

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.

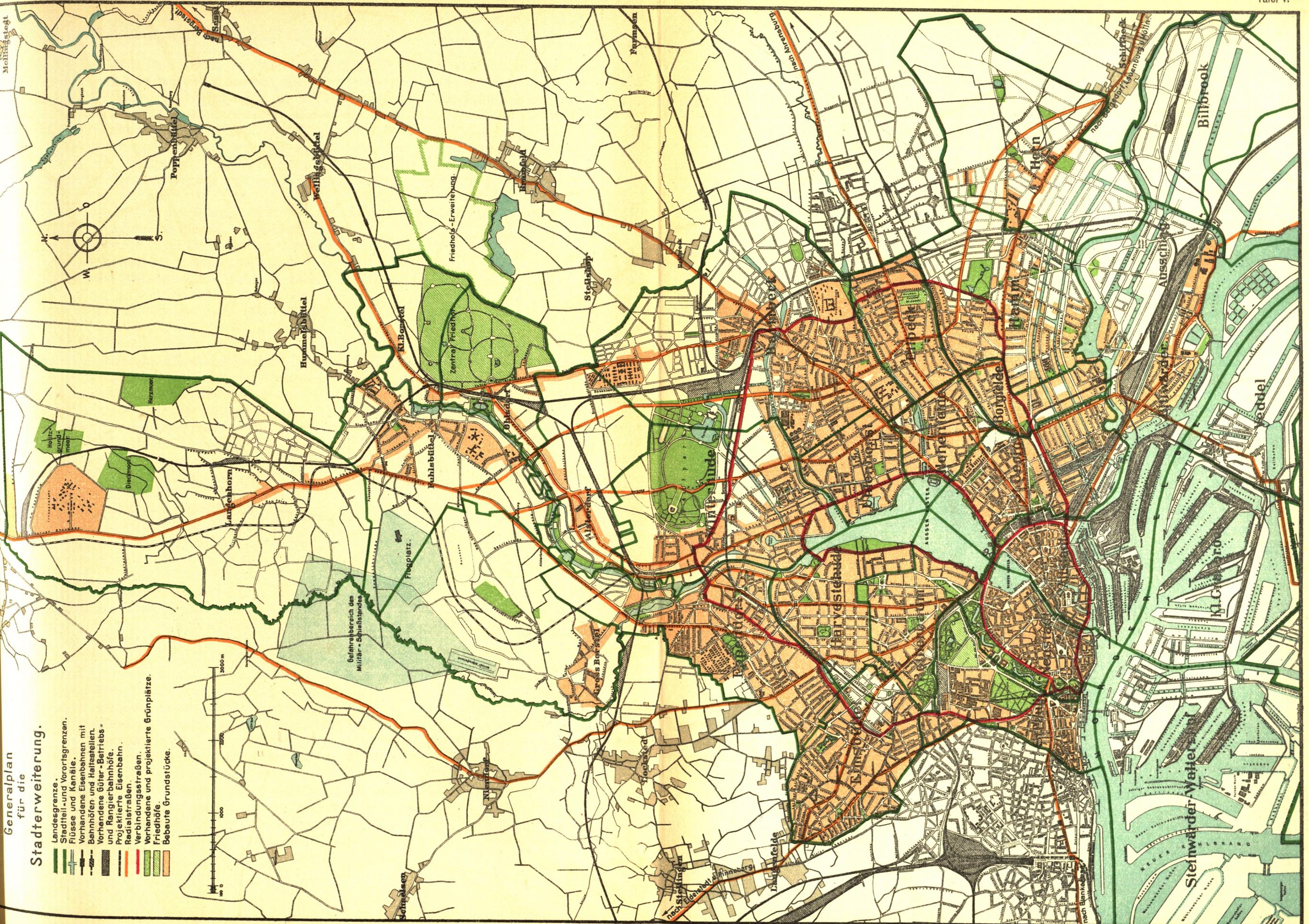
Die Tatsache, daß bereits an einzelnen Stellen eine die zukünftige Entwicklung störende Bebauung, so z. B. hohe Etagenhäuser inmitten bevorzugter Einzelhausgebiete, eingesetzt hatte, die mit den vorhandenen Gesetzen nicht zu verhindern war, die Steigerung der Bodenwerte infolge des zunehmenden Anbaues, 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.
- Stadtteil- 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.





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 Fontenan, 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 Fontenan (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 Grundsätzen 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.

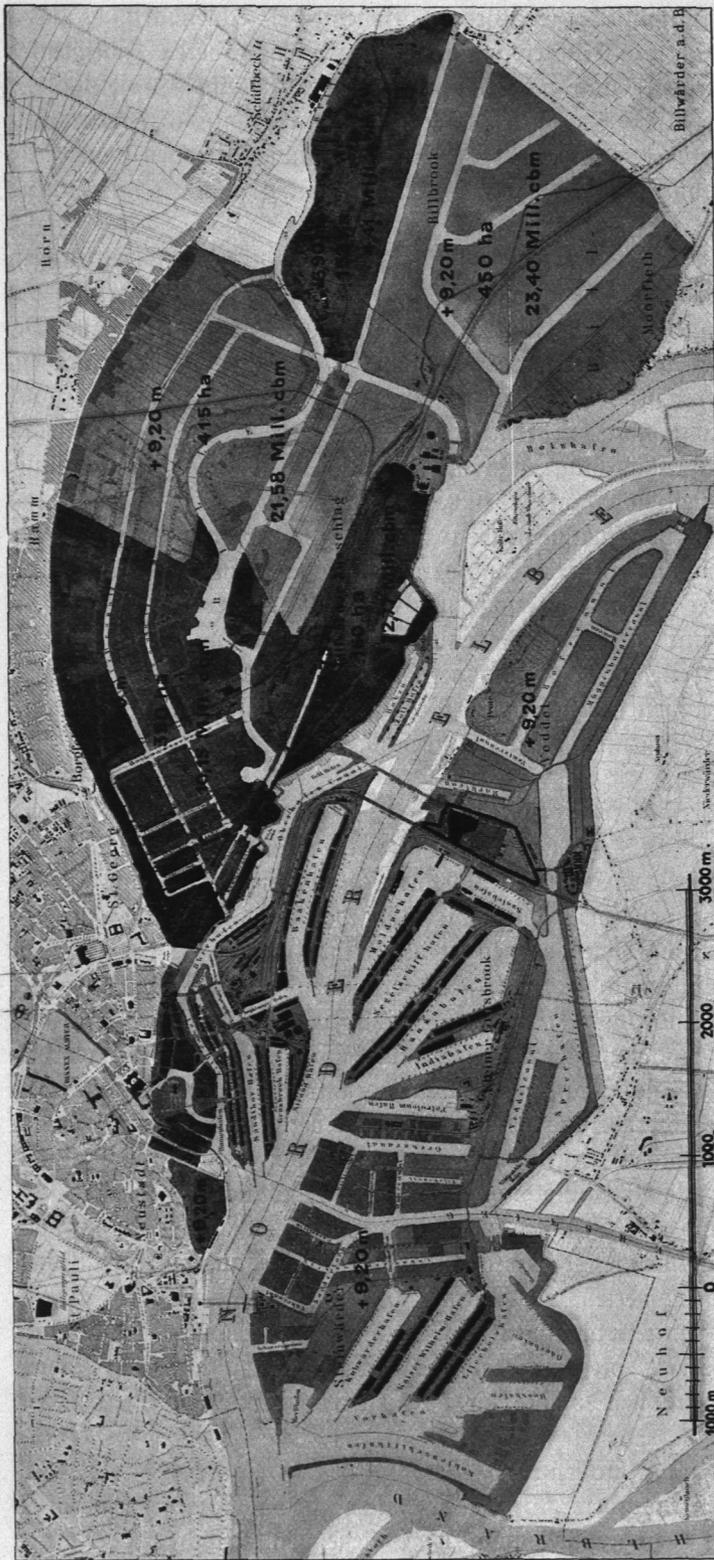


Abb. 349. Plan der Geländeaufhöhungen.

Seit mehr als 25 Jahren sind in steter, zielbewusster Weise diese Aufhöhungsarbeiten im Gange. Die aus früheren 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 Aufhöhungsarbeiten und läßt die gewaltigen Erdmassen (in der Hauptsache Baggerboden) erkennen, die hierbei verwendet wurden oder noch werden.

Die aus älterer Zeit stammenden tiefliegenden Ländereien des nördlichen Billbrooks werden auf + 6,9 m erhöht, weil die Durchführung der Höhenlage von + 9,2 m wegen der vorhandenen Bebauung (Fabriken) zu große Schwierigkeiten bereitet hätte. Die südlich hiervon belegenen 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 aufgehöhht, 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 aufgehöhht. 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.

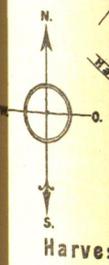
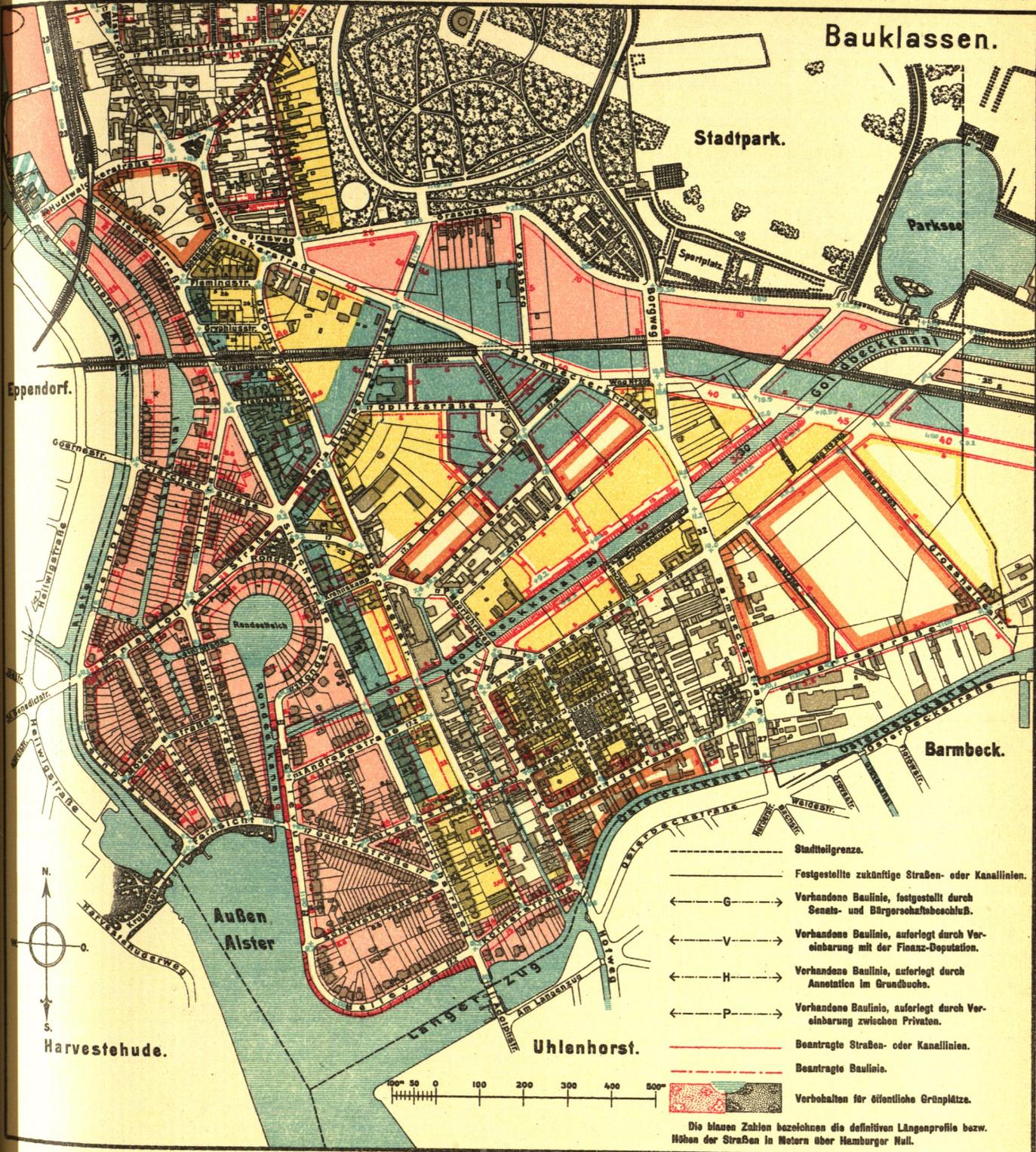
In den nördlichen, im Jahre 1913 eingemeindeten Vororten hat man eine erhebliche Beschränkung der Bebauung gegenüber den bereits städtisch bebauten Stadtteilen vorgesehen. Die Bebauung wird dort auf Gebäude mit drei Stockwerken, nämlich Erdgeschoß und zwei Obergeschosse, grundsätzlich beschränkt. Diese 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 Bebauungsplanegeseß 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 Bebauungsplanegesezes.



# Bauklassen.



- 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.
- Verhalten für öffentliche Grünplätze.

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

- 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 Gebüschchen, welche die Aussicht nach dem Wasser behindern, besetzt werden darf.

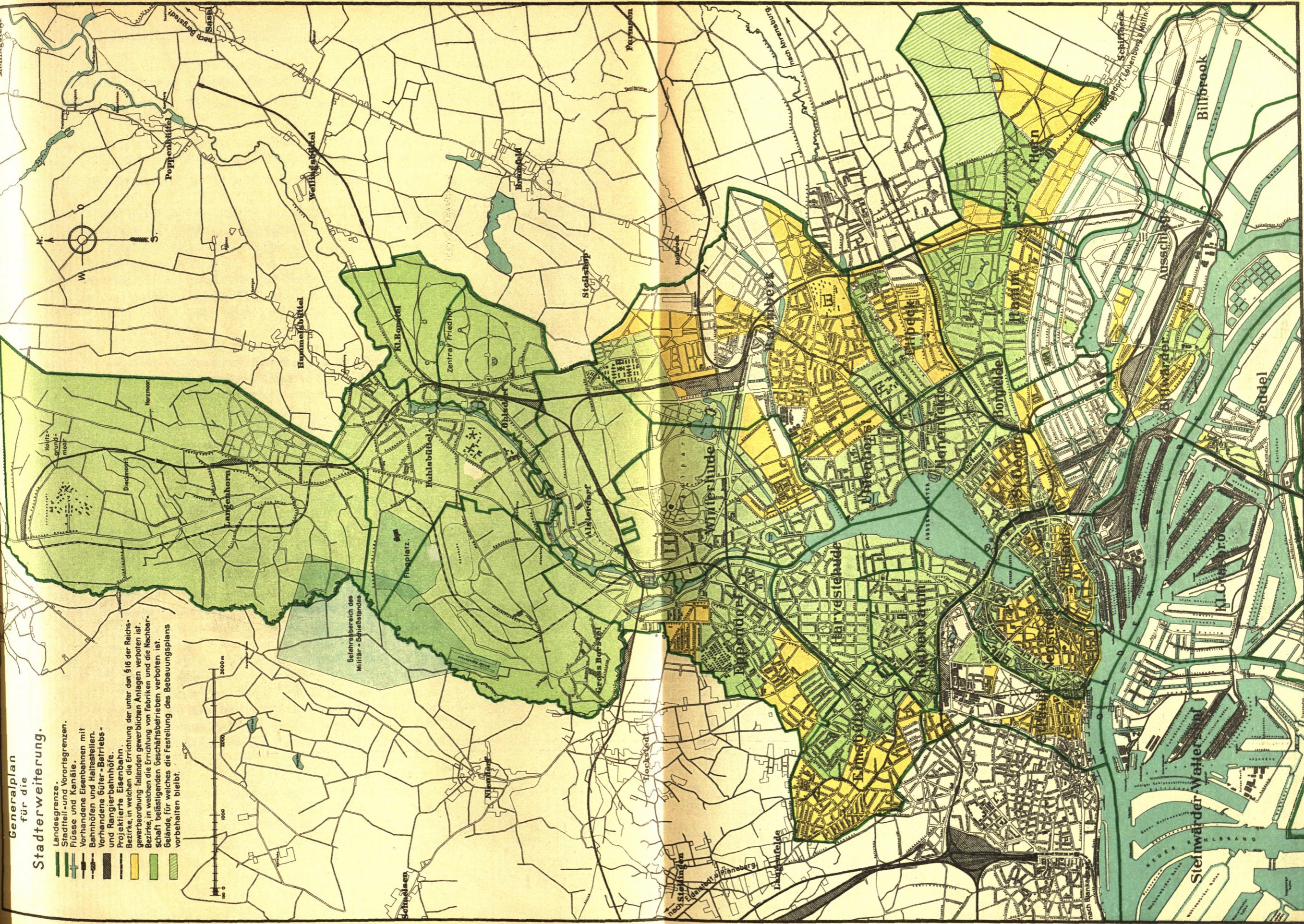
### Anmerkung:

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.
- Stadteil- 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.