

## Bauliche Entwicklung, Bauordnung, Bebauungspläne, Volkspark und nördliches Industriegelände.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Die ersten Ansiedlungen, die zur Begründung Altonas führten, lagen im Südosten der heutigen Stadt, in unmittelbarer Nähe der Hamburger Grenze. Hier sind deshalb die ältesten Straßen Altonas zu suchen, die sich, vom heutigen Fischmarkt ausgehend, allmählich nach Westen und Norden fortsetzten. So war im Anfang des 19. Jahrhunderts die Bebauung bis an die Kleine Mühlenstraße, Hoheschulstraße, den unteren Teil der Königstraße, Johannisstraße bis an die Große Roosenstraße fortgeschritten. Die einzigen Verkehrsstraßen nach dem Hafen waren Bachstraße, Kleine Elbstraße; alle andern Hauptstraßenzüge verliefen von Osten nach Westen, u. a. die Große Mühlenstraße, die Königstraße sowie die Große Bergstraße. Aus einem Plane von 1802 (Abb. 1038) ist ersichtlich, daß zu jener Zeit das schon einen ziemlich großen Flächenraum bedeckende Ottsen noch durch ein großes unbebautes Landgebiet, das sich von der heutigen Behnstraße bis nach der Ottsener Kirche erstreckte, von Altona getrennt war; die Marktstraße führte damals von der Katharinenstraße, die Große Bergstraße von der Feldstraße ab durch freies Feld. Bis in die 40er Jahre zeigt sich an diesem Stadtbilde keine wesentliche Änderung, bis die Erbauung der Altona-Kieler Bahn ganz im Westen an der Ottsener Grenze Anlaß gab, 1846 den ersten nach bestimmten Grundsätzen ausgearbeiteten Bebauungsplan des Stadtbaumeisters Winkler festzustellen. Dieser Plan sah eine von der Palmaille beim Bahnhofe beginnende Ringstraße bis nach dem Stern, die heutige Bahnhofstraße—Allee, vor und teilte das östlich dieser Ringstraße liegende freie Land durch ziemlich regelmäßige rechtwinklige Baublöcke auf. Im allgemeinen waren die Straßenbreiten mit 11,46 m (40 Fuß) gering und nur den Bedürfnissen einer Wohnstadt entsprechend geplant; nur die jetzige Allee und die Marktstraße hatten, sehr zum Nutzen der Gegenwart, mit 28,66, bzw. 33,5 m Breite stattlichere Abmessungen erhalten. Aber auch in dem bereits bebauten Gebiete waren einige Straßen vorgesehen, darunter vor allem die Verlängerung der Bachstraße bis an die Reichenstraße. Ein weiterer Bahnbau, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 1864, führte dann zur Erweiterung des ersten Bebauungsplanes auf das Gebiet nördlich der Kleinen Gärtnerstraße und östlich der Pinneberger Chaussee bis nach dem Schulterblatt, verstärkte aber die schon durch die Kieler Bahn bewirkte Trennung Altonas und Ottsens in ungünstigster Weise.

Auch Ottsen begann früh seine Bebauung zu regeln, ging dabei aber nicht so zielbewußt vor, denn 1879 wurde zwar ein Bebauungsplan aufgestellt, er kam aber nicht zur endgültigen Feststellung, und trotz der späteren Verbesserungsversuche weist der Ortsmittelpunkt noch heute ein recht regelloses, den Verkehrsanforderungen wenig genügendes Straßennetz auf, da weder die Straßenbreiten für die neuzeitlichen Anforderungen ausreichen, noch durchlaufende Verkehrsadern vorhanden sind.

Nach den Eingemeindungen und der Verlegung des Hauptbahnhofes von der Palmaille an die Große Bergstraße—Bismarckstraße mußte es deshalb eine der dringendsten Aufgaben der neuen Großstadt sein, das Netz ihrer Verkehrsstraßen nach einheitlichen und die Verschmelzung der früheren Ortschaften zu einem Ganzen fördernden Gesichtspunkten anzulegen. Der Erfolg zeigt sich bereits im ersten Jahrzehnt nach den Eingemeindungen; Altona ist bis an die Allee voll bebaut, und auch weiter westlich hat die Bebauung lebhaft eingesetzt gleich wie in Ottsen, das gegen Altona bis an die Kaiserstraße und die Barnerstraße vorgerückt ist,

andererseits beginnt der Abstand gegen Bahrenfeld und Othmarschen sich zu verkleinern. In gleichem Sinne ist Altonas bauliche Entwicklung bis in die neueste Zeit fortgeschritten, nicht aber ohne gleichzeitige Ausdehnung des alten Othmarschens nach Westen, Bahrenfelds nach Süden und Nordwesten und vor allen Dingen des Stadtteils Ottensen über die Gebiete nördlich der Blankenefer Vorortbahn bis an die Friedhoffstraße und des Nordteils über die Allee und Hamburger Straße hinaus nach dem Gebiete des Isebeks.



Abb. 1038. Altona 1802.

Die für diese Entwicklung gegebene Grundlage, soweit der Bebauungsplan in Betracht kommt, war ein aus einem Wettbewerb hervorgegangener Plan für die Flächen zwischen Hamburg, der Verbindungsbahn und der Kieler Bahn, sowie für die westlich der letzteren Eisenbahn gelegenen Gebiete ein vom Stadtbauamt aus örtlichen und wirtschaftlichen Gründen teilweise geänderter und vereinfachter Plan. Es war eine der Hauptschwierigkeiten bei der Plan-aufstellung, die Vierteilung des Stadtgebietes durch die Altona-Kieler Bahn einerseits und durch



die Verbindungsbahn und Blankeneser Bahn anderseits in ihren verkehrstechnisch ungünstigen Wirkungen nach Möglichkeit aufzuheben. Daneben war, wie bereits angedeutet ist, die Ausgestaltung der Hauptstraßen wenn möglich in der Ost-West-Richtung Ziel dieses Bebauungsplanes, der auch drei besonders wichtige neue Verbindungen von Süden nach Norden vorsah, den das damalige bebauten Ottensen umfassenden Hohenzollernring und zwei Straßen zwischen Othmarschen und Bahrenfeld mit neuen Bahnüberführungen, die aber in der Folgezeit zu einer Straße im Zuge der heutigen Scharnhorststraße zusammengezogen wurden. Besonders bemerkenswert war aber die hiernach geplante Aufschließung des nördlichen Ottensens, des vorzugsweise gewerblichen Stadtgebiets, nicht nur durch Straßen, sondern auch durch eine vollspurige Anschlußbahn, bestehend aus zwei Ringen mit gemeinsamem mittleren Strang, der gleichzeitig als Straße zu dienen hatte, während die Bahn im übrigen auf eigenem Gleiskörper verlaufen sollte. Kam dieser Entwurf trotz seiner Vorzüge hinsichtlich der Normalspur in der Folgezeit auch verändert mit Schmalspurbahn und räumlich besonders gegen Westen begrenzt zur Ausführung, so verdankt dieser Stadtteil doch der Industriebahn, die auch südlich der Vorortsbahn in das bereits bebauten Ottensen hineingeführt wurde, seine zeitweise sprunghafte Entwicklung, eine Entwicklung, die leghin zur Bereitstellung eines nördlich anschließenden neuen Industriegeländes von rund 70 ha führte.

Weitere Einzelheiten betreffend den Stadterweiterungsplan von 1898 anzuführen, würde den Rahmen des vorliegenden Werkes überschreiten. Es wird genügen, wenn die Querschnitte der Straßen wiedergegeben werden, und zwar sowohl von Straßen ohne Vorgärten (Abb. 1039 bis 1042), als auch von Straßen mit solchen (Abb. 1043 bis 1048). Sie zeigen zugleich, welche Sorgfalt der Verschönerung der Straßen durch Baumpflanzungen und Vorgärten zugewandt wurde. Diesen Bebauungsplänen war, nicht minder wichtig und einflußreich, die neue Bauordnung vom 15. November 1892 nebst Nachträgen von 1895 und 1897 vorausgegangen, die, durch weitere Nachträge ergänzt, neben vielen Verbesserungen im einzelnen hauptsächlich eine Verschiedenheit der Vorschriften nach örtlichen Bauzonen einführte. Hiernach durften die Grundstücke des inneren Stadtbezirkes im allgemeinen bis auf drei Viertel, bei Anlage von Etagenhäusern, sofern diese keine Eckhäuser waren, bis auf zwei Drittel, und bei Anlagen von Hinterwohnungen bis auf die Hälfte ihrer Fläche bebaut werden, wobei aber für jede auf dem Grundstücke anzulegende Wohnung ein unbebauter Raum von 15 qm bleiben mußte. Im äußeren Stadtbezirk war eine Bebauung bis auf zwei Drittel, bei Etagenhäusern bis auf die Hälfte der Grundfläche zulässig, wobei für jede Wohnung mindestens 40 qm Freifläche gewahrt sein sollten. Der äußere Landhausbezirk, im großen und ganzen Othmarschen und Bahrenfeld umfassend, verlangte für jede Wohnung wenigstens 100 qm Freifläche und gestattete höchstens ein Drittel Bebauung, während im inneren Landhausbezirk (dem südwestlichen Teile von Ottensen), in der sogenannten Übergangszone und dem geschichtlich begründeten Othmarscher Fabrikbezirke eine Bebauung bis auf zwei Drittel der Grundfläche bei Belassung eines unbebauten Raumes von 75 qm für jede Wohnung statthaft war. Insbesondere waren in den Landhausbezirken höchstens zwei Obergeschosse und, von Einfamilienhäusern abgesehen, nur Einzelhäuser in offener Bebauung zugelassen.

Aber weder Bebauungspläne noch Bauordnungen dürfen unveränderlich sein, soll dem gefunden Fortschritt der Weg geebnet werden. So erlebte auch Altona 1910 den Erlaß einer neuen Bauordnung und daran anschließend eine zum Teil durchgreifende, im einzelnen noch der Beschlussfassung vorbehaltene Neuaufstellung des Bebauungsplanes des Stadterweiterungsgebietes.

Die Unterschiede der neuen Bauordnung von der der 90er Jahre sind wesentlich. Denn wenn die alte Bauordnung im Einklang mit der damaligen Altonaer Kommunalpolitik dahin strebte, durch Bestimmungen über die Mindesthöhe der Wohnungen, durch Erschwerung des Baues von Hinterwohnungen und eine Unterscheidung zwischen Wohn- und Etagenhäusern

die Kleinwohnungen zu beschränken, so verlangten die inzwischen gesammelten Erfahrungen die Anwendung gerade der gegenteiligen Grundzüge, da die beabsichtigte Fernhaltung der Hamburger Arbeiterbevölkerung als unerwünschte Bewohner versagt hatte, und da das inzwischen

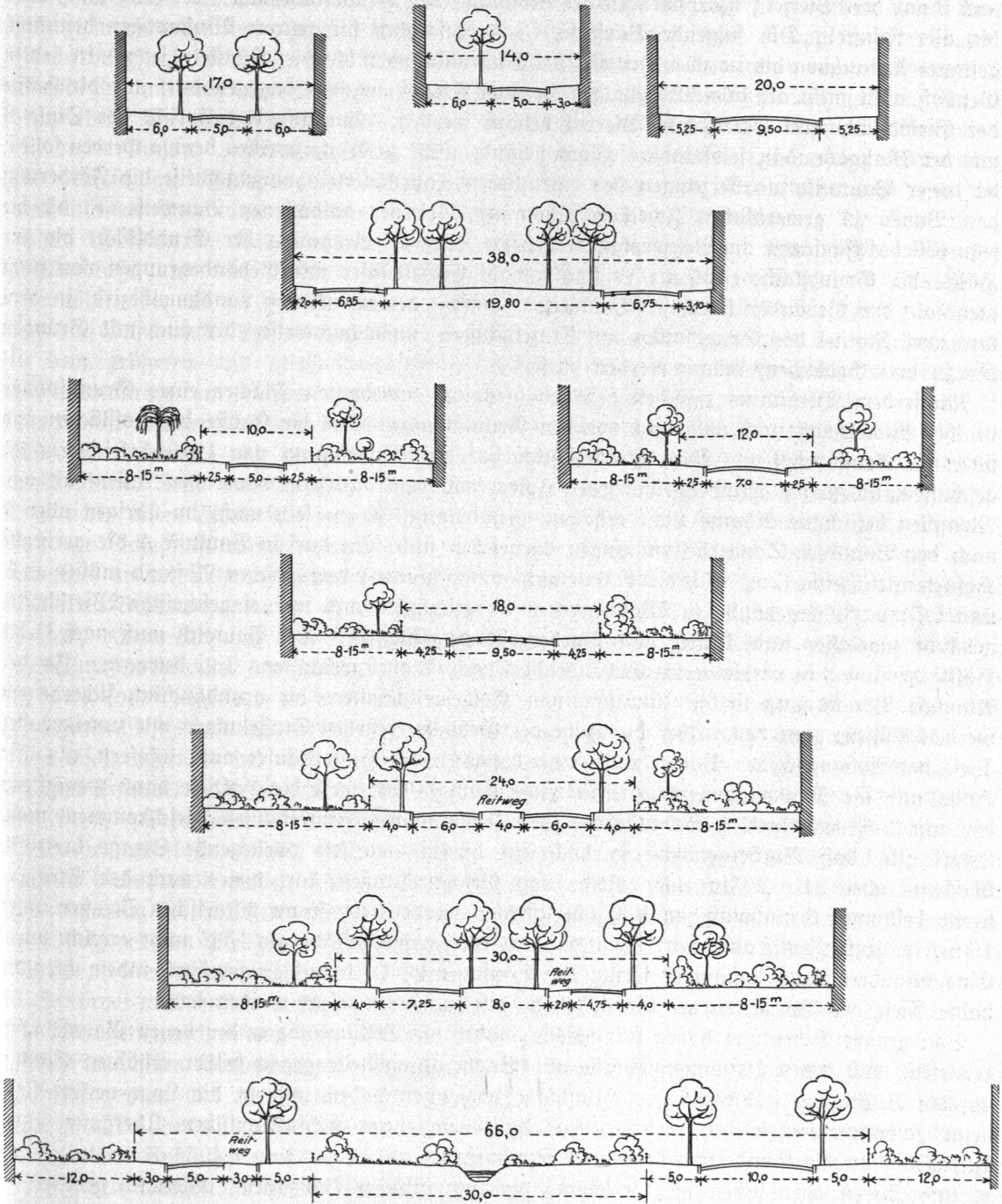


Abb. 1039 bis 1048. Straßenquerschnitte.

von Hamburg unmittelbar an der Altonaer Grenze geschaffene Kleinwohnungsquartier in Eimsbüttel zur Abwanderung reizte. Daneben hatte sich auch die bisherige Bauzoneneinteilung als verbesserungsbedürftig erwiesen, nachdem die Zahl der Baustufen aus dem Bestreben nach



Milderung von Härten zu groß geworden war. Seit 1910 werden nur noch drei Formen unterschieden, die geschlossene Bauweise mit den Baustufen A bis E, die halboffene Bauweise F und die offene Bauweise (Baustufe G). Die dichteste Bebauung ermöglichen die Baustufen A und B mit drei Viertel, bzw. zwei Drittel Bebauung der Grundstücksfläche, bei Eckgrundstücken bis vier Fünftel. Die folgende Baustufe, C, hauptsächlich für teurere Wohnungen bestimmt, gestattet Ausnutzung bis zu zwei Drittel, bei Eckgrundstücken bis vier Fünftel, jedoch in jedem Geschloß nicht mehr als zwei Wohnungen an einer Treppe; nach D dagegen darf nur die Hälfte der Grundfläche (bei Ecken drei Viertel) bebaut werden. Baustufe E entspricht der Stufe B mit der Maßgabe, daß selbständige Hintergebäude nicht zu Wohnzwecken benutzt werden sollen, da dieser Bauweise als derjenigen des eigentlichen Fabrikviertels vorzugsweise die Förderung des Baues zu gewerblichen Zwecken zukommt. Bei der halboffenen Bauweise, F, die die sehr beliebte Häuserart am Beselerplatz verbesserte, darf die Bebauung der Grundstücke bis zur Hälfte der Grundfläche erfolgen; es sind sowohl Einzelhäuser wie Gebäudegruppen von nicht mehr als drei Gebäuden statthaft. Bauweise G umfaßt den eigentlichen Landhausbezirk, in dem nur zwei Fünftel des Grundstücks mit Einzelhäusern, ausnahmsweise aber auch mit Gruppen bis zu drei Gebäuden, bebaut werden dürfen.

Nächst dem Verhältnis zwischen den bebauten und unbebauten Flächen eines Grundstückes ist ihre Ausnutzung noch abhängig von den Bestimmungen über die Größe der Hofflächen und über die Gebäudehöhen. Auch diesbezüglich hat die Bauordnung von 1910 Erleichterungen geschaffen, indem die Mindestgröße jedes Hofes, von dem aus zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume Licht erhalten, grundsätzlich 36 qm sein muß, im übrigen aber je nach den Baustufen Sonderbestimmungen vorgesehen sind. So darf in Baustufe A die geringste Hoftiefe gleichzeitig 5 m, in B bis E 6 m nicht unterschreiten; den gleichen Abstand müssen in F und G, wo Hintergebäude zu Wohnzwecken ausgeschlossen und nur eingeschossige Wirtschaftsgebäude zugelassen sind, letztere vom Vordergebäude einhalten. Der Bauwich muß nach F die Hälfte der um 3 m verkleinerten Gebäudehöhe, nach G aber wenigstens 3 m betragen. In der Altonaer Bauordnung ist die Zulassung von Hofgemeinschaften, die grundbuchlich sichergestellt werden müssen, ganz neu. Aber die Höhe der Gebäude bestehen Staffelungen mit zunehmender Tiefe der Bebauung der Vorderhäuser und bezüglich der Hinterhäuser auch insofern, als ihre Höhe auf die Mindestabmessungen der Höfe Einfluß hat, weil die Hoftiefe dann wenigstens der um 3 m verkleinerten Gebäudehöhe des selbständigen Hinterhauses gleichkommen muß. Sonst gilt, daß Vordergebäude so hoch sein dürfen, wie die vorliegende Straße breit ist, höchstens aber 24 m. An einer Reihe von Geschäftsstraßen darf dieses nach der Straßenbreite bestimmte Grundmaß um 3 m überschritten werden, ebenso an historischen Straßen unter 15 m, im letzten Falle aber nur, wenn dadurch eine größere Höhe als 15 m nicht erreicht wird. Eine besondere Bevorzugung ist ferner den Baustufen C, D, F und G gewährt, indem hier die halbe Tiefe der Vorgärten der Gebäudehöhe mit zugrunde gelegt werden kann.

Von großer Bedeutung haben sich bereits bisher die Bestimmungen der neuen Bauordnung erwiesen, nach denen Baupolizeibehörde und Bauberatungsstelle gegen früher erhöhten Einfluß auf die Betätigung städtebaulicher Grundsätze gewonnen haben und in die Lage versetzt sind, beim Zusammentreffen der verschiedenen Bauzonen einen architektonischen Übergang unter Anpassung an die Sonderverhältnisse zu erzwingen.

Interessieren wird ferner die Verteilung der jetzt gültigen Bauzonen. Hiernach gehören zu Baustufe A das ganze alte Altona und Ottensen einschließlich des Elbvorlandes bis an die Neumühlener Landungsbrücke, Raißstraße, Sophienstraße, Moltkestraße, Fischers Allee, Treskowallee, von-der-Lann-Straße, Holstentwiete, Hohenzollernring, Roonsstraße, Große Brunnenstraße, Siemensstraße, Völkersstraße, Bahrenfelder Straße, Barnerstraße, Rainweg, Verbindungsbahn, Alfenstraße, Langenfelder Straße und Pinneberger Chaussee. Das übrige Gebiet an der

letztgenannten Straße ist bis an die Kieler Bahn, die Isebekstraße und den Sonderburgplatz der Baustufe B zugeteilt, deren Bereich noch das an A angrenzende Gelände bis an die Friedensallee, Glashüttenstraße, Blankeneser Vorortsbahn, Moortwiete und Bahrenfelder Steindamm mit einer längs des Bornkampsweges vorgeschobenen Zunge vergrößert. Zwischen diesen Baustufen eingeschlossen und gegen Norden bis an die Friedhof-, bzw. Krupp- und verlängerte Sonderburgstraße reichend, liegt E, die industrielle Baustufe, zu der ferner das die Gasanstalt umgebende und das von Stellingen-Langensfelde und Eidelstedt umfaßte Land gehört. An die beschriebene Westgrenze von A und B lehnt sich südlich der Blankeneser Bahn die Baustufe C an, deren Verlauf gegen Süden und Westen die Moltkestraße, der Othmarscher Kirchenweg, die beabsichtigte Verlegung der Brahmstraße, die verlängerte Roonstraße und eine der vorhandenen Bebauung folgende Linie nach der Vorortsbahn bezeichnet; die Baustufe D nimmt nördlich der Bahn das Gebiet bis an die Schumannstraße, Bahrenfelder Chaussee, Handstraße und den Bahrenfelder Kirchenweg ein. Ebenfalls zu D rechnet Svelgönne-Neumühlen bis an die Himmelsleiter. In nur schmalen Streifen schiebt sich dann zwischen C und das Othmarscher Landhausgebiet die den Übergang bildende Baustufe F, deren Schwerpunkt in dem größeren und geschlossenen Gebiet zwischen Roonstraße, Bosselkamp, Gottorpstraße, Reventlowstraße im Süden und einer etwa der Cranachstraße, Adickesstraße bis an die Mozartstraße folgenden Linie im Norden gelegen ist. Auch bildet F auf der Westseite des Bahrenfelder Kirchenweges und beiderseits der Luruper Chaussee den Übergang zwischen D und dem Bahrenfelder Teile von G, welche letzterer Baustufe der Rest der Gemarkung vorbehalten ist.

Auf den ersten Blick nicht so auffällig wie die Unterschiede der Bauordnungen sind, abgesehen von der Schaffung einiger neuer Straßenzüge und Platanlagen und den durch den neuen Bahnhof an der Scharnhorststraße bedingten Änderungen, die Verschiedenheiten des neuen und des alten Bebauungsplanes. Denn im großen und ganzen sind die hauptsächlichsten Verkehrsstraßen, deren Richtung von Westen nach Osten überwiegt, geschichtlich gegeben. Auch die Aufteilungsmöglichkeit der Zwischenblöcke ist eingehend untersucht und, soweit das Bedürfnis es erheischt, sogar festgelegt; es bleibt aber immerhin ratsam, hier im Gegensatz zum Verkehrsnetz zwingende Gesetze erst nach Bedarf zu schaffen. Der derzeitige Wert der umfangreichen Planungen liegt infolgedessen in der Lösung und Regelung der Verkehrsfragen und der Schaffung allen billigen Anforderungen gerecht werdender Hauptstraßenzüge nebst ihrer auskömmlichen Breitenbemessung. Besonders kennzeichnend ist für den neuen Plan eine einheitliche Gestaltung der Reitwege, wobei sich freilich nicht immer vermeiden ließ, daß die Straßen auch von Straßenbahnen beansprucht werden müssen. Ferner weisen im Interesse des Schnellverkehrs sowie der Verringerung des Straßenlärms und der Pflasterunterhaltungskosten die dem neuen Bebauungsplan beigegebenen Straßenquerschnitte gegen früher einen ganz bedeutenden Fortschritt insofern auf, als, wo es irgend anging, der Straßenbahn ein eigener, dem übrigen Fuhrverkehr gesperrter Bahnkörper vorbehalten wurde. Zur Kennzeichnung des neuen Bebauungsplanes ist eine Reihe von Straßenquerschnitten (Abb. 1049 bis 1063) dargestellt.

Der inzwischen fortgeschrittenen Ausdehnung der Stadt entsprechend, erstreckt sich dieser neue Bebauungsplan viel weiter über die Außengebiete als der bereits besprochene Plan aus den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts, und er greift insbesondere auch auf die nordwestlichen, in großzügigen Ankäufen von der Stadt erworbenen Stadtgebiete über, deren Waldbestände zur endgültigen Ausgestaltung der Entwürfe für einen großen Volkspark reizten. Anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers bewilligten die Städtischen Kollegien den Betrag von 150000 Mark als erste Rate für diesen rund 115 ha umfassenden Park mit teilweise von Heide, teilweise von Weideflächen durchsetzten Beständen aus Fichten, Kiefern, Birken, Buchen und Eichen. Berücksichtigt man, daß weitere 105 ha einem möglichen künftigen Zentralfriedhof vorbehalten sind, durch den die heute die westlichen Stadtteile im Norden umgürtenden



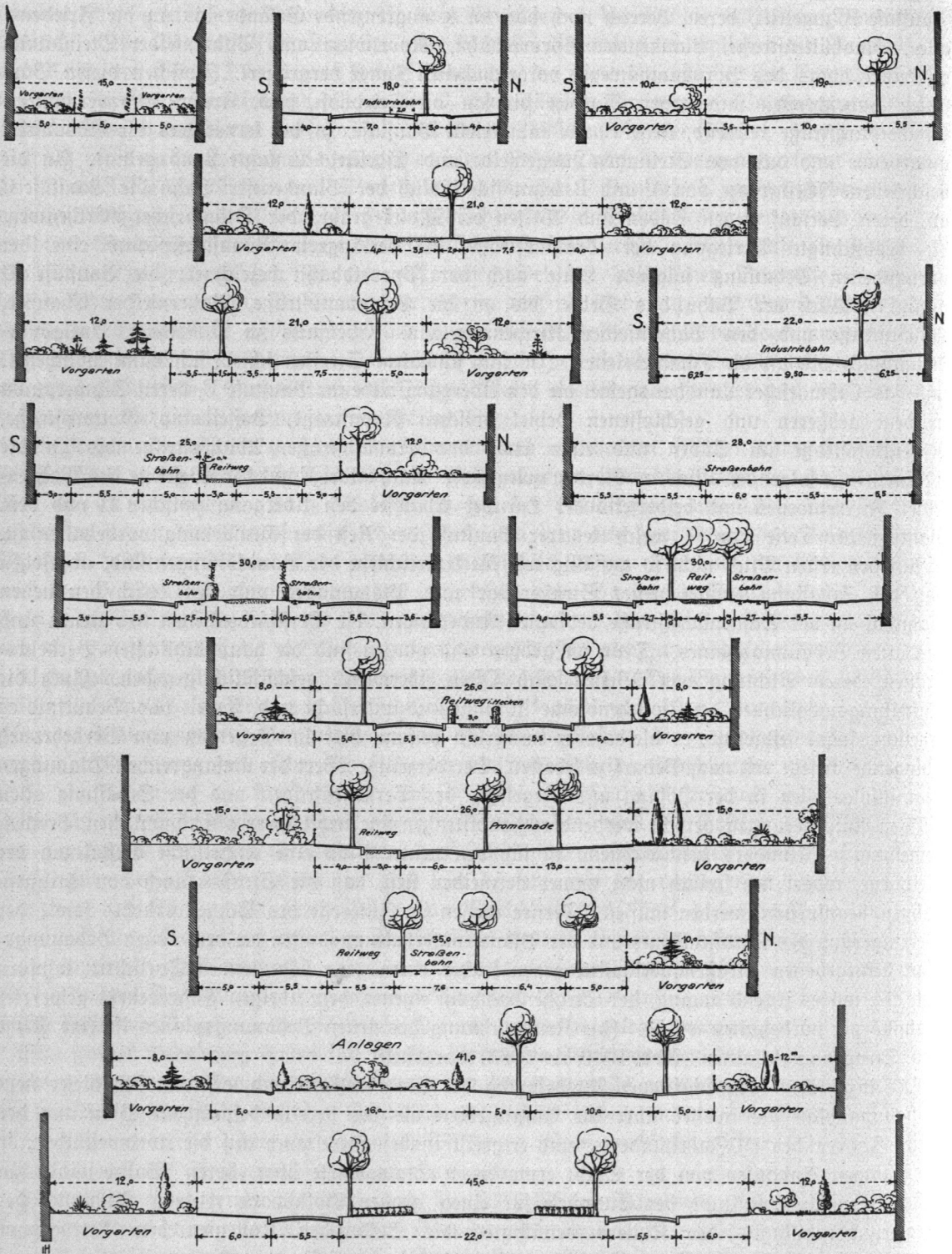


Abb. 1049 bis 1063. Straßenquerschnitte.

Friedhöfe für einen Wald- und Wiesengürtel frei würden, so lehrt ein Blick auf den Stadtplan, welche idealer Lage zum dicht bebauten Stadtgebiet sich dieser Volkspark einmal erfreuen wird, zumal da Sorge getragen werden wird, die Randbebauung überleitend zu gestalten. Gegen Bahrenfeld und Othmarschen ist sie gegeben, aber auch gegen Osten, über den Hogenfeldweg hinüber, bietet sich für Kleinwohnungen vorzüglich geeignetes Land, dessen Bestimmung zu Siedlungszwecken zugleich den Massen der Bevölkerung zugute kommen wird, die ihrem Beruf in dem neuen, nördlichen Industriegebiete nachgehen werden.

Längs der Altona-Kieler Bahn, zu Altona und Hamburg gleich vorteilhaft gelegen, sehen die bereits in der Ausführung begriffenen Pläne ein rund 70 ha großes Industriegebiet (Abb. 1064) vor, das in seiner Längsausdehnung von den Friedhöfen bis an die Nordgrenze der Stadt reichen wird. Der Anschluß erfolgt durch vollspurige Schienenstränge, die durch Vermittlung eines eigenen großen Rangierbahnhofes an den Eidelstedter Bahnhof der Staatsbahn angeschlossen sind. Im nördlichen Teil dieses Gebietes stehen der Durchführung des Entwurfes Geländeschwierigkeiten nicht entgegen, dagegen verlangt die Begrenzung der Bahnsteigungen in dem südlichen Teile, auf dem alten Erzerzierplatze, umfangreiche Erdarbeiten, indem die heute bis an den Winsberg ausgedehnte Steigung des natürlichen Geländes in eine Neigung von 1 : 300 umgewandelt werden muß. (Abb. 1065.) Auch der an der in den Plänen ersichtlichen Einschnürung des Industriegebietes scharf vorspringende Winsberg selbst erfährt nicht unwesentliche Veränderungen, indem hier die königliche Eisenbahndirektion über 600 000 cbm, also einen nicht unbeträchtlichen Teil der auf 1 1/4 Million Kubikmeter berechneten Abgrabungen ausführt. Im einzelnen sei zu diesem Entwurf (Abb. 1065a)

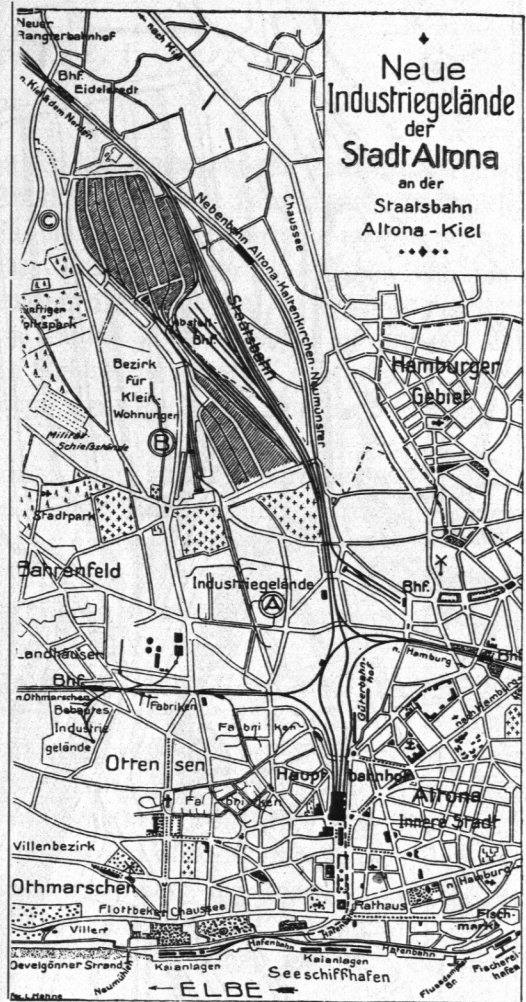


Abb. 1064.

bemerkt, daß sich an die zur Aufnahme der ankommenden und zur Bereitstellung der abzuholenden Wagen bestimmten Übergabegleise von 670 und 575 m nutzbarer Länge nebst Durchlaufgleis die an das Ausziehgleis angeschlossenen zahlreichen Sortiergleise anlehnen, deren Höhenlage aus der Forderung des selbsttätigen Wagenablaufes bestimmt wurde und die wieder in drei Ausfahrten nach den fünf Gleisstraßen des nördlichen und nach einer dem höhergelegenen südlichen Teile des Gesamtgebietes zustrebenden Spitzkehre ausmünden. Im Süden sind vier

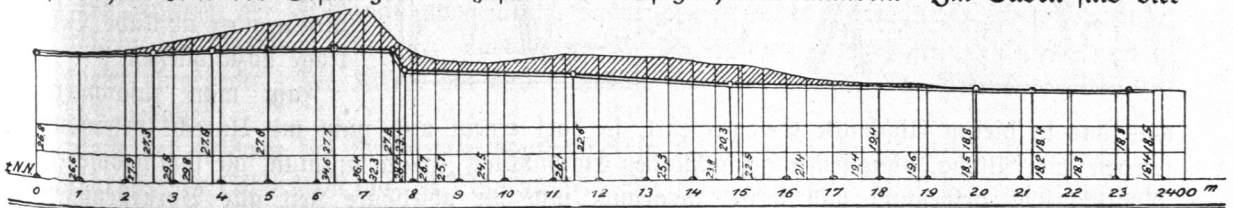


Abb. 1065. Längenschnitt des Industriegeländes Nord.



Gleisstraßen sowie eine besondere Verbindung nach dem hierher zu verlegenden nördlichen Industriebahnhofe vorgesehen. Die Anlagen reichen bei täglich zweimaliger Bedienung jeder Gleisstraße für einen Jahresbedarf von 120000 Wagen aus. Da die Stadt sich zudem fast das

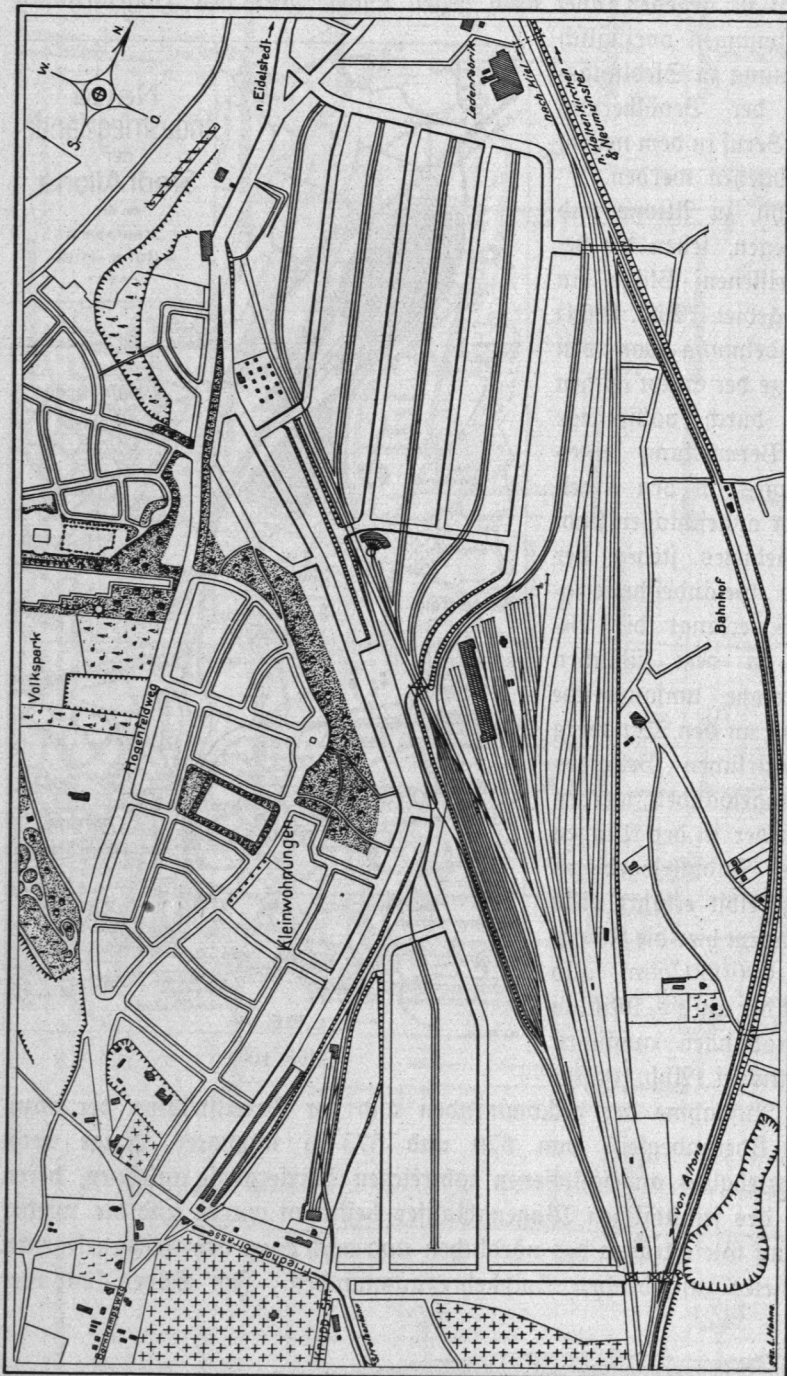


Abb. 1065 a. Altona, Industriegebiet Nord.

ganze betroffene Land rechtzeitig zu billigen Preisen gesichert hat, ist die Gewähr geboten, daß der berechnete Verkaufspreis sich in Grenzen halten wird, die für die Industrie günstig sind.

Wie die Stadt vermöge ihrer umfassenden Geländekäufe überhaupt erst in der Lage ist, die beiden zuletzt erwähnten Pläne in die Tat umzusetzen, so kann sie gleicherweise auch ihre Wohnungspolitik nur auf Grund eines umfangreichen Grundbesitzes durchführen. Abgesehen davon, daß sich in den Verkaufsverträgen Handhaben bieten, unbeschadet der Bauordnung auf eine gesundheitliche und weiträumigere Bebauung hinzuwirken, kann Altona auch den Bau von Kleinwohnungen gerade in seinen Außenbezirken wesentlich fördern, indem es nicht nur zu angemessenem Preise verkauft, sondern Land auch in Erbpacht abgibt. Die erste auf Grund von Erbbauverträgen entstandene Kolonie der Gartenhausgesellschaft an der Cranach- und Lenbachstraße ermutigt zweifellos dazu, in Zukunft selbst mit Einzelpersonen gleiche oder ähnliche Verträge abzuschließen.

Faßt man zusammen, was das in diesem Abschnitte Gesagte lehrt, so darf erneut und nicht mit Unrecht behauptet werden, daß Altona, ohne seiner geschichtlichen Entwicklung Zwang anzutun, die ihm gebotenen Möglichkeiten zielbewußt und sicher ausgenutzt und für absehbare Zeit alle Vorkehrungen getroffen hat, sich und seinen Einwohnern den Wettbewerb der Zeit zu erleichtern.