

Der gewöhnliche Wasserspiegel der kanalisierten Alster von + 6,6 m H. N. wird bis zu einer neuen Schleuse in Fuhsbüttel unterhalb einer vorhandenen Kammererschleuse durchgeführt. Letztere bleibt für die auf der oberen Alster durch einfache Stauschleusen ermöglichte Schifffahrt mit flachen Fahrzeugen erhalten. Den Übergang von der alten nach der neuen Schleuse bildet ein Zwischenbecken mit einem dem Unterwasserspiegel der alten Schleuse entsprechenden mittleren Wasserstande von + 8,3 m H. N.

Die neue Schleusenanlage (Abb. 342 bis 346) besteht aus einer Kammererschleuse mit beiderseitigen Wehren (Segmentwehren). Ein Fischpaß ist am rechten Ufer und eine Bootschleppe am linken Ufer vorhanden, letztere soll den Übergang der in großen Mengen auf der oberen Alster verkehrenden leichten Luftfahrzeuge, wie Kanus, Paddelboote, Puns u. dgl., ohne Benutzung der Schleuse ermöglichen.

Im Zusammenhange mit der Ausführung des kanalisierten Alsterlaufes werden die aus der Abb. 341 ersichtlichen Straßenanlagen hergestellt; sie sind zum Teil Glieder großer Straßenzüge, die das südlich belegene Gebiet, u. a. den Stadtpark, mit dem Norden verbinden, und erhalten Breiten von 35 m und zum Teil von 57 m; letztere Breite schließt die Anlage von Grünflächen ein; die für einen lebhafteren Verkehr in Betracht kommende linksseitige Uferstraße erhält eine Breite von 19 m. Die für den Anbau von Einzelhäusern mit Bauwich oder von Reihenhäusern bestimmten Wohnstraßen weisen Breiten von 13 bis 17 m auf.

Die Arbeiten werden voraussichtlich im Jahre 1916 vollendet sein. Die Ausführung geschieht nach den Plänen des Ingenieurwesens unter Mitwirkung des Hochbauwesens bei der architektonischen Ausgestaltung des Planes.

## Stadterweiterung, Sanierung und Straßendurchbrüche.

F. Sperber.

### 1. Stadterweiterung.

Die stetige und schnelle Bevölkerungszunahme Hamburgs und die dadurch bedingte Zunahme der Bebauung in den Gebieten außerhalb der inneren Stadt führte bereits in den 70er Jahren des verfloßenen Jahrhunderts zu der Erkenntnis, daß die baldige Aufstellung und gesetzliche Festlegung von Bebauungsplänen notwendig sei, um den Anbau rechtzeitig in planmäßige, gesunde, den öffentlichen Forderungen entsprechende Bahnen lenken zu können.












Die Tatsache, daß bereits an einzelnen Stellen eine die zukünftige Entwicklung störende Bebauung, so z. B. hohe Etagenhäuser inmitten bevorzugter Einzelhausgebiete, eingesetzt hatte, die mit den vorhandenen Gesetzen nicht zu verhindern war, die Steigerung der Bodenwerte infolge des zunehmenden Anbaues, die die spätere Durchführung von Bebauungsplänen erschweren und verteuern mußte, verstärkten die Einsicht von der Notwendigkeit baldiger Maßnahmen.

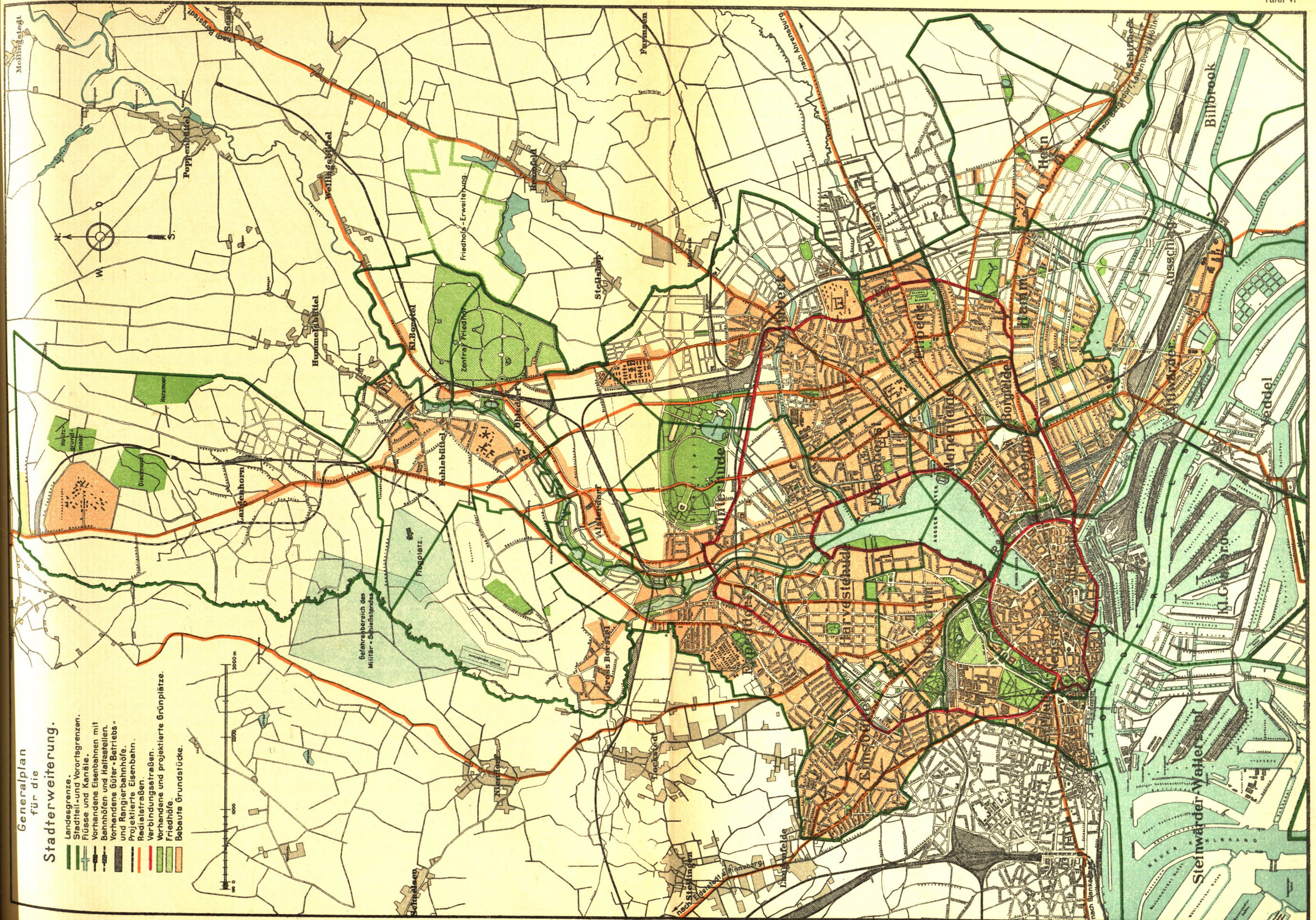
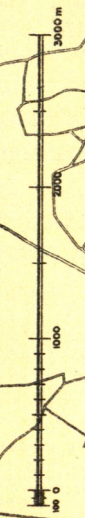
Es wurde als zweckmäßig erkannt, zunächst einen General- und Stadterweiterungsplan aufzustellen, der den Zusammenhang der einzelnen Teile sichern, die das ganze Gebiet berührenden Anlagen, Eisenbahnen, Kanäle usw. und die wichtigsten Grundgedanken festlegen sollte.

Das Ingenieurwesen der Baudeputation wurde mit der Aufgabe betraut, einen solchen Generalplan aufzustellen, der sich nur auf die damaligen Vororte, die jetzigen äußeren Stadtteile an dem rechten Elbufer, erstrecken sollte, weil die an dem linken Elbufer belegenen Gebietsteile des hamburgischen Staates im wesentlichen von Hafenanlagen und den dazugehörigen baulichen Einrichtungen und Eisenbahnanlagen bereits in Anspruch genommen waren oder für solche Zwecke offengehalten werden mußten.



### Generalplan für die Stadterweiterung.

-  Landesgrenze.
-  Stadteil- und Vorortsgrenzen.
-  Flüsse und Kanäle.
-  Vorhandene Eisenbahnen mit Bahnhöfen und Haltestellen.
-  Vorhandene Güter-Betriebs- und Rangierbahnhöfe.
-  Projektirte Eisenbahn.
-  Radialstraßen.
-  Verbindungsstraßen.
-  Vorhandene und projektirte Grünplätze.
-  Friedhöfe.
-  Bebaute Grundstücke.





Dieser Generalplan wurde bereits im Jahre 1889 fertiggestellt. Schon während der Planbearbeitung zeigte sich, daß die im Baupolizeigesetz vom Jahre 1882 gegebenen Bestimmungen für die Durchführung eines die staatlichen, die nichtöffentlichen und die städtebaulichen Interessen gleichmäßig berücksichtigenden Bebauungsplanes nicht ausreichten. Eine diesbezügliche Ergänzung des Baupolizeigesetzes erschien untunlich, weil der Bebauungsplan vorläufig sich nur auf bestimmte Gebietsteile erstrecken sollte, wogegen das Baupolizeigesetz auch Geltung hat für Gebietsteile, wie z. B. die innere Stadt, für die die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht in Frage kam. Man entschloß sich daher zum Erlaß eines besonderen Gesetzes, des Bebauungsplangesetzes vom 30. Dezember 1892, das gültig ist für die Stadtteile (s. Abb. 347) Roterbaum, Eimsbüttel, Harvestehude, Eppendorf, Winterhude, Barmbeck, Uhlenhorst, Eilbeck, Hohenfelde, Borgfelde, Hamm, Horn und Billwärder Ausschlag. 1894 wurde zur Verhinderung der Verbauung das Gesetz auf die von dem Entwurf der Alsterkanalisierung und der Trasse der Vorortsbahn betroffenen Flächen ausgedehnt.

Seit der am 1. Januar 1913 in Kraft getretenen Eingemeindung sind auch die in der Abb. 347 schraffierten, früher der Landgemeindeordnung unterworfenen und jetzt als Vororte bezeichneten Gebiete, nämlich Groß-Borstel, Alsterdorf, Ohlsdorf, Winterhude, Barmbeck, Eppendorf, Harvestehude, Uhlenhorst, Eilbeck, Rotherbaum, Hohenfelde, Hamm, Horn, Billwärder Ausschlag, dem Bebauungsplangesetz im vollen Umfange unterstellt worden.

Die durch das Bebauungsplangesetz zur Ausarbeitung der Bebauungspläne (auf Grund der Vorlagen des Ingenieurwesens) geschaffene Bebauungsplankommission besteht aus drei Mitgliedern des Senats und sechs Mitgliedern der Bürgerschaft. Zur Verhütung einer planlosen Bebauung wurde ihr das außerordentlich wichtige Recht verliehen, bis zur Feststellung der einzelnen Pläne die Errichtung von Fabriken, Wohnhöfen, Stagenhäusern wie von allen sonstigen Baulichkeiten in geringerem Abstände als 15 m von der Straßenlinie, sowie die Einrichtung von Geschäftsbetrieben, die die Nachbarschaft belästigen, ver-

sagen zu können. Die gesetzliche Festlegung der von der Kommission beschlossenen Pläne erfolgt nach öffentlicher Auslegung und Anhörung der Grundeigentümer durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft. Die Durchführung der Pläne wird, außer durch das oben erwähnte, bereits vor der Planfestlegung gültige Sperrecht, durch die den Bauenden auferlegte Verpflichtung erleichtert, die Vorschriften des Bebauungsplanes innezuhalten, sowie insbesondere durch die Bestimmung, daß alle nach öffentlicher Planauslegung von Grundeigentümern vorgenommenen Veränderungen ohne Einfluß auf die etwa zu gewährenden Entschädigungen sind.

Bei der starken Belastung Hamburgs durch die ständig zunehmenden öffentlichen Aufgaben war eine Bestreitung der Ausgaben für die Ausführung der Bebauungspläne aus den ordentlichen Jahresbudgets nicht angängig. Es wurde daher aus den Einnahmen durch Verkauf von Staatsgrund und durch Anliegerbeiträge ein besonderer Fonds, „der Stadterweiterungs- und Grunderwerbsfonds“, zur Kostendeckung für die Bebauungspläne gebildet.

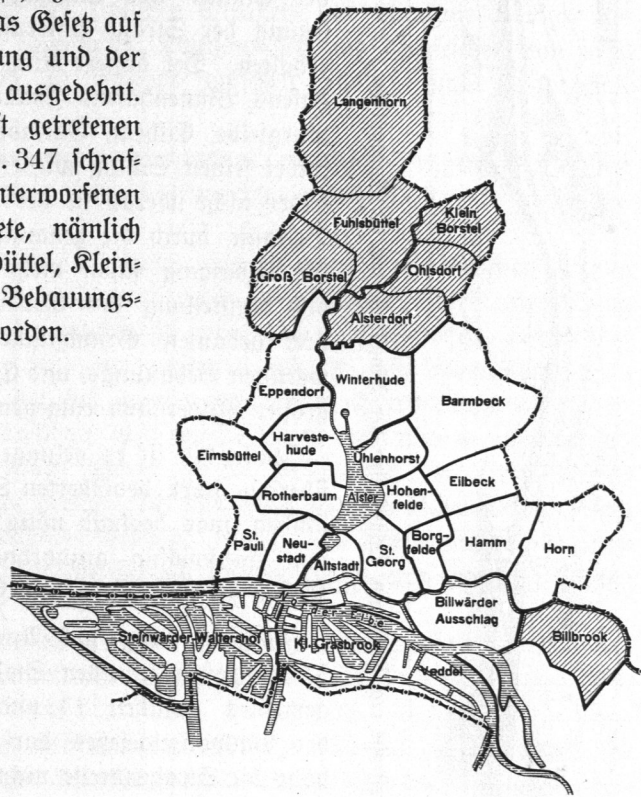


Abb. 347. Stadtteile und Vororte von Hamburg.



Das Ergebnis der Beratungen und Prüfungen des Generalplanes von 1889 durch die Bebauungsplankommission war die Feststellung eines abgeänderten Generalplanes im Jahre 1896, der die Grundlage für die Bearbeitung der Einzelpläne bildet. (Tafel V.)

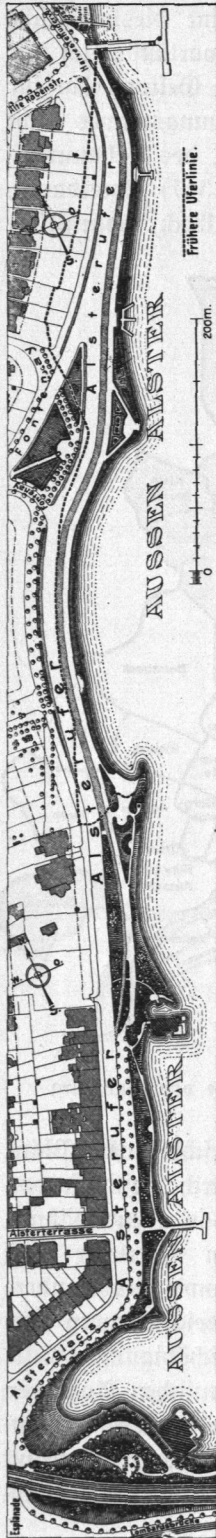


Abb. 348. Uferstraße vor Fontenay, Schlußglied der Ringstraße um die Außenalster.

In dem Generalplane sind die Hauptverkehrsadern, Hauptstraßen, Eisenbahnen, Kanäle derart festgelegt, daß den weit über Hamburgs Grenzen hinausführenden Straßen innerhalb des hamburgischen Gebietes die größeren Breiten von 20 bis 50 m zugewiesen sind. Diese Ausfallstraßen sind verbunden durch drei Ringstraßen. Ein Ring umschließt die innere Stadt. Ein weiterer Ring schließt sich den Ufern der Binnen- und Außenalster an. Dieser Ring hat durch die Fortsetzung der Straße Alsterufer vor Fontenay (Abb. 348) seinen Schluß erhalten. Der äußere Ring erstreckt sich an dem Uferande des Niederhafens, Binnenhafens, Zollkanals entlang durch die Stadtteile St. Georg, Borgfelde, Eilbeck, Barmbeck, Winterhude, Eppendorf, St. Pauli und findet seinen Schluß wieder am Niederhafen. Dieser äußere Ring hat leider nicht überall in der erforderlichen Breite und in einem glatten Verlaufe durch die genannten Stadtteile geführt werden können, weil die Bebauung schon mehr oder weniger in den genannten Gebieten vor Aufstellung des Generalplanes eingesetzt hatte und dem Erwerb von bebauten Grundstücken zur Durchführung eines technisch vollwertigen Bebauungs- und Erweiterungsplanes von den Finanzvertretern großer Widerstand entgegengesetzt wurde.

Immerhin ist es gelungen, durch den äußeren Ring die inzwischen überaus stark bevölkerten Stadtteile untereinander zweckmäßig zu verbinden, was deshalb nötig war, weil die Alster für die Durchführung von zweckmäßig anzuordnenden Radialstraßen ein nur mit großen Kosten zu überwindendes Hindernis bildet.

Zwischen Ring- und Ausfallstraßen sind weitere Hauptstraßen und Wohnstraßen in allen Stadtteilen eingeschaltet, deren Breiten im allgemeinen zwischen 13 und 17 m betragen. Nach den Vorschriften des Baupolizeigesetzes darf in den äußeren Stadtteilen die Gebäudehöhe die Straßenbreite nicht überschreiten. Daher mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß die ausgelegten Straßenbreiten die völlige Ausnutzung der Grundstücke mit den durch den Bebauungsplan festgesetzten Bebauungsarten ermöglichten. Diesem rein wirtschaftlichen Gesichtspunkt stellte sich die Vorliebe der hamburgischen Bevölkerung für die Baumpflanzung in den öffentlichen Straßen zur Seite, und so hat sich auch in vielen Wohnstraßen eine Breite von 17 m als angemessen und zweckmäßig erwiesen. Die schlechten, überaus kostspieligen Erfahrungen, die Hamburg mit den in früheren Jahrzehnten beliebten und ausgeführten geringen Straßenbreiten gemacht hat, deren Verbreiterung durch den mit der Großstadt gewachsenen Verkehr vielfach notwendig geworden ist, haben bei der Bearbeitung der Stadterweiterungs- und Bebauungspläne zu der Auflage von Baulinien geführt, deren Überschreitung in bestimmten Fällen gar nicht, im übrigen nur nach folgenden Grundföhen zugelassen ist:



- a) bei Baulinien bis zu 1 m Tiefe von der Straßenlinie mit Haus- und Kellertreppen, Lichtkasten, Lichtgräben, Rasematten usw. sowie mit einem höchstens 0,15 m über die Baulinie vortretenden Gebäudesockel;
- b) bei Baulinien von 1 bis 3 m Abstand von der Straßenlinie, außer mit den unter a genannten Anlagen mit Vorbauten, die nicht mehr als 1,20 m über die Straßenlinie vortreten und mit ihrer auf der Mitte der Ausladung zu messenden Gesamtbreite nicht mehr als die Hausbreite einnehmen;
- c) bei Baulinien von mehr als 3 m Tiefe von der Straßenlinie außer mit den unter a genannten Anlagen, wobei jedoch Lichtkasten, Lichtgräben und Rasematten bis höchstens 5 m über die Baulinie vortreten dürfen, ferner mit Vorbauten von höchstens 4 m Tiefe und von 1,20 m, wenn ein Drittel des Abstandes zwischen Straßen- und Baulinie weniger als 1,20 m betragen würde; sodann mit Pavillons, Lusthäuschen und dergleichen von nicht mehr als 10 qm Grundfläche, wenn der Abstand zwischen Baulinie und Straßenlinie mindestens 7 m beträgt.

Mit diesen Bestimmungen ist erreicht, daß eine in Zukunft notwendige Straßenverbreiterung ohne schwere Schädigung des Grundeigentums und ohne unerschwingliche Kosten für die Stadtverwaltung ausgeführt werden kann.

In städtebaulicher Beziehung haben diese Baulinien nicht immer den erhofften Erfolg gebracht. Der Grundgedanke, das Gelände zwischen Straßen- und Baulinie durch Herstellung und Erhaltung als Ziergärten im Stadtbilde künstlerisch auszunutzen, ist mangels zwingender Bestimmungen vielfach erfolglos geblieben. Aus der geplanten ruhigen, mit Baumpflanzungen und Vorgärten geschmückten Wohnstraße hat sich häufig eine Ladengeschäftsstraße entwickelt. Für den Ladenbesitzer ist die Baulinie unbrauchbar, weil der Laden zu weit und zu abgeschlossen von der öffentlichen Straße liegt. Die Folge davon ist die Beseitigung der Vorgärten in solchen Straßen und die Entstehung viel zu breiter und schwer zu unterhaltender Bürgersteige, die der Straße ein unnatürliches, unvorteilhaftes Gepräge geben. Die allseitige Brauchbarkeit der Baulinien wird erst gewährleistet, wenn gleichzeitig ausreichende gesetzliche Vorschriften über die Gestaltung und die Unterhaltung des Vorlandes gegeben werden.

Die Bebauungspläne enthalten grundsätzlich nur die größeren Verkehrszüge; die weitere Aufschließung der Flächen durch reine Wohnstraßen blieb der zukünftigen Entwicklung und den Verhandlungen der Grundeigentümer mit dem Staat vorbehalten. Hierbei ist für eine gute Einfügung in den Generalplan gesorgt und eine unentgeltliche Abtretung von Flächen für Grünanlagen, Spielplätze usw. im Interesse der Allgemeinheit gefordert worden, wobei als Höchstmaß der unentgeltlichen Abtretung einschließlich der Straßenflächen etwa 33 % angesehen werden. Die Verhandlungen mit den Grundeigentümern sind ferner meist zur Auserlegung hinterer Baulinien zwecks Erzielung ausreichend großer Innenhöfe benutzt, soweit nicht solche hinteren Baulinien wie in neueren Plänen bereits festgelegt waren. Die im Bebauungsplan gesetz enthaltenen Vorschriften betreffend die Zusammenlegung von Grundstücken haben sich als nicht brauchbar erwiesen.

Neben den Straßen- und Baulinien waren durch den Generalplan und die Einzelbebauungspläne diejenigen Flächen festzustellen, die als öffentliche Grünanlagen (Parks) und Spielplätze dienen sollen. Auch hier hat nicht selten der Wunsch, in reichlichem Maße das Stadtbild durch Grünflächen zu beleben und behagliche, freundliche Ruhepunkte für die arbeitsame Bevölkerung und Sport- und Spielplätze für die Jugend zu schaffen, infolge des Widerstandes der Vertreter der finanziellen Interessen zurückgestellt werden müssen, und es hat unsäglicher Kämpfe und Vorstellungen bedurft, um wenigstens das zu retten, was heute im Stadtbilde als Grünanlagen erhalten ist. Erfreulicherweise ist heute ein Wandel in den damaligen



Anschauungen eingetreten, und viele Verfechter der neuzeitlichen Städtebaukunst in Hamburg ahnen nicht, daß alles das, was sie vertreten, schon vor Jahren vom Ingenieurwesen in Hamburg erstrebt worden ist. Sie vermögen nicht zu ermessen, wie zahlreiche Versuche, den Platz, die Straße architektonisch und in den Baumassen befriedigend zu gestalten, zurückgewiesen worden sind. Sie sollten daher dankbar das Erreichte anerkennen und sich der die früheren Anschauungen und die finanziellen Widerstände nicht berücksichtigenden Kritik enthalten.

Besonders erfreulich ist, daß für die nördlichen Stadtteile die Flächen und die Mittel zur Schaffung eines etwa 180 ha großen Stadtparkes bereitgestellt sind, daß für den Osten — in Hamm. — der Wunsch nach einer größeren Parkanlage seiner Verwirklichung entgegengeht und daß auch eine erhebliche Vermehrung der Jugendspielplätze bevorsteht.

Unter Anlehnung an die auf hamburgischem Gebiete belegenen Flüsse (Alster, Bille und Elbe) sind in dem Generalbebauungsplane die Kanalverbindungen festgelegt, die ein für Hamburg überaus stark benutztes Verkehrsnetz bilden und den Warenübergang zwischen den in den Häfen ankernden Schiffen und den Verbrauchs- und Ursprungsstellen auf dem billigen Wasserwege vermitteln. Besonders wichtig für die aus wirtschaftlichen Gründen hamburgischerseits zu fördernde Ansiedlung der Industrie im südöstlichen Marschgebiet sind die von der Elbe abzweigenden und sich weit in die Stadtteile Hammerbrook, Hamm, Horn und Billwärder Ausschlag verzweigenden Kanäle.

In bezug auf die Festlegung eines von der Alster abzweigenden Kanalnetzes ist der Bebauungsplan nur zögernd den mancherlei erhobenen Forderungen gefolgt. Die Alsterbecken dienen im wesentlichen der Personenschiffahrt zur Verbindung der durch die Wasseroberfläche getrennten Stadtteile und geben dem Wassersport die erforderliche Fläche. Mit diesen Bedürfnissen ist die Zulassung einer unbegrenzten Warenbeförderung auf der Alster nicht vereinbar, und so ist der Bebauungsplan für diesen Teil der Stadt beschränkt auf den Ausbau der vorhandenen, die Alster speisenden Nebengewässer, Isebeck, Eilbeck, Osterbeck und Goldbeck, sowie auf die Kanalisierung des oberen Alsterlaufes bis nach der Fuhsbütteler Schleuse, die die Vorbedingung für die bauliche Aufschließung des oberen Alstertales bildet. Eine Anzahl von schmalen Nebekanälen ist den Hauptwasserstraßen angefügt, um auch den vom Alsterrande und den genannten Wasserwegen abseits gelegenen Grundstücken die Möglichkeit zu geben, mit Ruderbooten das Alsterbecken zu erreichen. Die Breite dieser Nebekanäle, die eine außerordentliche landschaftliche Bedeutung für die angrenzenden Grundstücke haben und ihren Wert erheblich steigern, ist so gering bemessen, daß ein Dampfer- oder Frachtverkehr sich nicht auf diesen Wasserwegen bewegen kann. So ist es erreicht, daß im Sommer das Alsterbild mit seinen weißen Segeln, seinem bewegten fröhlichen Ruderbootverkehr und seinen ernstesten Wassersportbestrebungen der hamburgischen Bevölkerung und dem Fremden ein unvergleichlicher Anziehungspunkt geblieben ist.

Neben den Straßen- und Wasserwegen mußte der Bebauungsplan auch Rücksicht nehmen auf die Entwicklung des Personenverkehrs im Eisenbahnwesen. Bei der Aufstellung des Generalbebauungsplanes vermittelte den örtlichen Eisenbahnpersonenverkehr nur die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, der bei ihrer ungünstigen Lage zum Schwerpunkt der damaligen städtischen Bebauung eine wesentliche Bedeutung für den eigentlichen Stadtverkehr nicht zugesprochen werden konnte. Um diese Bahn für den Stadtverkehr zu verbessern und um die in Ohlsdorf belegene Zentralfriedhofsanlage der Stadt näherzurücken, wurde in den Bebauungsplan die Verlängerung der Verbindungsbahn bis nach Ohlsdorf festgelegt. Durch diese Verbindung sollten neben dem Zentralfriedhofe die in der Entwicklung begriffenen Stadtteile Barmbeck, Eilbeck, Hohensfelde, St. Georg und Hammerbrook eine über den Straßenbahnverkehr hinausgehende Verbindung mit der inneren Stadt erhalten. Da diese Bahnverbindung aber weite Gebiete der schon bebauten Stadt nicht berührte, so wurde eine eigentliche Stadtbahn vorgesehen, die, als Ringlinie, vom Rathausmarkt als Zentralpunkt des Verkehrs



der inneren Stadt ausgehend, die Stadtteile St. Georg, Hohensfelde, Uhlenhorst, Eilbeck, Barmbeck, Winterhude, Eppendorf, St. Pauli untereinander verbinden und deren Zweiglinien sich nach Eimsbüttel, nach Rotenburgsort und nach Ohlsdorf erstrecken und Gebiete dieser Stadtteile der Bebauung erschließen sollte. Es durfte angenommen werden, daß durch diese Bahnlinien der Entwicklung der Stadt in ausreichender Weise Rechnung getragen wurde, so daß die Festlegung der genannten Bahntrassen durch den Generalbebauungsplan als ausreichend erachtet werden konnte.

Die Entwicklung dieser inzwischen hergestellten Bahnanlagen und der die Erwartungen übersteigende Bevölkerungszuwachs haben aber erneute Forderungen der Bevölkerung auf Vermehrung der Eisenbahnverbindungen im eigentlichen Stadtgebiete gezeitigt, die eine Berücksichtigung bei der Ausführung der beschlossenen Bauungspläne zweifellos finden müssen. Auf diese Fragen wird im Abschnitt „Eisenbahnen“ näher einzugehen sein.

Zu den bei Feststellung der Bauungspläne zu berücksichtigenden Forderungen des Verkehrs gehörte auch die Festlegung der Straßenhöhenlage, um bei Um- und Neubauten die Anschlüsse der Gebäude an die Straßen bestimmen und sicherstellen zu können.

Die Beurteilung dieser Fragen ist von nachstehenden Gesichtspunkten aus erfolgt. Die Längenausbildung der Straße ist abhängig einerseits von der Höhenlage einmündender Straßen im Anschlußpunkte, andererseits von der Höhenlage etwa zu kreuzender Wasserwege und Eisenbahnen. Ergibt sich hieraus schon eine bestimmte Höhenlage der Straße zu ändern, bereits festgelegten Höhenpunkten, so müssen weiter die Steigungsverhältnisse der Straßen und Rampen in Einklang mit den Verkehrserfordernissen gebracht werden. Abweichend hiervon und weiterer Überlegungen bedürftig ist aber die Festlegung einer Mindesthöhenlage der Straßen im Bauungsplan.

Das gesamte hamburgische Gebiet zerfällt in ein Marsch- und ein Geestgebiet der Alster und der Elbe und in ein Marschgebiet der Bille. In den Geestgebieten ist die Mindesthöhenlage der Straße gegeben durch die Höhenlage des Geländes und die Rücksichten auf die anschließenden Straßen, Wasserläufe und Eisenbahnen sowie durch die Höhe der für die ordnungsmäßige Entwässerung nötigen Sielen. Im Marschgebiete dagegen ist die Mindesthöhenlage der Straßen und des Baugeländes abhängig hauptsächlich von den Wasserständen der das Marschgebiet durchziehenden Wasserläufe. Diese Mindesthöhe muß so gewählt werden, daß einerseits die Straßen und das Baugelände vom Hochwasser der Wasserläufe nicht überschwemmt werden können und daß andererseits für die in die Straßen einzubauenden Entwässerungskanäle das nötige Gefälle sowie eine ausreichende Überdeckung von 1,5 bis 2 m verbleiben, um den Druck und die Stöße der auf den Straßendämmen verkehrenden Fahrzeuge von den Entwässerungskanälen fernzuhalten; außerdem muß die Anlegung von Notausläffen möglich sein.

Die Höhenlage des Baugeländes und der Straßen im Marschgebiet steht aber auch in noch anderen Beziehungen im engsten Zusammenhange mit der Besiedlung. Die aus wirtschaftlichen und gesundheitlichen Gründen wünschenswerte Durchführung des Sielsystems in den Außengebieten mit Abführung der Abwässer mit natürlichem Gefälle unter Vermeidung kostspieliger Pumpenanlagen sowie die Notwendigkeit, die Keller vor Überschwemmung aus den Sielen zu schützen, erfordern bestimmte Mindesthöhen sowohl für die Keller, als auch für die Straßen und das Baugelände.

Bereits in dem Abschnitt „Kanäle und Schleusen, Alsterregulierung“ (s. Band II, S. 184) ist auf die Geländeaufhöhung hingewiesen worden. Seit Jahrzehnten hat das Ingenieurwesen es als eine seiner Hauptaufgaben betrachtet, dem der Bebauung zu erschließenden Gelände vorher durch eine genügende Aufhöhung eine gesundheitlich einwandfreie Beschaffenheit zu verleihen. Ein wiederholter heftiger Kampf hat sich um die Frage „Aufhöhung oder Eindeichung“ entsponnen. Erfreulicherweise ist es dem Ingenieurwesen gelungen, der Aufhöhung zum Siege zu verhelfen.



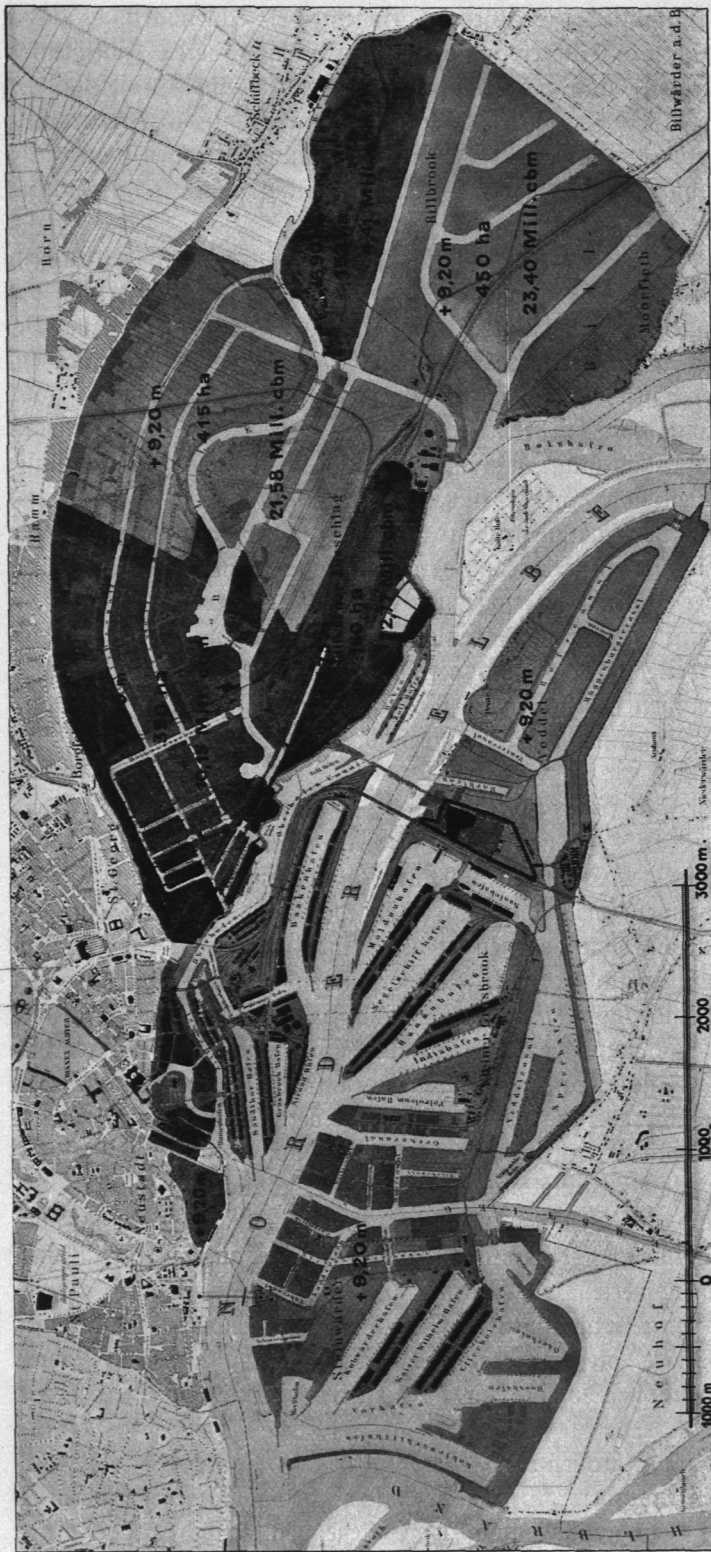


Abb. 349. Plan der Gelandaufhohungen.

Seit mehr als 25 Jahren sind in steter, zielbewufter Weise diese Aufhohungsarbeiten im Gange. Die aus frühern Jahrhunderten stammenden, unter Sturmflut liegenden, nicht eingedeichten Flächen der inneren Stadt werden in absehbarer Zeit verschwunden sein. Die Sanierungsarbeiten der südwestlichen Neustadt und der südlichen Altstadt (s. S. 210 und 214) haben es in den letzten Jahren ermöglicht, große Flächen auf die sturmflutfreie Höhe zu bringen. Abb. 349 gibt einen Überblick über die Aufhohungsarbeiten und lässt die gewaltigen Erdmassen (in der Hauptsache Baggerboden) erkennen, die hierbei verwendet wurden oder noch werden.

Die aus älterer Zeit stammenden tief liegenden Ländereien des nördlichen Billbrooks werden auf + 6,9 m erhöhet, weil die Durchführung der Höhenlage von + 9,2 m wegen der vorhandenen Bebauung (Fabriken) zu große Schwierigkeiten bereitet hätte. Die südlich hiervon belegenden Flächen von Billwärder (bis zum unteren Landweg, Moorfleth) in einer Größe von 450 ha sind dagegen bereits in fast ganzer Ausdehnung auf + 9,2 m aufgehohet, wodurch die Schaffung von Kanälen möglich wurde, die mit der Elbe in freier Verbindung stehen. Auch das Gelände des südlichen Elbusfers ist nahezu ganz auf + 9,2 m aufgehohet. Ein kleines Gebiet innerhalb dieses Geländes (Veddel) wird in kurzer Zeit wesentlich verkleinert werden. In dem um die Mitte des vergangenen Jahr-

hunderts erschlossenen Hammerbrook begnügte man sich seinerzeit mit einer Höhenlage von nur + 5,73 m. Soweit es noch möglich war, ist eine Aufhöhung auf + 6,9 m bis + 9,2 m



erfolgt. Die Aufhöhung der Ländereien der Stadtteile Hamm und Horn (Süd) auf + 9,2 m hat eine Ableitung der Abwässer ohne Zwischenschaltung von Pumpen ermöglicht. Die Durchführung der Geländeaufhöhung in so großem Maßstabe ist nur möglich gewesen durch Vereinbarungen mit Landgesellschaften und durch umfangreiche Ankäufe von Ländereien durch den Staat.

Eingehende Bestimmungen enthalten die Bebauungspläne über die Bauklassen. Aus Tafel VI sind die Bauklassen erkenntlich. Jede Bauklasse ist mit einer besonderen Farbe in den Bebauungsplänen kenntlich gemacht. Die Gebiete, in denen Etagenhäuser nicht errichtet werden dürfen, sind mit violetter Farbe versehen. Als Etagenhäuser gelten zu Wohnzwecken bestimmte Gebäude, wenn sie außer Keller und Dachgeschoß

- a) mehr als drei Geschosse haben,
- b) bei drei Geschossen mehr als zwei Wohnungen haben oder bei dieser Geschosßzahl außer Räumen für andere Zwecke (Läden, Wirtschaften usw.) mehr als eine Wohnung enthalten;
- c) bei zwei Geschossen mehr als zwei Wohnungen in einem Geschosse haben,
- d) mehr als eine Wohnung und eine größere Bautiefe als 25 m von der vorderen Baulinie ab haben.

Die Etagenhausbebauung ist in folgende Unterklassen eingeteilt:

1. Weiße Bezeichnung auf den Bebauungsplänen. Gebiete für Etagenhäuser und Wohnhöfe ohne weitere Beschränkung, als sie durch die Bestimmungen des Baupolizeigesetzes gegeben sind.
2. Weiße Bezeichnung mit brauner Umrandung. Gebiete für Etagenhäuser ohne weitere Beschränkung, mit Ausschluß von Wohnhöfen.
3. Gelbe Bezeichnung. Gebiete, auf denen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als drei Obergeschossen und die Errichtung von Wohnhöfen verboten ist.
4. Blaue Bezeichnung. Gebiete, auf denen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als zwei Obergeschossen sowie die Errichtung von Wohnhöfen verboten ist.

Die Verteilung der Bauklassen ist so erfolgt, daß in den landschaftlich besonders bevorzugten Teilen Hamburgs, so am Ufer und in der Nachbarschaft der Alster, die Einzelhausbebauung (violette Bezeichnung) vorherrscht; die blaue Bauklasse wird als Übergangsstufe zwischen der Einzelhausbebauung und den höheren Etagenhäusern in Gegenden verwendet, wo das Bedürfnis zu vornehmeren Mietswohnungen vorliegt.

In den nördlichen, im Jahre 1913 eingemeindeten Vororten hat man eine erhebliche Beschränkung der Bebauung gegenüber den bereits städtisch bebauten Stadtteilen vorgesehen. Die Bebauung wird dort auf Gebäude mit drei Stockwerken, nämlich Erdgeschoß und zwei Obergeschosse, grundsätzlich beschränkt. Diese Stockwerkzahl ist aber nur zulässig, wo Ziel- und Wasserleitungen vorhanden sind. Aber auch beim Vorliegen dieser Voraussetzung soll diese Bebauung nicht überall durchgeführt werden; vielmehr ist angenommen, daß durch die Bebauungspläne für die nördlichen Vororte weitergehende Beschränkungen festgesetzt werden.

Ebenso sollen weitgehende Beschränkungen für die Bebauung in den dem Bebauungsplan-gesetz nicht unterliegenden Walddörfern eintreten, da sie hauptsächlich für eine bessere Einzelhausbebauung aufgeschlossen werden und der hamburgischen steuerkräftigen Bevölkerung die Möglichkeit zum Wohnen in bevorzugten Verhältnissen auf hamburgischem Boden geben sollen.

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Festsetzung der Bauklassen in den Bebauungsplänen stehen die Bestimmungen über den Ausschluß von Fabriken und belästigenden Geschäftsbetrieben im Bereiche des Bebauungsplangesetzes.



Es sind für das dem Bebauungsplangefez unterworfenene Gebiet unter Einbeziehung der diesem Gefez nicht unterworfenenen inneren Stadt und der Stadtteile St. Pauli und St. Georg drei Arten gewerblicher Bezirke gebildet:

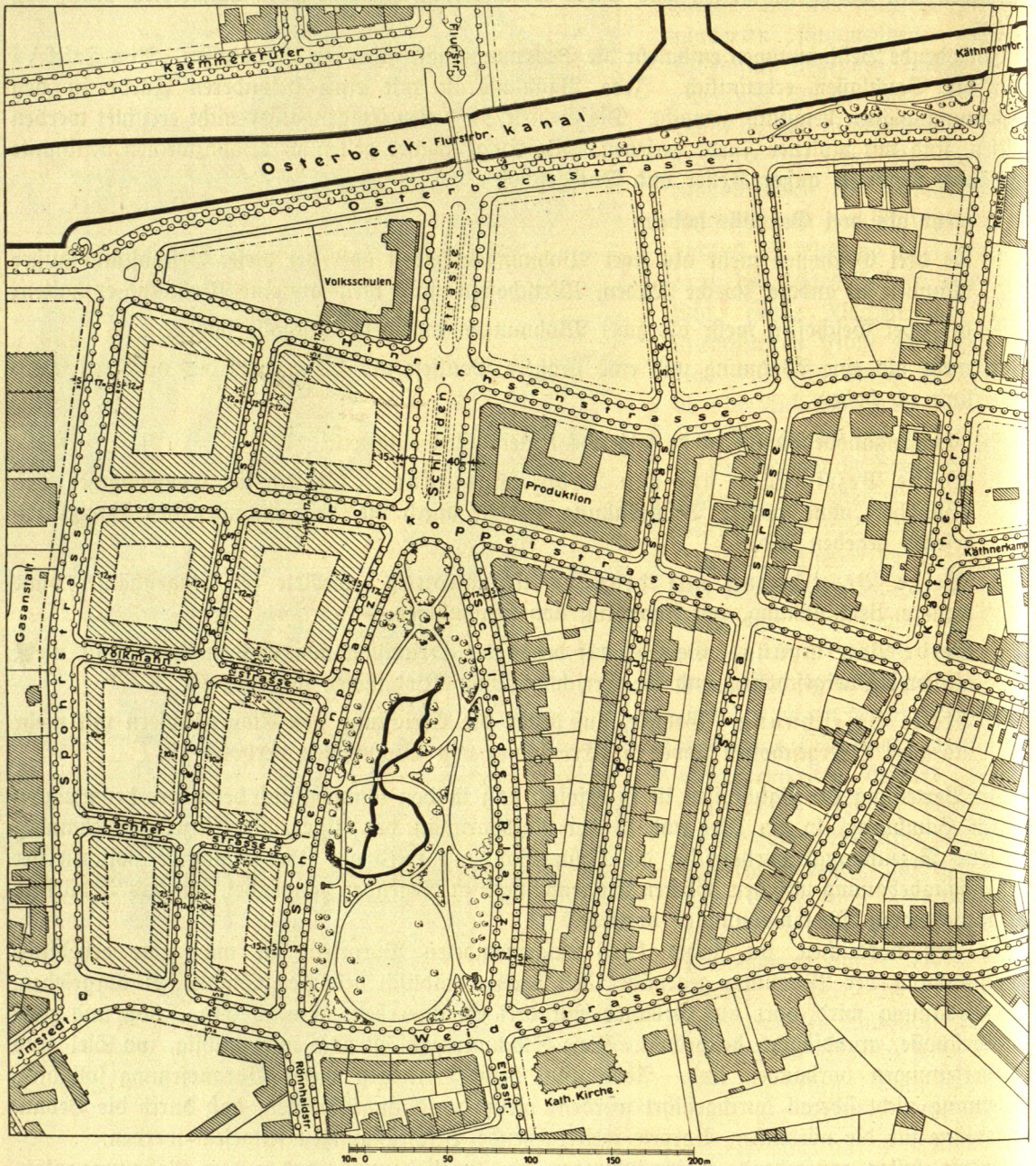


Abb. 350. Plan zur Aufschliezung des Geländes am Osterbeck-Kanal in Barmbeck.

1. Bezirke, in denen die Errichtung von Fabriken und Geschäftsbetrieben, die durch Verbreitung von Rauch, Ausdünstungen, üblem Geruch oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräusches Nachteile oder Belästigungen für die Besitzer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt hervorrufen, verboten ist. (Grüner Bezirk.) Innerhalb dieses grünen Bezirkes sind die für Einzelhäuser bestimmten Gebiete durch



# Bauklassen.



- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Wohnhöfen verboten ist.
- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als 3 Obergeschossen verboten ist.
- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als 3 Obergeschossen, sowie die Errichtung von Wohnhöfen verboten ist.
- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als 2 Obergeschossen, sowie die Errichtung von Wohnhöfen verboten ist.
- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Etagenhäusern mit mehr als 2 Obergeschossen, sowie die Errichtung von Wohnhöfen und Wohnkellern verboten ist.
- Grundstücke, auf welchen die Errichtung von Etagenhäusern und von Wohnhöfen verboten ist.
- Gelände, welches nicht mit Gebäuden, Bäumen, Hütten oder Gebüsch, welche die Aussicht nach dem Wasser behindern, besetzt werden darf.

- Stadtteilgrenze.
- Festgestellte zukünftige Straßen- oder Kanallinien.
- ← G → Verhandene Baulinie, festgestellt durch Senats- und Bürgerschaftsbeschluß.
- ← V → Verhandene Baulinie, auferlegt durch Vereinbarung mit der Finanz-Deputation.
- ← H → Verhandene Baulinie, auferlegt durch Annotation im Grundbuche.
- ← P → Verhandene Baulinie, auferlegt durch Vereinbarung zwischen Privaten.
- Beantragte Straßen- oder Kanallinien.
- Beantragte Baulinie.
- Verbehalten für öffentliche Grünplätze.

Die blauen Zahlen bezeichnen die definitiven Längsenprofile bzw. Höhen der Straßen in Metern über Hamburger Null.

### Anmerkung:

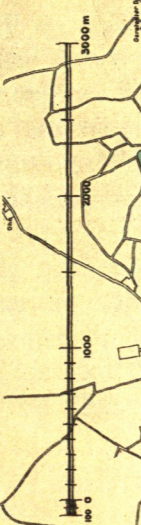
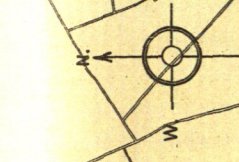
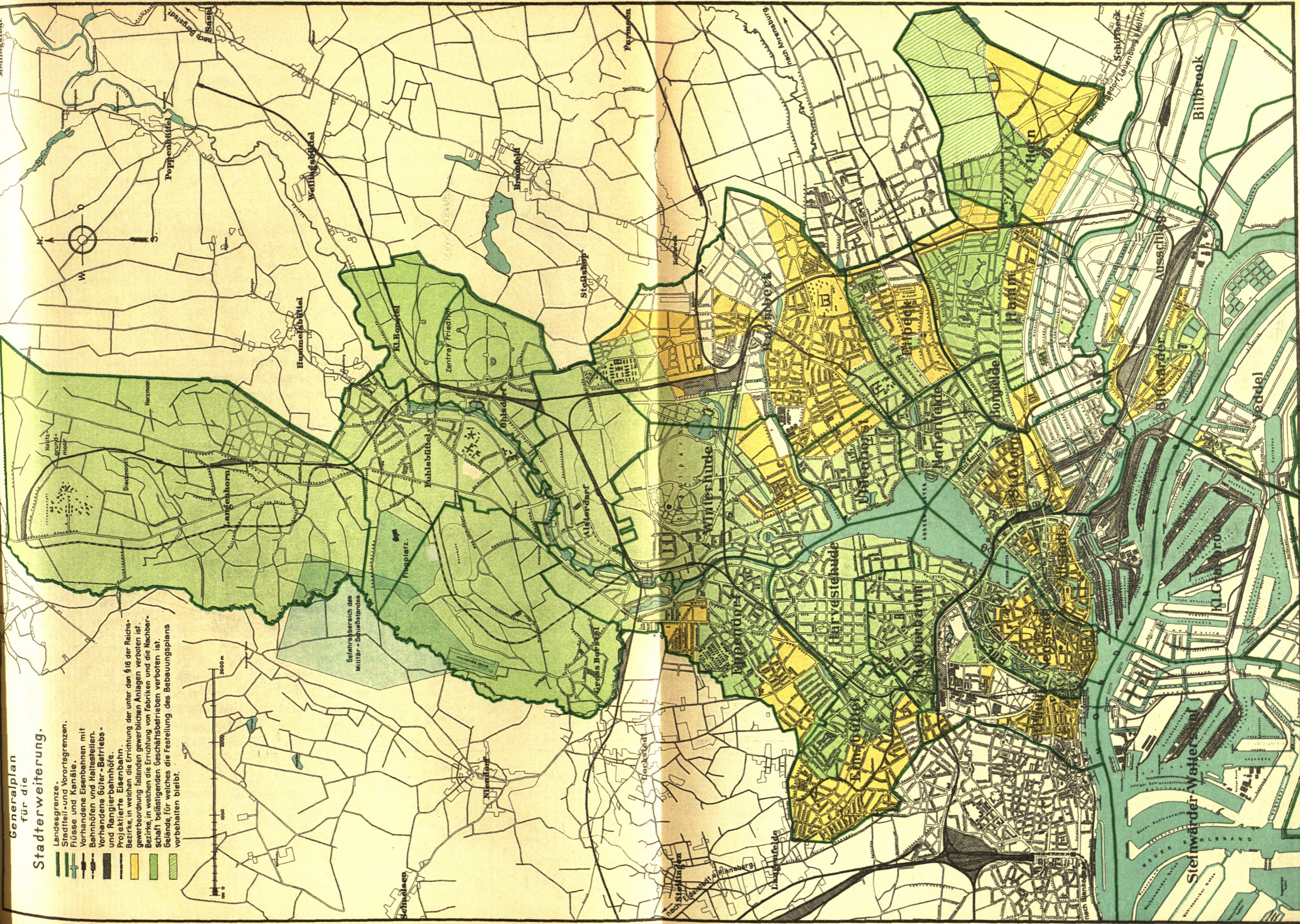
In denjenigen Bezirken, in welchen durch den Bebauungsplan die Errichtung von Etagenhäusern zwar gestattet, die Anzahl der Obergeschosse, d. h. der oberhalb des Erdgeschosses befindlichen Geschosse, aber unter gleichzeitiger Zulassung von Wohnkellern beschränkt wird, ist es statthaft, die Anzahl der zugelassenen Obergeschosse dann um eins zu vermehren, wenn auf die Anlage von Wohnkellern verzichtet wird und der einzurichtende oder bereits vorhandene Keller keinerlei zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume enthält und seine lichte Höhe 2,25 m nicht übersteigt.

Alle Teile eines Gebäudes, die bei Ausführung der im Bebauungsplan vorgesehenen Bebauung eines Baublocks von Straßen, Plätzen, Gewässern, Eisenbahnen oder von öffentlichen Anlagen, Schul-, Spiel- und ähnlichen Plätzen sichtbar bleiben werden, sind bei Neu- oder Umbauten architektonisch und fassadenmässig auszubilden.



### Generalplan für die Stadterweiterung.

- Landesgrenze.
- Stadtil- und Vorortsgrenzen.
- Flüsse und Kanäle.
- Vorhandene Eisenbahnen mit Bahnhöfen und Haltestellen.
- Vorhandene Güter-Betriebs- und Rangierbahnhöfe.
- Projektierte Eisenbahn.
- Gewerbebezirke, in welchen die Errichtung gewerblichen Anlagen verboten ist.
- Bezirks- und Wohnbezirke, in welchen die Errichtung von Fabriken und die Nachbarschaft belastenden Geschäftsbetriebe verboten ist.
- Gelände, für welches die Feststellung des Bebauungsplans vorbehalten bleibt.





Ausschluß der in einer Bekanntmachung vom 3. November 1905 namhaft gemachten gewerblichen Betriebe, Geschäfte usw. besonders geschützt.

2. Bezirke, in denen die Errichtung der jetzt oder künftig unter den § 16 der Gewerbeordnung fallenden Anlagen verboten ist. (Gelber Bezirk.)
3. Bezirke, in denen alle Fabriken und Geschäftsbetriebe unter den durch die Gewerbeordnung oder das Baupolizeigesetz gegebenen Voraussetzungen zugelassen werden. (Weißer Bezirk.)

Diese Bezirke sind, wie Tafel VII zeigt, auf das Gesamtgebiet verteilt. Bei dieser Verteilung ist davon ausgegangen, daß das nördliche Geestgebiet in erster Linie der Befriedigung des Wohnbedürfnisses, das südöstliche Marschgebiet zwischen Elbe und Bille und nördlich der letzteren der Ausdehnung der für Hamburgs Entwicklung immer bedeutsameren Industrie dienen soll, die hier infolge der schiffbaren Wasserstraßen und der Gütereisenbahnen die Möglichkeit zur Entfaltung findet.

Im einzelnen hat die an sich erwünschte scharfe Trennung von Wohn- und Industriestadt infolge bestehender Anlagen nicht überall durchgeführt werden können. Auch ist der grüne Bezirk an einigen Stellen zum Schutze öffentlicher Anlagen, wie der Krankenhäuser, des Stadtparks usw., ausgedehnt worden.

Als Beispiel für die Behandlung der Bebauungspläne im einzelnen dient die Abb. 350.

Dieser Plan zeigt die Aufschließung eines Geländes in Barmbeck, das, wie im wesentlichen dieser ganze Stadtteil, für die arbeitende Bevölkerung bestimmt ist. Mit Rücksicht auf diesen Zweck ist eine engere Aufteilung des Gebietes mit 12 m breiten Wohnstraßen vorgesehen. Die Aufteilung ist durch eine als Hauptzugang zum Stadtpark bestimmte, 40 m breite Radialstraße bestimmt, die in einer Gabelung eine größere, für den engbebauten Stadtteil besonders erwünschte Grünanlage aufnimmt. Hintere Baulinien von 12 und 15 m Tiefe sind, soweit es möglich war, festgelegt, um die Bautiefe zu beschränken und angemessene Innenhöfe zu erzielen.

## 2. Sanierung und Straßendurchbrüche.

Während sich der Ausbau und die Ausführung des Bebauungsplanes entsprechend der Bevölkerungszunahme fortschreitend vollzogen, trat eine Abwanderung der Bewohner der inneren Stadt, die sich stetig und unaufhaltsam aus der Wohnstadt zur Geschäftsstadt entwickelte, in die durch den Bebauungsplan erschlossenen neuen Gebiete ein. Nur einzelne Teile der inneren Stadt, die als Reste des großen Brandes von 1842 übriggeblieben oder bei den Abbrüchen von Gebäuden für den Zollanschluß und für Straßendurchbrüche zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse unberührt geblieben waren, wurden zäh von den seitherigen Bevölkerungsklassen als Wohnstätten festgehalten.

Die Bevölkerungsdichte ist bis zum Eintritt des großen Brandes in der inneren Stadt außerordentlich groß gewesen. Die starke Befestigung hatte während des Dreißigjährigen Krieges große Scharen Schutzsuchender, die sich bei den günstigen Erwerbsverhältnissen dauernd in Hamburg niederließen, aus den Hamburg benachbarten Gebieten in die Stadt geführt. Das an sich durch Wall und Mauer beschränkte Gebiet bebaut sich deshalb sehr schnell. Aber die Bebauung vollzog sich im allgemeinen noch an den Straßenrändern, während das Innere der großen Baublöcke als Gartenland und für gewerbliche Zwecke ausgenutzt wurde.

In dieser verhältnismäßig geräumigen Bebauung trat eine nachteilige Änderung ein durch die fortgesetzte Zuwanderung und Vermehrung der Bevölkerungszahl innerhalb der Stadtmauern. So wurden allmählich die Gärten und Ländereien innerhalb der Baublöcke bebaut, und es entstanden auf den schmalen Grundstücken durchweg Wohnhöfe schlimmster Art. Die Abb. 351 bis 356 zeigen die Bauart der Gebäude und die Ausnutzung des Geländes.



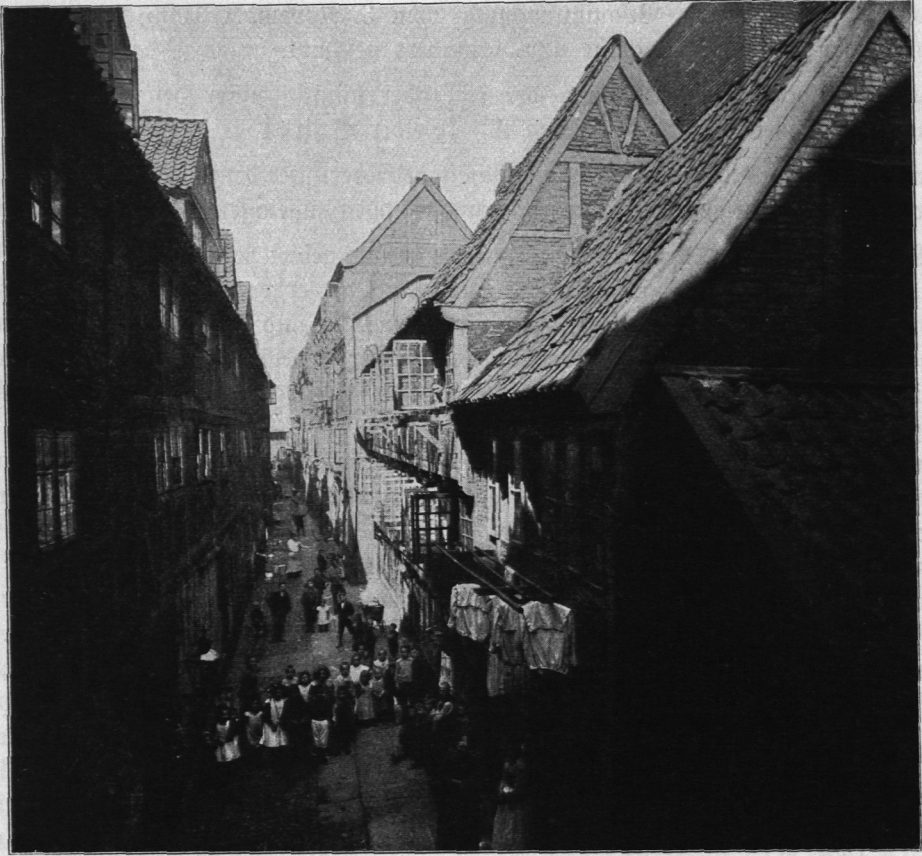


Abb. 351. Hof zwischen Spitaler- und Steinstraße.

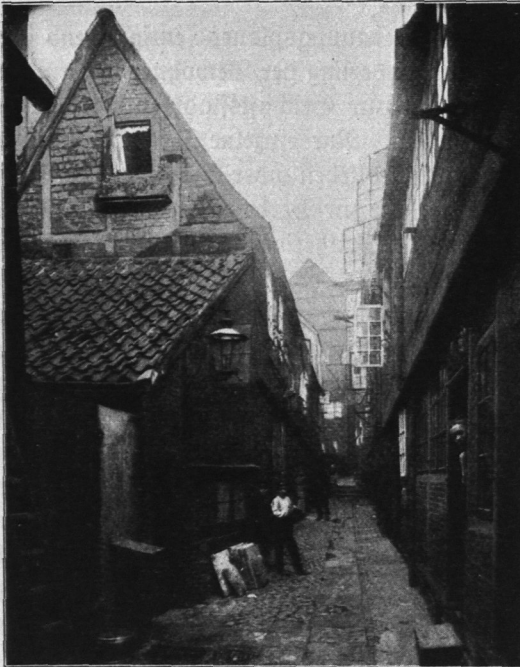


Abb. 352. Hof im Bäckerengang Nr. 8.

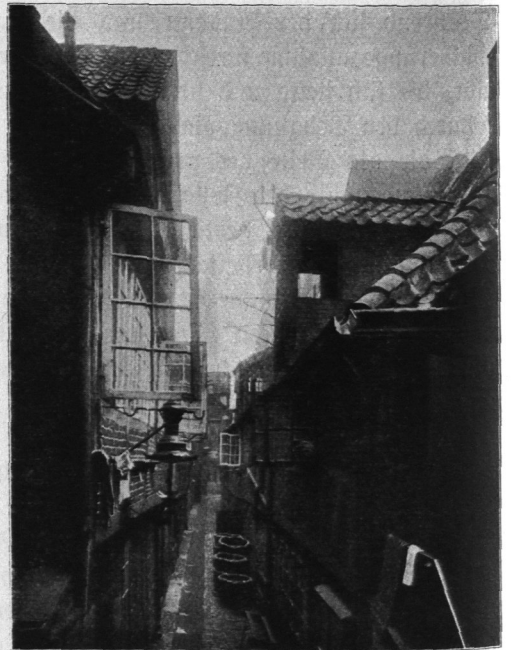


Abb. 353. Hof Vorsetzen Nr. 13.





Abb. 354. Hof Schaarmarkt Nr. 28/29.



Abb. 355. Hof Eichholz Nr. 54.

Die Breite der Hofwege schwankte zwischen 3 und 1,5 m; an diesen erhoben sich beiderseitig Gebäude mit zwei bis drei Stockwerken. Zugänglich waren diese Höfe von den Straßen und Gassen her durch Gänge, die teilweise in kaum 1 m Breite und 1,5 bis 2 m Höhe in die Vorderhäuser eingebaut waren.

War in den früheren Zeiten in diesen zusammengedrängten Wohnhöfen wenigstens die Wohnungsgröße so bemessen, daß eine Familie ausreichenden Raum zum Wohnen hatte, so drängte sich bei der Zunahme der Bevölkerung eine solche Menschenmenge in diese niedrigen, den Luft- und Lichtzutritt entbehrenden Räumen zusammen, daß diese Wohnhöfe zu einer Gefahr für Hamburg wurden. Schon lange

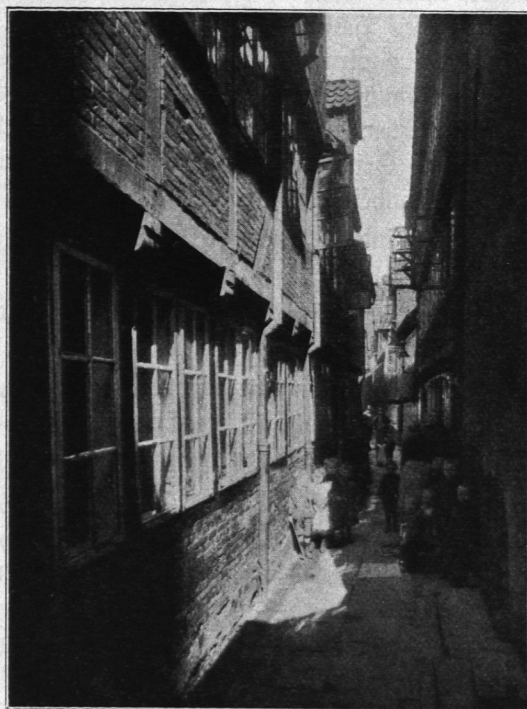


Abb. 356. Hof Johannisbollwerk Nr. 5 (Scheeve Stebel).

hatte sich gezeigt, daß die Sterblichkeit dieser Hofbewohner, besonders im Kindesalter, erheblich größer war als diejenige in andern, weiträumiger bebauten Wohngegenden, die von ebenso wenig bemittelten Leuten benutzt wurden. Seuchenherde bildeten sich hier in erster Linie. Die polizeiliche Überwachung der Höfe war schwierig und nicht ganz gefahrlos. Der Feuerwehr war das Eindringen bei entstehenden Bränden infolge der kleinen Eingänge außerordentlich erschwert und das Rettungswerk fast unmöglich. Krankheiten fanden



hier einen guten Nährboden, und mit Sorge wurden die gesundheitlichen Zustände in diesen dicht bevölkerten Gebieten beobachtet; es fehlte an geeigneten Mitteln, die Ursache dieser Zustände zu beseitigen. Da trat im Jahre 1892 in Hamburg die verhängnisvolle Cholera-epidemie auf, die mit einem Schlage die Verantwortung der Regierung für diese geschilderten Mißstände auslöste. Es wurde in diesem Jahre eine aus Mitgliedern des Senates und der Bürgerschaft gebildete Kommission eingesetzt mit dem Auftrage, die Gesundheitsverhältnisse der Stadt zu prüfen. Diese Kommission beantragte im Anfange des Jahres 1893:

1. zur Vorbeugung einer weiteren Entstehung gesundheitlich ungünstiger Wohnungen und Wohnräume eine Verschärfung der einschlägigen Bestimmungen des Baupolizeigesetzes,
2. den baldigen Erlaß eines Wohnungspflegegesetzes,
3. im Hinblick auf die bevorstehenden größeren Sanierungsprojekte wegen des festgestellten Mangels an kleinen Wohnungen die staatsseitige Förderung der Erbauung kleiner Wohnungen für Arbeiter möglichst in der Nähe des Hafens und der auf dem linken Elbufer gelegenen Werften und Fabriken.

Die Abänderung des Baupolizeigesetzes zur Verhinderung eines gesundheitlich mangelhaften Wohnhausbaues erfolgte sehr schnell, dagegen wurde dem Erlaß eines Wohnungspflegegesetzes erheblicher Widerstand entgegengesetzt, weil Eingriffe in das Grundeigentumsrecht befürchtet wurden, die zu erheblichen Geldverlusten führen konnten. Erst nach langen Verhandlungen ist dieses Gesetz im Jahre 1898 zustande gekommen, nachdem im Jahre 1897 eine zweite Senats- und Bürgerschaftskommission zur Förderung dieses Gesetzes eingesetzt war. Dieser Kommission wurde der weitere Auftrag erteilt, Vorschläge zur Beseitigung ungesunder Wohnungen auszuarbeiten und für den Wiederaufbau gesunder Wohnungen tunlichst für die ansässigen Bevölkerungsklassen Sorge zu tragen.

Unter Hinzuziehung der beteiligten Behörden, Medizinalbehörde, Baupolizei und Bau- deputation, hat die Kommission ihre Arbeiten begonnen und bis zum heutigen Tage dauernd an diesem großen Werke zum Segen Hamburgs gewirkt.

Zum Studium der ganzen Sanierungsfrage haben vor Eintritt in die eigentlichen Sanierungsarbeiten zwei Beamte der Medizinalbehörde und der Baupolizei England und Schottland bereist, um sich darüber zu unterrichten, in welcher Weise in diesen Ländern vorgegangen ist, um die Gefahren für die öffentliche Gesundheit zu bekämpfen, die aus gesundheitlich mangelhaften Wohnungen für die Allgemeinheit entstehen.

Die Ergebnisse dieser Studienreise sind in einem Reisebericht niedergelegt und in zwölf Sätzen zusammengefaßt.

1. Alle menschlichen Wohnungen, insbesondere die öffentlichen Logierhäuser, bedürfen der dauernden gesundheitlichen Überwachung.
2. Die Überwachung hat sich zu erstrecken auf den baulichen Zustand der Wohnungen, auf Luft- und Lichtzufuhr, auf alle gesundheitlichen Einrichtungen, auf Wohndichte und auf die Reinigung der Wohnungen, der Treppen, Gänge und Hofplätze.
3. Die Überwachung hat durch beamtete Personen aus den Kreisen des Baugewerbes zu erfolgen.
4. Die Gesundheitsaufseher müssen neben der Wohnungsüberwachung praktische Gesundheitspflege treiben.
5. Die Entscheidung, eine Wohnung für unbrauchbar zu erklären, darf nur auf Grund eines ärztlichen Gutachtens erfolgen.
6. Räume, die zum Bewohnen unbrauchbar erklärt sind, dürfen zu andern Zwecken benutzt werden.



7. Es ist notwendig, an Stelle der abgebrochenen Wohnungen an derselben Stelle oder in der Nähe für möglichst ebenso viele Menschen derselben Bevölkerungsklasse, die früher dort gewohnt hat, neue zu schaffen.
8. Die gesundheitliche Verbesserung ganzer Viertel ist nur unter geldlicher Beihilfe des Staates oder der Gemeinde vorzunehmen.
9. Es ist Vorsee zu treffen, daß der Wiederaufbau nicht zu Spekulationszwecken erfolgt.
10. Es empfiehlt sich, die Erneuerung möglichst langsam vorzunehmen, um die gesammelten Erfahrungen anwenden zu können.

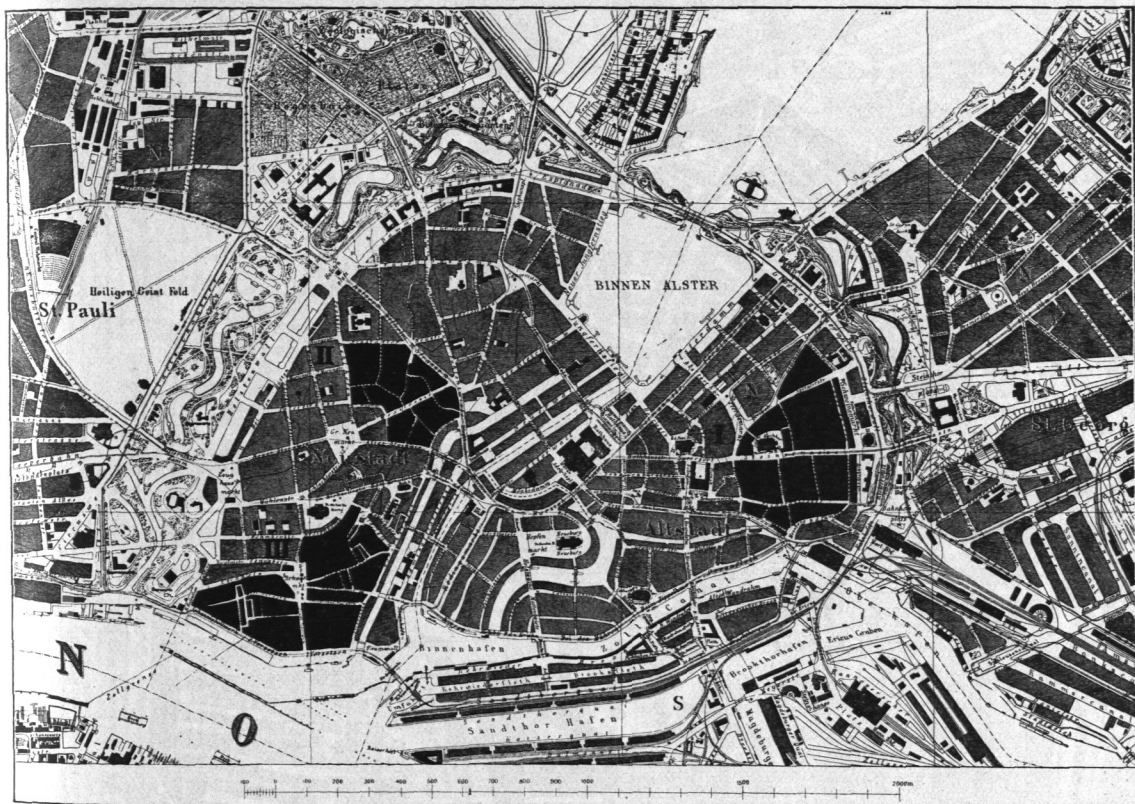


Abb. 357. Plan der drei Bezirke mit ungesunden Wohnungen.

11. Für die Wiederbebauung gesundheitlich zu verbessernder Gebiete dürfen nur baupolizeiliche Mindestforderungen angewendet werden, um nicht zu unerschwinglichen Kosten zu kommen.
12. Es ist anzustreben, durch Errichtung von Musterkleinwohnungen der Privatbebauung Anregung zur Nachahmung zu geben.

Diese Sätze haben in mancher Beziehung die Grundlage für das Wohnungspflegegesetz abgegeben und haben bei dem Sanierungswerke ebenfalls gute Dienste getan.

Die weiteren Vorarbeiten der Kommission bestanden in einer mit Hilfe der Medizinalbehörde und der Baupolizei und unter Mitwirkung des Statistischen Bureaus vorgenommenen sehr sorgfältigen Erhebung über das Vorhandensein und den Umfang der ungesunden Wohnungen. Diese Erhebungen ergaben, daß besonders drei räumlich voneinander getrennte Gebiete ein solches Übermaß von völlig unbrauchbaren Wohnungen enthielten, daß hier an erster Stelle die Verbesserung ganzer Wohnbezirke einsetzen mußte, um Hamburg in gesundheitlicher Beziehung einwandfrei zu gestalten.



Diese Bezirke sind in Abb. 357 mit tiefschwarzem Ton angedeutet und umfassen im wesentlichen diejenigen Teile der früher befestigten Stadt, die besonders dicht bebaut und dicht bevölkert waren.

Wohnbezirk I. Die östliche Altstadt, umgrenzt von den Straßenzügen Hopsensack, Meßberg, Pumpen, Schützenstraße, Schweinemarkt, Kurze Mühren, Lilienstraße, Breitestraße, Pferdemarkt, Rattrepel.

Wohnbezirk II. Nördliche Neustadt, umgrenzt von den Straßenzügen Alter Steinweg, Brüderstraße, Kohlhöfen, Neustädter Neuestraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Neustädter Fuhlentwiete.

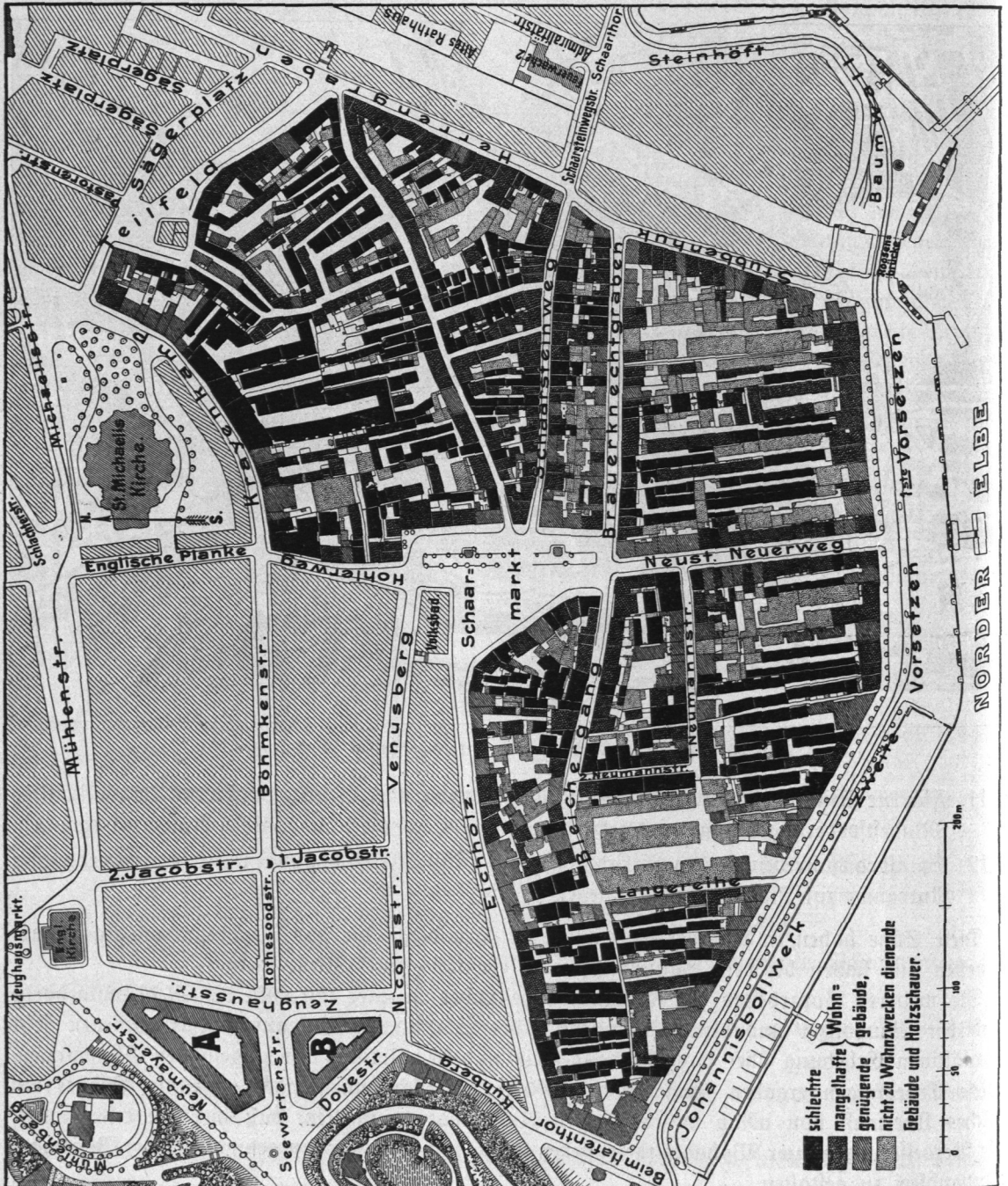


Abb. 358. Plan der Wohnungsbeschaffenheit der südwestlichen Neustadt.



Wohnbezirk III. Die südliche Neustadt, umgrenzt von den Straßenzügen Krayenkamp, Teilsfeld, Herrengraben, Stubbenhuk, Borsegen, Johannisbollwerk, Hafentor, Eichholz, Schaar-  
markt, Hohlerweg.

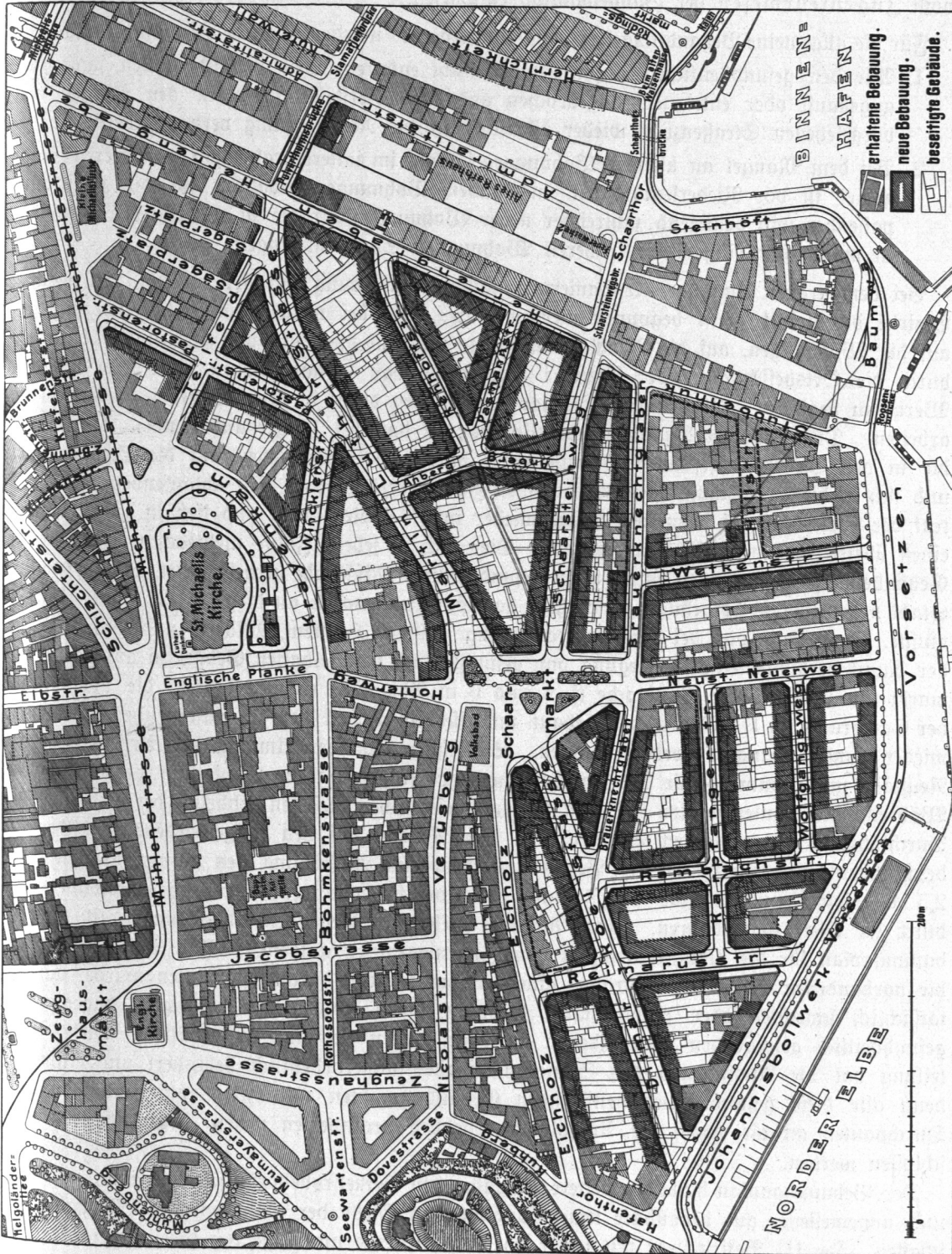


Abb. 359. Sanierungsplan der südlichen Neustadt (Bezirk III).



Innerhalb jedes dieser Bezirke wurden sodann diejenigen Wohngebäude, die in gesundheitlicher Beziehung schlecht, mangelhaft oder genügend waren, durch eingehende Ortsbesichtigung festgestellt und in je einem Plane aufgezeichnet. Als Beispiel eines solchen Planes ist Abb. 358 gegeben. Auf Grund dieser Unterlagen sind sodann zunächst die Sanierungspläne vom Ingenieurwesen der Baudeputation entworfen.

Für die allgemeine Behandlung des Sanierungswerkes wurden folgende Grundsätze aufgestellt:

1. Alle den gesundheitlichen Anforderungen nicht entsprechenden Gebäude sollen staatsseitig angekauft oder enteignet, abgebrochen und nach Herstellung der in den Plänen neu vorgesehenen Straßenzüge wieder öffentlich für die Neubebauung verkauft werden.
2. Bei dem Mangel an kleinen Wohnungen sowohl im inneren, als auch im äußeren Stadtgebiet ist vor Niederlegung der ungesunden Wohnungen möglichst für die Herstellung passender und genügend zahlreicher neuer Wohnungen für die zu entfernenden Bewohner in möglichster Nähe ihrer früheren Wohnungen Sorge zu tragen.

Bei dem großen Umfange der Sanierung mußte Entscheidung getroffen werden, mit welchem Bezirke die Arbeit zuerst begonnen werden sollte. Als bei weitem am schlechtesten in bezug auf die Wohnungen, auf die Bevölkerungsdichte und auf die Luft- und Lichtzufuhr hatte sich durch die Ortsbesichtigung der Bezirk I ergeben, so daß es nahegelegen hätte, hier mit dem Werke zu beginnen. Aber andere Erwägungen führten dazu, in erster Linie Bezirk III zu bearbeiten. Dieses Gebiet lag außerordentlich tief, so daß bei länger anhaltenden Sturmfluten die in den Siele aufgestauten Schmutzwässer durch die Sieltrümmen auf die Straße traten und sich in die Erdgeschosse der angrenzenden Häuser verbreiteten. Mit ablaufendem Elbwasser trat der Sielinhalt auf demselben Wege wieder in die Siele zurück und ließ in den Gebäuden einen übelriechenden Sielschlamm zurück. Diese sich in jedem Jahre mehrfach wiederholenden Gebäudeüberschwemmungen hatten solche gesundheitliche Mißstände herbeigeführt, so daß, um die Stadt vor weiteren Epidemien zu schützen, das Sanierungswerk an dieser Stelle zuerst einsetzen mußte. Dazu kam, daß bei der Wallregulierung zwischen Holsten-, Millern- und Hafentor und der damit verbundenen Niederlegung von gesundheitlich mangelhaften Gebäuden am Zeughausmarkt sich zwei größere Baublöcke (s. A und B in Abb. 358) ergeben hatten, die vor Beginn der Sanierung im III. Bezirk neu bebaut und für einen Teil der zu entfernenden Bewohner wieder nutzbar gemacht werden konnten. Schließlich war der Umfang der Arbeiten in der Neustadt mitbestimmend für die Entscheidung der Frage, wo die Sanierung beginnen sollte. Während die Sanierung im I. Bezirk sich im wesentlichen auf den Abbruch der Gebäude, die Durchführung der geplanten Straßen und den Neubau auf den freigewordenen Flächen zu beschränken hatte, mußte im III. Bezirk außerdem eine Aufhöhung des ganzen Gebietes um 2,5 m erfolgen, um es für die Zukunft vor Überschwemmungen durch das Elbwasser und durch die Siele zu bewahren. Nach Abschluß dieser grundlegenden Überlegungen ist der Bebauungsplan für die südliche Neustadt vom Ingenieurwesen aufgestellt (Abb. 359), der sich an die vorhandenen Gassen und Straßen anlehnen mußte, weil daran festgehalten wurde, nur die tatsächlich schlechten oder mangelhaften Gebäude durch Abbruch zu beseitigen, dagegen die gesundheitlich genügenden Baulichkeiten in ihrem vollen Umfange zu erhalten. Diese Zweiteilung hat die Ausführung des Sanierungswerkes außerordentlich behindert und erschwert, denn alle diese gesundheitlich genügenden Gebäude mußten mit Hilfe von Umbauten und Durchbauten an die durch die Aufhöhung erheblich veränderten neuen Straßenhöhen angegeschlossen werden.

Der Bebauungsplan hatte die weitere Aufgabe, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen und angemessene, gut bebaubare neue Baublöcke an Stelle der abzubrechenden Wohnhöfe zu schaffen. Der III. Bezirk liegt mit seiner nördlichen Grenze am Fuße des Geestrückens, den in





Mönckebergstraße, Einmündung in den Rathausmarkt.



Mönckebergstraße, zwischen Pferdemarkt und Rathausmarkt.



Mönckebergstraße, rechts die St.-Petri-Kirche.



Mönckebergstraße, zwischen Bergstraße und Pferdemarkt.



seinem annähernd höchsten Punkte die St.-Michaelis-Kirche krönt. Diese Höhe war von dem tiefliegenden Stadtteil früher nur durch eine im Gefälle 1:12 liegende schmale Straße erreichbar, so daß Lastwagen nur auf weiten Umwegen das Geestgebiet zu erklettern vermochten. Es war daher erforderlich, eine bequemere Zuwegung in das höher gelegene Gebiet zu schaffen. Diese Aufgabe ist in dem 17 m breiten Straßenzuge Schaarmarkt—Pulverturmsbrücke mit Abzweigung nach der St.-Michaelis-Kirche gelöst, dessen größte Steigungen 1:40 sind. Vom Schaartor nach den St.-Pauli-Landungsbrücken mußte früher der Verkehr unter zweimaligem rechtwinkligen Abbiegen den Umweg über Steinhöft—Baumwall—Vorsegen—Johannisbollwerk machen. Durch den Bebauungsplan wurde in einem 17 m breiten, den Schaarmarkt kreuzenden Straßenzuge eine bequeme Abkürzung des alten, stark gekrümmten, unübersichtlichen und durch Straßenbahnen stark belasteten Verkehrsweges erreicht. Diesen beiden am Schaarmarkt zusammenlaufenden Hauptverkehrsadern, die ihre Fortsetzung nach den St.-Pauli-Landungsbrücken in der Ditmar-Koel-Straße finden, sind zur Schaffung geeigneter Baublocks eine Anzahl von Wohnstraßen in 12 m Breite angegliedert worden. Soweit irgend erreichbar, ist dafür gesorgt, daß die von Westen nach Osten verlaufenden Straßen gegen die vorherrschende westliche Windrichtung durch vorgelagerte Baublocks geschützt sind. Von einem Baumschmuck mußte bei den geringen Straßenbreiten, die durch die ungeheuren Grunderwerbskosten geboten waren, abgesehen werden.

Die Genehmigung und Durchführung dieses Bebauungsplanes ist in zwei Zeitabschnitten erfolgt. Der erste, westliche, zwischen den Straßen Beim Hafentor, Eichholz, Schaarmarkt, Neustädter Neufstraße, Vorsegen und Johannisbollwerk belegene Teil des Bebauungsplanes ist im Jahre 1900 genehmigt und in den vier folgenden Jahren zur Ausführung gebracht, der östlich, zwischen den Straßen Schaarmarkt, Neustädter Neuerweg, Vorsegen, Stubbenhuk, Herrengraben, Sägerplatz, Teilsfeld, Krayenkamp und Hohlerweg belegene Teil ist im Jahre 1904 genehmigt und in den folgenden acht Jahren ausgeführt worden.

Die Gesamtfläche des zu sanierenden Gebietes in der südlichen Neustadt beträgt 136586 qm, einschließlich der vorhandenen Wege. Durch den Bebauungsplan sind 109710 qm bebaubare Flächen geschaffen, so daß die Straßenverbreiterungen und neuen Straßen eine Gesamtfläche von 26876 qm beanspruchten. Im westlichen Teile waren außer dem alten Schlachthofe Baulichkeiten auf 78 im Privatbesitz befindlichen und staatsseitig zu erwerbenden Grundstücken abzubrechen; an 65 Gebäuden mußten wegen des Straßenanschlusses mehr oder weniger erhebliche Umbauten vorgenommen werden. Im östlichen Teile sind auf 221 im Privatbesitz befindlichen Grundstücken die Gebäude abgebrochen und an 45 Gebäuden umfassende Regulierungsarbeiten erfolgt.

Unter dem Gedanken, die Sanierung so durchzuführen, daß die ansässige Bevölkerung während der Arbeiten ihren Wohnsitz behalten sollte, wurde der westliche Teil in vier Bauabschnitte geteilt, von denen jeder in einem Jahre derart vollendet ist, daß zunächst die Gebäude abgebrochen und sodann, gleichzeitig mit der Aufhöhung und der Straßenherstellung, die Neubebauung in die Wege geleitet wurde. Die Annahme, daß sich die Neubebauung und der Wiederverkauf der durch Abbruch der Gebäude gewonnenen Fläche so schnell vollziehen würde, daß die Anwohner aus dem Gebiete des folgenden Bauabschnittes in die neuen Gebäude übersiedeln konnten, hat sich als ebenso irrig erwiesen wie die Annahme, daß die vorhandene Bevölkerung bestrebt sein würde, den gewohnten Wohnsitz zu behalten. Die während des ersten Bauabschnittes zu entfernenden Bewohner benutzten nicht, wie erwartet war, die Gelegenheit, in den am nahe gelegenen Zeughausmarkt neuerbauten kleinen Wohnungen Unterkunft zu finden, sondern es begann von Anfang an eine Abwanderung nach Altona und nach den Arbeitervierteln im Hammerbrook, in Eimsbüttel und Barmbeck. Dabei ging der Verkauf der für die Bebauung hergerichteten neuen Baublöcke außerordentlich langsam von statten, so daß es gar nicht möglich



war, im Sanierungsgebiete für so viele Bewohner neue Wohnungen zu schaffen, wie Wohnungen zum Abbruch in den einzelnen Bauabschnitten geräumt werden mußten.

Diese Erfahrungen haben dazu geführt, daß der östliche Teil in fünf Bauabschnitte zerlegt und ihre Ausführung auf acht Jahre verteilt wurde. Trotz dieser Zeitverlängerung ist das Bestreben, die alte Bevölkerungsklasse in dem sanierten Gebiete festzuhalten, erfolglos geblieben. Auch in diesem Teil hat sich eine starke Abwanderung in andere Stadtteile vollzogen, und eine andere, bessergestellte Bevölkerungsklasse hat sich in dem neu aufgebauten Viertel niedergelassen. Diese langen Zeitabschnitte haben zu erheblichen Schädigungen derjenigen Grundeigentümer geführt, deren Grundstücke für den Abbruch vom Staate erworben werden mußten. Schon die Unruhe der Abbruchsarbeiten, der Staub, der die Luft verschlechterte, der Schmutz, der von den Straßen nicht fernzuhalten war, veranlaßten viele Bewohner, das Gebiet zu verlassen und sich in anderen Stadtteilen anzusiedeln. Die geräumten Wohnungen blieben leer, weil der Zeitpunkt, an dem die Wohnung zum Abbruche geräumt werden mußte, absehbar war; wenn ausnahmsweise eine solche geräumte Wohnung von neuem bezogen wurde, so war fast durchweg der neue Mieter ein schlechter Zahler. So gerieten die Besitzer der zu erwerbenden Grundstücke in arge finanzielle Bedrängnis. Nicht viel besser erging es den Erwerbenden der durch die Sanierung neugeschaffenen Grundstücke. Das Haus wurde hergestellt und bezogen, die Etagenbewohner klagten über den durch die Abbrüche verursachten Staub und Schmutz auf den Straßen und verließen die Wohnungen wieder. Die Erdgeschoßbewohner, kleine Geschäftsleute oder Handwerker, hatten keine Einnahmen, weil das verbrauchende Publikum immer mehr die noch zu sanierenden Teile verließ. Diese Erkenntnis hat den Anlaß gegeben zu den langsamen Fortschritten in der Neubebauung und zu den geringen Grundstückspreisen.

Die umfangreichen Abbruchs-, Aufhöhungs- und Straßenbauarbeiten gestalteten sich an den beschränkten, alten Straßen, die immer wieder vorübergehend an die neuen Straßenteile angeschlossen werden mußten, sehr schwierig. Diese Schwierigkeiten waren aber klein gegenüber denjenigen, die bei den Regulierungsumbauten von 123 Gebäuden zum Anschluß an die neue Straßenhöhe entstanden. Der Unterschied zwischen der alten und der neuen Straßenhöhe von 2,5 m bedingte bei vielen Häusern die vollständige Beseitigung der vorhandenen Kellergeschosse, die Umwandlung der Erdgeschosse in Kellergeschosse und der ersten Obergeschosse in Erdgeschosse; in andern Fällen konnte man damit auskommen, aus früher hochgelegenen Erdgeschossen halbe Kellergeschosse (Untererdgeschoß genannt) zu machen und die darunter belegenen früheren Wohn- und Geschäftskeller in Lagerkeller umzuwandeln. Dabei waren die Sieleinläufe auf die gesetzlich vorgeschriebene Höhe von +7,5 m H. N. zu legen. Der Umbau mußte vielfach vorgenommen werden, ohne daß die Geschäfts- und Wohnräume geräumt wurden, die Eingriffe, die zumeist mit einer Grundrißänderung und mit Verlegung von Treppen- und Hauseingängen verbunden waren, erstreckten sich überdies sehr häufig auf altersschwache Fachwerkgebäude. Eine Unsumme von Überlegungen, Entwürfen und Vorarbeiten mußte für jedes Gebäude gemacht werden, und wenn diese Vorarbeit abgeschlossen war, so wurde in den Verhandlungen mit den Grundeigentümern nicht selten alles über den Haufen geworfen, und die Arbeit begann von neuem. Der unvermeidliche Verlust an früher gewinnbringenden Wohn- und Geschäftsräumen, die durch die Umbauten bedingten Geschäftsstörungen sowie Licht- und Luftzufuhrbeeinträchtigungen führten zu ganz außerordentlichen Entschädigungen, die im Verein mit den beträchtlichen Umbaukosten für einzelne Häuser Beträge von 40000 bis 50000 Mark erreicht haben. Wo ein einigermaßen wirtschaftlicher Umbau nicht mehr zu erreichen war, ist dahin gewirkt worden, die Grundeigentümer zu einer Neubebauung ihrer Grundstücke zu bewegen gegen staatsseitige Hergabe des für den Regulierungsumbau aufzuwendenden Geldes. Dieses Verfahren hat leider nur in wenigen Fällen angewendet werden können, weil vielen Grundeigentümern die wirtschaftliche Kraft zum Neubau fehlte, so daß auch der Ankauf solcher an sich genügender Gebäude erfolgen mußte.



Die Erfahrungen bei diesen Regulierungsumbauten haben ergeben, daß es für den Staat ein wirtschaftlicher Nachteil ist, über den Rahmen kleiner Anschlußarbeiten hinausgehend, Umbauten ganzer Stockwerke vorzunehmen. Diese Erfahrungen sind bei Aufstellung des Bebauungsplans für das erste Sanierungsviertel benutzt worden.

Für die Neubebauung der durch Abbruch gewonnenen Baublöcke sind grundsätzliche Erwägungen maßgebend gewesen. Um das ganze Gebiet nach Möglichkeit der minderbemittelten Bevölkerung als Wohngebiet zu belassen, ist nur an den Hauptstraßen, die die Breite von 12 m überschreiten, eine bedingungslose, dem Baupolizeigesetz entsprechende Bebauung zugelassen; an den Wohnstraßen ist die Errichtung von kleineren Wohnungen ausbedungen. Als tiefste Kellerfußbodenhöhe ist + 7,5 m S. N. vorgeschrieben, wogegen die Straßenhöhe allgemein + 9,2 m S. N. (das ist sturmslutfreie Höhe) beträgt. Für ausreichende Luft- und Lichtzufuhr in den Kern der neuen Baublöcke ist durch Auserlegung von hinteren Baulinien gesorgt. Als Mindestmaß für die Hofbreite ist der Abstand von 6 m von der Nachbargrenze festgesetzt.

Diese Vorschriften haben eine gesunde Neubebauung bewirkt, ohne daß, wie dies vielfach in England geschehen ist, die Bebauung staatsseitig oder durch Erbpächter zu erfolgen brauchte.

Für die mit kleinen Wohnungen zu bebauenden neuen Grundstücke sind in den Verkaufsbedingungen genaue Vorschriften über die Größe der Wohnungen, die Festsetzung der Mieten, die Gestaltung der Baupläne und die Benützung der Wohnungen gemacht.

(Über die Größe der Wohnungen und die Festsetzungen der Mieten siehe die näheren Angaben in Band I, Abschnitt „Kleine Wohnungen“.)

Das finanzielle Ergebnis der Sanierung in der Neustadt-Süd war nicht günstig. Bei Beginn der Sanierung im Jahre 1897 befanden sich im Gesamtgebiet 20883 Einwohner. Diese Zahl ist nach Fertigstellung und Neubebauung im Jahre 1913 infolge der durch angemessene Straßensbreiten verkleinerten Baublöcke und der Vergrößerung der Wohnungen auf 13308 zurückgegangen. Berücksichtigt man, daß zurzeit 9427 qm noch unverkauft und ungebaut sind, so wird die zukünftige Einwohnerzahl dieses Viertels etwa 14500 betragen.

Zur Beseitigung von mangelhaften Baulichkeiten mußten 90326 qm im Privatbesitz befindlicher Grundflächen mit einem geschätzten Grundsteuerwert von 35900000 Mark angekauft werden. Für diese Ankäufe, einschließlich der Geschäftsentschädigungen, wurde die Summe von rund 28318000 Mark aufgewendet. Unter Berücksichtigung der noch nicht verkauften 9427 qm mit einem durchschnittlichen Verkaufspreise von 160 Mark für das Quadratmeter werden an Einnahmen durch den Verkauf eingehen rund 11690000 Mark. Beim An- und Verkauf der Grundstücke ist somit für den Staat ein Verlust von 16718000 Mark entstanden. Dazu kommen die Baukosten für die Aufhöhung, für die Straßensbauten und für die Leitungen mit 2654000 Mark, so daß mit einem Gesamtverlust von 19372000 Mark gerechnet werden muß.

War für die der freien Bebauung zur Verfügung gestellten Flächen im öffentlichen Verkauf ein Durchschnittspreis von 239,31 Mark für das Quadratmeter erzielt worden, so mußte man sich für die Flächen, denen die Klausel der Kleinwohnungen auferlegt ist, mit einem durchschnittlichen Kaufpreise von 150,40 Mark begnügen.

Diese Zahlen lassen erkennen, daß von dem hamburgischen Staate ungeheure Opfer bereits gebracht sind und noch gebracht werden sollen, um die gefahrdrohenden, gesundheitlich mangelhaften Gebiete der Stadt zu verbessern und auch hier wie in den übrigen Stadtteilen Wohnungen entstehen zu lassen, die den neuzeitlichen Anschauungen über Stadthygiene Rechnung tragen.

Während die geschilderten Arbeiten das Ingenieurwesen noch voll beschäftigten, erging der weitere Auftrag, auch den Bebauungsplan für das I. Viertel mit Beschleunigung aufzustellen. Den Anlaß zu dieser beschleunigten Fortsetzung des Sanierungswerkes gab die Notwendigkeit der Bearbeitung der Linienführung der Hoch- und Untergrundbahn. Als zwei feste Punkte für diese Bahnanlage kamen die beiden Verkehrsmittelpunkte, der Rathausmarkt mit Rathaus



und Börse und das Südende des Hauptbahnhofes, in Betracht. Diese beiden Punkte konnten nur durch eine Linie verbunden werden, die den nördlichen Teil des I. Sanierungsviertels durchschneidet, und es konnte diese Linie zweckentsprechend nur im Zusammenhang mit dem gesamten Bebauungsplan dieses Gebietes bestimmt werden.

Die schlechten Erfahrungen in der Neustadt mit dem Stehenlassen einzelner gesundheitlich genügender Gebäude zwischen den abzubrechenden mangelhaften Gebäuden führten dazu, in der Altstadt die vorhandene Bebauung vollständig niederzulegen und durch Neuaufteilung einen Stadtteil zu schaffen, der dem Anwachsen des Geschäftsverkehrs Rechnung trägt und eine freiere, großzügige, städtebaulich angemessene Planung zeigt. (Abb. 360.)

An vorhandenen Verkehrswegen mußten festgehalten werden die Niedernstraße, die Steinstraße und die Spitalerstraße; durch die Niederlegung des gesamten Gebietes ergab sich im übrigen eine fast unbeschränkte Gestaltung des neuen Straßennetzes. Im Zuge der Hoch- und Untergrundbahn entstand die überaus wichtige, die innere Stadt mit den Stadtteilen St. Georg, Hohensfelde, Eilbeck, Borgfelde, Hamn und Horn verbindende Mönckebergstraße. Ihre Breite ist entsprechend der Verkehrsbedeutung 29 m.

Die Lage der Straßeneinmündung in den Rathausmarkt war einerseits gegeben durch den geringsten zulässigen Halbmesser der Untergrundbahn, und andererseits mußte der Einlauf in den Rathausmarkt und in die Große Johannisstraße so gewählt werden, daß sich der dort herrschende starke Verkehr ohne Gefahren vollziehen kann. Durch diese vom Verkehr völlig abhängige Lage der Einmündung entstanden städtebauliche Schwierigkeiten. Die geschlossene Front des rechtwinklig begrenzten Rathausmarktes wurde durch die breite Straße durchbrochen und lief an der Kleinen Johannisstraße in einen spitzen Winkel aus, der das Platzgebilde zu zerstören drohte. Um dieser Gefahr einigermaßen zu begegnen, ist die Einmündung der Mönckebergstraße neben der Kleinen Johannisstraße so gebrochen, daß auf einer Länge von 20 m die rechtwinklige Begrenzung des Rathausmarktes wiederhergestellt ist; durch Überbauung der Knochenhauerstraße sind geschlossene Straßenzugänge geschaffen worden. Die schöne St.-Petri-Kirche ist als hervorragendes Baudenkmal in das Straßenzugbild einbezogen, und durch leichte Straßenzugänge sind reizvolle Fernblicke entstanden (s. Tafel VIII). Der Ankauf für den Straßengrund ist im westlichen Teile auch auf Grundstücke ausgedehnt worden, deren Erwerb an sich für die Beschaffung der Straße und für eine Sanierung dieses Teiles nicht erforderlich war, deren Besitz aber notwendig wurde, um zu geeigneten neuen Bauplätzen zu gelangen und eine geschlossene, angemessene Bebauung dieses großen Straßenzuges zu ermöglichen. Um eine den neuzeitlichen städtebaulichen Anforderungen und der Bedeutung der Straße entsprechende Bebauung zu erzielen, wurden die Fassaden der Prüfung und Genehmigung durch eine Sachverständigenkommission unterworfen, der die Baudirektoren des Ingenieur- und Hochbauwesens, der Direktor der Baupolizei und Vertreter der Finanzdeputation und der Privatarchitekten angehörten.

An dem Zusammenlauf der Spitalerstraße mit der Mönckebergstraße ist ein großer dreieckiger Platz entstanden, auf dem ein Denkmal für den verstorbenen, um Hamburg hochverdienten langjährigen Vorsitzenden der Sanierungskommission, Bürgermeister Dr. Mönckeberg, errichtet wird (s. Band I, Abschnitt „Denkmäler und Brunnenanlagen“). Vom Pferdemarkt ab schneidet die Mönckebergstraße in das eigentliche Sanierungsgebiet ein. Die Bebauung in diesem Teile der Altstadt war außerordentlich mangelhaft, so daß die beschleunigte völlige Niederlegung der gesamten Bebauung nicht nur gerechtfertigt, sondern im Interesse der Stadt geboten war. Dazu kam, daß auch die Verkehrsverhältnisse, besonders nach Eröffnung des neuen Zentralmarktes am Deichtor, die Aufschließung dieser Gegend dringend erforderten.

Die Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn erschloß neue Wohnviertel in den Außenbezirken, und damit konnte die Sorge um die Unterbringung der zu entfernenden Einwohner zurückgestellt werden gegen die Pflicht, den gesundheitlichen Gefahrenpunkt inmitten der Stadt



so schnell wie möglich zu beseitigen. Es muß mit Bewunderung anerkannt werden, daß Senat und Bürgerschaft, unbekümmert um die gewaltigen finanziellen Verluste, die die Sanierung der

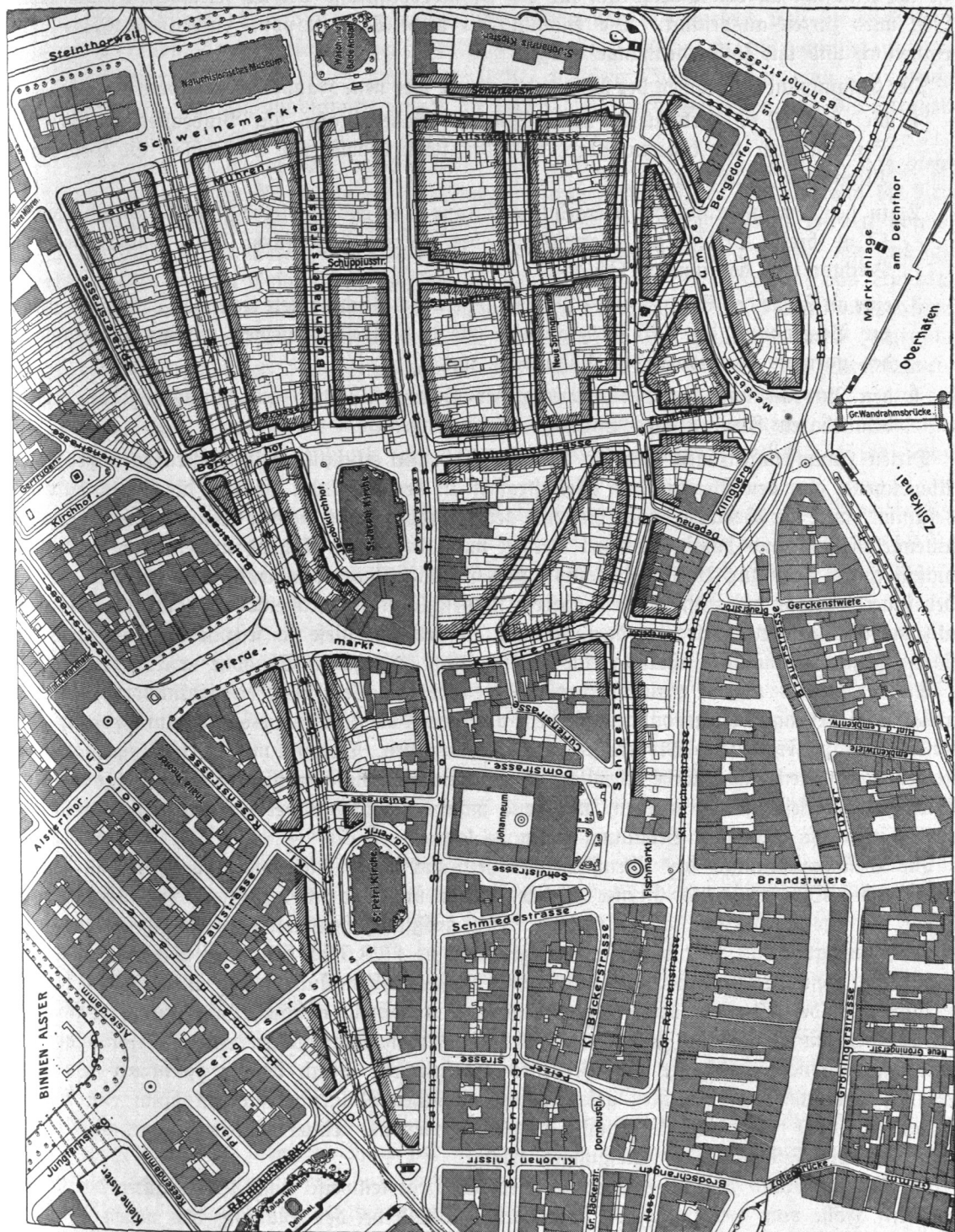


Abb. 360. Sanierungsplan der Altstadt (Bezirk I) und Durchbruch der Mönckebergstraße.

Neustadt dem hamburgischen Staate gebracht hatte, noch während der Arbeiten daselbst die Ausführung des Sanierungswerkes in der Altstadt beschlossen.



Zeitlich ist die Sanierung der Altstadt in zwei Teile getrennt, der erste Teil umfaßt das Gebiet nördlich der Steinstraße, der zweite das Gebiet südlich der Steinstraße. Der erste Teil ist im Anschluß an den Durchbruch für die Mönckebergstraße bereits fertiggestellt; der zweite Teil wird zurzeit ausgeführt. Die Planung für beide Teile ist vom Ingenieurwesen, aber einheitlich und im Zusammenhange erfolgt.

Der Gesamtplan sieht außer der Mönckebergstraße vier neue Hauptverkehrsadern vor, und zwar

1. die auf 17 m verbreiterte und regulierte Niedernstraße als Bindeglied zwischen den Straßenzügen der inneren Stadt und den stark bevölkerten Stadtteilen St. Georg und Billwärder Ausschlag,
2. in der Verlängerung der Bergedorfer Straße eine das Gebiet diagonal durchschneidende, 17 m breite Straße zur Vermittlung des Verkehrs zwischen dem Zentralmarkt am Deichtor und der inneren Stadt,
3. eine an Stelle des Straßenzuges Mohlenhoffstraße—Fischertwiete tretende 17 m breite Straße zur Verbindung der Mönckebergstraße mit dem Freihafengebiet und den Güteranlagen des vormals Hannoverschen Bahnhofes, und
4. den Ausbau und die Verbreiterung der Straße Pumpen zur Entlastung des schlecht befahrbaren Straßenzuges Bauhof—Klosterstraße.

Diesen Hauptstraßenzügen sind die aus der Abb. 360 ersichtlichen Wohnstraßen angegliedert. Abweichend von den Breiten der Wohnstraßen in der Neustadt, ist hier die Breite zu 15 m bestimmt, weil der Gedanke, auch hier mit der Errichtung von kleinen Wohnungen vorzugehen, fallengelassen ist und damit gerechnet werden muß, daß diese Gegend wegen ihrer verhältnismäßig guten Lage zur Börse für Kontor- und Geschäftshäuser ausgenutzt werden wird. Da in der inneren Stadt die Höhe einer wagerecht abgeschlossenen Straßenwand höchstens 6 m mehr als die Straßenbreite betragen darf, so war es geboten, diese so festzusetzen, daß ohne eine übermäßige Baublockbeschränkung eine wirtschaftlich brauchbare Bauhöhe erreicht wurde.

An den Stellen, wo die Hauptstraßen sich kreuzen oder Verkehrsadern einmünden, sind platzartige Erweiterungen vorgenommen worden, von denen die bedeutungsvollsten im Zuge der Verbindungsstraße Freihafen—Mönckebergstraße sich befinden. Obwohl mit diesen Platzgestaltungen in dem wertvollen Baugelände erhebliche wirtschaftliche Verluste verbunden sind, mußte an diesen Ausbildungen festgehalten werden, um neue malerische Stadtbilder an Stelle der zu beseitigenden teilweise reizvollen Bebauung treten zu lassen.

Die Gefällverhältnisse der Straßen sind bestimmt durch die Höhenlage der das Viertel umgebenden Straßen. Als Grenze zwischen Geest und Marsch durchzieht von Westen nach Osten die Steinstraße das ganze Gebiet. Der größte Höhenunterschied zwischen Geest und Marsch beträgt 7,4 m, der durch Steigungen bis zu 1:23,5 in den alten Straßen vermittelt war. Da diese Steigungsverhältnisse für die Verkehrsabwicklung völlig unzulänglich waren, so mußte bei der Planung der neuen Straßenzüge angestrebt werden, Verhältnisse zu schaffen, die bei den im Laufe der Jahre erheblich gesteigerten Wagenlasten eine Überwindung der Steigungen ohne Schädigung des Verkehrs ermöglichen. Nach den in Hamburg gemachten Erfahrungen und nach den hier gebräuchlichen üblichen Wagenbelastungen kann eine höchste Steigung von 1:35 noch als zulässig angesehen werden. Unter Anlehnung an diese obere Grenze ist die Festlegung der Steigungen erfolgt.

Der südliche Rand des zu sanierenden Gebietes liegt teilweise noch 1,5 m unter der sturmflutfreien Höhe von + 9,2 m *H. N.* Es wurde deshalb bei der Planung des neuen Straßennetzes festgesetzt, daß das tiefliegende Gebiet auf + 9,2 m *H. N.* gebracht werden sollte. Durch zweckentsprechende Führung der neuen Straßen ist es gelungen, den Hauptstraßen eine Steigung nicht unter 1:37 zu geben. Nur für die Verlängerung der Schuppiusstraße und für die zwischen



Schweinemarkt und Niedernstraße angeordnete Verbindungsstraße, die beide eine völlig örtliche Bedeutung haben, konnte eine flachere Steigung als 1:27 nicht erreicht werden.

Für die Durchführung der Mönckebergstraße und des Sanierungswerkes mußten die im Plane weiß gelassenen Grundstücke erworben, ihre Bebauung niedergelegt und die nach Einfügung der neuen Straßen geschaffenen Baublöcke für die Neubebauung hergerichtet werden. Zur Durchführung dieser Arbeiten wurde der erste, zwischen Spitalerstraße und Steinstraße belegene Teil in vier Hauptabschnitte zerlegt, in denen die Abbruchsarbeiten und die Straßenherstellungen in den Jahren 1908 bis 1913 erfolgt sind.

Die Bebauung der neugeschaffenen Baublöcke ist außerordentlich schnell erfolgt, so daß dieser Sanierungsteil mit dem Durchbruche der Mönckebergstraße, bis auf den Verkauf und die Neubebauung von 6323 qm, in dem kurzen Zeitraum von fünf Jahren erledigt werden konnte.

Das Ergebnis dieses Teiles der Sanierung ist verhältnismäßig gut gewesen. Es sind angekauft 65218 qm zum Gesamtpreise von 38289355 Mark, rund 509 Mark für das Quadratmeter. (Der Ankaufspreis hat annähernd der Grundsteuertaxe von 38330000 Mark entsprochen.) Unter Berücksichtigung des genannten, noch zu verkaufenden Geländes und unter Zugrundelegung des seither erzielten Kaufpreises von durchschnittlich 860 Mark für das Quadratmeter ist ein Gesamterlös von 36644000 Mark zu erwarten, so daß für den Staat im Ankauf und Verkauf ein Verlust von nur 1645000 Mark entstehen wird. Dazu kommen die Baukosten für die Straßen mit 1100000 Mark, so daß der Gesamtverlust voraussichtlich 2745000 Mark betragen wird.

Der südlich der Steinstraße belegene Teil des Sanierungsgebietes ist in drei Bauabschnitte zerlegt, und es sollen die darin vorzunehmenden Arbeiten innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren (bis zum Jahre 1917) beendet sein. Die Abbruchsarbeiten haben bereits begonnen, und es ist nach den seither gemachten Erfahrungen anzunehmen, daß die festgesetzten Baufristen eingehalten werden.

Über das finanzielle Ergebnis dieses südlich der Steinstraße belegenen Teiles des Sanierungswerkes sind endgültige Angaben noch nicht zu machen. Geschätzt sind die Grunderwerbskosten auf 28110000 Mark, die Baukosten auf 1250000 Mark; der aus dem Wiederverkauf der Bauplätze zu erwartende Erlös ist auf 13865000 Mark geschätzt, so daß in diesem Teile wiederum mit einem nennenswerten staatlichen Geldverluste gerechnet werden muß. Dieser Verlust wird sich naturgemäß verringern, wenn es gelingt, das ganze Gebiet für Kontor- und Geschäftshäuser nutzbar zu machen.

Für das zweite, im Norden der Neustadt belegene, von den Straßen Neustädter Neustraße, Rohlhöfen, Brüderstraße, Alter Steinweg, Düsternstraße und Neustädter Fuhlentwiete umschlossene Sanierungsviertel, das sogenannte Gängeviertel, sind die Bebauungspläne noch nicht endgültig festgestellt; es ist aber auch hier das Sanierungswerk bereits eingeleitet, einerseits mit der Niederlegung einer großen Zahl von mangelhaften Gebäuden bei Gelegenheit der Regulierung der Wälle zwischen Holstentor, Millerntor und Hafentor (in den Jahren 1893 bis 1896) und andererseits mit dem in den Jahren 1890 bis 1893 ausgeführten Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße. (Abb. 361.) Den Anlaß zur Schaffung der Kaiser-Wilhelm-Straße hat das Anwachsen der Stadtteile St. Pauli und des Vorortes Eimsbüttel gegeben. Der nördliche Teil des ersten und der südliche Teil des zweiten Stadtteiles waren durch die Wallanlagen von dem Zentrum des Geschäftslebens der inneren Stadt getrennt und in völlig unzulänglicher Weise mit ihr verbunden, so daß das Verlangen, diese Stadtteile durch eine bequeme, genügend breite Straße miteinander zu verbinden, unabweislich wurde, und zwar um so mehr, als durch die Errichtung der Justizgebäude am Sieveking-Platz ein neuer Verkehrsmittelpunkt geschaffen war. Da dieser Durchbruch außerdem in das zweite Sanierungsgebiet eingriff, so waren die Gründe für die Ausführung dieses Straßendurchbruchs zwingend. Der Ankauf der Grundstücke



für die auf 20 m Breite festgesetzte Durchbruchstraße ist leider ohne Rücksicht auf die Bebauung an den neuen Straßen nur in dem Umfange erfolgt, wie es die Straßenbreite erforderte und wie die Grundstücksgrenzen den Erwerb ergaben. Die Folge dieser ungenügenden Grundstückserwerbungen war, daß kleine Grundstückszwickel an den Straßen entstanden, die für eine Bebauung unzulänglich sind und nur in Verbindung mit den dahinterliegenden Grundstücken nutzbringend verwertet werden können.

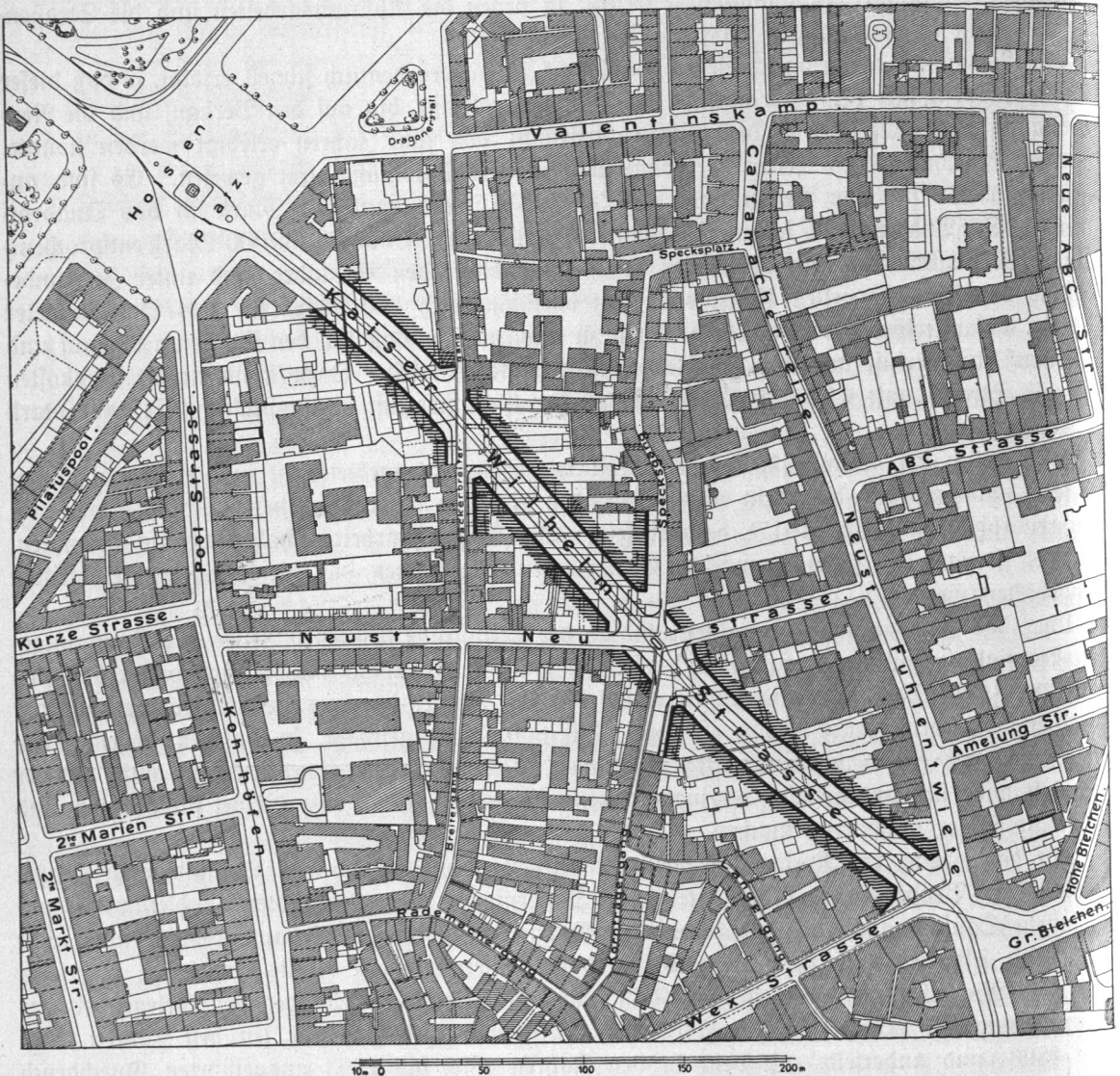


Abb. 361. Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Strasse.

Die 450 m lange Kaiser-Wilhelm-Strasse erhielt in ihrem unteren Teile ein Gefälle von 1 : 40, in ihrem oberen ein solches von 1 : 52. Hierdurch wurde eine erhebliche Höhenänderung der von der neuen Straße gekreuzten vorhandenen Straßen bedingt. So mußte die Neustädter Neustrasse um 2 m gesenkt werden. Die Senkung der gekreuzten Straßen erforderte außerordentlich schwierige Umbauten und Unterfangungen vorhandener Häuser, wobei die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs die Herstellung vorläufiger Holzbrücken in der vorhandenen Straßenhöhe und -breite und die Abgrabungen unter diesen Brücken bedingte.



Für die Ausführung dieses Straßendurchbruches sind aufgewendet an Grunderwerbskosten 5922000 Mark, für den Straßenbau 660000 Mark, dagegen sind durch die Veräußerung der Restgrundstücke wieder eingegangen 2181000 Mark, so daß auch hier ein Verlust von 4401000 Mark zu verzeichnen ist.

Um die Verkehrsverbindungen zwischen der südlichen Neustadt und dem Holstenplatz zu verbessern, wurde von Senat und Bürgerschaft 1893/95 die Verlängerung der Ringstraße vom Holstenplatz bis nach dem Millertor und die Fortsetzung dieses Straßenzuges bis nach dem Hafentor unter Bewilligung eines Betrages von etwa 2,5 Millionen Mark beschlossen.

Die Ringstraße auf ersterer Strecke (s. Abb. 362) wurde nach Abtragung des alten Holstenwalles in 30 m Breite ausgeführt und durch zwei Querstraßen und eine platzartige Erweiterung mit dem Pilatuspool und der Straße Hütten verbunden. Die Wallanlagen blieben auf dieser Strecke im wesentlichen in ihrer bisherigen Gestalt erhalten. Die Veränderungen zwischen Millertor und Hafentor gehen aus den Abb. 363 und 364 hervor, die die Verhältnisse vor und nach der Regulierung zeigen.

Vom Millertordamm bis nach dem Hafentor ist die neu geschaffene Helgoländer Allee in gekrümmter Form so durchgeführt, daß ein für den Verkehr günstiges Gefälle von 1:37 erreicht werden konnte, wogegen die verbliebene Sylter Allee ein solches von 1:20 aufweist. Die Cuxhavener Allee bildet eine

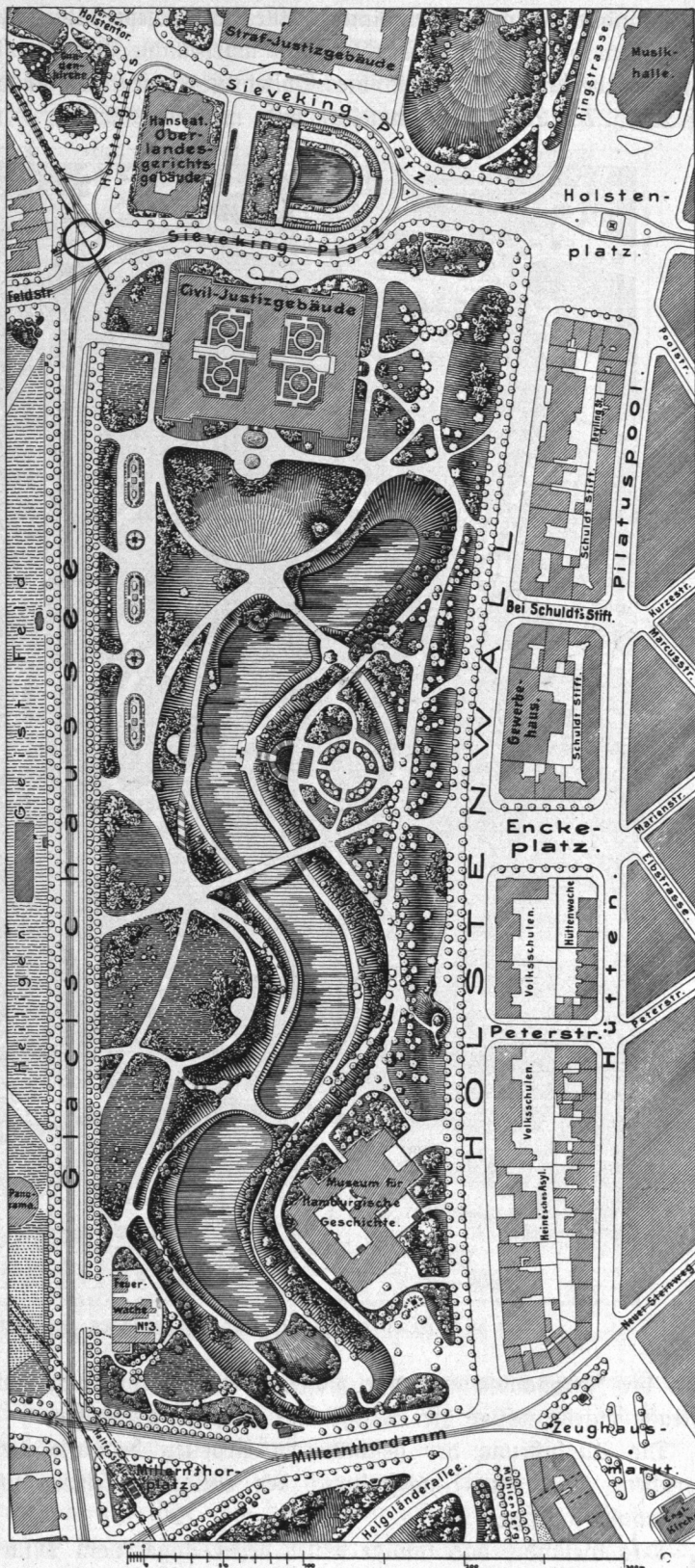


Abb. 362. Wallregulierung zwischen Holstenplatz und Millerthordamm.



Verbindung zwischen Helgoländer Allee und Reeperbahn. Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen St. Pauli und der Neustadt wurden die Bernhardstraße und die Seewartenstraße mit zwei Überführungen über die Sylter und die Helgoländer Allee (Kersten-Miles-Brücke, s. Abb. 273, Seite 165) angelegt und mit zwei Armen, der Neumayer- und der Dovestraße,

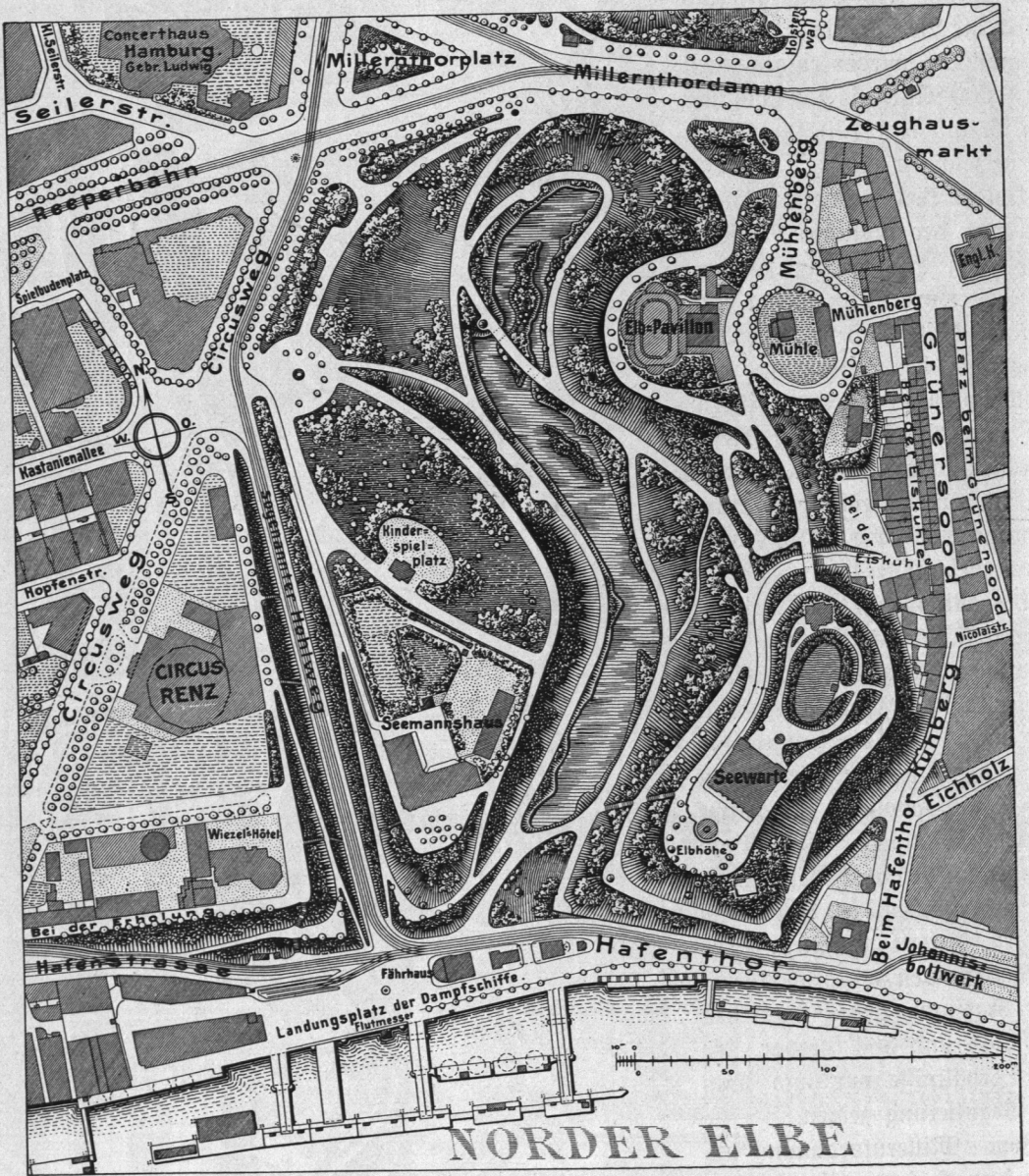


Abb. 363. Früherer Zustand der Wallanlagen zwischen Mühlen- und Hafentor.

an die Zeughausstraße angeschlossen. Als Verbindung zwischen Zirkusweg und Seewartenstraße wurde weiter die Straße Am Elbpark geschaffen.

Die Ausführung der geschilderten Arbeiten bedingte die Beseitigung des alten Festungsgrabens und eine Umgestaltung der Anlagen; letztere sind den veränderten Verhältnissen angepaßt worden.

Das Gelände, das infolge seiner tiefen Lage, vom Mühlenentordamm gesehen, sehr malerisch wirkte, hatte der ersten Blumenausstellung gedient und hierbei mancherlei Umgestaltungen



erfahren. Umfangreiche Erdarbeiten waren erforderlich, um das Gelände für die Aufnahme der Straßenanlagen vorzubereiten. Hierbei fand der Boden Verwendung, der durch die Abtragung des alten Festungswalles zwischen Holstentor und Millerntor gewonnen wurde. Die früher von einer Wirtschaft, dem Elb-Pavillon, eingenommene Fläche wurde für die



Abb. 364. Zustand der Wallanlagen zwischen Millerntor und Hafentor nach erfolgter Umgestaltung.

Aufstellung des Bismarck-Denkmal im Jahre 1906 freigemacht. Die Gesamtausgaben haben einschließlich Grunderwerbs 4,24 Millionen Mark betragen, denen 2,27 Millionen Mark an Einnahmen für Verkauf von Staatsplätzen usw. gegenüberstehen.

Wie durch die Bebauungspläne für den Aufbau der sich erweiternden Stadt in der Zukunft gesorgt wird, so ist durch die Straßendurchbrüche und das Sanierungswerk der Gegenwart gedient. Hamburg kann es sich zum Ruhme anrechnen, ohne Rücksicht auf die ungeheuren Kosten eine gesundheitliche Tat von großer Bedeutung vollbracht zu haben.