeln. Zwar sind die Setzungen im Bereich der Lagerhaltung gleichbleibend, aber der zeitliche Ablauf der Verlagerung ist deutlich langwieriger. Die Politik setzt wie 2014 auf die lokale Vermarktung von Agrarprodukten, doch viel wesentlicher ist es für sie, das Großmarktgelände zu vermarkten und notwendige Ergänzungen für Hammerbrook zu errichten. Sie sieht den Großmarkt als Impulsgeber für die weitere Entwicklung der östlichen HafenCity und Hammerbrooks. Der Großmarkt kann die Entwicklungen in seiner Umgebung weiter forcieren, vor allem – und dies scheint auch möglich – wenn die Entwick-

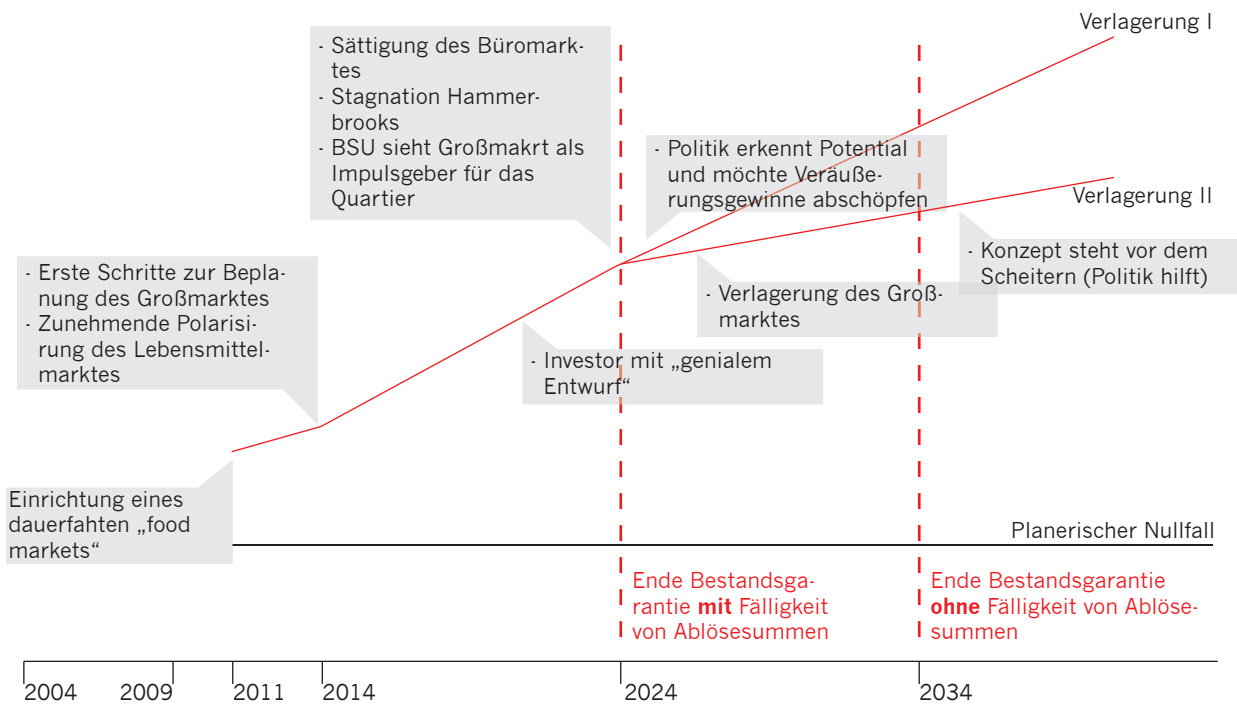


Abb. 83: Wesentliche Ereignisse und Schritte für eine mislungene Verlagerung des Großmarktes (Eigene Darstellung)



lungsdynamiken sich verschlechtern. Geht man davon aus, dass die Entwicklung in der Umgebung positiv ist, kann die Umnutzung des Großmarktes eine Scharnierfunktion übernehmen und die Entwicklungen verstärken. In den positiven, umgebenden Entwicklungen liegt auch die Ursache für eine Komplettverlagerung bis 2034: der erhöhte Entwicklungsdruck, der auf dem Großmarktgelände liegt.

Die öffentliche Hand hat sich zu sehr auf das privatwirtschaftliche Engagement verlassen und muss nun, damit das 2024 konzipierte strahlkräftige Projekt nicht gänzlich zum medialen und finanziellen Totalschaden wird, nachsteuern. Gründe dafür sind neben einer Kostensteigerung in der Planung und Bauausführung auch die Schaffung eines Flächenüberangebotes besonders an Büroflächen. Gerade dieser Trend, der Marktsättigung im Bereich des Büromarktsegmentes, war jedoch bereits 2014 absehbar. Auch der gebaute „Leuchtturm“ trägt nicht zu einer verbesserten Vermarktbarkeit der Flächen bei, da er seine ihm zugeschriebene Strahlkraft nicht entfaltet und die Hallennutzung nicht wie erhofft angenommen wird. Nicht nur die Kostensteigerung beim Bau des „Leuchtturms“, sondern auch die mangelnde Auslastung der Flächen im Zusammenspiel mit den 2024 fällig gewordenen Vertragsstrafen an die Großhändler belastet den öffentlichen Haushalt.

Einzig die Verlagerung des Großmarktes an einen Ausweichstandort war erfolgreich. Auch bei einer Verlagerung des Großmarktes bis 2034 wird der Neubau des Großmarktes erfolgreich sein, zumal bei der späteren Verlagerung eine vernünftige und zielgerichtete Planung stattfinden kann.

Die öffentliche Hand wird aber auch im Falle einer Verlagerung bis 2034 über Gebühr strapaziert, da die erhoffte Impulswirkung der Umnutzung des Großmarktes ausbleibt und die Flächennachfrage zurück geht. Der hohe Leerstand auf dem Großmarktgelände und im immer noch monofunktionalen Hammerbrook verschlechtern die Wirtschaftlichkeit des Projektes dramatisch. Der Zusammenhang zwischen einem Überangebot an Büroflächen und weiter nachlassendem Nutzungsdruck führen zu geringeren Grundstückspreisen und die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projektes ist hinfällig. Die dadurch vom Investor erzwungenen Masterplanänderungen füh-

ren zu einer weiteren Verschlechterung der Situation und treiben die Abwärtsspirale weiter an. Der Investor ändert den Masterplan dahingehend, dass trotz geringerer Büronachfrage weiter Büroflächen ausgewiesen werden, die zum Scheitern des Projektes, welches als durchmischtes Gebiet geplant war, führt. Dabei hätte dieser Trend bei einer Verlagerung zu 2034 durch die Beibehaltung der Großmarktfunktion an dem jetzigen Standort unterbrochen werden können, denn bereits 2024 war ersichtlich, dass der nachlassende Entwicklungsdruck auf die Flächen eine Verlagerung unnötig macht.

# 10. Bewertung der Szenarien

Vorweg soll noch einmal betont werden, dass es sich bei den Szenarien um mögliche Entwicklungsschritte handelt, die aus einer prognostizierten Zukunft hergeleitet sind. Bei der Vielfalt an Informationen und Trends können die Szenarien nur eine Annäherung an die Zukunft sein und mögliche Entwicklungsschritte aufzeigen. Die Fundierung der Entwicklungsschritte ist nachvollziehbar dargestellt worden, doch kann sie keine Garantie für das Eintreffen der Prognose sein. So sind auch die Handlungsschritte nur als Anreize zum weiterdenken gedacht. Sie sind mögliche Schritte, die zu gehen sind, um an den Endzustand zu kommen.

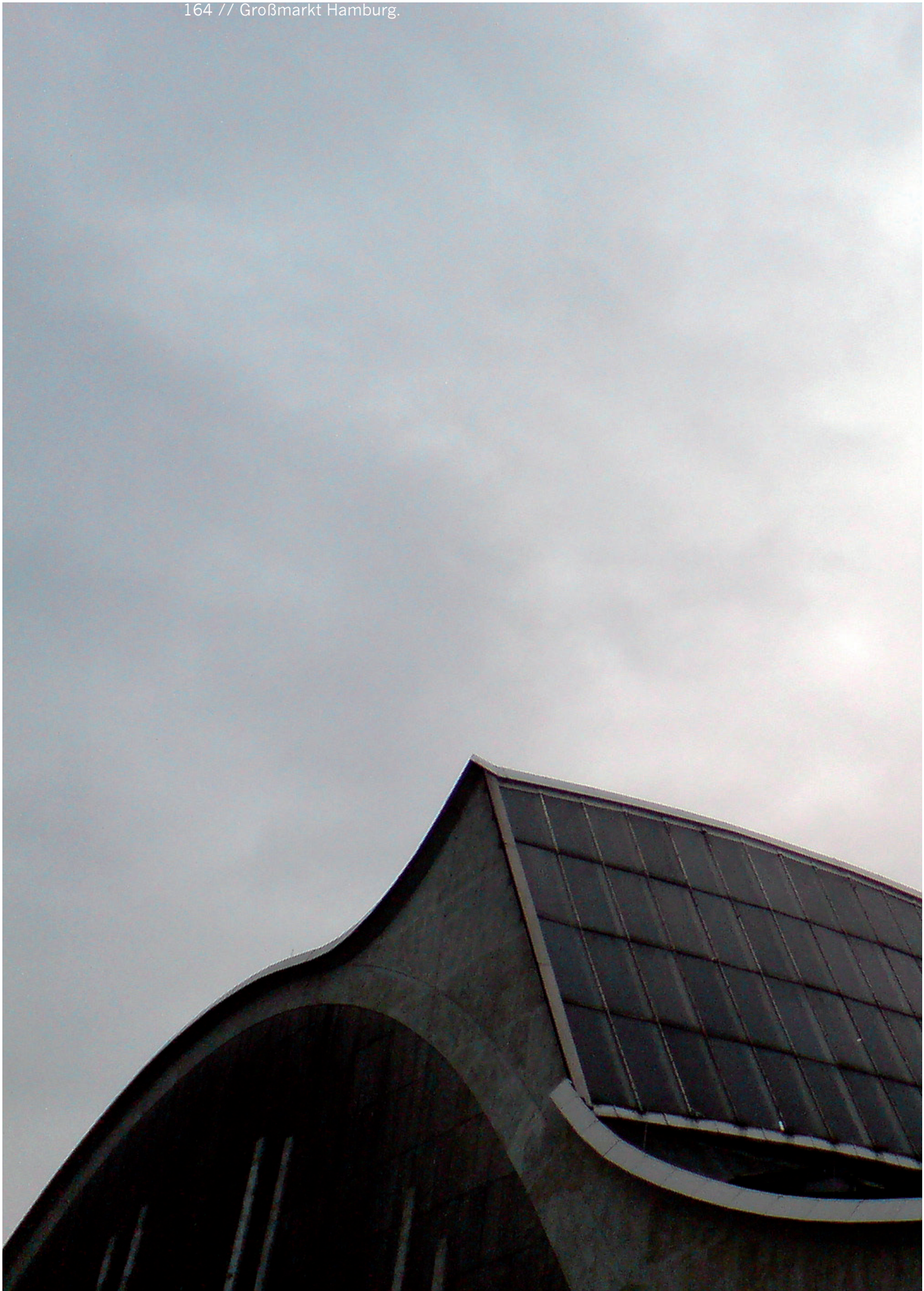
Das Öffnungs-, und das Verlagerungsszenario bedienen dabei zwei unterschiedliche Trends und Entwicklungsmöglichkeiten. Während eine Öffnung des Großmarktes, die von den Betreibern gewollt ist und daher leichter umsetzbar ist, die Integration der Nutzung in der innerstädtischen Lage forciert, ist die Verlagerung die Stadtentwicklungsoption, welche mit ungleich mehr Risiken einher geht. Eine Bewertung der beiden Szenarien erscheint insofern schwierig,

da beide unterschiedlichen Planungsansätze folgen.

Die weitere **Öffnung** des Großmarktes ist ein sinnfälliger Schritt zur Integration der Halle und ihrer Nutzung in das städtische Gefüge. Die Öffnung durch den „farmes market“ und den „food court“ können den Großmarkt bewusst in der kognitiven Karte der Hamburger verankern. Dabei behält der Großmarkt seine Verteilerfunktion und nimmt neu, artverwandte Funktionen in sich auf, womit er sein Angebot komplettieren würde. Sein Leitbild „das Frischezentrum im Norden“ würde den Großmarkt dabei weiterentwickeln und zu einem städtischen und regionalen Knotenpunkt der gehobenen Nahversorgung machen. Gerade die in Kapitel 8.1.1 beschriebenen Betriebsmodelle und Möglichkeiten zeigen einen realistischen und erstrebenswerten Zustand für die Öffnung des Großmarktes auf. Synergieeffekte mit der HafenCity und Hammerbrook würden sich bereits durch diesen kleinen Öffnungsschritt einstellen, was zu positiven Effekten bei der Entwicklung der beiden Stadtteile und der innerstädtischen Peripherie, die der Großmarkt momentan darstellt, führte.

Die **Verlagerung** des Großmarktes ist zwar der radikalere und risikoreichere Schritt als eine weitere Öffnung, aber er ermöglicht auch die Nutzung der vorhandenen Potentiale. Dabei hat die Projektgruppe städtebauliche und nutzerische Umsicht und Sensibilität auf die Bedürfnisse der Halle, sowohl architektonisch, als auch in der Innenraumwirkung, walten lassen. Die Belange des Denkmalschutzes werden befriedigt sein. Die Notwendigkeit des in und um die Halle geplanten Konzeptes zeigt sich in der aktuellen Diskussion über die Erweiterung und Sanierung der Campi der Universität Hamburg. Weitere hochwertige Flächen beispielsweise für das ZEFIR werden in Hamburg dringend benötigt, um zum einen vorhandene Standorte zu entlasten und zum anderen Hamburg als Wissensstandort zu fördern. Investitionswille ist, wie sich am Beispiel der Sanierung und Erweiterung des Geomatikums mit einem Gesamtvolumen von 320 Millionen Euro zeigt, seitens des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg vorhanden (vgl. Behörde für Wissenschaft und Forschung 2011)

Zwar müsste der Großmarkt seine heute bereits zum Teil untergenutzte Fläche aufgeben. Durch den Neubau an einem vergleichbar gut angebundenen Ort, können jedoch neuste Klimatechniken eingesetzt werden, die den Unterhalt dieser Infrastruktur rentabler macht. Die alte Halle bewahrt dabei durch den auch im Verlagerungsszenario vorgesehenen „farmers market“ und „food court“ einen Teil der ursprünglichen Nutzung und ihres Charakters, was die Identität des Quartiers auch jenseits des Wissensstandortes fördert.



# Teil D. Fazit



# 11. Grundsätzlich wünschenswerte Entwicklungen und Schritte

Welche Empfehlungen sind der Stadt, dem Großmarktbetreiber und den sonstigen betroffenen Akteuren vor dem Hintergrund der vorgelegten Szenarien mitzugeben?

Wichtig ist zu allererst, dass die Akteure eine eindeutige gemeinsame Position zur Großmarktnutzung an ihrem jetzigen Standort und zum Großmarktgelände finden und anschließend die politischen, planerischen und sonstigen erforderlichen Schritte veranlassen, die diese Position unterstützen. Unerheblich ist dabei letztlich, zu welcher Position die Akteure finden, ob sie sich für eine Verlagerung oder die Fortentwicklung am bestehenden Standort entscheiden, wichtig ist, dass überhaupt eine eindeutige Meinung entwickelt wird, die von allen getragen oder zumindest akzeptiert wird. Diese Meinungsfindung muss und soll selbstverständlich nicht ad hoc erfolgen, sondern das Ergebnis eines reiflichen Erörterungs- und Abwägungsprozesses zwischen allen Akteuren sein. Gleichwohl sollte dieser Prozess möglichst zeitnah durchgeführt werden und nicht bis zum letzten Augenblick gewartet werden, wenn wichtige Ent-



wicklungsschritte im Umfeld vielleicht bereits verpasst wurden oder wesentlich anders hätten ausfallen können, wenn der Großmarkt zuvor in die Planungen einbezogen worden wäre. Auch gerade, weil der Abwägungsprozess gründlich und umfassend durchgeführt werden soll, wird er längere Zeit in Anspruch nehmen und sollte daher frühzeitig erfolgen. Alle Akteure erhalten auf diese Weise langfristige, das heißt über das Jahr 2034 hinaus reichende, Planungssicherheit und können ihr weiteres Vorgehen, etwa bei Investitionen, langfristig planen.

Einschränkend muss gesagt werden, dass eine dezidierte Meinungsfindung bei einem Erhalt des Großmarktes am bestehenden Standort weniger akut ist, da sich hierbei kaum wesentliche Veränderungen ergäben. Wichtig wäre die Entscheidung hier vor allem, um die Planungen im Umfeld abzustimmen, das heißt sich bei der Entwicklung Hammerbrooks, Rothenburgsorts und der HafenCity nicht auf die Kooperation des Großmarktes zu verlassen.

Drängender ist die eindeutige Positionierung im Falle einer Verlagerung nicht nur aufgrund der äußerst umfangreichen und langfristig angelegten Veränderungen auf dem jetzigen Großmarktgelände, sondern auch wegen der zur Verlagerung erforderlichen Maßnahmen wie Auswahl und Kauf einer geeigneten Ersatzfläche, Herrichtung der Fläche und Herstellung der Infrastruktur des Marktes sowie zur Verknüpfung des Entwicklungskonzeptes für das bestehende Großmarktareal mit den Planungen für die umliegenden Siedlungsbereiche usw. Die im vorvorangegangenen Abschnitt dargestellte positive Entwicklung führte vor, wie der Planungs- und Umsetzungsprozess idealtypisch ablaufen kann, um das Gebiet im Sinne der Planungen zu entwickeln. Die im vorherigen Abschnitt gezeigte negative Entwicklung demonstrierte hingegen, zu welchen Defiziten Versäumnisse und Unentschlossenheit führen.

Um den erwähnten Abwägungsprozess durchzuführen, müssen die Akteure einander offen begegnen und ihre Meinungen und Vorstellungen ehrlich vortragen. Es ist offenkundlich, dass vermutlich nicht alle Akteure mit der letztlich getroffenen Entscheidung zufrieden sein werden – wobei sich nach jetzigem, offiziellen Stand der Dinge

vor allem die Akteure aus dem Umfeld des Großmarktes gegen eine Verlagerung sträuben, während alle anderen Seite einem Umzug zumindest nicht abgeneigt wären. Vereinfacht gesagt könnte entweder dem Großmarkt entsprochen und alle anderen Seiten enttäuscht werden, oder die Akteure außerhalb des Großmarktes setzten sich gegen dessen Willen durch. Dazu ist allerdings festzuhalten, dass vermutlich nicht alle Akteure, die für die Verlagerung votierten, die gleichen Vorstellungen darüber haben, was im Anschluss mit dem Gelände passieren soll. Auch zwischen ihnen bestünde entsprechend Verhandlungsbedarf.

Fraglich ist, ob zwischen den Akteuren ein wirkliches Machtgefälle besteht bzw. ob etwa die Stadt bei Scheitern der gemeinsamen Überlegungen bzw. beim Ausbleiben eines konsensuellen Meinungsbildes eine Entscheidung erzwingen könnte – oder wollte.

Obgleich die Projektgruppe bislang betont hat, dass sowohl die Entscheidung für die Verlagerung als für den Erhalt gleichermaßen legitim und zu respektieren sind, sollten sich die Akteure – insbesondere jene aus dem Umfeld des Großmarktes – der Chancen bewusst werden, die das Großmarktareal für Hamburg bietet. Nicht allein bei einer Umsetzung des im Verlagerungsszenario vorgestellten Konzepts könnte die Fläche einen Mehrwert für Hamburg entfalten, der weit über dem eines Großmarktes liegt, der zwar innenstadtnah gelegen ist und über eine charaktervolle Architektur verfügt, ansonsten aber wenige erkennbare Vorteile für die Stadt liefert.

## 12. Fazit

Die Projektgruppe stand vor der Aufgabe, für ein innenstadtnah gelegenes Areal beträchtlicher Größe ein Entwicklungskonzept vorzulegen, das planerisch alle wesentlichen realen Rahmenbedingungen beachtet, aber auch optimistische, planerische Setzungen vornimmt. Bewusst wurde nicht der Ansatz gewählt, das Großmarktgelände frei und unabhängig von äußeren Zwängen zu entwickeln. Gerade die Anforderung, sich innerhalb des realen Planungs- und Rechtsgerüsts zu bewegen und die „Studie“ auf diese Weise „wirklichkeitsfest“ zu machen, wurde als anziehend betrachtet.

Die Projektgruppe löste die Aufgabe durch die Entwicklung zweier Szenarien, die zum einen die Möglichkeit betrachteten, die Großmarktnutzung an ihrem jetzigen Standort zu erhalten und weiterzuentwickeln, und zum anderen erörterten, welche Entwicklungspotentiale bei einer Freigabe des Großmarktgeländes ausgeschöpft werden können.

Die beiden Szenarien entwickeln dabei jeweils eigenständige Quali-

täten; das Öffnungsszenario greift die vorhandenen Entwicklungstendenzen des Großmarktes auf, baut sie aus und entwickelt sie zu einem organischen Gesamtbild weiter, in dem der Großmarkt zu einem Zentrum für gesunde Ernährung und kulinarischen Genuss wird. Gleichzeitig strahlt das Öffnungsszenario durch die skizzierte Verlagerung der Fleisch- und Fischgroßmärkte und die damit verbundene Flächenfreigaben an der Sternschanze und in Altona weit über das eigentliche Projektgebiet hinaus, indem es Entwicklungspotentiale an bereits heute hochverdichteten und nachfragestarken Standorten eröffnet.

Das Verlagerungsszenario richtet sich ebenfalls an Ziele auf verschiedenen Ebenen; zum einen stärkt es die Wohnfunktion in der Innenstadt und trägt somit zur Belebung der zentralen Bereiche Hamburgs bei. Gleichzeitig heilt es eine morphologische Wunde, indem es eine innerstädtische Gewerbefläche mit einer Bebauung versieht, die dem Standort in Maßstäblichkeit und Dichte angemessen ist und sich schlüssig in die Struktur des Umfeldes einfügt. Mit dem ZEFIR wird eine überregional bedeutende wissenschaftliche Einrichtung geschaffen, die Hamburgs Renommee als Forschungs-, Wissens- und Innovationsstandort stärkt und dabei insbesondere die bislang vernachlässigte anwendungsbezogene Forschung in Hamburg fördert.

Mit der ZEFIR-Siedlung, das heißt der Bebauung des Innenraums der Großmarkthalle, wird die herausfordernde Aufgabe der Umnutzung der Großmarkthalle unter Gewährleistung energetischer Standards und Wahrung der denkmalpflegerischen Integrität auf elegante Art gelöst. Die Großmarkthalle wird mit ihrer ungewöhnlichen Mischung aus Forschung, Arbeit, regional orientiertem Einzelhandel und anspruchsvoller Gastronomie das Zentrum des neuen Großmarktquartiers und ein Anziehungspunkt für Besucher aus der ganzen Stadt und darüber hinaus, in dem sich die Angestellten der Start-up-Unternehmen mit Restaurantbesuchern, Einkaufenden und Freizeitbesuchern mischen.

Selbstredend sind auch andere Nutzungen als das ZEFIR denkbar. Die Projektgruppe hat sich aber aus vielfältigen Gründen für die

Stärkung des Wissenschaftsstandorts Hamburg mit der Neugründung einer Forschungseinrichtung entschieden und versucht diese in die Großmarkthalle zu integrieren.

Bereits die Entwicklung eines Umnutzungskonzeptes für die Gegenwart hätte eine umfangreiche Recherchearbeit zur Ermittlung von Bedarfen, Aufgaben und Hindernissen erfordert. Mit einem Realisierungsbeginn für die Umsetzung des Konzeptes, der rund 25 Jahre in Zukunft liegt, kam die Notwendigkeit hinzu, sich dezidiert mit der Entwicklung der zentralen, für die Flächenentwicklung an diesem Standort relevanten Einflussfaktoren zu befassen.

Prognosen neigen dazu, mit zunehmender Distanz zur Gegenwart ungenau und vage zu werden und sind mit entsprechender Vorsicht zu handhaben. Die Projektgruppe ging auf zwei unterschiedliche Weisen mit den gesichteten Daten um; zum einen hielten die Prognosen die Gruppe zur Vorsicht an, das heißt die prognostizierten Entwicklungen wurden eher als zu positiv oder als zu negativ betrachtet. Zum anderen erlaubten die Prognosen gewisse Toleranzen und Freiheiten, das heißt, dass die Prognosen teilweise als nicht positiv oder negativ genug angesehen wurden. Teilweise wurde auch die Gültigkeit und Übertragbarkeit der Daten für Hamburg in Frage gestellt, da die meisten Prognosen ausschließlich Entwicklungen für den gesamten Bundesraum beschreiben, jedoch häufig keine kleinräumigeren Vorhersagen beinhalten. Durchschnittswerte, die für den gesamten Bundesraum weitgehend einheitlich und ohne Differenzierung zwischen verdichteten städtischen und ländlichen Räumen und ohne Betrachtung der spezifischen regionalen Sozial-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur ermittelt werden, bedürfen einer gewissen Interpretation. Aufgrund der in den letzten Jahren dem Bundestrend entgegengesetzten oder zumindest deutlich abweichenden Entwicklung in Hamburg, erachtete die Projektgruppe bei der Entwicklung der Szenarien einen gewissen Optimismus als legitim.



Viele  
für Ihre

# Teil E. Anhang

A photograph of a building's exterior. In the foreground, a concrete structure with a horizontal beam and a vertical post is visible. A white sign is attached to the horizontal beam, displaying the text 'n Dank' and 'n Einkauf' in black, sans-serif font. The background shows a dark blue sky and a building with a dark facade and a window. The overall lighting is dim, suggesting dusk or dawn.

n Dank  
n Einkauf

# 13. Literaturverzeichnis

## 13.1 Literaturquellen

Albers, Olaf (2001): Gekonnt moderieren. Zukunftswerkstatt und Szenariotechnik. Schnell und innovativ die Unternehmenszukunft gestalten. Regensburg: Fit for Business (Fit for business, 586).

Bauchmüller, Michael: Beim Verkehr wird's eng. In: Süddeutsche Zeitung (09.09.2011).

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.) (2007): Raumliches Leitbild. Entwurf. Hamburg: Eigenverlag.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hamburg) (Hg.) (2011a): Business Improvement Districts. Online verfügbar unter <http://www.hamburg.de/bid-projekte/>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hamburg) (Hg.) (2011b): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Hamburg: Eigenverlag.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hamburg) (Hg.) (2011c): Übersichtsplan des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 47/Neustadt 49. Hamburg.

Behörde für Wissenschaft und Forschung (Hamburg) (Hg.) (2007): Hans-Bredow-Insti-



tut für Medienforschung an der Universität Hamburg. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.wissenschaft.hamburg.de/index.php/article/detail/1822>, zuletzt geprüft am 15.09.2011.

Behörde für Wissenschaft und Forschung (Hamburg) (Hg.) (2011): Wettbewerb Campus Bundesstraße entschieden. Online verfügbar unter: <http://www.hamburg.de/presse-archiv-fhh/3070968/2011-09-15-bwf-wettbewerb-campus-bundesstrasse.html>. zuletzt geprüft am 25.09.2011.

Bezirksamt Hamburg-Mitte (Hg.) (o.J.): Gebietsanmeldung für das Themengebiet Münzviertel. Aktive Stätteentwicklung 2005-2008. Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.muenzviertel.de/downloads/Themengebiet-Mnzviertel.pdf>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Bezirksamt Hamburg-Mitte (Hg.) (2008/2009): Planen-Entwickeln-Zukunft gestalten. Stadtentwicklung mitten in Hamburg. Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung. Hamburg: Eigenverlag.

Bezirksamt Hamburg-Mitte (Hg.) (2010): Weiterentwicklung des Bebauungskonzepts „Katharinenquartier“ findet breite Zustimmung! Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.hamburg.de/stadtplanung-mitte/>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Blaufelder, Christopher; Sigrist, Stephan; Varnholt, Burkhard; Folkers, Gerd (2010): Domino. Handbuh für eine nachhaltige Welt. Zürich: NZZ Libro.

Buchner, Gundula (1983): Vom Marschland zum Gewerbe- und Wohngebiet-William Linleys Plan zum Ausbau des „Hammerbrook“ und seine Verwirklichung von der Mitte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Universität Hamburg Fachbereich 05.

Bundesministerium der Finanzen (Hg.) (o. J.): Schuldenbremse. Berlin. Online verfügbar unter [http://www.bundesfinanzministerium.de/nn\\_90/DE/BMF\\_\\_Startseite/Service/Glossar/S/031\\_\\_Schuldenbremse.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF__Startseite/Service/Glossar/S/031__Schuldenbremse.html), zuletzt geprüft am 15.09.2011.

Bundesministerium des Inneren (Hg.) (2010): Stärken/Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse). Online verfügbar unter: [http://www.orghandbuch.de/nn\\_414926/OrganisationsHandbuch/DE/6\\_\\_MethodenTechniken/63\\_\\_Analysetechniken/634\\_\\_SWOT-Analyse/swot-analyse-node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.orghandbuch.de/nn_414926/OrganisationsHandbuch/DE/6__MethodenTechniken/63__Analysetechniken/634__SWOT-Analyse/swot-analyse-node.html?__nnn=true), zuletzt gerprüft am 24.09.2011.

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas Telekommunikation Post und Eisenbahnen (Hg.) (2010): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2010. Bonn: Eigenverlag.

Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (Hg.) (2009a): Von Spritz- und Sprittouren: Mobilität in Deutschland. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinVerbraucher/007/s1-von-spritz-und-sprittouren.html>, zuletzt aktualisiert am 10.09.2011.

Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (Hg.) (2009b): Neue Wege im Verkehr. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinVerbraucher/007/s2-neue-wege-im-verkehr.html>, zuletzt geprüft am 20.07.2011.

DESY (Hg.) (2009): Nordeuropäischer Wissenschaftskorridor geplant. Hamburg. Online

verfügbar unter [http://www.desy.de/infos\\_services/presse/pressemeldungen/2009/pm\\_081209/index\\_ger.html](http://www.desy.de/infos_services/presse/pressemeldungen/2009/pm_081209/index_ger.html), zuletzt geprüft am 15.09.2011.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR); Institut für Technische Thermodynamik, Abt Systemanalyse und Technikbewertung; Ingenieurbüro für neue Energien (IFNE) (Hg.) (2010): Langfristszenarien und Strategien für den Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland bei Berücksichtigung der Entwicklung in Europa und global. Leitstudie 2010 für das Bundesumweltministerium. Stuttgart, Kassel, Teltow, Berlin: Eigenverlag.

Drevermann, Marlis; Kemming, Herbert (Hg.) (1989): Szenarien in der Stadtentwicklung. Zum Stand der Diskussion. Symposium zum 2. Wissenschaftstag des ILS am 8. Dezember 1988. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund: ILS (ILS-Taschenbücher).

DWI Grundbesitz GmbH (Hg.) (o.J.): Homepage des Unternehmens. Online verfügbar unter <http://www.dwi-hamburg.com/>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Eisinger, Angelus (2006): Die Stadt der Architekten. Anatomie einer Selbstdemontage. Gütersloh, Basel: Bauverlag; Birkhäuser.

Finanzbehörde (Hamburg) (Hg.) (2011): Stadthausbrücke. Projektwebsite der Behörde. Online verfügbar unter <http://real-estate.hamburg.de/referenz-3/>.

Fischmarkt Hamburg-Altona (Hg.) (o. J.): Die Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH. Online verfügbar unter: <http://www.fischmarkt-hamburg.de/html/fischmarkt.htm>, zuletzt geprüft am 22.09.2011.

Fleisch Großmarkt Hamburg GmbH (Hg.) (o. J.): Das Tor zur Welt. Der Fleisch Großmarkt Hamburg. Informationsseite des Unternehmens. Online verfügbar unter: <http://www.fleischgrossmarkt.de/>, zuletzt geprüft am 22.09.2011

Foodmarket (Hg.) (o. J.): Veranstalter. Online verfügbar unter <http://www.hamburger-foodmarket.de/veranstalter.html>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Gesellschaft für Konsumforschung (Nürnberg) (Hg.) (2010): Konsumentenerwartungen hinsichtlich. Corporate Social Responsibility in der Touristik. Presseinformation. Nürnberg.

Großmarkt Hamburg (Hg.) (o.J. a): Zahlen, Daten, Fakten. Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.grossmarkt-hamburg.de/01\\_03\\_zahlendatenfakten.html](http://www.grossmarkt-hamburg.de/01_03_zahlendatenfakten.html), zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Großmarkt Hamburg (Hg.) (o.J. b): Großmarkt Hamburg stellt Weichen für eine weiterhin positive Entwicklung. Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.grossmarkt-hamburg.de/01\\_01\\_news\\_090201.html](http://www.grossmarkt-hamburg.de/01_01_news_090201.html), zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Großmarkt Hamburg (Hg.) (o.J. c): Dienst- und Geschäftsstellen auf dem Großmarkt. Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.grossmarkt-hamburg.de/06\\_03\\_dienststelle.html](http://www.grossmarkt-hamburg.de/06_03_dienststelle.html), zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Großmarkt Hamburg (Hg.) (2001): Ganz schön frisch hier bei uns im Norden. Hamburg:

Eigenverlag.

Großmarkt Hamburg (Hg.) (2011): Das Holy-Shit-Shopping-Event auf dem Großmarkt Hamburg. Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.grossmarkt-hamburg.de/08\\_01\\_news\\_1012.html](http://www.grossmarkt-hamburg.de/08_01_news_1012.html), zuletzt geprüft am 10.09.2011.

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2000): HafneCity Hamburg. Der Masterplan. Hamburg: Eigenverlag (Arbeitshefte zur HafenCity, 4).

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2011a): HafenCity in Daten und Fakten. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-in-daten-und-fakten.html>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2011b): Projekte. Einblicke in die aktuellen Entwicklungen. Hamburg (Heft 15): Eigenverlag.

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2011c): Quartier Oberhafen. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/masterplanueberarbeitung/quartier-oberhafen.html>, zuletzt geprüft am 06.07.2011.

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2011d): Transformationsraum Oberhafen. Informationen zum neuen Kultur- und Kreativquartier. Hamburg: Eigenverlag.

Hamburg.de (Hg.) (o.J.): Rothenburgsort. Online verfügbar unter <http://www.hamburg.de/rothenburgsort/>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Hamburger Morgenpost (ohne Autorennennung) (2010): Das „Ohnsorg“ wird zur Edel-Passage. In: Hamburger Morgenpost, 20.07.2010.

Hamburger Sparkasse (Hg.) (2010): L(i)ebenswertes Hamburg. Die Lebensqualität in der Hansestadt im deutschen Metropolenvergleich. Hamburg: Eigenverlag.

Handelskammer Hamburg (Hg.) (2009): Städtebauliche Studien zur Entwicklung der Universität Hamburg. Städtebauliche Studien zur Entwicklung der Universität Hamburg. Unter Mitarbeit von Uwe A. Carstensen Hanns-Jochen Weyland büro luchterhandt. Hamburg. Online verfügbar unter [http://luchterhandt.de/wp-content/uploads/2009/10/090909\\_013\\_internetfassung.pdf](http://luchterhandt.de/wp-content/uploads/2009/10/090909_013_internetfassung.pdf), zuletzt geprüft am 23.08.2011.

Happy Read Publishing Ltd. (Hg.): Hamburg: Wulff kauft Grundstück und plant Wohnungen im Katharinenviertel. In: Deal Magazin. Online verfügbar unter <http://www.deal-magazin.com/index.php?cont=news&news=15087>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Harley Days Hamburg (Hg.) (o. J.): Hamburg Harlesy Days. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.hamburgharleydays.de/cms/website.php?id=/de/index.htm>, zuletzt geprüft am 10.11.2011.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1989): Szenarien zur Stadtentwicklung. Zwischen hohen Ansprüchen und bescheidener Praxis. In: Marlis Drevermann und Herbert Kemming (Hg.): Szenarien in der Stadtentwicklung. Zum Stand der Diskussion. Symposium zum 2. Wissenschaftstag des ILS am 8. Dezember 1988. Dortmund: ILS (ILS-Taschenbü-

cher), S. 13–26.

Heinrich Böll Stiftung (Hg.) (2010): Bericht zur Lage der Welt: Wandel des Konsumverhaltens gefordert. Presseinformation. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.boell.de/presse/presse-Presse-8862.html>, zuletzt geprüft am 23.09.2011.

Hutter, Gérard (2005): Strategische Flexibilität der Stadtentwicklungsplanung. Wie man Erwartungen bildet und sich dabei auf die unbekannt bleibende Zukunft vorbereitet. In: Ingo Neumann (Hg.): Szenarioplanung in Städten und Regionen. Theoretische Einführung und Praxisbeispiele. Dresden: Thelem, S. 50–63.

HHLA (Hamburg) (Hg.) (2009): Fischmarkt Hamburg Altona. 75 Jahre Frischer Fisch. Online verfügbar unter: [http://www.hhla.de/Detailansicht.267.0.html?&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=537&cHash=11df6087714d1a19dddb1b7b202cd4cc](http://www.hhla.de/Detailansicht.267.0.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=537&cHash=11df6087714d1a19dddb1b7b202cd4cc), zuletzt geprüft am 22.09.2011

HHLA (Hamburg) (Hg.) (2010): Architekturwettbewerb für Vollendung der „Perlenkette“ abgeschlossen. Online verfügbar unter: [http://www.hhla.de/News-Detailansicht.1151.0.html?&no\\_cache=1&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=674&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=1150&cHash=17823f7806](http://www.hhla.de/News-Detailansicht.1151.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=674&tx_ttnews%5BbackPid%5D=1150&cHash=17823f7806), zuletzt geprüft am 22.09.2011

Immobilienzeitung (ohne Autorennennung): HSH finanziert 103-Mio.-Euro-Projekt in Hamburg. In: Immobilienzeitung 2011 (15.08.2011).

Jones Lang LaSalle (Hg.) (2011): Der deutsche Logistikmarkt. On.Point Logistikimmobilien Report. Frankfurt am Main: Eigenverlag.

Kleinmarkthalle Frankfurt am Main (Hg.) (o. J.): Bestes Einkaufen - Die Kleinmarkthalle in der Frankfurter Innenstadt. Frankfurt am Main. Online verfügbar unter <http://www.kleinmarkthalle.com/kmh-kleinmarkthalle.php>, zuletzt aktualisiert am 10.09.2011.

Lange, Ralf (1995): Architekturführer Hamburg. Stuttgart: Edition Axel Menges.

Mayer, Amelie-Theres; Schwehr, Peter; Bürgin, Matthias (2011): Nachhaltige Quartiersentwicklung im Fokus flexibler Strukturen. Zürich, Luzern: VDF; Interact.

Meffert, Heribert (2008): Marketing. Wiesbaden: Gabler.

Meyer, Bernd (2005): Essay: Szenarioorganisation braucht Geld und Intuition. In: Ingo Neumann (Hg.): Szenarioplanung in Städten und Regionen. Theoretische Einführung und Praxisbeispiele. Dresden: Thelem, S. 95–98.

Müller-Christ, Georg; Liebscher, Anna Katharina (2010): Nachhaltigkeit im Industrie- und Gewerbegebiet. München: oekom-Verlag.

Mutterland GmbH (Hg.) (o. J.): PHILOSOPHIE. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.mutterland.de/shop/philosophie.php>, zuletzt geprüft am 21.09.2011.

Neumann, Ingo (2005): Strategische Szenarioplanung von Städten und Regionen zwischen Wissensgenerierung und Orakeln. Eine theoretische Einführung in den Sammel-

band. In: Ingo Neumann (Hg.): Szenarioplanung in Städten und Regionen. Theoretische Einführung und Praxisbeispiele. Dresden: Thelem, S. 13–35.

Neumann, Ingo (Hg.) (2005): Szenarioplanung in Städten und Regionen. Theoretische Einführung und Praxisbeispiele. Workshop Szenarioplanung als Instrument Strategischer Stadt- und Regionalentwicklung. Dresden: Thelem.

Neumann, Ingo (2005): Vorwort. In: Ingo Neumann (Hg.): Szenarioplanung in Städten und Regionen. Theoretische Einführung und Praxisbeispiele. Dresden: Thelem, S. 5–9.

Pillkahn, Ulf (2007): Trends und Szenarien als Werkzeuge zur Strategieentwicklung. Wie Sie die unternehmerische und gesellschaftliche Zukunft planen und gestalten. Erlangen: Publicis Corp. Publ. (Siemens). Online verfügbar unter [http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?id=2785683&prov=M&dok\\_var=1&dok\\_ext=htm](http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?id=2785683&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm) / <http://books.publicis-erlangen.de/de/produkte/management/bwl/index.cfm?bookid=5852> / <http://www.gbv.de/dms/hebis-darmstadt/toc/192314971.pdf>.

prograns (Hg.) (2007): Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050. Basel: Eigenverlag.

raum+prozess (Hg.) (2008): Öffentlicher Auftakt zur Beiratsgründung im „Themengebiet Münzviertel“ am 25.09.2008. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.raum-prozess.de/wp-content/uploads/muenzviertel-080925.pdf>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

SAG Süderelbe Projektgesellschaft AG & Co. KG (Hg.) (2007): Morgenstund ... Mit Logistik 50+ vor Ort am Hamburger Großmarkt Obst, Gemüse und Blumen. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.reifeleistung.info/newsarc.php?newsid=26&year=2007>, zuletzt aktualisiert am 10.09.2011.

Scolab Schülerlabor (Hg.) (o. J.): Das Schülerlabor SCOLAB auf dem Hamburger Großmarkt. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.scolab.de/Ueber%20Scolab.html>, zuletzt geprüft am 10.11.2011.

Sommer, Bettina (2004): Bevölkerungsentwicklung in den Bundesländern bis 2050. Annahmen und Ergebnisse der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. In: Statistisches Bundesamt (Wiesbaden) (Hg.): Wirtschaft und Statistik. Wiesbaden (Heft 8): Eigenverlag, S. 834-844.

Spiegel, Erika (1989): Szenarien. Wissenschaftliche Methode oder ersatz für die Zukunft? In: Marlis Drevermann und Herbert Kemming (Hg.): Szenarien in der Stadtentwicklung. Zum Stand der Diskussion. Symposium zum 2. Wissenschaftstag des ILS am 8. Dezember 1988. Dortmund: ILS (ILS-Taschenbücher), S. 11–12.

Statistisches Landesamt Nord (Hamburg) (Hg.) (2010): Stadtteildatenbank Hamburg. Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/\[...\]](http://www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/[...]), zuletzt geprüft am 10.09.2011.

Tiedemann, Axel (2011): Die Großmarkthalle weckt Begehrlichkeiten der Stadtplaner. In: Hamburger Abendblatt, 28.10.2011.

TuTech Innovation GmbH (Hg.) (o. J.): TuTech Innovation GmbH & Hamburg Innovation

GmbH - Technologietransfer & Wissenstransfer im Tandem. Hamburg. Online verfügbar unter <http://tutech.de/root/tutech.tutech.net/text/Firmeninfo/text/Firmeninfo/object?sessionid=&language=de>, zuletzt geprüft am 15.09.2011.

Umweltbundesamt (Dessau) (Hg.) (2006): Künftige Klimaänderungen in Deutschland. Regionale Projektionen für das 21. Jahrhundert. Unter Mitarbeit des Max-Planck-Institut für Meteorologie. Dessau: Eigenverlag.

Voigtländer, Michael (2009): Der Immobilienmarkt in Deutschland. Struktur und Funktionsweise. Hg. v. Verband Deutscher Pfandbriefbanken e. V. Berlin: Eigenverlag.

Volkmann-Schluck, Philip (2009): Senatorin legt sich fest: Die Uni soll in den Hafen. In: Hamburger Abendblatt, 15.12.2009. Online verfügbar unter <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1307759/Senatorin-legt-sich-fest-Die-Uni-soll-in-den-Hafen.html>, zuletzt geprüft am 10.09.2011.

von Malchus, Viktor (1989): Szenarien auf dem Prüfstand - Anlaß des Symposiums. In: Marlis Drevermann und Herbert Kemming (Hg.): Szenarien in der Stadtentwicklung. Zum Stand der Diskussion. Symposium zum 2. Wissenschaftstag des ILS am 8. Dezember 1988. Dortmund: ILS (ILS-Taschenbücher), S. 9–10.

Weller, Ines; Krapf, Hanna; Wehlau, Diana; Fischer, Karin: Untersuchung der Wahrnehmung des Klimawandels im Alltag und seiner Folgen für Konsumverhalten und Vulnerabilität in der Nordwest-Region. Ergebnisse einer explorativen Studie. Universität Bremen (artec-paper, 166). Online verfügbar unter [http://www.artec.uni-bremen.de/files/papers/paper\\_166.pdf](http://www.artec.uni-bremen.de/files/papers/paper_166.pdf), zuletzt geprüft am 23.09.2010.

Zusatzstoffmuseum (Hg.) (o. J.): Das Museum. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.zusatzstoffmuseum.de/das-museum.html>, zuletzt geprüft am 10.11.2011.

## 13.2 Interviewquellen

Bezirk Hamburg-Mitte: Decker, Christian (Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung - Übergeordnete Planung) Interview am 19.05.2011.

Denkmalschutzamt Hamburg: Schwarzkopf, Christoph (Praktische Baudenkmalpflege in den Bezirke Nord und Mitte (Neustadt, St. Pauli, Bereich südl.der Elbe), sowie städtebauliche Denkmalpflege in den Bezirken Hamburg Mitte und Harburg). Interview am 21.04.2011.

Großmarkt Hamburg: Berens, Torsten (Geschäftsführer des Großmarktes). Interview am 28.04.2011.

HafenCity Hamburg GmbH: Penzlin, Bianca (Projektleiterin für Kunst und Kultur). Interview am 06.05.2011.

# 14. Abbildungs- verzeichnis

Abb. 1, 3-7, 18-21, 23-31,35, 36, 42-53, 56-59 , 64, 68-72, 75-78, 80 und Doppelseiten 1, 99, 173: Eigene Darstellungen bzw. Fotos (Karten basieren auf [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org), hierdurch können abweichen von der offiziellen Grundkarte begründet sein; sonstige Informationen sind den Bildunterschriften zu entnehmen); Abb. 2: [googlearth](http://googlearth.com); Abb. 8, 9: [blumengroßmarkt-hh.de](http://blumengroßmarkt-hh.de); Abb. 10-15: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (Hamburg); Abb. 16: Hagen [Stierflickr.com](http://Stierflickr.com); Abb. 17: Akademie der Künste Hamburg; Abb. 22, 23: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Abb. 32-34, 79: [hafencity.com](http://hafencity.com); Abb. 37: [grossmaerkte.com](http://grossmaerkte.com); Abb. 38: [fotografieren.net](http://fotografieren.net); Abb. 39: [metzgerei-ullmann.de](http://metzgerei-ullmann.de); Abb. 40: [graphic-novel.info](http://graphic-novel.info); Abb. 54, 55: Umweltbundesamt; Abb. 60: [visitbritainnordic.wordpress.com](http://visitbritainnordic.wordpress.com); Abb. 61: [fotocommunity.com/Kritik-hart-und-direkt](http://fotocommunity.com/Kritik-hart-und-direkt); Abb. 62: <http://lh4.ggpht.com>; Abb. 63: [hamburger-foodmarket.de](http://hamburger-foodmarket.de); Abb. 65: [cafe-future.net](http://cafe-future.net); Abb. 66: [yelp/Benny P.](http://yelp.com/Benny-P); Abb. 67: [quartier-magazin.de](http://quartier-magazin.de); Abb. 73: [fotograf-hamburg.de](http://fotograf-hamburg.de); Abb. 74: [prachtvoll.de](http://prachtvoll.de); Doppelseite 25: [fotocommunity.com](http://fotocommunity.com) / Tobias Münch; Doppelseite 165: [lebensmittelpunkt.wordpress.com](http://lebensmittelpunkt.wordpress.com).

Tiltelbild: [fotocommunity.com](http://fotocommunity.com) / Kathrin S-Punkt.

# 15. Beeinflussung der Determinanten

| Wirkung von -> auf Faktoren                      | Demografische Entwicklung | Mobilitätsverhalten | Logistik | Klimawandel | Energie- & Klimatechnik | Verhältnis öffentlicher/ privater Akteure | Konsumgüterentwicklung | (Umgebende) Entwicklung | (Gewerbe-) Immobilienentwicklung | Gesamt |
|--|---------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|---|------------------------|-------------------------|----------------------------------|--------|
| <b>Demografische Entwicklung</b>                 | x                         | 2                   | 2        | 2           | 0                       | 2   | 3                      | 3                       | 3                                | 14     |
| <b>Mobilitätsverhalten</b>                       | 0                         | x                   | 1        | 3           | 2                       | 0   | 1                      | 2                       | 2                                | 11     |
| <b>Logistik</b>                                  | 0                         | 1                   | x        | 2           | 1                       | 0   | 2                      | 1                       | 1                                | 8      |
| <b>Klimawandel/ -anpassung</b>                   | 1                         | 1                   | 2        | x           | 3                       | 0   | 2                      | 1                       | 3                                | 13     |
| <b>Energie- &amp; Klimatechnik (Gebäude)</b>     | 0                         | 3                   | 2        | 3           | x                       | 0   | 0                      | 2                       | 3                                | 13     |
| <b>Verhältnis öffentlicher/ privater Akteure</b> | 1                         | 1                   | 0        | 0           | 1                       | x   | 0                      | 2                       | 2                                | 7      |
| <b>Konsumgüterentwicklung</b>                    | 0                         | 1                   | 3        | 2           | 1                       | 0   | x                      | 0                       | 1                                | 8      |
| <b>Umgebende Entwicklung</b>                     | 1                         | 1                   | 0        | 0           | 0                       | 0   | 0                      | x                       | 1                                | 3      |
| <b>(Gewerbe-) Immobilienentwicklung</b>          | 0                         | 1                   | 1        | 0           | 1                       | 0   | 2                      | 3                       | x                                | 8      |
| <b>Gesamt</b>                                    | 3                         | 11                  | 11       | 12          | 9                       | 2   | 10                     | 14                      | 17                               |        |

Tabelle der Entwicklungsdeterminanten. 0 = kein Einfluss, 3 = starker Einfluss (Eigene Darstellung)









