

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.

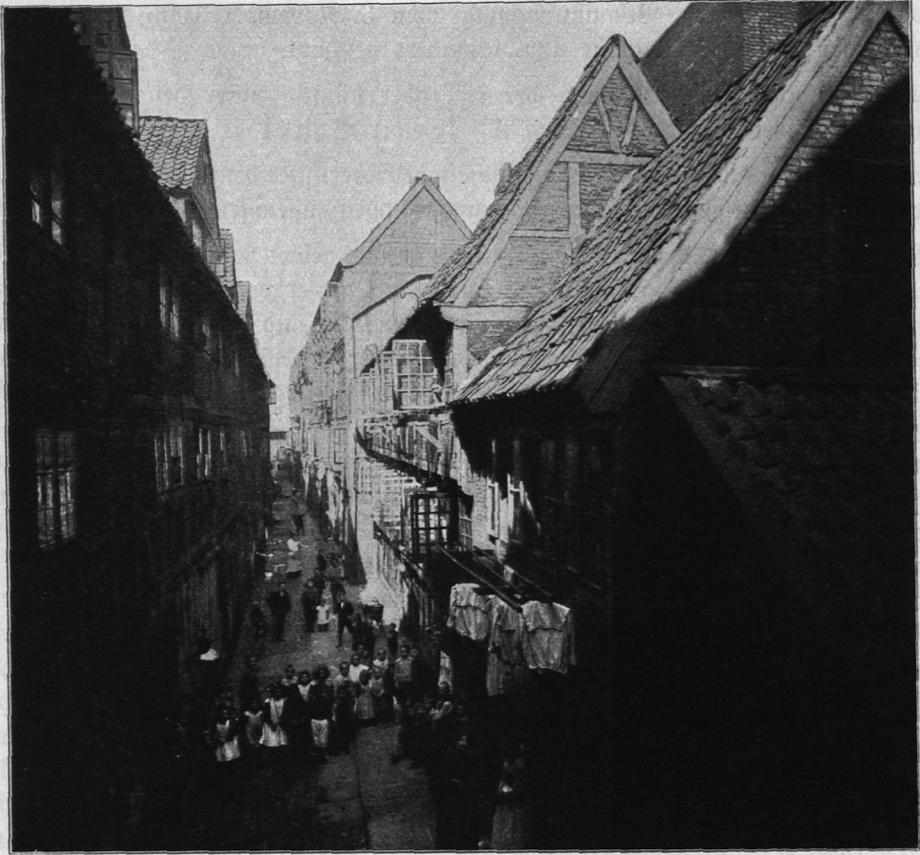


Abb. 351. Hof zwischen Spitaler- und Steinstraße.

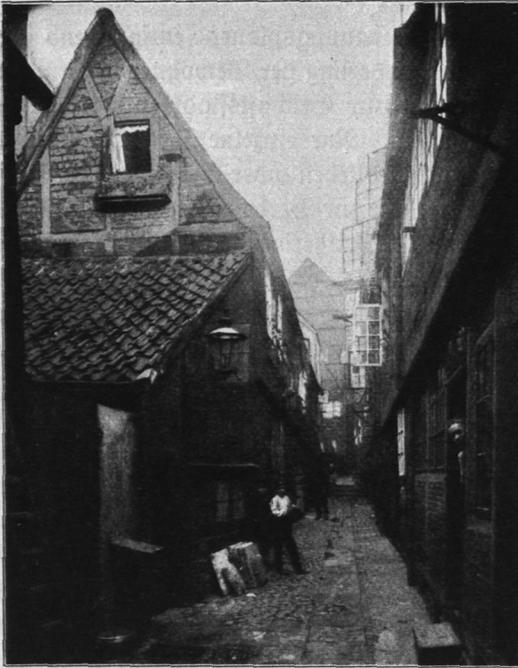


Abb. 352. Hof im Bäcker gang Nr. 8.

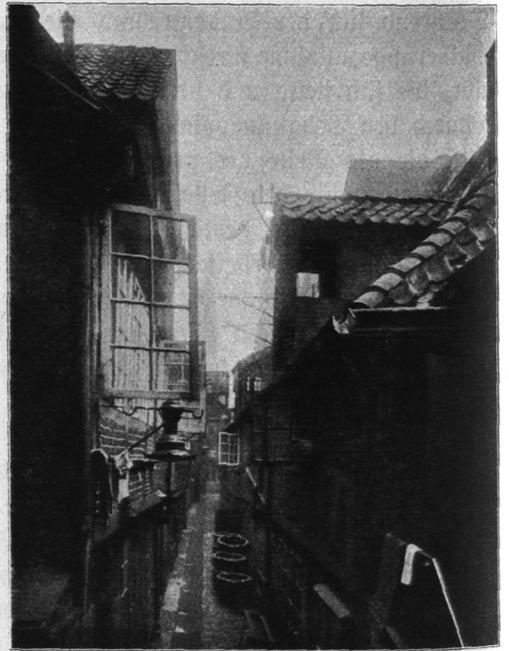


Abb. 353. Hof Vorsetzen Nr. 13.



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

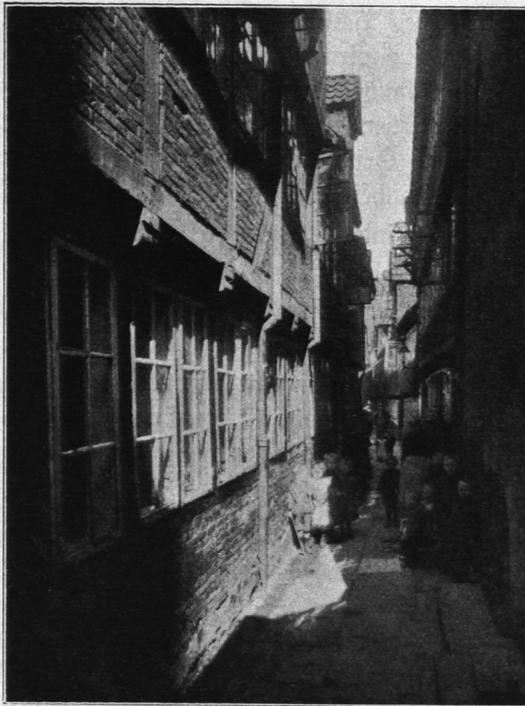


Abb. 356. Hof Johannishollwerk Nr. 5 (Scheeve Stebel).

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.

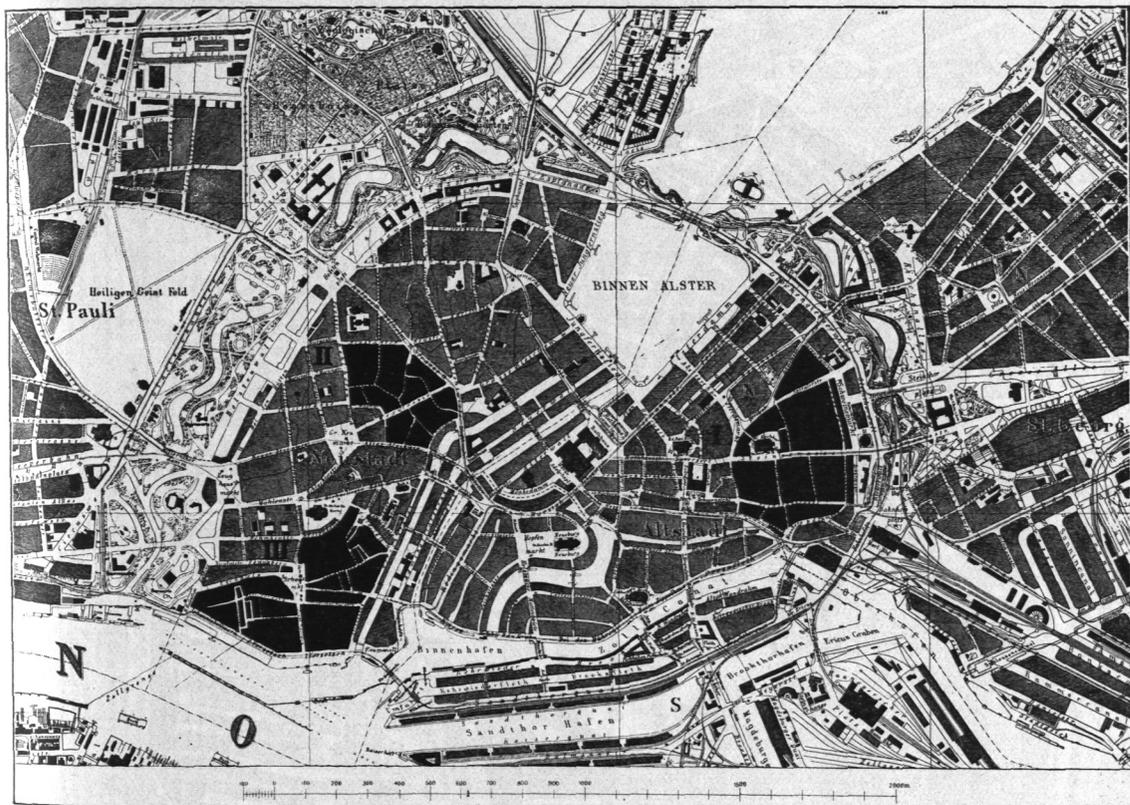


Abb. 357. Plan der drei Bezirke mit ungesunden Wohnungen.

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.

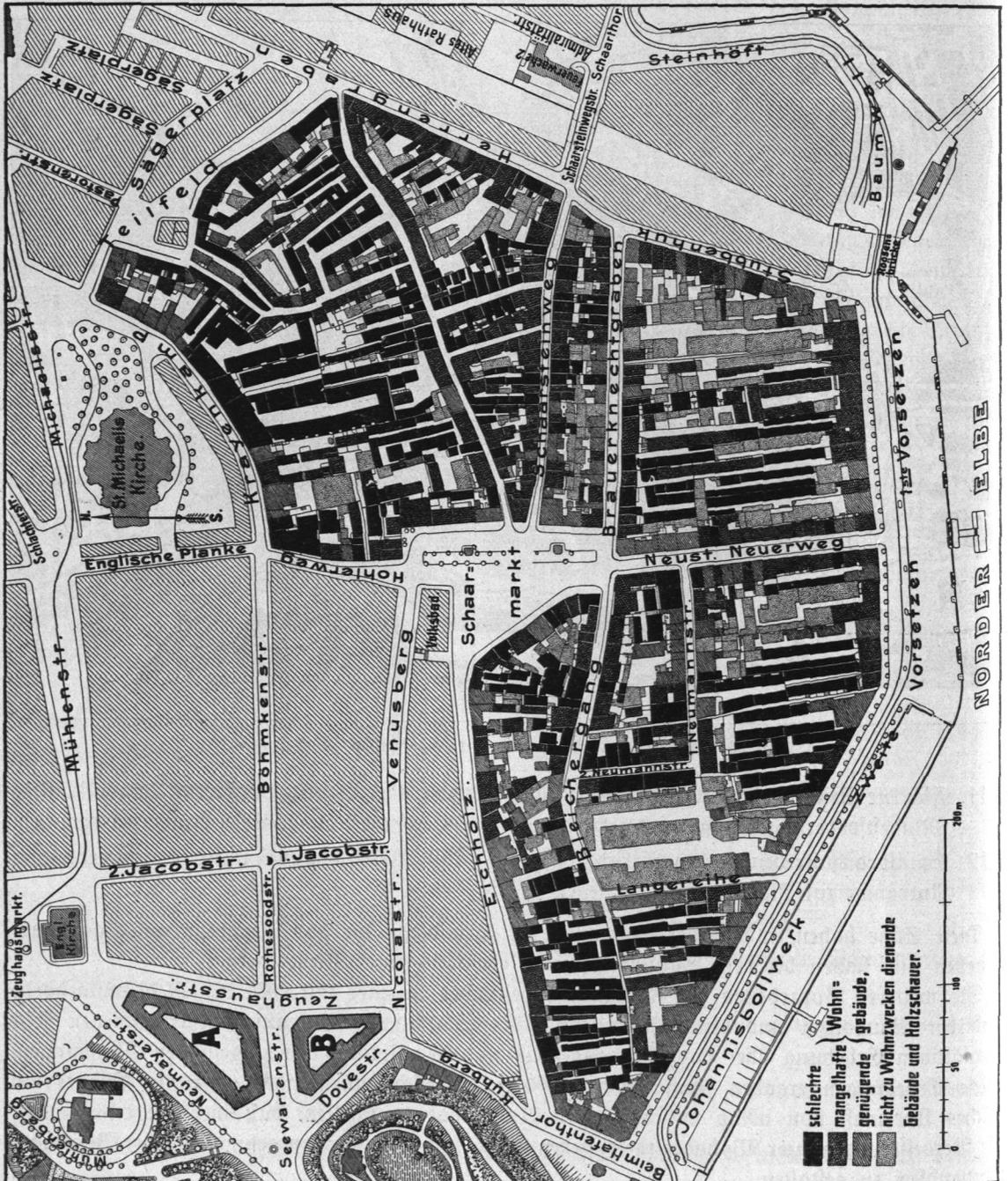


Abb. 358. Plan der Wohnungsbeschaffenheit der südwestlichen Neustadt.

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—Vorsezen—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-Roel-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, Vorsezen 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, Vorsezen, 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 angegeschlossen 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 S. 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 sturmluftfreie 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 unbebaut 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

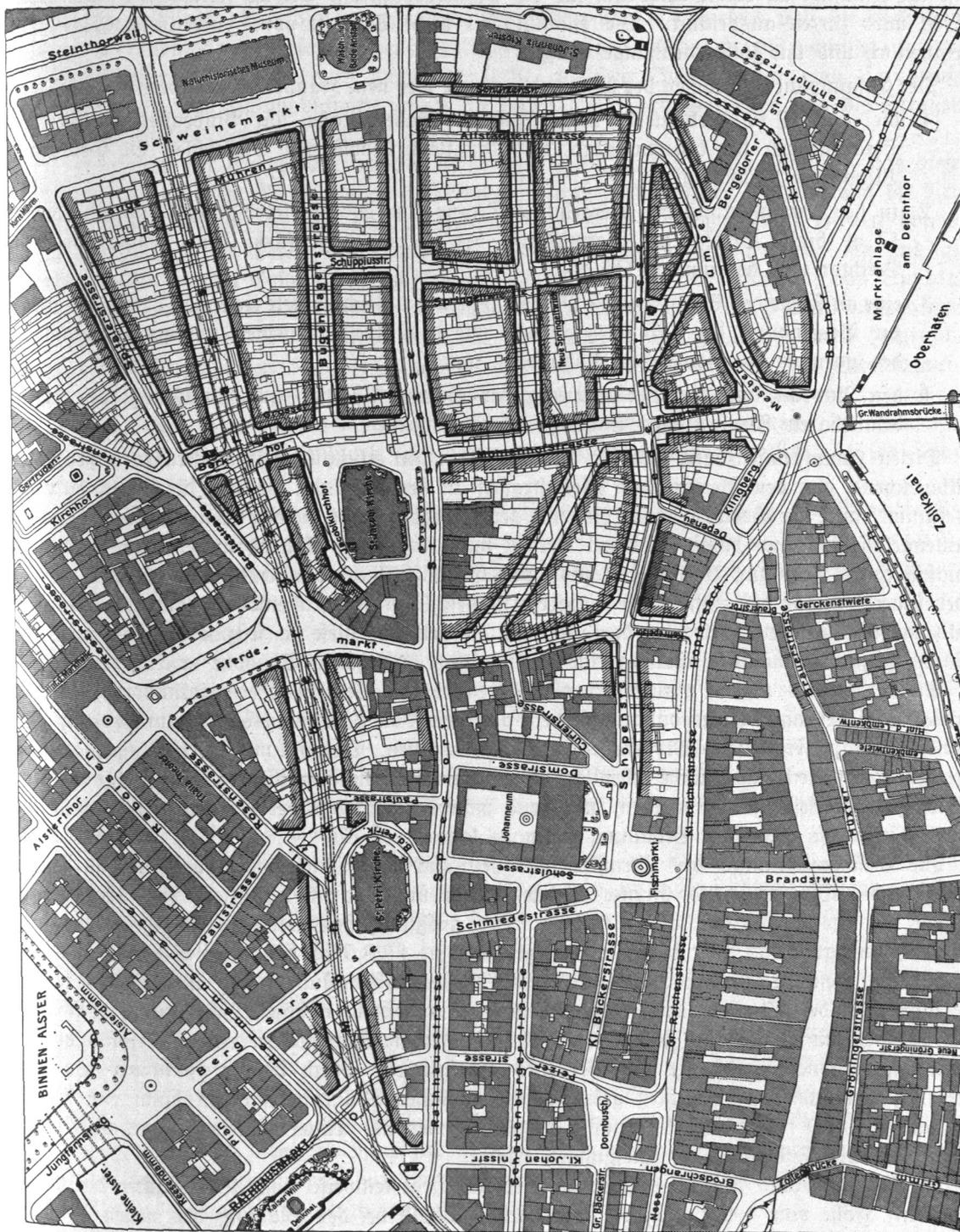


Abb. 360. Sanierungsplan der Altstadt (Bezirk I) und Durchbruch der Mönckebergstraße.

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 S. N. Es wurde deshalb bei der Planung des neuen Straßennetzes festgesetzt, daß das tiefliegende Gebiet auf + 9,2 m S. 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.

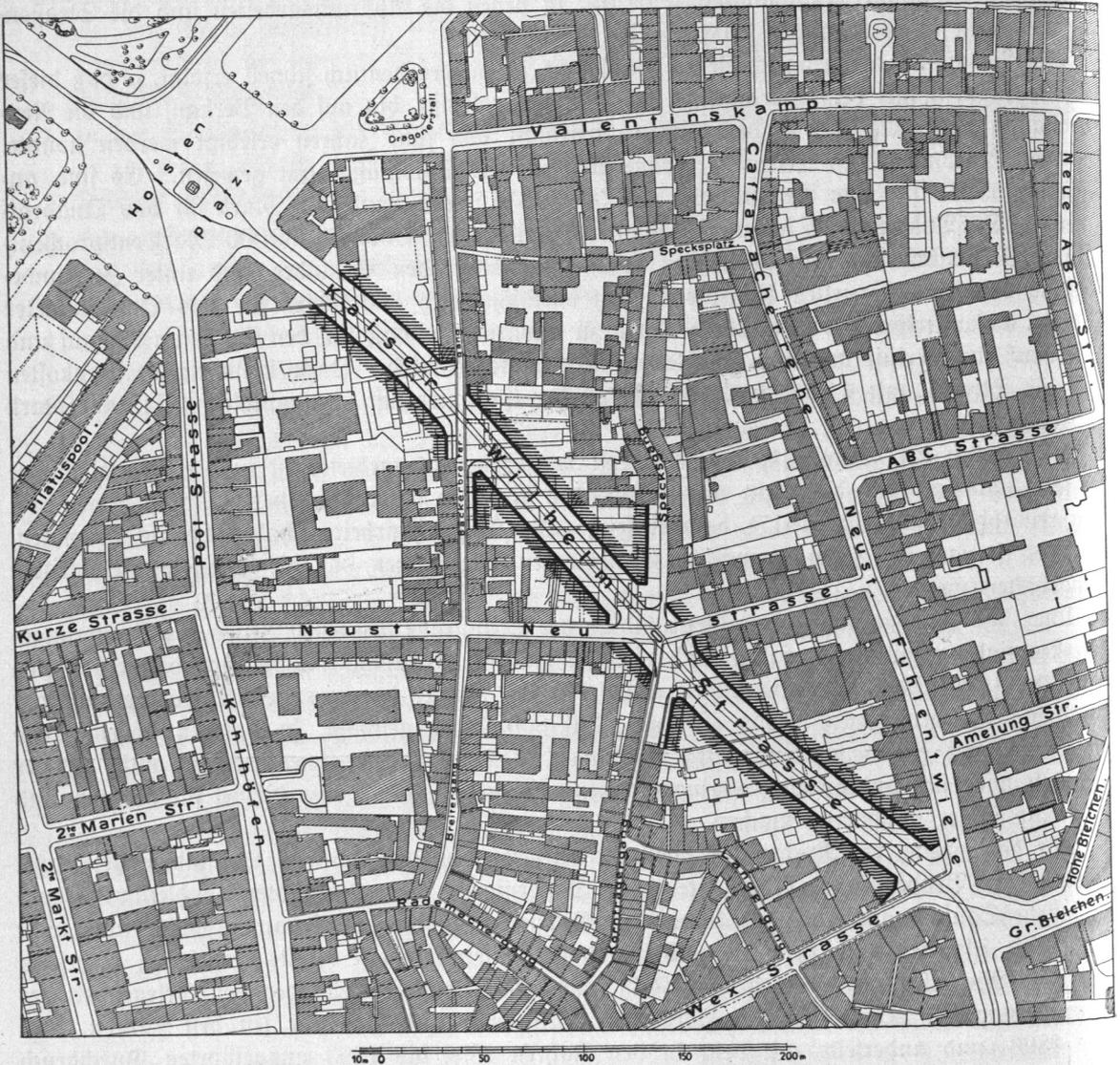


Abb. 361. Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Strasse.

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

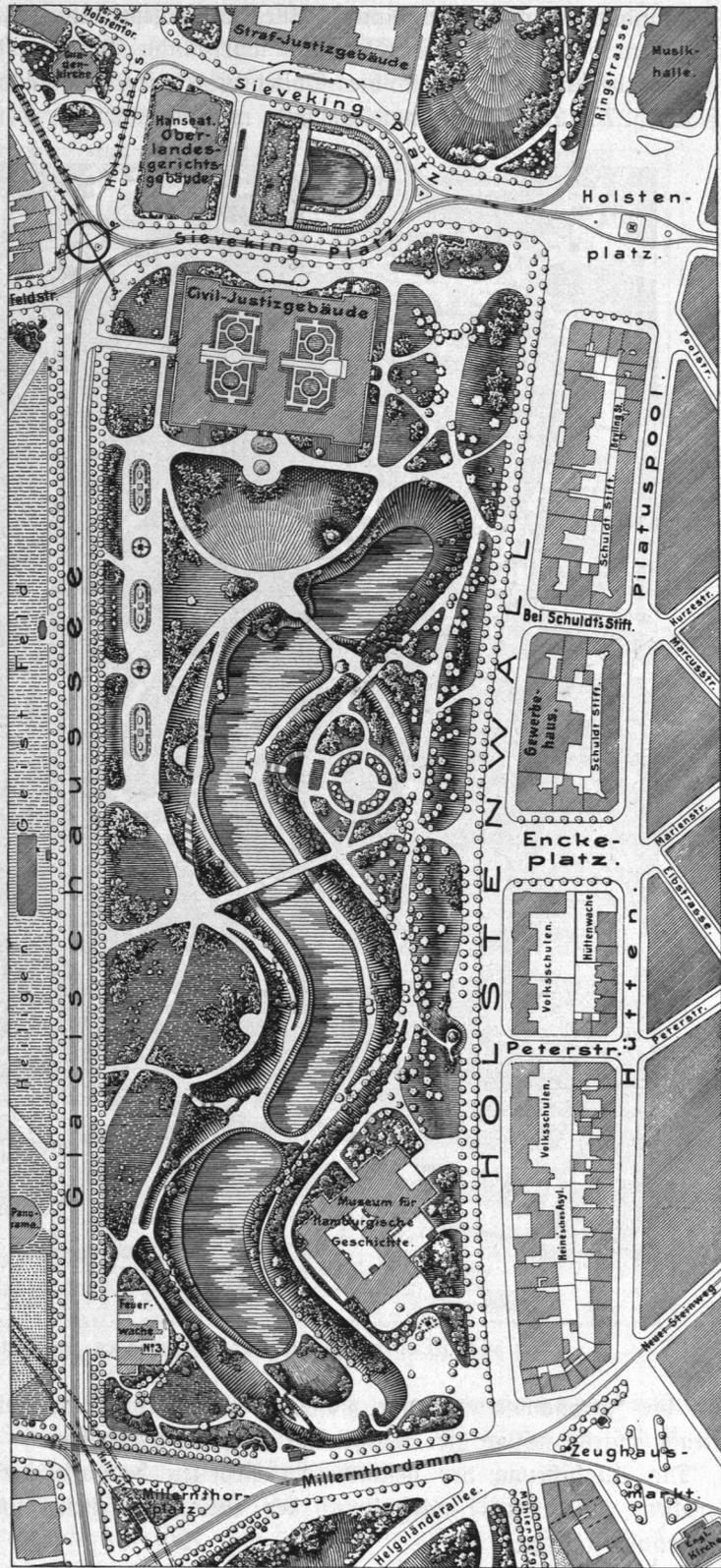


Abb. 362. Wallregulierung zwischen Holstenplatz und Millerthordamm.

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 Neumaner- und der Dovestraße,

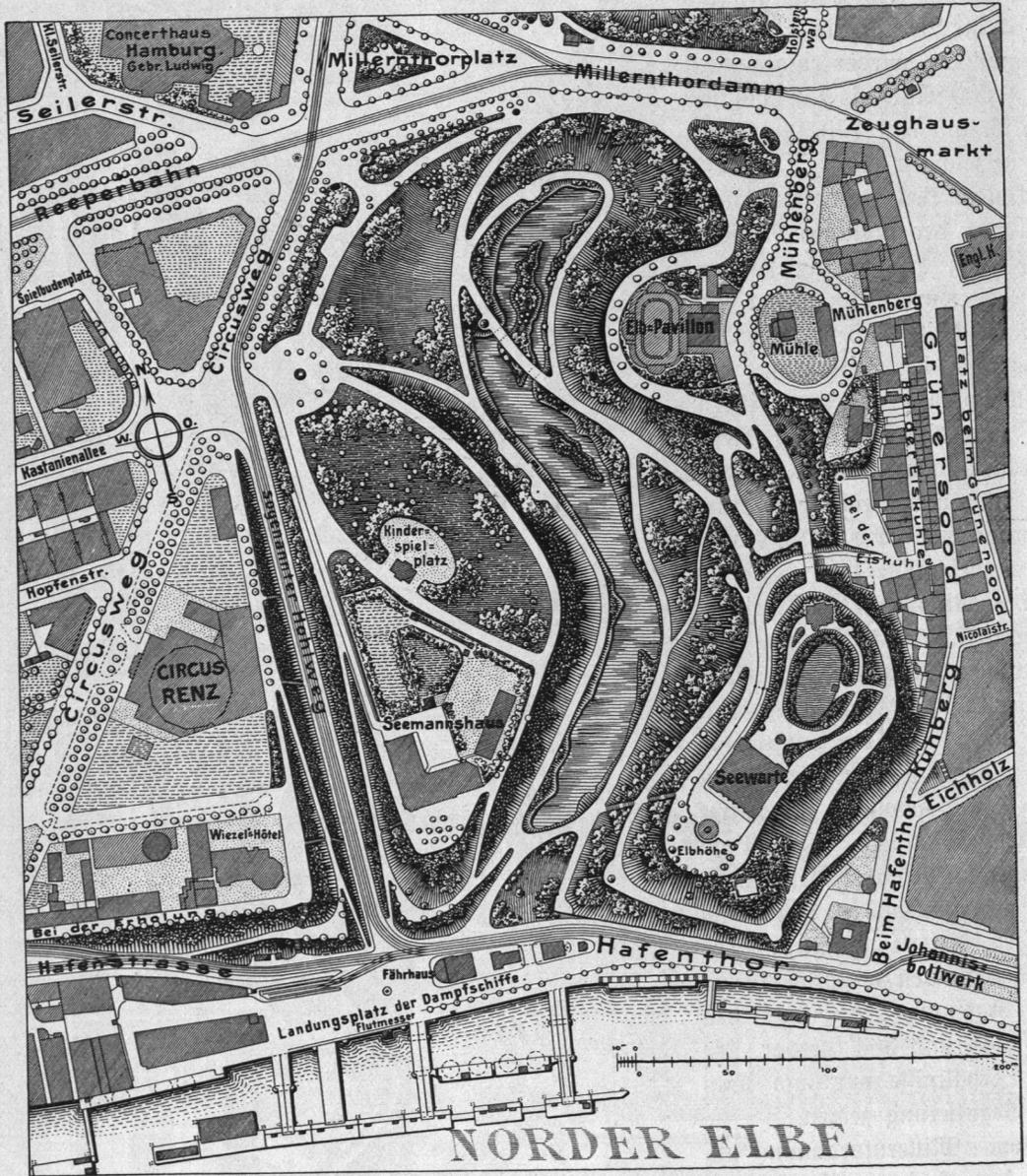


Abb. 363. Früherer Zustand der Wallanlagen zwischen Mühlen- und Hafentor.

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 Mühlenbergtordamm 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 Wirttschaft, 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.