

Dr. Chr. Kanck, „Erster Baudirektor“ i. K.

Hamburgs städtebauliche Entwicklung



Im letzten Viertel des achtzehnten Jahrhunderts befand sich die Hansestadt Hamburg städtebaulich betrachtet in einer gewissen Beharrung, soziologisch und technisch. Die Gewohnheiten des Wohnens hatten zu bestimmten, aus vielen Gründen fast unänderlich erscheinenden Formen geführt. Das Straßennetz der Stadt erschien innerhalb der mächtigen Stadtumwallung erstarrt, außerhalb in den Vorstädten wuchs es langsam den jeweils auftretenden Bedürfnissen sich anpassend, weiter. Die hygienischen Einrichtungen, Wasserversorgung, Entwässerung, Straßenreinigung, waren zeitgemäß in gutem wie in schlechtem Sinne. Als Hafen diente vom kleinen innerhalb der Umwallung liegenden Binnenhafen abgesehen, die freie Abede der Nordereibe.

Die Stadt war volkreich. Die Zahl der Einwohner mochte damals etwa 90—100 000 betragen, sie wohnten größtenteils eng gedrängt in der Innenstadt. Diese bot sich, von Außen gesehen, dem Auge des staunenden Beschauers als gewaltige, vom grünen Kranz der Wälle eingeschlossene Häusermasse. Aus dem Gewirr der Dächer und Giebel reckten sich die Türme des Doms und der 5 Hauptkirchen, St. Petri, St. Katharinen, St. Nikolai, St. Jakobi und St. Michaelis, gewaltig in die Höhe. Im Innern herrschte drängende Enge, die Breite der wie zufällig geführten Straßen ging selten über 8 m hinaus bis herunter zu engen Gängen. Aber es gab in Deutschland kaum eine Stadt mit stärkeren malerischen Eindrücken und keine mit dem gleichen Reiz des Wassers, das fast überall in breiten Flächen von Elbe und Alster und in den zahlreichen, die Innenstadt durchziehenden Fleeten am und im Stadtbilde mitwirkte.

Durch die breite Zone der Stadtwälle und Gräben waren die beiden Vorstädte, östlich St. Georg, westlich St. Pauli, deutlich von der Innenstadt getrennt. Sie waren noch unbedeutend. St. Georg war durch Vorwerke in die Befestigung einbezogen, sie reichten von der Außenalster bis zur Bille. Nördlich von dem an die dänische Stadt Altona grenzenden St. Pauli lag jenseits des Heiligengeistfeldes das Vorwerk Sternschanze.

Seit Entstehung der Stadt war damals ungefähr ein Jahrtausend vergangen. Das Hamburg, das sich am Ende dieser Zeit plastisch darbot, war das Ergebnis einer tausendjährigen ununterbrochenen Entwicklung. Ihr Fortgang bis heute kann nur erfaßt werden, wenn man die langen Linien verfolgt, die wie die Kette in einem Gewebe von Anfang an bis heute und in die Zukunft weiterlaufen. Es sind die vielfach bedingten Entwicklungslinien des Wohnwesens der Stadt, des Verkehrs zu Lande und zu Wasser, von Gewerbe und Handel, die Einflüsse der inneren Politik der Stadt und der äußeren politischen Geschehnisse, von denen ihr Leben berührt und ihr Wachstum gelenkt wurde.

Über die ersten Anfänge der Stadt sind wir wenig unterrichtet. Vielleicht bot die Stelle, wo in nächster Nähe der Elbe der erste bequeme Übergang über die Alster möglich war, schon frühzeitig

Anlaß zu Niederlassungen auf dem schmalen Geestrüden zwischen Alster und Elbe. Wahrscheinlicher ist, daß in diesem nur nach Osten hin ungeschützten Winkel seit alters eine sogenannte Fluchtburg oder wohl auch ein Heiligtum der umwohnenden Sachsen lag. In das Licht der Geschichte tritt Hamburg oder Hammaburg zuerst im Jahre 832 in einer päpstlichen Urkunde. Der Ort wird zum Sitz des Erzbischofs für Nordalbingien bestellt, er muß damals also schon eine gewisse Bedeutung gehabt haben und befestigt gewesen sein. Beides ist ohne Zweifel auf Karl den Großen zurückzuführen, der seit der Jahrhundertwende seine Macht nördlich der Elbe ausgebreitet hatte. Dreifach war damals und in den nächsten Jahrhunderten die Aufgabe des Ortes: Grenzschutz gegen Dänen und Wenden, Sitz und Mittelpunkt der nach Norden und Osten gerichteten Heidenmission, und Markt, wohl nicht nur für die eigenen Bedürfnisse seiner Bewohner, sondern bei seiner Lage an einem geschützten wichtigen Flußübergang auch als Vermittler zwischen Nord und Süd.

Wo die Burg des fränkischen Grafen lag, wissen wir nicht genau; aber der Sitz des ersten Erzbischofs Ansgar, der von ihm erbaute Dom mit dem Marienkloster lag noch Anfang des 19. Jahrhunderts an der gleichen Stelle. Die ganze Siedlung drängte sich in den beschränkten Raum auf der zur Elbe abfallenden Spitze des Geestrüdens zusammen, geschützt besonders nach Osten durch Wall und Graben. Schon bald, etwa um die Mitte des 9. Jahrhunderts, bildete sich südlich eine Vorstadt, der Bezirk der Reichenstraße, und neben dem Dom erhob sich, etwa seit der Mitte des 10. Jahrhunderts, die Petri-Kirche, beides ein Zeichen für die Zunahme der Bevölkerung. Diese wird keineswegs eines Stammes gewesen sein. Mochten die Sachsen überwiegen, in deren Stammland die Siedlung lag, so brachten doch wohl weltliche und geistliche Macht auch Deutsche aus dem Westen und dem Süden in die Stadt, und der Handel, dessen Wege zum Norden und Osten gingen, brachte von dorther Nordgermanen und Slawen, deren Herrschaftsgrenzen oft in nächster Nähe lagen.

Wohnungswesen und Bauwesen können wir uns in den Anfängen der Siedlung nicht einfach genug vorstellen. Alle Gebäude, auch die Wohnungen des Grafen und der Geistlichkeit, ebenso die Kirchen waren aus Holz errichtet, die ersten Befestigungen bestanden aus Erdwällen mit hölzernen Pallisaden. Holz war das einheimische Baumaterial. Natürliches Gestein ließ sich zum Bauen nur aus Findlingen gewinnen. Gebrannte Steine scheinen erst um die Mitte des 11. Jahrhunderts angekommen zu sein. Damals hat man nach den Quellen (Adam von Bremen) den Dom und die Wohnsitz der geistlichen und weltlichen Macht in Mauerwerk umgebaut, scheint auch begonnen zu haben, eine Stadtmauer mit Toren und Türmen zu errichten. Das kann nicht allein mit Findlingen geschehen sein.

Von den ältesten Wohngebäuden sind irgendwelche Reste bisher nicht festgestellt worden. Doch können wir uns eine ziemlich deutliche Vorstellung von ihrer Einrichtung machen, seit vor einigen Jahren die Ausgrabungen auf der Stelle des ältesten Schleswig (nordisch: Haithabu) am Ende der Schleiförde begonnen haben. Hier tritt das Wohnungswesen einer mit Hamburg gleichartigen und ebenfalls im Stammland der Sachsen liegenden Handelsiedlung schon deutlich zutage. Wir können auch für Hamburg den Schluß ziehen, daß die übliche Wohnung jener Zeit und jener Gegend sich aus dem altgermanischen Einraum noch kaum weiter entwickelt und in diesen auf engem Raum innerhalb

einer Umwallung zusammengedrängten Siedlungen die Form des Reihenhauses hatte: Kleine, dicht nebeneinander stehende Häuschen von rechteckigem Grundriß, 3—5 m breit und tief, mit Holzpfosten in den Wänden, die vermutlich ein Sattels- oder Walmdach trugen, zwischen den Wandpfosten Flechtwerk mit Lehm gedichtet, auf dem Fußboden der aus Steinen geschichtete Herd.

In den ersten 5 Jahrhunderten seines Bestehens wurde Hamburg häufig genug das Opfer der in der Nordmark sich abspielenden Interessentkämpfe zwischen nordischen Wikingern, besonders Dänen und Norwegern, von Osten andrängenden Slawen und den Deutschen, die zugleich Träger des nach Norden vordringenden Christentums waren. Mehrmals wurde die ganze Siedlung bis auf den Grund durch Feuer zerstört, und ihre Stätte lag bisweilen lange wüst. Aber jedesmal wuchs sie schließlich wieder aus der Asche empor, dank der Günstigkeit ihrer Lage. Dabei gab es natürlich Veränderungen, ihrer Straßenführung, der Lage der gräflichen und erzbischöflichen Burgen, der Umwallung, auch entstanden neue Stadtteile, so etwa in der Mitte des 11. Jahrhunderts der Stadtteil Grimm, südlich der Reichenstraße, der, in der Marsch gelegen, eingedeicht wurde. 1072 wurde Hamburg zum letzten Mal, diesmal durch die Wenden, in Asche gelegt. Seine Burgen wurden zerstört, und der Erzbischof verlegte seinen Sitz nach Bremen.

Wann diesmal der Wiederaufbau dieser erzbischöflichen Stadt vor sich ging, wissen wir nicht genau. Wieder scheint ihre Stätte längere Zeit brach gelegen zu haben. Ziemlich genau sind wir dagegen über den Beginn eines neuen Abschnittes der geschichtlichen und städtebaulichen Entwicklung Hamburgs unterrichtet. Nachdem die Wendenherrschaft in der Nordmark und in Mecklenburg gebrochen war, wurden Holstein und Stormarn vereinigt und als Teil des Herzogtums Sachsen vom Kaiser Lothar im Jahre 1111 dem Adolf von Schauenburg als Grafen unterstellt. Er und seine Nachfolger, Adolf II., Adolf III. und Adolf IV. legten den Grund zu dem nun beginnenden Aufstieg der Stadt, nur unterbrochen durch das kurze Intermezzo einer durch die Schlacht bei Bornhöved 1227 beendeten Herrschaft des Dänenkönigs Waldemar IV. Sie bauten wieder auf, aber nicht vorwiegend die alte erzbischöfliche Stadt. Es müssen weitblickende Männer gewesen sein. Sie bauten neben die alte eine neue eigene gräfliche Stadt, einen Nordseehafen an der Elbe, als Gegenstück und Ergänzung zu dem eben aufblühenden Ostseehafen Lübeck an der Trave, und sie gingen dabei planmäßig in jeder Beziehung vor. Ein Hafen für Seeschiffe braucht tiefes Wasser, sie rückten also mit ihrer Stadt an die Mündung der Alster bis unmittelbar an die Elbe in das Überschwemmungsgebiet des Stromes. Nach dem Muster der Besiedlung des älteren Stadtteiles Grimm wurden die neuen Stadtflächen eingedeicht, zuerst die eigentliche ältere Neustadt auf dem rechten Alsterufer südwestlich der Altstadt, dann die Aremoninsel zwischen Neustadt und Grimm. Die Aufteilung der Stadtflächen geschah planmäßig: Die Ringdeiche bildeten zugleich die Hauptstraßen, trugen an den Außenseiten auch die Befestigung. Schmale Querstraßen „Twiten“, verbanden die Hauptstraßen. Die Entwässerung der Flächen innerhalb der Ringdeiche geschah auf jeder dieser Stadtinseln durch Entwässerungsgräben.

In diesem Rahmen ging nun eine ebenso planmäßige Grundstückseinteilung vor sich, und zwar in ihren Grundzügen ähnlich, wie in allen während der deutschen Kolonisation östlich der Elbe neu gegründeten Kolonialstädten. Sie hat sich im wesentlichen bis heute erhalten, die Vorgänge lassen

sich heute noch aus den Vermessungsplänen und aus der Bebauung ablesen. Für alle Grundbesitzer war wesentlich Zugang vom Ringdeich und Anschluß an den Entwässerungsgraben. Für den Grundherrn war es wesentlich, möglichst viele Grundstücke für möglichst viele Siedler zu gewinnen, um so höher war seine Grundrente. Da die Tiefe der Grundstücke vom Entwässerungsgraben bis zum Ringdeich festlag, so handelte es sich für den Grundherrn also darum, die Grundstücksbreite nicht größer als unbedingt nötig zu machen. So ergab sich von selbst ein Breitenmaß, das an das Reidenhaus in der erzbischöflichen Altstadt anknüpfte und von dem dort vermutlich auch im 12. Jahrhundert noch herrschenden kleinen eintürmigen Hause ausging. Natürlich wird der Grundherr, der die Durchführung der neuen Siedlung in der Neustadt dem Wirad von Boizenburg übertragen hatte, auf besondere Wünsche Rücksicht genommen haben, doch zeigen die heute noch fast unverändert überkommenen Hausbreiten selten ein größeres Maß als 8 m und gehen herunter bis auf 4 m.

Zu jedem Grundstück gehörte nun aber noch das jenseits des Ringdeiches zwischen ihm und der Alster liegende Vorland, das „Außendeichsland“, das dem Wechsel von Ebbe und Flut ausgesetzt war, aber die höchst erwünschte unmittelbare Verbindung des Hausgrundstücks mit dem schiffbaren Wasser herstellte. So ergaben sich in diesen neuen Stadtteilen die besten Vorbedingungen für die Ansiedlung von Handels- und Schiffahrtreibenden. Das ganze Aufteilungssystem erwies sich aber noch ausbaufähig. Man erweiterte mit der Zeit die Entwässerungsgräben zu schiffbaren Wasserläufen (Fleete), dann konnte das Vorland entbehrt und nach Aufhöhung als selbständiges gleich günstig gelegenes, wenn auch weniger tiefes Grundstück vom Stammgrundstück abgetrennt werden und einen neuen Eigentümer bekommen. Diese Vorgänge lassen sich deutlich genug in den 1248 beginnenden Stadterbebüchern Hamburgs erkennen.

Wir haben hier also ein Stück in jeder Beziehung planmäßigen Städtebaues vor uns, dessen Ergebnisse sich bis in das 19. Jahrhundert hinein als dauerhaft und brauchbar erwiesen haben. Es ist darum auch erklärlich, daß sich diese der Ansiedlung von Kaufleuten günstige Entwicklung schließlich auch auf die älteren der Marsch abgewonnenen Stadtteile mit Wasseranschluß, Reichenstraße und Grimm ausdehnen mußte, wobei es hier allerdings ohne einige Änderungen der älteren Grundstückseinteilung nicht abgegangen sein wird.

Wohnten nun also die Kaufleute hauptsächlich in der Marsch am Wasser, so fiel die Altstadt, deren Grundstücke nicht die gleiche unmittelbare Berührung mit dem Wasser haben, den Handwerkern zu. Noch heute lassen es die den verschiedenen Zünften entlehnten Straßennamen erkennen.

Eine ganz andere Entwicklung hatte inzwischen auf dem Geestrücken östlich der Alster begonnen. Hier führten von Osten kommend zwei alte Landstraßen zur Stadt. Sie vereinigten sich kurz vor der Stadt im Zuge der späteren Steinstraße und der späteren Spitalerstraße am Südende des Pferdemarktes vor dem im Speersort liegenden Stadttor (Marientor). In diesem ländlichen Gebiet lag etwa seit der Mitte des 13. Jahrhunderts südlich der Steinstraße die Wohnung des Grafen, der spätere Schaunburger Hof. Das gab Veranlassung, die Stadtbefestigung nach Osten vorzuschieben, und nun bildete sich hier eine Vorstadt, das spätere St. Jacobi-Kirchspiel. Im Gegensatz zur Neustadt ließ man hier nun aber, wo auch der gestaltende Zwang des Wassers fehlte, der Entwicklung freien

Kauf. Vielleicht von der Anlage des Pferdemarktes abgesehen ist hier nichts von planmäßiger Gestaltung zu verspüren. Eine Bebauung städtischer Art wird allmählich an den Landstraßen begonnen haben, dann dehnte sie sich ungelent auf die Flächen zwischen beiden und nördlich und südlich aus und erzeugte im Laufe der Jahrhunderte hier einige der berühmten Gängeviertel.

Im engsten Zusammenhange mit diesen Geschehnissen gestaltete sich das Wohnungswesen der Stadt. Ausgangsform ist das einfache, eingeschossige und einräumige Haus der ältesten Zeit, das sich in der Form der „Bude“ kaum weiter entwickelt in einigen Gängen des St. Jacobi-Kirchspiels noch bis ins 20. Jahrhundert hinein erhalten hatte. Ihm steht das Haus des Kaufmanns in den Marschbezirken gegenüber, das den alten Einraum zur hohen Diele entwickelte, ihn dann aber allmählich in Fläche und Höhe in einzelne Räume aufteilte, neue Geschosse aufsetzte, auf den tiefen Grundstücken einen Hofflügel anbaute und diesem wieder den aus dem Wasser der Flette aufragenden Speicher anfügte. Einfacher, aber im Wesen ähnlich war das Haus des Handwerkers. Durch die ganze Stadt hin überwog der hölzerne Fachwerkbau, anfangs mit lehmverstrichenem Flechtwerk in den Gefachen und strohgedecktem Dach, später mit Backsteingefachen und Ziegeldach. Vollständig massive Wohnbauten aus Backsteinen gab es zu keiner Zeit in großer Zahl, der unsichere Baugrund der Marschbezirke erschwerte sie, auch die Kaufmannshäuser begnügten sich mit massiven Straßengiebeln.

In ihren großen Zügen ist diese städtebauliche Entwicklung der Stadt nicht von ihrer politischen zu trennen. Neustadt und Cremonen-Insel waren das Werk der Grundherren der Stadt, denen sie gehörten. Sie gingen nach vorgefaßtem Plane vor und schufen ein Stadtgebilde, dessen Entwicklungslinien so gut wie unveränderbar vorgezeichnet waren, solange die Voraussetzungen, von denen der Plan ausging, die gleichen blieben. Das war bis ins 19. Jahrhundert hinein der Fall. Aber aus der Abhängigkeit vom Grundherren wußte sich die Stadt mit der Zeit zu lösen, und zwar sehr bald. Schon 1342 errichtete sie zum Zeichen der eigenen Gerichtsbarkeit eine Rolandsäule. Mit dem Verfall des Reiches vergrößerte sich die städtische Selbständigkeit. Der Zusammenschluß der norddeutschen Kaufleute und Städte im Hansebunde erhob auch Hamburg über die ursprüngliche Bedeutung des Stadtwesens hinaus zum Repräsentanten des Deutschtums gegenüber den nordischen, östlichen und westlichen Nachbarvölkern. Von den einstmaligen Aufgaben Hamburgs, Grenzschutz, Missionsvorort, Markt, war inzwischen die christliche in Fortfall gekommen und die militärische hatte sich gewandelt in die Behauptung der eigenen Stellung nicht nur gegen fremde, sondern auch gegen deutsche Gewalten. Der Markt dagegen war nicht nur geblieben, sondern rückte mehr und mehr in den Schwerpunkt des ganzen Lebens der Stadt. So galt denn von nun ab die Hauptforge des anfänglich nur aus den Familien der „erbgesessenen“ Kaufleute gewählten Rats dem Erwerbseben, vornehmlich dem Handel und der Schifffahrt, und der Ausbreitung beider. Der Verlauf der Stadtgeschichte zeigt, daß der Rat sich außenpolitisch dieser Fürsorge besser gewachsen zeigte, als die meisten anderen norddeutschen Handelsstädte. Sie traten mit dem Niedergange des Hansebundes in dem durch Uneinigkeit immer aussichtsloser werdenden Handelskampf gegen Holländer und Engländer mehr und mehr in den Hintergrund. Hamburg dagegen wußte sich, unterstützt von der Günstigkeit seiner Lage bis zum Ende des 18. Jahrhunderts allen politisch und wirtschaftlich neuen Lagen geschickt anzupassen. Durch

Bleed Through Repaired Document

Plastic Covered Document

eine Neutralitätspolitik, nicht nur fremden Völkern, sondern auch dem Reich gegenüber wußte es seine Handelsbeziehungen selbst in den schlimmsten Zeiten deutscher Ohnmacht immer weiter auszubauen.

Innenpolitisch sah es indessen anders aus. Städtebaulich gesehen vermochte jedenfalls der vielköpfige Rat der Entschluß- und Tatkraft des Grafengeschlechts der Schauenburger nichts Gleichwertiges an die Seite zu stellen. Von der Grafenstadt, in deren unveränderlichen Grundlinien mehr als 700 Jahre lang das Wohnungswesen sich nach den Begriffen der Zeit praktisch und hygienisch einwandfrei entwickeln und fortbestehen konnte, unterschied sich die der Obhut des Rats unterstellte Entwicklung in den jüngeren Stadtteilen, im St. Jacobi-Kirchspiel und später im St. Michaelis-Kirchspiel wie die Nacht vom Tage. Hier fehlte es an jeder Lenkung, vielleicht war es ein besonderes Unglück, daß der Rat das Bauwesen der Stadt dezentralisierte, indem er es den Kirchspielsherren zur Betreuung nach Günst und Gaben überließ. An den Folgen leidet die Stadt noch heute, und nur nach und nach lassen sie sich bessern.

Fehlte hier also alles, um die städtebauliche Entwicklung planmäßig in bestimmte Bahnen zu lenken, so haben dagegen einige Einzelmaßnahmen des Rats und der seit 1529 bestehenden Bürgerschaft die städtebauliche Entwicklung der Stadt aufs stärkste beeinflusst, wenn sie auch keineswegs zu diesem Zweck getroffen wurden. Sie entsprangen teils wirtschaftlichen, teils politischen Erwägungen und Notwendigkeiten, ihre städtebauliche Wirkung ist nur zufällig, aber darum nicht weniger schicksalhaft.

Schon um die Mitte des 15. Jahrhunderts legte man zur Anlage einer Wassermühle an der Nordwestseite der erzbischöflichen Altstadt einen Staudamm, einen „Reesendamm“, quer durch das Altertal, das hierdurch bis weit nach Norden hinauf in einen See verwandelt wurde, heute der unvergleichliche Mittelpunkt des Hamburger Stadtbildes.

Fast 400 Jahre später geschah die Trennung in Binnenalter und Außenalter als Folge einer hochpolitischen Maßnahme, deren städtebauliche Bedeutung aber viel weiter reicht. Die Bestrebungen des tatkräftigen Christian IV., Königs von Dänemark, Hamburg als holsteinische Stadt seiner Herrschaft zu unterwerfen, scheiterten zwar an dem Urteil des Reichskammergerichts, das die Stadt als Reichsstadt erklärte. Aber das stand bei der Ohnmacht des Reiches nur auf dem Papier. Der Rat schritt zum Selbstschutz. Eine große Neubefestigung der Stadt wurde 1616 in Angriff genommen, 1625 wurde der Hauptwall mit seinen 22 Bastionen vollendet. Sein Erbauer war der niederländische Hauptmann van Valkenburg. Notgedrungen mußte man den Wall im Westen bis auf die Höhen jenseits der Alster vorschieben. Sie überröhnten die Stadt und hätten dem Feind die Beschießung leicht gemacht. So verlief der Wall von Elbe zu Elbe in mächtigem Halbkreis, schloß vom Alstersee ein Stück, die Binnenalter, in seinen Ring ein und vergrößerte die Stadtfläche auf das Doppelte. Er rettete nicht nur Hamburg vor dem Schicksal, das der 30jährige Krieg vielen anderen deutschen Städten bereitete, sondern die feste Stadt zog in der langen Kriegszeit auch Scharen von Flüchtlingen aus dem Reich an. So wurde denn das neue große Stadtgebiet rechts der Alster, das spätere St. Michaelis-Kirchspiel, die heutige Neustadt, schnell besiedelt. Hier waren schon etwa seit der Mitte des 16. Jahrhunderts ganz regellos primitive Behausungen und Gärten entstanden, weil

schon damals der Raum innerhalb der letzten Befestigung, die westlich etwa im Zuge der Admiralitätsstraße und des Neuen Walls verlief, für die steigende Bevölkerungszahl immer weniger zureicht hatte. Es war ein Unglück, das in seiner ganzen Schwere sich erst fast 300 Jahre später offenbaren sollte, daß der Rat jetzt abermals die Entwicklung sich selbst überließ und nur für die noch ganz freie Fläche zwischen Zeughausmarkt, Gr. Neumarkt, Kohlhöfen und Wall durch van Valkenburg einen noch dazu wenig geschickten Bebauungsplan aufstellen ließ.

Drittens aber beschränkte sich der Machtbereich Hamburgs schon lange nicht mehr auf den Umkreis der Stadtbefestigung. Vielmehr hatte die Stadt außerhalb ihrer Mauern schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts eine Politik betrieben, die nach und nach im Verlauf der nächsten 3 Jahrhunderte fast das ganze Landgebiet in ihren Besitz brachte, das ihr auch heute noch gehört. Seine Grenzen haben bis heute die Entwicklung stark mitbestimmt. Und zwar war sie dabei in gewissem Gegensatz zu ihrem Verhalten intra muros planmäßig wenn auch nicht einheitlich vorgegangen. Nur nach drei Richtungen hatten ihre Interessen gewiesen, zum Alstertal, um den wichtigen Handelsweg mit Lübeck zu sichern, über die Nordereibe nach Süden, um entscheidenden Einfluß auf das wichtige Stromspaltungsgebiet zu gewinnen, und nach Osten, um sich im Verein mit Lübeck gegen die Übergriffe der Lauenburger Herzöge zu sichern. 1420 wurde Bergedorf erobert.

Drei wichtige Punkte hatte dagegen die Stadt nicht in ihren Besitz gebracht. Drei Ausgangspunkte späterer Entwicklung blieben dicht außerhalb ihrer Grenzen und setzten der Ausdehnung des großen Zentrums Hamburg mit der Zeit verstärkte Hemmungen entgegen. Da war zunächst Altona, um 1540 zuerst genannt als eine unbedeutende Handwerkersiedlung, 100 Jahre später aber schon ein aufblühender Ort dicht vor den neuen Wällen der Stadt im Westen. Dann im Nord-Osten das Dorf Wandsbek, wo 1568 ein Kangau'sches Schloß zum Ausgangspunkt einer stärkeren Entwicklung wurde. Endlich an der Südereibe im Schutz der Burgfeste Harburg das gleichnamige schon Anfangs des 16. Jahrhunderts besetzte Städtchen. Schon 1594 war aber das heute noch stehende feste Schloß Ritzebüttel an der Elbmündung in den Besitz der Stadt gekommen und half ihr, den Wasserweg zur See hin zu sichern, der mehr und mehr zu ihrer Lebensader wurde.

Diesem Wasserweg galt denn auch stets die vornehmste Sorge der Stadt, insbesondere seinem Ausgangspunkt, dem Hafen. Er lag anfangs noch weit ab vom Elbstrom, zwischen Neustadt und Grimm, innerhalb der Stadt, fast in ihrem Mittelpunkt. An seinem Nordende erhoben sich Kattenshaus und Börse. Dann wurde das „Alstertief“, der heutige Binnenhafen hinzugezogen und im Anfang des 16. Jahrhunderts in die Befestigung eingeschlossen. Als nun aber im Laufe des 16. Jahrhunderts die Tiefe der Nordereibe merklich abnahm, während mit wachsendem Seeverkehr Größe und Tiefgang der Schiffe zunahm, griff man zu großzügigen Abhilfsmitteln. Umfangreiche Durchstiche im Inselgebiet zwischen Süder- und Nordereibe führten der Nordereibe nicht nur mehr Wasser zu, vergrößerten dadurch ihre Tiefe und machten sie zum Hauptlauf des Stromes, sondern zogen sie geradezu näher an die Stadt heran. So wurde der Fluß im Laufe des 16. Jahrhunderts erst wirklich zur Lebensader der Stadt. Das sollte sich um so stärker auswirken, je mehr der Ostseehandel zurücktrat, je mehr Hamburg als Nordseehafen einrückte in die immer weiter gezogenen Kreise des Welthandels.

Bleed Through Repaired Document

Plastic Covered Document

Diese Handelsentwicklung folgte im 17. und 18. Jahrhundert eine reiche Blüte nicht nur materiellen Wohlstands, sondern auch von Kunst und Kultur. Zeugen dafür stehen heute noch an den Straßen der Innenstadt, Zeugen einer hochstehenden und eigenartigen bürgerlichen Baukunst, die nur einer einheitlichen und bodenständigen Kultur entwaschen konnte. Gewiß blieb die Entwicklung nicht ohne fremden Einfluß, wie es in einer Handelsstadt nicht ausbleiben kann. Vor allem waren die engen Beziehungen zum blutsverwandten Holland durch die Aufnahme holländischer Flüchtlinge während der niederländischen Glaubenskämpfe gegen Spanien besonders stark geworden. Aber die Baukunst machte sich mehr und mehr frei, und die Bauten des Hamburger Barock haben ihre selbständige Eigenart, vornehmlich die steinernen Straßengiebel der Kaufmannshäuser in der Altstadt. Ganz unvergleichlich ist aber auch die Große St. Michaeliskirche, die Johann Leonhard Prey, der Steinmetzmeister, und Ernst Georg Sonnin, der Mathematiker und erste gelehrte Architekt, 1751 bis 1762 in der Neustadt bauten, zugleich als eine geniale Lösung des protestantischen Kirchenraums. Der mächtige 1777—1786 errichtete mit Kupfer bekleidete Turm füllte im Bilde der stark nach Westen gewachsenen Stadt eine Lücke aus, er wurde zum Wahrzeichen als der „Große Mischel“, der den von See kommenden Schiffen der Stadt den ersten Gruß der Heimat bot.

Am Anfang der letzten 150 Jahre städtebaulicher Entwicklung Hamburgs steht die Französische Revolution, am Ende die Deutsche. Politisch leitete jene das Ende des hamburgischen Traums von der allseitigen Neutralität ein, diese vollzog die Einschmelzung der Stadt in das Reich. Städtebaulich sind die Wirkungen beider unverkennbar. Aber noch unmittelbarer wirkten drei große Schicksalsschläge in der Zwischenzeit: Der große Brand, das Cholerajahr und der Weltkrieg. Sie wurden zu Wendepunkten des städtebaulichen Geschehens, das sie in vier Abschnitte gliedern; bis 1842, 1842 bis 1892, 1892 bis 1914, seit 1919.

Bis 1842.

Die französische Revolution überschwemmte die Stadt mit Emigranten und vergrößerte die schon lange bestehende Wohnungsnot, namentlich in der damals bereits voll ausgebauten Neustadt. Die Not wurde dadurch sicher nicht erleichtert, daß die hamburgische Regierung aus Zollgründen die Ansiedlung außerhalb der Wälle nach Kräften verbot, wo sie nur Land- und Gartenhäuser duldete. Sie wurde vermehrt, als unter dem Einfluß eines besonders starken wirtschaftlichen Aufschwungs der Stadt kurz vor der Jahrhundertwende die Bevölkerung weiter zunahm. England war es gelungen, in den Kämpfen gegen Frankreich den französischen und holländischen Seehandel niederzuhalten. Zum Vorteil Hamburgs ging jetzt der größte Teil der überseeischen Einfuhr für den kontinentalen Bedarf entweder direkt nach Hamburg, oder indirekt über England. Inzwischen geschah aber in Hamburg nichts, um der Wohnungsnot zu steuern. Die Belegung der einzelnen Häuser wurde immer stärker, wo auf den Höfen und an den Gängen nur noch ein Platz war, wurden mehrstöckige Hinterbauten errichtet, und um die Mauern der Kirchen legten sich Kränze von kleinen Wohnhäusern. Die Gefahr dieser Entwicklung wurde mißachtet.

Unter der Wirkung des wirtschaftlichen Aufschwungs wurde aber auch die von Frankreich drohende Gefahr unterschätzt. Hamburg vertraute auf seine Neutralität. Man ging so weit, daß man ausgerechnet in diesen kritischen Zeiten die Unterhaltung der Befestigungsanlagen der Kosten halber vernachlässigte, sogar damit begann, die Außenwerke abzutragen, die Brücken über die Gräben durch Dämme zu ersetzen, die Brustwehren zu beseitigen und Bäume auf den Wällen zu pflanzen. Die Geschütze wurden zertrümmert, die Bronze verkauft. So war man 1806 der Besetzung durch die Franzosen wehrlos preisgegeben. Es begann die Franzosenzeit mit ihren Leiden und ihren Eingriffen in das Stadtbild.

Noch kurz vorher hatte man aber selbst dem Stadtbild einen schweren Verlust bereitet. Durch Reichsdeputationschluß war 1802 die Marien- und Domkirche an die Stadt gefallen. Da das Kirchengebäude nicht in gutem baulichen Zustande war und die Kosten der Instandsetzung gescheut wurden, so wurde es abgebrochen. Viele der Kunstwerke, die der Kirchenraum barg, wurden versteigert, verschenkt, verschleudert. Ähnlich erging es kurz darauf der Heiligen Geist-Kirche und der Maria Magdalenen-Kirche. Leichtem Herzens verzichtete man auf solche Geschichts- und Kulturdenkmäler.

Die Franzosen behandelten die Stadt innen und außen ganz nach ihren militärischen Bedürfnissen. Sie stellten die Festungswerke notdürftig wieder her und legten alle die Verteidigung störenden vorstädtischen Gebäude, Baumbestände und Anpflanzungen nieder. Aber sie stellten auch, ebenfalls zu militärischen Zwecken, die erste Landverbindung durch das Inselgewirr zwischen Hamburg und Harburg her. Sie wurde allerdings schon kurz nach der Franzosenzeit durch Abbruch der zu schwach gebauten Brücken wieder aufgegeben.

So trat die Stadt 1815 übel zugerichtet als Freie und Hansestadt in den Deutschen Bund. Die erste Sorge galt dem Wiederaufbau in der Umgebung, vor allem in den beiden Vorstädten. In St. Georg wurde 1825 auch das erste staatliche Krankenhaus in einer Bastion der östlichen Außenwerke vollendet. Aber nicht nur die Außenwerke fielen jetzt, man machte sich gleichzeitig energisch daran, die Hauptwälle wieder unbrauchbar zu machen. Glücklicherweise beseitigte man sie nicht ganz. Sie waren zugleich Zollgrenze, und man glaubte den Schmuggel durch Wälle und Gräben besser verhindern zu können. Doch wurden die Bastionen eingeebnet, die Gräben durch Abrundung der Ecken und Ausrundung der Winkel in eine Schlangenform überführt, und die Wälle in eine Parkanlage verwandelt. Vor dem Dammtor entstand hier seit 1820 der Botanische Garten, östlich des Dammtors 1827 bis 1830 die Esplanade, am Westende der Umwallung an der Elbe die Anlagen der Elbhöhe, die heute das Bismarckdenkmal umgeben. Hamburg erhielt seine ersten öffentlichen Grünanlagen, städtebaulich ein Hauptereignis in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, gleich wichtig wie die am 17. Mai 1842 eröffnete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Sie war der Anfang der Bahn nach Berlin. Ihr Bahnhof lag am Ostende der Stadt auf einer der alten Bastionen.

1842—1892.

Als am 5. Mai 1842 der große Brand ausbrach, zeigte die in ihren Wallring eng zusammengedrängte große Stadt noch fast überall das malerische Gepräge, das eine städtebauliche Entwicklung

mit sich bringen muß, die länger als ein halbes Jahrtausend, seit der Zeit der Schauenburger, fast nur von den Bedürfnissen des Augenblicks, selten durch praktischen Weitblick gelenkt wurde. Wohnungswesen und Hygiene waren dabei gleich schlecht gefahren. Schon das Cholerajahr 1831 offenbarte schlimme Zustände fast in allen Teilen der Stadt, am wenigsten noch in der alten Altstadt der Schauenburger Grafen, wo sich immer noch die alte weitstichtige Planung bewährte, trotz aller Mängel der Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung. Aber die Stadt tat so gut wie nichts, um das furchtbare Elend des größten Teils der Bevölkerung zu lindern, die in engen ungesunden Wohnungen dahinglebte. Diese Aufgabe blieb der christlichen Nächstenliebe überlassen, einer Amalie Sieveking, einer Charlotte Paulsen, einer Elise Averdick und anderer. Ihre Bestrebungen, so wertvoll und beispielhaft sie im einzelnen waren, vermochten aber gegen die Gleichgültigkeit nicht aufzukommen, mit der man damals und noch lange Zeit in den Kreisen der maßgebenden Kaufmannschaft der sozialen Entwicklung zusah: 1847 starben trotz des Zuzugs vom Lande mehr Menschen als geboren wurden.

Aber auch der Verkehr litt an der Enge, und es bedeutete für ihn noch keine Verbesserung, daß man an einzelnen Stellen Bressen in das Gewirr von Baulichkeiten legte. So wurden die Domburgen abgebrochen, man opferte noch eine der schönsten mittelalterlichen Kirchen, die Johanniskirche mit dem gleichnamigen Kloster, und verlegte das dort untergebrachte Johanneum 1841 in das neue an der Stelle des Doms errichtete Schul- und Bibliothekgebäude, man legte das Maria-Magdalenen-Kloster nieder und schuf an seiner Stelle den Adolphsplatz, an dem die im Dezember 1841 eingeweihte neue Börse errichtet wurde.

Das Schicksal bot die Hand. Die ganze Mitte der Innenstadt, fast ihr dritter Teil, mit zwei Hauptkirchen und dem Rathaus fielen in den Maitagen des Jahres 1842 in Schutt und Asche. So groß das Unglück war, es führte nicht nur zu einer glänzenden städtebaulich-künstlerischen Tat, sondern auch zum Beginn hygienischer Maßnahmen. Aber es brachte leider weder dem Verkehr und noch weniger dem allgemeinen Wohnungswesen eine nachhaltige Verbesserung.

Im neuen Börsenbau, der gerettet werden konnte, spiegelte sich ebenso, wie schon in den Bauten der Esplanade, besonders aber in dem neuen von Schinkel entworfenen Stadttheater der dem klassischen Altertum zugewandte neue architektonische Geist der Zeit. Er stand Pate beim Wiederaufbau. Ein neues Raumgefühl machte sich geltend, das mit dem mittelalterlichen Giebelbau zugleich das steile Dach ablehnte und die Wirkung nicht in der malerischen Silhouette sich überschneidender einzelner Dächer und Giebel suchte, sondern in der klaren Einheitlichkeit der raumbildenden Massen. Innerhalb der den Wiederaufbau vorbereitenden „Technischen Kommission“ setzte es sich durch, wenn auch in schweren Kämpfen, die aber zunächst auch der Ablehnung eines Wiederaufbauplanes des vom Senat berufenen Engländer Lindley galten. Dieser, ein tüchtiger Ingenieur, hatte die Stadt beim Bau der Eisenbahn Hamburg-Bergedorf beraten, er hat der Stadt in diesen Zeiten unschätzbare Dienste geleistet. Aber ihm fehlte jedes Gefühl für städtebauliche Raumbildung und -gliederung. Es war ein großes Glück für die Stadt, daß sich in diesem Augenblick der bekannte und berühmte in Altona geborene Gottfried Semper, Architekt und Professor in Dresden, zur Verfügung stellte. Vermochte er sich auch mit seinen Vorschlägen im einzelnen nicht durchzusetzen, so blieb doch sein Geist in dem

hamburgischen Architekten A. de Chateauf lebendig. Der Plan, der schließlich in der technischen Kommission geboren wurde und zur Ausführung kam, kam mit Zug und Recht dieser beiden Männern gutgeschrieben werden.

Es handelte sich um die Mitte des Brandgebietes, das Stück südwestlich der Südecke der Binnenalster. Hier entströmte die „kleine Alster“, das Mündungsstück des Flusses, dem künstlichen Alstersee. Vor dem Brande zeigte sie hier, wo die Mühlen am Keesendamm lagen, eine teichartige Ausweitung, an die südlich der unregelmäßige Johanniplatz anschloß. Die Ausweitung hatte man jetzt mit Brandschutt gefüllt. Die Vorschläge Sempers wiesen nun zunächst auf die Möglichkeit hin, an dieser Stelle und weiter südlich zwei neue Stadtzentren entstehen zu lassen, unter Einbeziehung der neuen Börse und einer neuen Nicolaiikirche. So schlug er zwei an diese beiden Bauten anknüpfende Platzgebilde vor. Im Anschluß an die Börse sollte in der Achse einer neuen Promenade auf der Süd-Ost-Seite der Binnenalster, des Alsterdamms, der repräsentative Mittelpunkt der Stadt in Verbindung mit einem neuen Rathaus geschaffen werden, im Anschluß an die neue Nicolaiikirche ein Marktplatz, der sich beiderseits zum großen Burstah und zur Alster öffnete.

Es ist nicht zu beklagen, daß in den Beratungen der technischen Kommission der Sempersche Vorschlag für die Raumbildung zwischen Börse und Binnenalster umgemodelt wurde. Zwar blieb der Grundgedanke bestehen: Fortsetzung der Achse des Alsterdamms in Rathausplatz, Rathaus und Börse. Aber allmählich verband sich mit diesem Grundgedanken unter dem Einfluß de Chateaufs ein zweiter, der das Ganze erst zur künstlerischen Vollendung führte: die Einbeziehung des Raumes der Kleinen Alster in den neuen Platzraum, und damit weiter die Einbeziehung des großen Raumes der Binnenalster in die Raumwirkung. So entstand in der halenförmigen Verbindung von Rathausmarkt mit Kleiner Alster ein Raumgebilde ähnlich der berühmten Verbindung von Marcusplatz und Piazzetta in Venedig. Trotz aller Verschiedenheiten im einzelnen ergibt sich in beiden Fällen dasselbe unvergleichliche Bild der wechselvollen Durchblicke von einem Raum zum andern.

Die Durchführung geschah nun bis auf das erst viel später errichtete neue Rathaus im Geiste der neuen Architektur-Auffassung, und wirkte über den Rathausplatz hinaus auf Jungfernstieg und Alsterdamm. Es schlug damit auch die Binnenalster in den Bann des neuen Raumgefühls. Kubige Massen von ziemlich gleicher Höhe erzeugten mit gleichartig durchgebildeten Straßenwänden ohne Dach- und Giebelüberschneidungen klare und vornehme Räume. Die einheitliche Stimmung wurde durch den grauen Putzbau unterstützt, mit dem man der Antike näher zu kommen glaubte als mit dem altvertrauten Backstein.

Die Schönheit des halenförmigen Raumes Rathausplatz-Kleine Alster wurde noch gehoben durch die von de Chateauf vorgeschlagenen Arkaden seitlich der Wasserfläche, und gekrönt durch die im Viertelkreis geschwungene Treppe, die erst später nach dem Entwurf des Bauinspektors Johann Heinrich Maak Platz und Wasserfläche aufs reizvollste miteinander verband.

Das Raumgefühl, das sich in dieser neuen Raumgruppe offenbarte, setzte sich leider in der Platzbildung um die Nicolaiikirche nicht durch. Hier verließ man den Semperschen Grundgedanken. Indem man den Hopfenmarkt als geschlossenen Raum ohne jeden Zusammenhang mit der Umgebung abseits

liegen ließ, verzichtete man auf ähnliche Raumbereicherung wie beim Kathausmarkt. Es diente dem Stadtbild auch nicht zum Vorteil, daß die 1803 geweihte neue Nicolaiskirche in der Art einer gotischen Kathedrale errichtet wurde. Der magere graue Steinhelm ihres Turmes steht als Fremdling zwischen den grünen Türmen der Stadt.

Aber nicht erst mit diesem Kirchenbau setzte man sich wieder in Gegensatz zu der architektonischen Gefinnung, die den Kathausmarkt und seine Umgebung geformt hatte. Selbst de Chateauf hatte sich mit seinem 1840 an der Königstraße in der Art italienischer Gotik errichteten Postgebäude wieder dem Backstein zugewandt. Es brach jetzt eben auch in Hamburg die Zeit der historisierenden Architektur an. Zwei weitere Beispiele sind der 1847 vollendete, an der Stelle des alten Kathauses errichtete gotische Backsteinbau der patriotischen Gesellschaft und die in der Art der Backstein-Terrakottabauten der italienischen Frührenaissance erbaute 1809 eröffnete Kunsthalle in den Wallanlagen zwischen Außen- und Binnenalster.

Der Lindleysche Wiederaufbauplan war im wesentlichen nur ein Verkehrsplan gewesen. Sein Grundgedanke war, ganz unabhängig von den alten Straßenzügen 3 Radialstraßen von der Gegend der neuen Börse ausgehend durch das Brandgebiet zu legen: Hermannstraße—Ferdinandstraße übergehend in eine an der Außenalster entlang führende Ausfallstraße, Rosenstraße übergehend in die Längsreihe der Vorstadt St. Georg, und Kathausstraße—Steinstraße mit Fortsetzung nach Hamm und Horn. Dieses klare Verkehrsprogramm hatte nur den Fehler, daß die 3 Radialen nur einen einzigen Abfluß nach Westen, den wenig verbreiterten Großen Burstah hatten, und daß an den Stellen ihres Zusammenflusses eine Fülle schlecht geschnittener, kaum gestaltbarer Baublöcke sich ergab. Der Plan wurde denn auch von der Technischen Kommission nur mit starken Änderungen durchgeführt, die aber auch einige seiner Vorzüge verwirklicht. Hermannstraße—Ferdinandstraße wurden nicht an die Außenalster weitergeführt, dafür der Alsterdamm. Dieser hatte aber nach der anderen Seite über den Kathausmarkt hinaus keine Fortsetzung. Ähnlich erging es der Rosenstraße, die sich nach der Stadtmitte zu gegen die Petrikirche totläuft.

So brachte der Wiederaufbau zwar für Gegenwart und nächste Zukunft Verkehrsverbesserungen, auch Straßenerweiterungen an anderen Stellen des Brandgebietes trugen dazu bei. Sie haben sich aber längst als unzureichend erwiesen. Man kann Lindley daraus keinen Vorwurf machen, selbst nicht der technischen Kommission, die den Sinn seiner Vorschläge z. T. zerstörte. Denn auf Verkehrsentwicklungen, wie sie sich in unserer Zeit abspielen, konnte man vor fast 100 Jahren nicht gefaßt sein.

Lindleys Verdienste beim Wiederaufbau liegen nun aber auf einem ganz anderen Gebiet, auf dem der Stadt-Hygiene. Man kann sie nur voll ermaßen, wenn man bedenkt, daß in Hamburg zur Zeit des großen Brandes im allgemeinen noch die primitiven Zustände des 18. Jahrhunderts in allen technischen Einrichtungen herrschten, die der leiblichen Gesundheit und Sicherheit der Bewohner einer großen Stadt dienen müssen. Noch immer beseitigten Alsterlauf und Sleete den Unrat jeder Art. Aber aus der Alster hatten die durch den Brand zerstörten Wasserlünste auch das Trinkwasser für ihre Interessenten entnommen, nur eine reinigte es. Fast seit etwa 1800 gab es, ebenfalls für Interessenten, zwei Elbwasserlünste. Wer nicht zu diesen Interessenten gehörte, versorgte sich unmittelbar aus den Sleeten

oder den Brunnen der Selbdrinnenleitungen. Kein Wunder, daß die Cholera fast zur endemischen Krankheit geworden und die Sterblichkeit erschreckend groß war.

Straßenbeleuchtung hatte die Stadt zuerst 1673 erhalten, durch Öllampen auf Laternenpfählen. Dabei war es geblieben. Allgemein-gültige Vorschriften für die bauliche Sicherheit der Gebäude bestanden nicht, die Kirchspielherren, die das Amt der Baupolizei übten, verfuhrten nach eigenem Gutdünken. Wie wenig die Feuerschutzeinrichtungen genügten, hatte sich soeben erst erschreckend gezeigt.

Es war den verantwortlichen Kreisen klar, daß jetzt der Augenblick gekommen war, um alles bisher Versäumte nachzuholen. Es gelang ihnen auch in der Hauptsache, sich gegen Widerstände verschiedener Art, in erster Linie der Grundbesitzer und Wohnungvermieter durchzusetzen. Unmittelbar nach dem Brande löste die „Technische Kommission“, zu deren Mitgliedern neben den leitenden technischen Oberbeamten der Stadt und einigen Architekten, wie de Chateauf, auch Lindley gehörte, die Frage der Unratbeseitigung durch eine Schwemmkanalisation nach Lindleys Entwürfen, zunächst im Brandgebiet, dann in der ganzen inneren Stadt. 1860 war sie vollendet. 1873—1878 wurden die Vorstädte durch Erbauung des Gefstammfelsels angeschlossen. Die öffentliche Wasserversorgung wurde ab 1843 in einem Pumpwerk an der Elbe oberhalb der Stadt in Rotenburgsort zentralisiert. Von hier aus wurde in Abschnitten das ganze Stadtgebiet mit Elbwasser versorgt, das man durch Ablagerung reinigte. Gasbeleuchtung der Straßen und Wohnungen wurde eingeführt, und zu diesem Zweck auf dem Grasbrook eine Gasanstalt erbaut.

Eine besondere, wichtige und dringliche Aufgabe erwuchs der Kommission endlich in der Herstellung einer Schiffsverbindung zwischen Alster und Elbe. Man hatte sie schon lange sehr vermißt, aber sie war durch die in die Alster eingebauten Wassermühlen verhindert worden. Das hatte außerdem den großen Nachteil gehabt, daß durch die für den Mühlenbetrieb nötige hohe Stauung des Wassers die an die Außenalster angrenzenden Vororte häufigen Überschwemmungen ausgesetzt waren. Man fand die Lösung in der Anlage einer zentralen Mühle am Kopfsende des Bleichenfleetes und einer Schleuse unterhalb des Bedens der kleinen Alster, und hatte den Erfolg, daß der Schiffsverkehr zwischen Alster und Elbe immer mehr anwuchs, daß Kleine Alster, Binnenalster und Außenalster gleich hohen konstanten Wasserspiegel bekamen und daß durch Senkung des Wasserspiegels die der Außenalster angrenzenden Ländereien zu brauchbarem Bauland wurden.

Aber in einem der wichtigsten, ja für die soziale Wohlfahrt der Bevölkerung entscheidenden Punkte vermochte sich die technische Kommission nicht durchzusetzen. Es gelang ihr nicht, die maßgebenden Kreise zum Erlass eines allgemeinen Baugesetzes zu bewegen. Man beschränkte sich auf Vorschriften über Bauweisen und Baustoffe, die geeignet waren, Brandkatastrophen des eben erlebten Ausmaßes zu verhüten. Trotz der fast in der ganzen Stadt offen zutage liegenden traurigen Wohnungszustände war man noch nicht reif für die Erkenntnis, daß es aus sozialen Gründen höchste Zeit geworden war, die bauliche Gestaltung des Wohnhausorganismus zu beeinflussen, um der immer weiter zunehmenden Zusammendrängung der Menschen für die Zukunft vorzubeugen. Allerdings wäre Voraussetzung gewesen, daß die Torsperrte aufgehoben und so die Ansiedlung außerhalb der Innenstadt und der Vorstädte erleichtert wurde. Aber man hielt sie der Einnahme halber aus Accise und Torsperrgeld

hartnäckig aufrecht, erst 1860 fiel sie. So konnten auch die ihrer Zeit weit vorausseilenden Ausführungen eines Mitgliedes der technischen Kommission, des Architekten C. S. Reichardt, noch keinen Widerhall erwecken. In seinen 1854 erschienenen „Freien Phantasien über Hamburgs bauliche Ausdehnung und äußere Verschönerung“ hatte er nicht nur Fragen eines allgemeinen Baugesetzes erörtert, sondern schon die erst viel später, zu spät begriffenen Grundforderungen einer vernünftigen Stadterweiterung aufgestellt: Trennung von Wohngebiet und Industriegebiet, Gestaltung des Mietsbaufes, Freiflächen-Politik, vorausschauender Generalplan der Stadterweiterung. So ging dem die Massenhäufung in der Innenstadt weiter. Hinter den Straßenfronten wurde der Grund und Boden bis zum äußersten ausgenutzt, und erst 1865 machte man durch das erste Baupolizeigesetz und Zentralisierung der Bauaufsicht in einer besonderen Behörde einen schwachen Versuch des Widerstandes.

Es bedurfte eines zweiten schweren Eingriffs des Schicksals, bis man die sozialpolitische Bedeutung der Wohnungsfrage in ihrem vollen Umfange zu erfassen begann. Inzwischen wuchsen Handel und Verkehr in ungabntem Tempo und mit ihnen die Bevölkerung der Stadt. Die Handelsflotte, die 1851 aus rund 500 Segelschiffen und 10 Dampfern mit zusammen rund 70 000 R.-T. bestanden hatte, war bis 1890 auf rund 270 Segelschiffe und 280 Dampfer mit zusammen rund 600 000 R.-T. angewachsen. Die Bevölkerungszahl war in derselben Zeit von rund 170 000 auf rund 870 000 gestiegen, davon wohnten rund 520 000 in der Innenstadt und in den beiden Vorstädten. Die Vorstädte hatten sich ausgedehnt, St. Pauli war mit der Nachbarstadt Altona völlig zusammengewachsen. In St. Georg war der ganze Hammerbrook, früher eine von vielen Gräben durchschnittene Marschiederung, mit Baggerland aufgehöhht und in das Stadtgebiet einbezogen worden. Ein enges Kanalnetz sorgte hier für Entwässerung und bot zugleich der sich kräftig entwickelnden Industrie eine günstige Ansiedlungsgelegenheit mit bequemer Wasser Verbindung zum Hafen. Die dörflichen Vororte, Roterbaum, Eimsbüttel, Harvestehude, Eppendorf, Winterhude, Borgfelde, Hamm, Hohenfelde, Eilbek, Uhlenhorst, Barmbek, waren nach Aufhebung der Torsperrre mehr und mehr städtischer Bebauung erschlossen worden, hier wohnten jetzt rund 250 000 Menschen. Eilbek ging bereits unmittelbar in Wandsebel über.

Mit dieser gewaltigen Stadterweiterung hatte der Ausbau der Kanalisation im allgemeinen Schritt gehalten. Sie wurde später auch auf das südliche Ufer der Nordelbe ausgedehnt, auf beiden Elbseiten wurden 1904 Ausmündungsanlagen mit mechanischer Reinigung der Abwässer eingerichtet. Die Wasserversorgung war durch Einführung der Sandfiltration an Stelle der Reinigung des Wassers durch Ablagerung verbessert worden. 1888 hatte man das Mühlengebäude am Kopfende des Bleichfleets zum ersten Elektrizitätswerk eingerichtet.

Nicht ganz gleichen Schritt mit dem Seehandel hielt der Ausbau der Verbindungen des großen Umschlaghafens mit seinem Hinterland, zu Wasser die Regulierung der Oberelbe, zu Lande der Bau von Eisenbahnen. Die Verhandlungen darüber mit dem Nachbar Preußen waren stets schwierig und langwierig. Die Hamburg—Bergedorfer Eisenbahn war zwar schon 1845 nach Berlin verlängert worden, und 1844 wurde die Bahn Altona—Kiel eröffnet, aber erst 1866 die Verbindungsbahn Hamburg—Altona. Die Bahn nach Lübeck wurde 1864 in Betrieb gesetzt. Ihr Bahnhof lag im

Hammerbrook an der Spaldingstraße. Schon 1847 war die Eisenbahnverbindung zwischen Harburg und Hannover vollendet worden; aber erst 1874 gelang die Einigung zwischen Hamburg und Preußen über die Verlängerung der Bahn bis Hamburg. Für den Bahnhof der Hamburg—Venlo-Eisenbahn wurde 1868 ein Platz auf dem Grasbrook ausgewiesen. Die Bahn machte zusammen mit der Bahnverbindung nach Harburg den Bau großer Eisenbahnbrücken über Norder- und Süderelbe nötig. Da sie die Schifffahrt für Schiffe mit stehenden Masten hinderten, wurde zur Verbindung von Oberelbe und Unterelbe eine Umfahrt um den Venloer Bahnhof durch Ericusgraben, Brodthorhafen und Magdeburger Hafen hergestellt.

Die 3 Bahnhöfe der Stadt waren Kopfbahnhöfe. Mit dem die Verbindung nach Norden vermittelnden Altonaer Bahnhof waren nur der Berliner Bahnhof und der Venlobahnhof verbunden, die Gleise der Verbindungsbahn lagen an der Ostseite der Stadt im Straßenniveau. Zur Änderung dieses immer unerträglicher werdenden Zustandes bedurfte es besonders langer Verhandlungen mit dem Nachbarlande. Erst 1906 wurden sie durch die Eröffnung des zentralen Hauptbahnhofs beseitigt.

Ähnliche Schwierigkeiten waren aber auch beim Ausbau des Hafens zu überwinden. Die vorzüglichste Sorge galt der Erhaltung einer den zunehmenden Mäßen der Schiffe genügenden Wassertiefe. Sie wurde schließlich behoben, als Hamburg nach langen Verhandlungen 1868 das Recht erlangt hatte, durch Ausbau der Bunthäuser Spitze auf Moorwärdet und den Durchstich durch die Kaltehöfe in die Norderelbe austreichende Wassermengen zu leiten.

Die Einsicht, Voraussicht und Tatkraft, die der Stadtregierung bei der Gestaltung des Wohnungswesens mangelten, erwies sie um so stärker beim Ausbau aller dem Handel dienenden Einrichtungen. Der Hafen stand seit der Mitte des 19. Jahrhunderts an der Spitze aller Überlegungen. Nachdem man sich bis dahin mit der freien Elberede und dem Umschlag von Seeschiff zu Flugschiff hatte begnügen können, erzwang der zunehmende Güterverkehr auf der Eisenbahn die unmittelbare Verbindung zwischen dieser und dem Seeschiff. Dazu war die Ausbildung von Kais und Hafenbecken nötig. Lange schwankte man zwischen geschlossenen Dockhäfen wie in London, und offenen Tidehäfen, bis unter dem Einfluß des Wasserbaudirektors Johannes Dalmann die Entscheidung für den Tidehafen fiel. 1866 wurde als erstes der neuen Hafenbecken der Sandtorhafen auf dem Grasbrook vollendet, es folgte der Grasbrookhafen, und schon 1869 ging man mit dem Petroleumhafen auf das Südufer der Norderelbe über. Als 1888 das Freihafengebiet mit seinen mächtigen Freihafenspeichern eingerichtet und der Zollanschluß vollzogen war, begann ein neuer Abschnitt des Hamburgischen Handels und Hafens. Schon bald öffnete sich am Nordufer der Norderelbe der Baalenhafen auf der Insel Baalenwärdet, gegenüber am Südufer fächerförmig Moldauhafen, Segelschiffhafen, Hansahafen, Indiahafen und der vergrößerte Petroleumhafen, und westlich anschließend begannen sich auf dem kleinen Grasbrook und dem Steinwärdet die Schiffwerfts- und Dockanlagen auszubreiten. Allein die Fläche des Hafengebiets südlich der Norderelbe ging beträchtlich über die Fläche der Innenstadt hinaus. Mit ihr hatte es nur weit östlich eine einzige Landverbindung für Wagen und Fußgänger, die neue Elbbrücke östlich der Eisenbahnbrücke, 1887 dem Verkehr übergeben. Westlich von dieser war der Querverkehr nur zu Wasser möglich.

Überblickt man noch einmal kritisch die städtebaulichen Entwicklungen in dem halben Jahrhundert von 1842 bis 1892, so zeigt sich folgendes. In der Innenstadt hatte das durch den Brand zerstörte Gebiet ein ganz neues Gesicht bekommen. Hier ist vor allem um den Rathausmarkt herum eine städtebauliche Raumschöpfung ersten Ranges entstanden, die leider nur dadurch beeinträchtigt wurde, daß mit der Zeit der Geist einheitlicher Architekturauffassung sich verflüchtigte und jenem individualistischen Historizismus Platz machte, für den auch das 1886 begonnene, 1895 bis auf die Festräume vollendete Rathaus ein Beispiel ist.

Die seit 1860 in die Stadtbefestigung eingeschlossene, schon damals bebaute Wandrahminsel, ursprünglich Arbeitsgebiet der Tuchbereiter, war in das Freihafengebiet einbezogen worden. Die herrlichen alten Barockbauten der Kaufleute hatten abgebrochen werden müssen, rund 24 000 Bewohner der Insel, um deren Unterkunft man sich keine Sorge machte, waren größtenteils in den nahegelegenen Bezirken der Innenstadt und der beiden Vorstädte untergekommen, und hatten hier die Bevölkerungsdichte weiter vergrößert.

Die Innenstadt bedeckte einschl. der Wallanlagen eine Fläche von 464 ha, darin 88 ha Wasserfläche, also eine Landfläche von rund 380 ha. Hier wohnten 1890 rund 100 000 Menschen oder durchschnittlich 420 auf 1 ha. In der Neustadt war die Besiedlung am dichtesten, rund 100 000 Menschen kamen auf rund 200 ha, also rund 500 Menschen auf 1 ha; ohne Einrechnung des fast unbewohnten in die Neustadt fallenden etwa 50 ha großen Teils der Wallanlagen kamen hier sogar rund 600 Menschen auf 1 ha. Das sind Zahlen, die in keiner anderen deutschen Großstadt jemals vorgekommen sind.

Das Freihafengebiet bedeckte eine Fläche von 984 ha, davon 586 ha Wasserfläche und 616 ha Landfläche. Hier wohnten 1890 rund 1500 Menschen. Das Freihafengebiet war also und ist auch heute noch reines Arbeitsgebiet. Dagegen war der durch sein Kanalsystem an das Hafengebiet angeschlossene Hammerbrook leider ein gemischtes Wohn- und Industriegebiet geworden, und ähnliche unerfreuliche Zustände hatten sich in den Vorstädten und hier und da auch schon in den Vororten entwickelt. In der Innenstadt, und zwar zuerst in der Stadt der Schauenburger, hatte dagegen nach dem Fall der Torsperre die City-Bildung begonnen. Aus den alten Kaufmannshäusern wurden nach und nach Geschäftshäuser, oder sie wurden, so wenig sie sich dazu eignen mochten, unter dem Druck der Wohnungsnot in Kleinwohnungen aufgeteilt. Der Kaufmann verlegte seine Wohnung an die Ufer der Alster oder in die reizvolleren Vororte.

Mit dem gutgemeinten Baugesetz von 1865 für die Innenstadt und die beiden Vorstädte St. Georg und St. Pauli hatte man einen verhängnisvollen Weg beschritten. Man wollte Auswüchse verhindern, indem man sie beschränkte, aber indem man die Beschränkungen zum Gesetz erhob, legalisierte man zugleich das Übel selbst. Das Wohnungswesen der Stadt litt an der engen und hohen Bebauung an Wohnhöfen und Gängen hinter den Straßenwänden auf den tiefen Grundstücken. Indem man Mindestmaße für die Breiten der Wohnhöfe und Höchstmaße für die Höhe der Häuser an Straßen und Höfen festsetzte, machte man, ohne es zu merken, den Wohnhof, auch Terrasse genannt, zu einem gesetzlich anerkannten Begriff, und aus den Maximalhöhen der Häuser wurden unausweichlich Normalhöhen.

Immerhin hätte dies vorerst nur bedeutet, daß die Zustände in der Innenstadt und den beiden Vorstädten ihr überkommenes Wesen behielten, nur daß sie in eine gesetzlich abgestempelte Form kamen, von der aber Ausnahmen nach der besseren Seite hin, früher immerhin nicht selten, jetzt nicht mehr zu erwarten waren. Als man aber 1872 das Gesetz von 1865 auf die Vororte ausdehnte, deren Entwicklung nach dem Fall der Torsperrre soeben erst begonnen hatte, lieferte man, wieder ohne es zu merken, ein neues gewaltiges Entwicklungsgebiet der Stadt, mehrfach so groß wie Innenstadt und Vorstädte, dem gleichen Übel aus. Aus den Wohnhöfen entwickelte sich mit der Zeit der berüchtigte Hamburger lichte- und luftlose Hofschlitz, und aus der Normalhöhe von 24 m entstand das ögeschoßige Mietshaus mit 3 und 4 Wohnungen je Geschoß an jedem Treppenhause.

1892—1914.

Als in dem furchtbaren Jahre 1892 die Menschen zu vielen Tausenden von der Cholera dahingerafft wurden, war man endlich helllichtig geworden. Aber es war zu spät für einschneidende Änderungen; gegen den in der Hamburger Bürgerschaft in solchen Fragen ausschlaggebenden Einfluß der Grundeigentümer wären sie nie durchzusetzen gewesen. Die Sorge des Tages galt auch zuerst der Innenstadt, dem Hauptherd der schrecklichen Krankheit. Es begann eine Periode der Sanierungen, die noch nicht abgeschlossen ist, weil der Krieg sie unterbrach. Werden sie einmal ganz durchgeführt sein, so wird von der Innenstadt, so wie sie vor dem Brande war, kaum noch etwas übrig sein. Nur die Stadt der Schauenburger und die nach ihrem Muster vor vielen Jahrhunderten umgebildeten Stadtteile Grimm und Reichenstraße sind heute noch immer in wesentlichen Teilen unverändert und werden wohl, immer noch brauchbar, weiter Jahrzehnte überdauern, als das einzige Stück planmäßigen Städtebaues der Stadt vor der Zeit des großen Brandes, und ein bereites Beispiel seiner Lebensdauer.

In der Geschichte des Hamburgischen Städtebaues wies der Abschnitt der Innenstadtsanierung nicht nur ein erstes Aufstehen zu grundlegender Besserung der Wohnungsverhältnisse und Beginn einer neuen Auffassung von den Pflichten auf diesem Gebiet bedeuten, sondern auch ein Beispiel großzügigen Opferwillens, wie er bis dahin einzig innerhalb des Reiches war. Leider aber ist das, was im Verlauf der ersten beiden Jahrzehnte seit dem Unglücksjahr 1892 vollbracht oder begonnen wurde, nicht in allen Teilen in Einklang mit der Größe des Opfers. Die Stadt hat von 1892 an bis zum Beginn des großen Krieges 100 Mill. Mark als verlorenen Zuschuß zur Gefundung der Innenstadt beigetragen. Währendem setzte sich aber in der Gesetzgebung nur ganz allmählich gegen allerlei Widerstände, namentlich auch des Grundeigentums, die Erkenntnis durch, daß gesunder Städtebau als Hauptziel den Bau gesunder Wohnungen haben müsse. So ist es denn erklärlich, daß auch die Leistungen sich diesem Ziel nur allmählich näherten.

Drei geschlossene Bezirke der Innenstadt wählte man als gesundheitlich besonders mangelhaft aus: Ein Gebiet in der südlichen Neustadt zwischen Michaeliskirche und Vorsetzen, ein Gebiet in der Altstadt um die Jacobikirche herum, und ein Gebiet in der nördlichen Neustadt östlich der Kaiser-Wilhelm-Straße, die bei Ausbruch der Cholera gerade als Durchbruchstraße im Bau war. Man begann in der südlichen Neustadt. Die Fehler, die man hier wieder machte, wurden nun endlich zu

Bleed Through
Repaired Document
Plastic Covered Document

Lehren für die Zukunft. Daß die neuen etwa 3700 Wohnungen gesundheitlich zwar einen Fortschritt bedeuteten, mehr Licht und Luft hatten als die alten, war anzuerkennen. Aber wieder hatte sich eine enge Verbauung des Blockinneren hinter den Straßenfronten ergeben. Der Staat lernte, daß es nicht genüge, Geld zur Verfügung zu stellen, sondern daß er stärkeren Einfluß auf den Wohnungsbau nehmen müsse, wozu nicht nur geeignete Gesetze und Bebauungspläne, sondern auch eine einheitliche staatliche Bodenpolitik nötig sind. Aber auch in anderer Beziehung befriedigte der neue Wohnbezirk nicht. Was von ihm an den Straßen zu sehen war, zeigte im Gegensatz zu den zwar recht romantisch malerischen aber doch in Bauweise und Baustoffen einheitlichen Straßenbildern des alten Zustandes ein abstoßendes Durcheinander von Baumassen, Baustoffen und Einzelformen. Denn alle diese Bauten waren von Einzelunternehmen jeder für sich ohne Rücksicht auf die Nachbarn ganz individuell gestaltet worden. Man begann wieder den Wert und die Notwendigkeit einheitlicher Architekturauffassung zu begreifen, wie sie kurze Zeit nach dem großen Brande in der Umgebung des Rathausmarktes geherrscht hatte. Zwei Probleme tauchten damit auf, die in der Folge nicht wieder verschwinden sollten: das Problem der gefunden Kleinwohnung für die große Masse der Bevölkerung und die Ausschaltung des spekulativen Unternehmertums durch enge Zusammenarbeit zwischen dem Staat und den schon seit langer Zeit bestehenden gemeinnützigen Bauvereinen.

Von dem zweiten vor dem Kriege in Angriff genommenen Bezirk um die Jacobikirche herum gelang zunächst nur die Sanierung der nördlichen Hälfte mit der neuen Mönckebergstraße. Hier wirkte sich die immer stärker werdende Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung aus. Es entstand ein reiner Geschäftsbezirk, „Kontorhaus“ und „Warenhaus“ gaben ihm seine besondere Art. Das Kleinwohnungsproblem spielte hier keine Rolle, dagegen machten sich die schlechten Erfahrungen geltend, die man schon beim Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße und eben erst in der südlichen Neustadt mit dem architektonischen Gesicht der neuen Straßenzüge gemacht hatte. Eine eigene staatliche Kommission sorgte jetzt mit Hilfe des neuen Baupflegegesetzes und unter Mitwirkung von Privatarchitekten dafür, daß wenigstens die Massen der einzelnen Gebäude, besonders die Dächer, aufeinander abgestimmt wurden, während die Verwendung einheitlichen Materials noch nicht durchgeführt werden konnte. So ist denn hier ein Straßenzug entstanden, der die gleichzeitigen Leistungen anderer deutscher Städte an einheitlicher Wirkung weit überträgt.

Beim Kriegsausbruch war die Bevölkerungszahl der Innenstadt durch Sanierungen und City-Bildung von rund 160 000 (1890) auf rund 85 000 gesunken. In den beiden Vorstädten St. Georg und St. Pauli hatte sie sich kaum verändert. Sie schwankte hier immer noch um 160 000. Dagegen war sie in den Vororten von 250 000 auf etwa 750 000 gestiegen, also um eine halbe Million. Diese ungeheure Menschenmasse war im Verlauf von zwei Jahrzehnten fast ganz, bis zu 85 Prozent, in der Art jener Zeit untergebracht, in Zwei- bis Drei-Zimmer-Wohnungen, als Dreispänner und Vier-spänner um die Treppen vereinigt bis zu sechs Geschossen übereinander. Küchen und ein Teil der Wohnräume liegen an tiefen und schmalen Hoffschlitten, die Hälfte aller dieser Wohnungen ist ohne die Möglichkeit der Querküftung. Die ungeheure Trostlosigkeit dieser Entwicklung wurde noch besonders unterstrichen durch den Mangel an Spielgelegenheiten für Kinder, die fast nur auf die Straße

angewiesen waren. Es offenbarten sich hier schwere Mängel der baupolizeilichen Bestimmungen und der für die Vororte aufgestellten Bebauungspläne. Jene beharrten auf dem fruchtlosen Versuch, durch Grenzbefimmungen über die Abmessungen der Höfe und Hoffläche und die über die Höhe der Gebäude das Übel zu bändigen, statt es zu beseitigen. Die Bebauungspläne gingen in erster Linie von den Anforderungen des Verkehrs aus. Sie zeigten zwar ein gut durchgebildetes Verkehrsnetz mit breiten Ausfallstraßen und Querverbindungen, machten aber keinen Unterschied zwischen Verkehrsstraßen und Wohnstraßen. Indem diese ähnliche Breiten bekamen wie die Verkehrsstraßen, entstanden an ihnen zwangsläufig die gleichen vielgeschossigen Wohnbauten, weil deren Höhe sich nicht nach sozialen und hygienischen Bedürfnissen, sondern allein nach der Straßenbreite zu richten brauchte. Daß die Geschoszahl bezirksweise gestaffelt war, verbesserte an diesem System nur wenig, jedenfalls nichts an der Verbauung der Hofflächen, die in jedem Falle die gleiche blieb. Die spärlichen Grünflächen der Bebauungspläne dienten mehr der Tierde als der Gesundheitsförderung durch Spiel oder Sport. Hamburg machte damit allerdings nur die gleiche Entwicklung aller andern deutschen Großstädte mit. Vor diesen hatte es aber zwei Vorzüge: Die reichliche Bepflanzung seiner breiten Straßen mit Bäumen und das Netz von Wasserstraßen, die von der Außenalster aus überall dort in die Vororte hineinstoßen, wo die Bodenhöhen es zulassen, und gleicherweise dem Personenverkehr, dem Wassersport und dem Güterverkehr dienen. Auch bestrebt sich die Pläne, überall dort, wo es nach dem Entwicklungsstande noch möglich war, zu einer reinlichen Scheidung zwischen Wohngebieten und Industrie- oder Gewerbegebieten zu kommen.

Nach wie vor blieb aber auch in diesen Jahrzehnten der Hafen im Mittelpunkt aller Überlegungen. Immer gewaltiger wurden die Anforderungen des steigenden Handels und Seeverkehrs. Seit 1902 entstand die Gruppe der Kuhwärderhäfen mit ihren weit gesteigerten Abmessungen, insbesondere für die Bedürfnisse der Hamburg-Amerika Linie. 1909 kam der zweite Köhlbrandvertrag mit Preußen nach langen Verhandlungen zustande. Er gab die Möglichkeit, westlich des Köhlbrands das ganze Inselgebiet mit Sinkenwärdern in die Hafenanlagen einzubeziehen. Bis 1914 war es im wesentlichen ausgebaut. Werfte und Industrieanlagen dehnten sich aus. Zwischen Elbe und Bille wurde ein neues von Kanälen durchzogenes Industriegebiet durch Aufböhmung mit Diggerland geschaffen. Die Verbindung des Hafengebiets mit der Stadt durch die neue Elbbrücke reichte nicht mehr aus. 1911 wurde das gewaltige Werk des Elbtunnels für den Wagen- und Fußgängerverkehr eröffnet. Hand in Hand mit all diesen Anlagen gingen die Regulierung der Unterelbe und die Vertiefung ihrer Fahrrinne. In Cuxhaven wurden die Hafenanlagen stark erweitert.

Die immer stärker werdende Trennung von Arbeits- und Wohngebieten hatte die große Masse der Bevölkerung immer weiter in die nördlichen und östlichen Gebietsteile des Hamburgischen Staates und damit vom Hauptgebiet der Arbeit, vom Hafen abgedrängt. Den gewaltig angeschwellenen Verkehr konnten weder die größtenteils radialen Straßenbahnen noch die in der Hauptrichtung parallel dem Elbstrom verlaufende Vorortbahn mehr genügen. Sie wurden durch die Hoch- und Untergrundbahn ergänzt, die zunächst als Ringbahn mit einem Umkreis von 28 km den vergrößerten Stadtkern umschloß und mit ihren Bahnhöfen und Viadukten manche Stellen des Stadtbildes beherrscht.

1911 wurde der Ring dem Verkehr übergeben, seine Zweiglinien in den Jahren 1918—1915. Erst nach dem Kriege wurden die Anschlusslinien nach Langenhorn-Ochsenzoll und in die Walddörfer fertiggestellt, 1930 die Nord-Süd-Linie Kellinghusenstraße—Jungfernstieg. Kleinbahnen nach Bergedorf und Geestbacht, die Vierländerbahn und die Billbrooker Industriebahn verbesserten in den Jahren 1906 bis 1911 auch die Verbindung der Stadt mit ihrem süd-östlichen Marschgebiet. Im Alstertal wurde eine Schnellbahn von Ohlsdorf bis Poppenbüttel hochgeführt.

Dem 1906 eröffneten neuen Hauptbahnhof, der endlich die unerträglich gewordenen Bahnverhältnisse beseitigte, war fast die ganze östliche Hälfte der Wallanlagen von der Lombardsbrücke bis zur Elbe zum Opfer gebracht. Damit schrumpften die ohnehin im Stadtplan nur spärlich vertretenen Frei- und Grünflächen um ein gutes Stück zusammen. Es blieb zwar noch, außer einigen kleinen verstreuten Parkanlagen und Grünflächen die größere westliche Hälfte der Wallanlagen mit dem anschließenden Heiligengeistfeld, dem Botanischen Garten, dem Zoologischen Garten und den alten Friedhöfen vor dem Dammtor als große zusammenhängende Freifläche, aber für die große Masse der Bevölkerung kommen sie als Erholungsflächen nicht in Betracht. Ebensovienig die große Lunge der Stadt, die Außenalster, oder etwa der große landschaftlich reizvolle Ohlsdorfer Friedhof im Norden der Stadt. Erst der kurz vor dem Kriege der Bevölkerung übergebene neue 180 ha große Stadtpark zwischen Barmbeck und Winterbude begann diese Lücke ein wenig auszufüllen. Seine zahlreichen Anlagen und Bauten reihen sich beiderseits einer monumentalen Achse auf, an deren westlichen Ende sich das Wahrzeichen des Stadtparks im Stadtbilde erhebt, der große Wasserturm. Zum erstenmal entstand hier eine Anlage, in der auch der Sport jeder Art zu seinem Recht kommt. Bisher hatte man ihn fast ganz der privaten Initiative überlassen.

In der Innenstadt hatte durch weiteren Ausbau des Börsegebäudes die monumentale Baugruppe Rathaus-Börse zwischen Rathausmarkt und Adolphsplatz ihre Vollendung bekommen. Nach dem aber schon das Rathaus mit seiner prunkvollen Durchbildung in deutscher Renaissance aus dem neuen Rahmen der Stadtmitte herausgefallen war, hatte man nach und nach diesen Rahmen selbst vollends zerstückt. Sogar die vornehme Reihe der Alsterarkaden war durch einen brutalen Neubau an der Ecke zum Jungfernstieg schwer angetastet und aus dem Gleichgewicht gebracht worden. Der gleiche nicht nur in Hamburg, sondern überall dem Bauwesen um die Jahrhundertwende eigentümliche Mangel eines sicheren Gefühls für das Notwendige und Schickliche hatte auch in den weitgedehnten Stadtteilen außerhalb der Stadtwälle keine Leistungen aufkommen lassen, die städtebaulich-architektonisch hätten befriedigen können. Die einzige großzügige Platzanlage, das Gerichtsforum vor dem Holstentor, gelangte nicht zu einheitlicher Wirkung, weil die drei nach und nach gebauten großen Gerichtsgebäude, die den Platz umsäumen, in Massen, Baustoffen und Einzelheiten völlig individuell gestaltet, sich dem Raumgedanken nicht unterordnen.

Auch die über die ganze Stadt in großer Menge zerstreuten anderen öffentlichen Gebäude, die vielen Kirchen und Schulen, die großen Krankenanstalten und zahlreichen Verwaltungsgebäude gingen für städtebaulich-architektonische Wirkungen so gut wie ganz verloren. Denn die Wahl der Baupläge geschah nicht nach vorbedachten bereits in den Bebauungsplänen festgelegten Absichten,

sondern immer erst im Augenblick des Bedürfnisses und blieb so dem Zufall anheimgegeben. So kamen nur Einzelwirkungen zustande, wie etwa das Museum für Hamburgische Geschichte in den Wallanlagen, ausgezeichnet durch die geschickte Verwendung von Bauteilen alter abgebrochener Bürgerhäuser, das Vorlesungsgebäude, später Universität, vor dem Dammtor, das neue Johanneum in Winterbude und, nicht zu vergessen, das gewaltige Bismarckdenkmal in den Anlagen der Elbhöhe, wenn die beabsichtigte Wirkung auch dadurch beeinträchtigt wird, daß man auf die geplante zur Höhe hinaufführende monumentale Treppenanlage verzichtet hat.

Immerhin hat Hamburg vor den gleichzeitigen und gleichartigen Stadtteilen vieler anderer deutscher Großstädte den Vorzug, daß wenigstens im Sommer das Grün seiner fast alle Straßen füllenden Baumreihen die Eindrücke zu einer gewissen Einheit zusammenschließt und auch manches Unerfreuliche verdeckt.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die drei unmittelbar an Hamburgs Grenzen liegenden Nachbarstädte unter den Einfluß der ausstrahlenden wirtschaftlichen Entwicklung der großen Handelsstadt gerieten. Das Zusammenwachsen mit Altona und Wandsbek wurde immer enger, aber auch nach Hamburg spannen sich mit der weitergehenden Erschließung des trennenden Inselgebiets der Stromspaltung immer zahlreichere und stärkere Säden. Die Einwohnerzahl der drei Städte wuchs schnell, wenn auch nicht im gleichen Tempo wie in dem gewaltigen Kern dieser ganzen Städtegruppe, und westlich von Altona auf dem hohen Elbusfer bis Blankenese und darüber hinaus entwickelten sich hinter den Bäumen der ausgedehnten alten landsitzige Hamburger Großkaufleute die landeinwärts liegenden kleinen Orte zu reizvollen Landhaus-Kolonien. Ihre bequeme Verbindung durch die Vorortbahn brachte ihnen zahlreichen Zuzug auch aus Hamburg.

Seit 1919.

Als 1914 der Krieg ausbrach, hatte es sich bereits fühlbar gemacht, daß Hamburg mit seiner Entwicklung im Süden, Westen und Osten an die Landesgrenzen stieß. Das weite vor Hunderten von Jahren in kluger Voraussicht zusammengebrachte Landgebiet war an den entscheidenden Stellen verbraucht. Im Osten lagen zwar noch in landwirtschaftlicher Ruhe die Vierlande. Aber dieses Marschgebiet eignet sich nicht für städtische Siedlung. Auch ist es mit seinem Reichtum an Obst und Gemüse ein unentbehrliches Versorgungsgebiet der Stadt. Nur im Norden ragte noch ein größerer unerschlossener Zipfel hamburgischen Gebiets ins Preußische hinein, Langenhorn mit der großen Irrenanstalt, und weiter nord-östlich lagen als hamburgische Enklaven die noch fast unberührten vier Walddörfer Farmsen-Berne, Volkendorf, Wohldorf-Obstede und Zandsdorf. Aber die Entfernungen zur Stadt, besonders zum großen Arbeitsgebiet des Hafens, waren hier schon so groß, daß trotz der Langenhorner Bahn und der Walddörfer-Bahn die Ansiedlung von Arbeitern kaum in Frage zu kommen schien. Für den Hafen gab es innerhalb der hamburgischen Grenzen überhaupt keine Reserven mehr.

Es ist ein Zeichen ungebeugten Lebenswillens der durch den Krieg und seine Folgen schwerer als jeder andere Teil des Reichs getroffenen Stadt, daß bereits 1919 die schon vor dem Kriege

Bleed Through
Repaired Document
Plastic Covered Document

eingeleiteten Verhandlungen mit Preußen über die Grenzfragen wieder aufgenommen wurden. Daß sich als erster der Soldatenrat dieser Angelegenheit durch Aufstellung utopischer Ziele bemächtigte, war nicht mehr als eine schnell vorübergehende Episode. Hamburg erreichte in seinen wieder überaus schwierigen und langwierigen Verhandlungen mit Preußen die erstrebte Gebietserweiterung nicht, die ihm nicht nur Reserven für den Hafen, sondern auch Siedlungsgebiet anschließend an den Hafen auf seiner Südseite hatte bringen sollen. Der 1929 mit Preußen zustande gekommene Vertrag brachte nur eine „Hafengemeinschaft“ und einen „Landesplanungsausschuß für die gemeinschaftliche Aufschließung des vorläufig mit einem Radius von 30 km angenommenen, die Städte Hamburg, Altona, Wandsbek und Harburg umfassenden einheitlichen Wirtschaftsgebietes.

Damit begann ein neuer Abschnitt der Entwicklung. Zu den Erfahrungen, die man vor dem Kriege seit der Cholerazeit gewonnen hatte, trat jetzt die nach dem Kriege überall im Reich einsetzende Wohnungsnot und ließ die Wohnungsfrage als die vordringlichste Aufgabe der Zeit erscheinen, in erster Linie die Beschaffung gesunder Kleinwohnungen. Die Sanierung der Innenstadt, die bei Kriegsende erst zur Hälfte des beabsichtigten Umfangs durchgeführt war, trat in den Hintergrund. Man beschränkte sich darauf, im Sanierungsgebiet um die Jacobikirche die Abbrucharbeiten zu vollenden. Ein Teil der freigemachten Fläche wurde bebaut, und zwar wie an der Mönckebergstraße mit Kontorbüchern, darunter das vielgenannte Chilehaus. In der wirtschaftlichen Scheinblüte dieser Jahre war daran großer Bedarf. Das dritte Sanierungsgebiet, in der nördlichen Neustadt, eines der schlimmsten Gängeviertel, wagte die marxistische Stadtregierung aus Angst vor den hier in großer Menge hausenden Kommunisten nicht anzurühren.

Zwei Grundfragen tauchten bei der Beschaffung von Kleinwohnungen auf: woher das Geld nehmen? und: Hochbau oder Flachbau? d. h.: vielstöckiges Mietshaus oder niedrige Bauweisen bis herab zum Einfamilienhaus mit Garten?

Unmittelbar nach dem Kriege erwies sich die Finanzierung als ein für die Privatwirtschaft völlig unlösbares Problem, zumal die Baukosten gestiegen waren und weiter stiegen. Der Staat sprang zunächst selbst ein. Er baute weit im Norden in Langenhorn auf vom „Wohnungskommissar“ enteignetem Gelände eine große auf 800 Wohnungen bemessene Siedlung von Einfamilienhäusern in Gärten mit einem großen Schulgebäude, Turn- und Sportplatz als Mittelpunkt. Dem Wohnungselend der Arbeitermassen in der zusammengeballten Großstadt wollte man von nun an das andere Extrem gegenüberstellen. Es wäre hier aber auch aus technischen Gründen eine andere Siedlungsform nicht möglich gewesen, weil man in Ermangelung einer Kanalisation die Abwässer auf den Grundstücken verarbeiten lassen mußte. Der Staat wurde auf diese Weise selbst zum Hausbesitzer und Vermieter. Aber es erschien ausgeschlossen, daß er durch den Einsatz von Staatsmitteln allein die Wohnungsnot werde lindern, geschweige denn ihrer Herr werden können. Es erwies sich schließlich als einziger Ausweg, die von den höheren Mieten der neuen Wohnungen nicht betroffenen aus der Vorkriegszeit stammenden Altwohnungen zum Ausgleich mit einer Steuer zu belasten, der „Hauszinssteuer“, und die Erträge zur Finanzierung der Neubauwohnungen zu benutzen durch Abbürdung der höheren Baukosten. Auf diese Weise ergab es sich im

Zusammenhang mit den allgemeinen wirtschaftlichen Umständen der Zeit von selbst, daß die freie Individualwirtschaft auf dem Wohnungsmarkt aufhörte und der Bau von Kleinwohnungen von nun an als Großunternehmung ausschließlich gemeinnützigen Verbänden zufiel. Statt einzelner Häuser wurden ganze Wohnblöcke, ja ganze Stadtviertel gebaut.

Diese wirtschaftliche Umstellung ist städtebaulich und sozial-hygienisch von ungeheurer Bedeutung geworden. Der Staat gewann von nun an in doppeltem Sinne ausschlaggebenden Einfluß auf den Kleinwohnungsbau. Dadurch, daß er aus den Erträgen der Hauszinssteuer den Wohnungsbau überhaupt erst möglich machte, kam er in die Lage, Bedingungen zu stellen. Dies nutzte er aus zur Beseitigung der Schlichbauweise, die sonst weitergewuchert wäre, weil die Bestimmungen der Gesetze und Bauungspläne sie zwangsläufig ergaben. Dadurch aber, daß zweitens nur noch ganze Baublöcke nach einheitlichem Plan errichtet wurden, gelang es dem Staat, unter Mithilfe des Baupflegegesetzes von nun an Kleinwohnungsquartiere entstehen zu lassen, die nicht nur an den Straßen zu einheitlich-harmonischen Wirkungen kamen, sondern auch im Innern der Baublöcke glatte Hoffronten und einheitliche Höfe mit Gartenanlagen und Kinderspielflächen zeigten.

Vorbedingung war, daß alle älteren Bauungspläne umgearbeitet wurden, soweit sie nicht schon durch die Bebauung in die Tat umgesetzt waren. Darüber hinaus wurden von nun an die neuen Stadtteile durch Modelle vorbereitet. Sie zeigten nur die Baumassen und dienten den Behörden als Grundlagen für ihre Verhandlungen mit Bauherren und Architekten. Was so in den ersten Jahren nach der Inflationszeit entstanden ist, hat Hamburg einen anerkannten Vorsprung vor vielen anderen deutschen Großstädten gegeben. Eine große Zahl neuer Wohnquartiere legt davon Zeugnis ab, in Hamm und Horn, auf der Veddel, in Barmbeck, in Eppendorf und Winterhude, in Eimsbüttel. Architektonisch betrachtet zeigen sie die vielumstrittene Bauweise dieser Zeit ohne sichtbares Dach und Belebung durch eine in den meisten Fällen wohlgelungene Massengliederung, die sich meistens zwanglos aus der in den Bauungsplänen vorgesehenen Staffelung der Geschosshöhe ergab. Starke Unterstützung ihrer einheitlich harmonischen Wirkung gibt ihnen der überall verwendete Backstein.

Alle diese neuen Wohnquartiere zeigen immer noch eine hohe Bebauung bis zu fünf Geschossen, obwohl es bei der Umarbeitung der Bauungspläne gelang, die Geschosshöhe im ganzen wesentlich niedriger zu halten, als sie nach den alten Plänen hätte sein dürfen. Ein besonders lehrreiches Beispiel ist dafür die Bebauung des Dulsberggeländes in Barmbeck. Hier gelang es, die nach dem alten Plan zulässige sechsgeschossige Bebauung durch eine drei- bis viergeschossige zu ersetzen, ohne wesentliche Schädigung des Grundeigentums, und dabei noch Platz für einen breiten Grünzug und ausgedehnte Sportplätze zu gewinnen.

Schon vor dem Kriege waren Ansätze zur Erreichung ähnlicher Ziele gemacht worden. Man hatte sich damals aber in erster Linie ein Gebiet vorgenommen, das noch fast unentwickelt war: die jüngeren noch ländlichen Vororte Groß-Borfel, Alsterdorf, Ohlsdorf, Klein-Borfel, Fuhsbüttel, Langenhorn und die vier Walddörfer. Um hier die Entwicklung in die Hand zu bekommen und sie vor ähnlichen Zuständen zu bewahren, wie in den älteren Vororten, wurden sie 1912 zunächst bis auf die Walddörfer in das Stadtgebiet eingemeindet. Zugleich aber wurde in den baupolizeilichen Bestimmungen

des Eingemeindungs-Gesetzes endlich die auf „Verhindern“ abgestellte unzulängliche Methode der alten Gesetze verlassen und durch „gestaltende“ Vorschriften ersetzt. In diesem weiten Gebiet dürfen die Wohngebäude außer dem Erdgeschoß nur zwei obere Geschosse haben, falls schon Anschluß an eine geregelte Kanalisation besteht, sonst nur ein Obergeschoß. Die Grundstücke dürfen höchstens bis zu einem Drittel ihrer Fläche bebaut werden. In Zusammenhang mit dem neuen auf das gleiche Ziel gerichteten Bebauungsplänen für dieses Vorortgebiet hat hier nun bereits eine neue flache und luftige Bebauung ohne Hinterflügel eingesetzt, deren architektonischer Charakter durch den jede Eintönigkeit ausschaltenden Wechsel von geschlossener und gruppierter Bauweise und durch Bestimmungen über die Gestaltung der Vorgärten und Einfriedigungen wohlthuend bestimmt wird.

In dieser neuen Zone des Stadtgebiets handelt es sich aber nicht allein um die Kleinwohnung. Hineingesprengt sind Gruppen größerer Wohnungen, auch von Landhäusern, und ein besonders gelegenes und gestaltetes Gebiet ist vornehmlich dieser Hausart gewidmet worden: der etwa 5 km lange Teil des Alstertals zwischen Eppendorf und Ohlsdorf. Da das schmale Bett der Alster bei Hochwasser den Talgrund regelmäßig überschwemmte, mußte es für die Befiedlung zunächst durch Kanalisation der Alster vorbereitet werden, d. h. durch Verbreiterung des Wasserlaufes und Senkung seines Wasserspiegels auf die Wasserhöhe in der Außenalster. Diese Arbeit wurde schon vor dem Kriege durchgeführt, während die Bebauung erst in der Nachkriegszeit einsetzte. Die Abfentung des Wasserspiegels zwang dazu, den Wasserlauf an vielen Stellen durch Ufermauern und Böschungen architektonisch zu fassen und zu gliedern. Eingefügt sind Gartenanlagen und Badeanstalten, und am Nordende wird das hier liegende Schleusenbecken von dreigeschoßigen Etagenhausbauten abschließend umrahmt.

Zu Landhausgebieten mit höchstens zweigeschoßiger Bebauung haben sich inzwischen auch die Walddörfer zu entwickeln begonnen, besonders Volksdorf, Wohldorf-Ohlstedt und Hainsdorf, während in dem der Stadt am nächsten gelegenen Farmsen die Befiedlung zum Teil in der Art der mehr geschlossenen dreigeschoßigen Bauweise der jüngeren Vororte gefördert wurde.

Wie bei diesem Gange der Entwicklung die zweite Grundfrage: die Kleinwohnung als vielstöckiges Mietsbaus oder in niedriger Bauweise bis herab zum Einfamilienhaus beantwortet wurde, ist schon deutlich geworden: zugunsten des mehrgeschossigen Mietshauses, von Ausnahmen abgesehen, wie die Langenhorner Einfamilienhaus-Siedlung und eine ausgedehnte 500 Einfamilienhäuser umfassende ähnliche Siedlung in dem zu Farmsen gehörenden alten Gutbezirk Berne. In dieser Frage sah man sich Hemmungen gegenüber: die Lage dieser nördlichen Teile des hamburgischen Staatsgebietes weitab vom Arbeitsgebiet erschwerte ausgesprochene Kleinwohnungssiedlungen, während in den der Innenstadt näher gelegenen älteren Vororten unter der Wirkung der auf starke Bodenausnutzung eingestellten Baugesetze und Bebauungspläne die Bodenpreise so hoch gestiegen waren, daß man hier bei noch stärkerer Herabzonung oder gar beim Einfamilienhausbau zu Entschädigungen an die Grundeigentümer gezwungen worden wäre. Dieses Opfer glaubte man nicht bringen zu dürfen, und Staatsgrund, den man billig hätte zur Verfügung stellen können, war hier in Erfolg versprechendem Umfange nicht vorhanden. Auch bedachte man, daß die in den älteren Vororten noch

verfügbaren Bodenflächen für die drängende Wohnungsnot um so weniger ausgereicht hätten, je flacher man sie besiedelte.

So hat man denn auch die vor wenigen Jahren geschaffenen „Stadttrandsiedlungen“ mit ihren für Erwerbslose bestimmten Einfamilienhäuschen nicht möglichst nahe den Arbeitsgebieten errichten können, sondern sie, wie schon ihr Name sagt, weiter hinauschieben müssen, um auf billigem Boden die Mieten möglichst niedrig halten zu können. Erst die Zeit wird lehren, ob sich die Hoffnungen erfüllen können, mit denen man einst diese Siedlungsform begrüßt hat.

Hamburg fühlte in diesen Kämpfen gegen die Wohnungsnot besonders deutlich seine Fesselung durch die Grenzen, die ihm für die Unterbringung der Menschen nur Luft nach Norden ließen, wo die Entfernungen zu den Arbeitsgebieten immer größer und damit auch unwirtschaftlicher wurden. Um so höher muß man die völlige Wandlung der wohnungspolitischen und sozial-hygienischen Einstellung einschätzen, die in diesen Jahren vor sich ging. Es gehört zu den Verdiensten von Fritz Schumacher, des Oberbaudirektors der hamburgischen staatlichen Hochbauverwaltung, die anfänglich doch recht verschwommenen Vorstellungen vom Notwendigen und Möglichen in bestimmte Bahnen gelenkt und in beharrlichem Kampf gegen vielfache Widerstände auf das Ziel gelenkt zu haben, das unter den widrigen Umständen der Zeit allein erreichbar war. Ihm ist auch die Umstellung der staatlichen Freiflächenpolitik zu verdanken, die ihren Niederschlag in seinen Bebauungsplänen gefunden hat. Zwar war in dem bereits besiedelten Gebiet des Staates nicht mehr viel zu erreichen. Wohnbezirke wie Limsbüttel mit 125 000 Einwohnern, und der noch dichter besiedelte Hammerbrook sind auch heute noch fast ohne Grünflächen, Spiel- und Sportplätze. Immerhin ist es dem hamburgischen Städtebau gelungen, den Grünflächenbestand der Stadt von 1913 bis 1950 von 250 ha auf 550 ha zu bringen und ihn aus dem Zustand wesentlich dem Schmuck dienender Anlagen in Nutzgrün zu überführen, besonders in Spiel- und Sportplätze. Nach Durchführung der neuen Bebauungspläne wird Hamburg für Spiel und Sport auf den Kopf der Bevölkerung statt 0,58 qm im Jahre 1914 etwa 1,7 qm haben. Das ist immer noch erheblich weniger als die heute allgemein anerkannte Norm von 2,5 qm. In den unter Schumachers Leitung ausgearbeiteten Studienplänen für das weite Gebiet der hamburgisch-preussischen Landesplanung konnte dagegen Vorsorge getroffen werden, daß in Zukunft nicht nur alle Bedürfnisse an Freiflächen jeder Art erfüllt werden können, sondern daß darüber hinaus alle in diesem Gebiet vorhandenen landschaftlich, geologisch, naturkundlich oder geschichtlich ausgezeichneten Flächen bis herunter zu einzelnen Baumgruppen erhalten werden. Es wird ein zusammenhängendes Netz von Frei- und Grünflächen über das ganze Gebiet ausgebreitet sein, das bis zum Sachsenwald reicht und z. B. auch die großen Parkanlagen der Elbvororte westlich von Altona und die in den Bebauungsplänen dieser Stadt vorgesehenen zukünftigen weiten Grünflächen, und südlich der Elbe die an Harburg grenzenden Waldungen einschließt.

In den neuen Bebauungsplänen für das engere Gebiet Hamburgs wurden nun auch die Plätze für die öffentlichen Gebäude nach städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkten im voraus bestimmt. Heute zeigen schon die nach der Inflationszeit neu entwickelten Teile der Vororte, wie überall Schulen und andere öffentliche Gebäude an wohl überlegten Plätzen stehen, meistens in Zusammenhang mit

Sportplätzen oder anderen Freiflächen, und als Mittel- oder Sammelpunkte des öffentlichen Lebens das Stadtbild beherrschen.

Mit der gewaltigen Ausdehnung des besiedelten Stadtgebiets hielt der Ausbau der Anlagen für Abwasserbeseitigung, Wasserversorgung, Beleuchtung und Reinigung der Straßen gleichen Schritt. Die Sielleitungen hatten 1928 eine Länge von 127 km erreicht. In der Wasserversorgung war 1928 infolge zunehmender Verunreinigung des Elbwassers die Umstellung auf Grundwasser durch die Errichtung der Grundwasserwerke Kurslack-Altengamme und am Großen See bei Trittau erfolgt. Neue Gaswerke waren gebaut, die Versorgung wurde auf das angrenzende preußische Gebiet ausgedehnt, 1929 waren 147 km Ferndruckleitung in Betrieb. Auch die Versorgung mit elektrischem Strom griff auf das preußische Außengebiet über. Straßenreinigung und Müllabfuhr wurden mechanisiert, der Müll in Verbrennungsanstalten unschädlich gemacht und in Schlacke umgewandelt.

Auch der Verkehr hatte neue Maßnahmen gefordert. Neue Elbbrücken entstanden, darunter 1926 die Freibafen-Elbbrücke mit oberer Fahrbahn für den späteren Einbau einer Zweiglinie der Hochbahn. Zur Ablenkung des durchgehenden Güterverkehrs von den inneren Bahnanlagen und Stadtteilen wurde der schon vor dem Kriege begonnene Bau der Güterumgebungsbahn fortgesetzt, und zur Ablenkung des durchgehenden Autoverkehrs vom Stadtzentrum eine Auto-Umgebungsstraße vorbereitet. Dazu trat ein neues Verkehrsmittel: das Flugzeug; in Fuhlsbüttel entstand nach und nach der 125 ha große Flughafen.

Hamburg steht heute mit der übermäßigen Besiedlungsdichte von 300 Menschen auf 1 ha Bodenfläche immer noch fast an der Spitze aller deutschen Großstädte. Von den nur schwer und langsam wieder gut zu machenden Versäumnissen der Vergangenheit abgesehen, trägt zu einem großen Teil auch die Grenzziehung gegen Preußen Schuld an dieser Tatsache, wie es schon geschildert wurde. Denn das große Arbeitsgebiet der Stadt ist örtlich an das Marschgebiet der Stromspaltung zwischen Norder- und Süderelbe gebunden. Statt daß nun die Wohngebiete beiderseits des Arbeitsgebietes auf der Geest nördlich und südlich hätten angeordnet werden können, wie es natürlich gewesen wäre und z. B. in Hamburgs Konkurrenzhafen Rotterdam der Fall ist, war man auf das allein hamburgische Einfluß unterstehende nach Norden zwischen Altona und Wandsbek ins preußische Gebiet hineinragende schmale Landesstück angewiesen. Es mußte sich die Bevölkerung mit der Zeit um so stärker zusammendrängen, je größer die Entfernungen vom Arbeitsgebiet wurden.

Hier liegt ein Problem, das wohl auch der hamburgisch-preußische Landesplanungsausschuß nicht zu vollkommener Lösung gebracht hätte. Denn dieser Ausschuß hatte sich noch mit dem Grundübel der inneren Landesgrenzen abzufinden, das an keiner Stelle im ganzen Reichgebiet stärker die vernünftige Entfaltung eines zusammenhängenden Wirtschaftsgebietes gehindert hatte und weiter zu beeinträchtigen drohte, als hier in Hamburg. Aber die Stadt steht heute in der beglückenden Gewissheit, daß im Dritten Reich auch sie nicht mehr unter dem Länder-Individualismus zu leiden haben wird, wofür sie allerdings Opfer am eigenen Individualismus wird bringen müssen. Der „hamburgisch-preußische Landesplanungsausschuß“ ist überführt worden in die „Landesplanungsgemeinschaft Hamburg“. Das bedeutet, wenn auch nicht den Fall der Landesgrenzen, so doch die Beseitigung

ihrer die städtebauliche Entwicklung störenden Hemmungen. Mit Hamburg sind die preussischen Nachbarstädte längst zusammengeschmolzen zu einer unlöslichen Wirtschaftsgemeinschaft. Grenzen der Landesplanung sind in Zukunft die Grenzen dieses einheitlichen Wirtschaftsgebiets. Nicht mehr die Landesgrenzen dürfen irgendwo und irgendwie den Ausschlag geben, über der Landesplanung steht allein noch die „Reichsplanung“ mit ihrer übergeordneten Aufgabe, den ganzen deutschen Raum einheitlich und planmäßig zu gestalten.

So ist Hamburg durch das Dritte Reich von der großen Sorge um seine städtebauliche Weiterentwicklung befreit. Aber die vergangene Zeit hat noch das andere bisher nur zum Teil gelöste schwierige Entwicklungsproblem hinterlassen: Die Gesundung seiner älteren Stadtteile. Nicht nur die Innenstadt ist damit gemeint. Die in der Vorkriegszeit fehlgegangene Entwicklung hat auch in den alten Vorstädten, besonders in St. Pauli, noch mehr aber im Hammerbrook und stellenweise in Eimsbüttel und anderswo Zustände im Wohnungswesen erzeugt, die nicht minder schlimm, zum Teil sogar noch schlimmer sind als in den berücktigten Gängevierteln der Innenstadt. Hier harret eine schwere und nur allmählich lösbare Aufgabe. Während aber der mit dem Grundeigentum paktierende Parlamentarismus der Vorkriegszeit nach dem Cholerajahr mehr als zwei Jahrzehnte verbrauchte, um in hin- und hergehenden Planungen und Verhandlungen schließlich bei Kriegesbeginn sein Ziel nur halb erreicht zu haben, gab uns die nationalsozialistische Regierung in knapp drei Jahren bereits eine Probe von dem Tempo und der Energie, wie sie auch hier mit den unzulänglichen Methoden der Vergangenheit zu brechen gedenkt. Sie hat aber auch bereits bewiesen, daß sie dabei den uralten eigentlichen Motor der Stadtentwicklung und Förderer der Wohlfahrt im ganzen hamburgischen Wirtschaftsgebiet nicht aus den Augen lassen wird: Handel und Hafen.