

Straßendurchbrüche.

A. E. Range.

Die beiden Stadtpläne der Jahre 1887 und 1914 (Abb. 1215 und 1216) zeigen die Lage der nachstehend beschriebenen Straßendurchbrüche und ermöglichen es, die Bedeutung dieser städtebaulichen Maßnahmen zu würdigen. Der größte und in seinen Folgen auch bedeutsamste Straßendurchbruch Altonas war die Schaffung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Breite Straße und Fischmarkt, die auf ihrer ganzen Ausdehnung letzteren

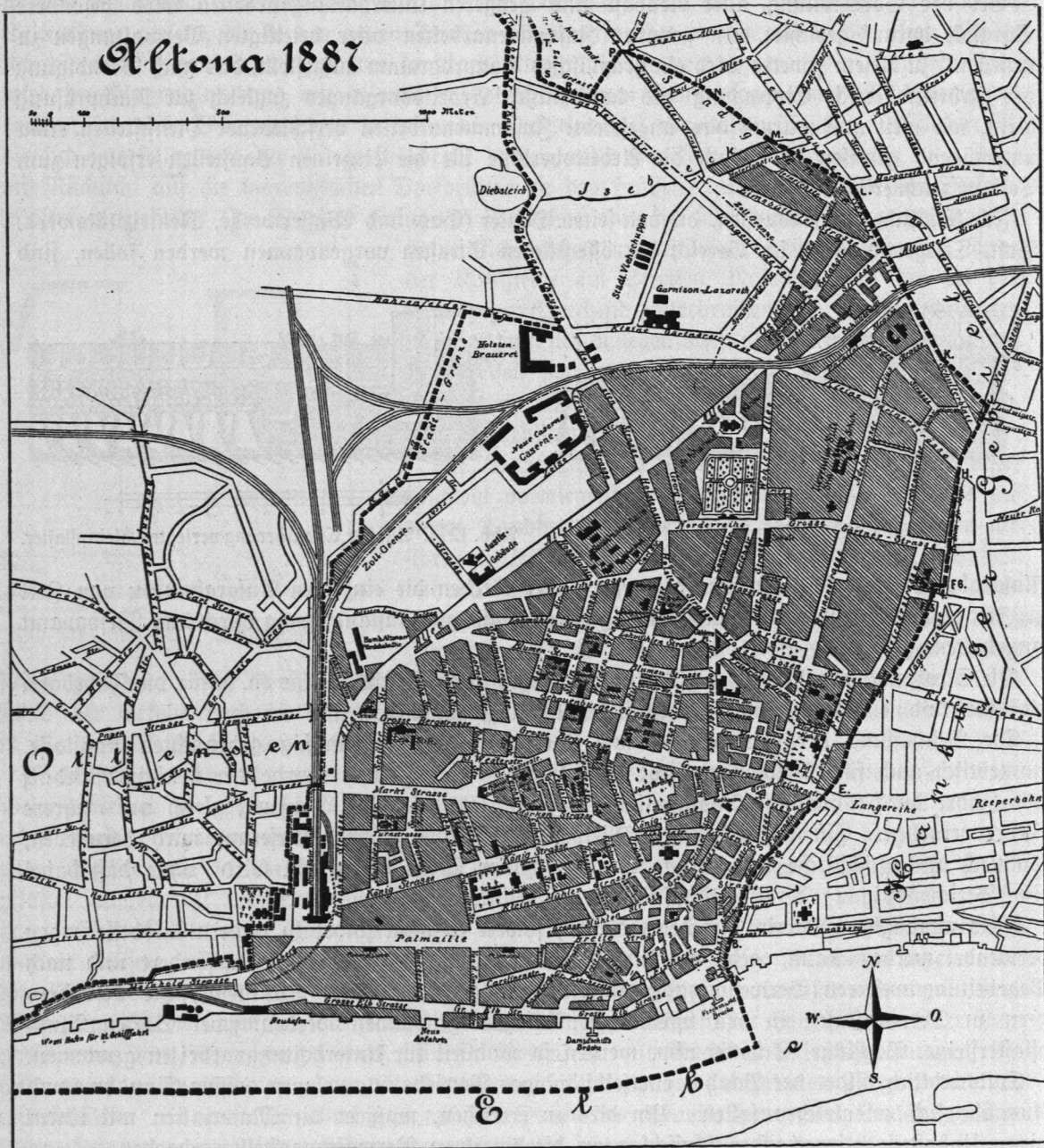


Abb. 1215. Stadtplan vom Jahre 1887.

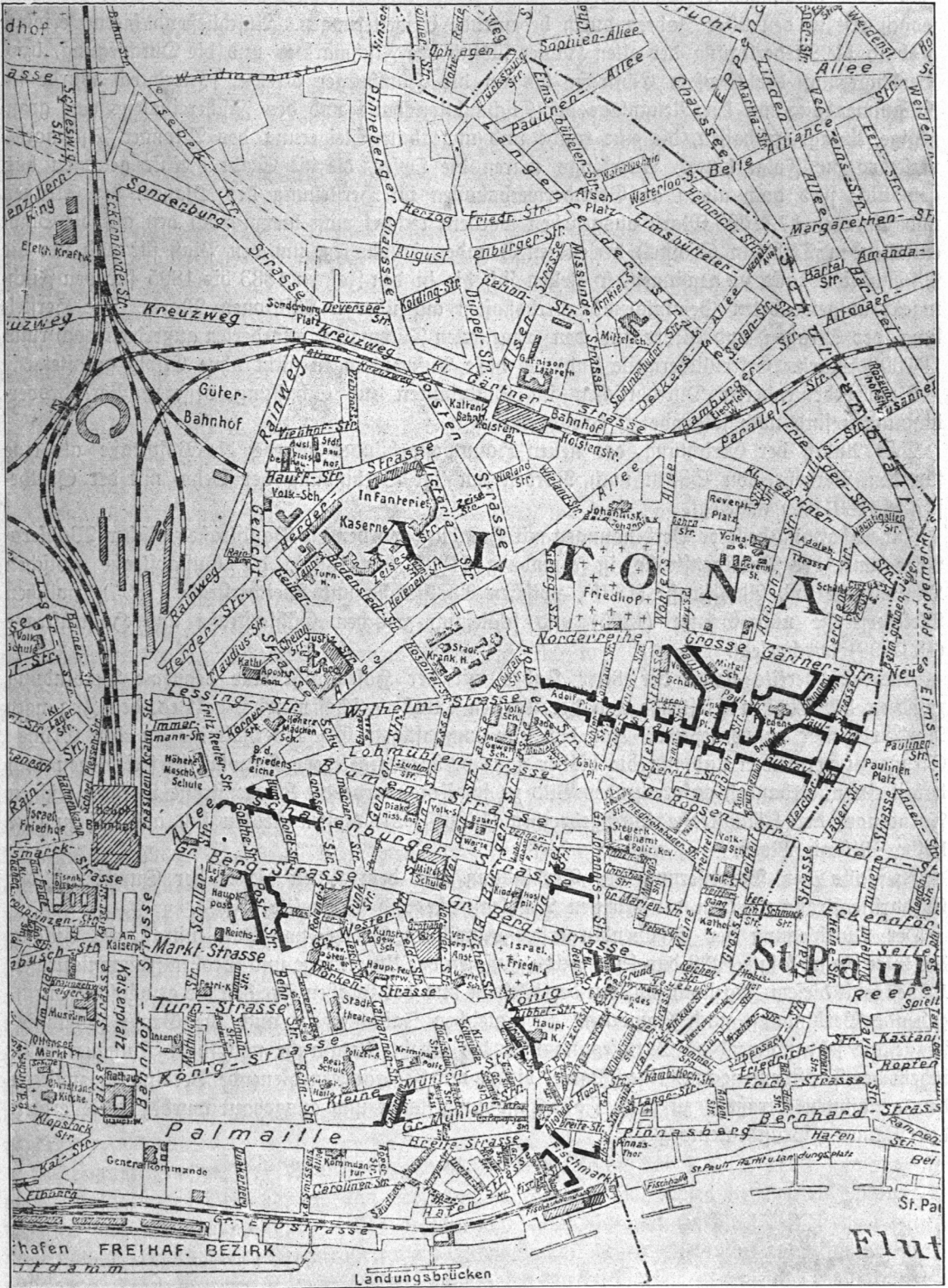


Abb. 1216. Stadtplan vom Jahre 1914.

Namen beibehalten hat. Die Anfänge zum eigentlichen Durchbruch fallen bereits in die 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Die jetzige Gestalt erhielt die Straße, bzw. der Platz jedoch erst in den 90er Jahren durch bedeutende Erweiterungen. Anschließend hieran erfolgte alsbald die Niederlegung der alten Häuser südlich des Fischmarktes und die Durchlegung, bzw. Verlängerung der Großen Elbstraße bis an die Hamburger Grenze. Hierdurch wurde im Zusammenhang mit der Neuanlage der Fischauktionshalle und des Fischereihafens eine großzügige Anlage geschaffen, die eine rasche und ungeahnte Steigerung des Altonaer Fischmarktes zur Folge hatte. Allerdings waren die Opfer, die die Stadt hierfür getragen hat, gewaltig; sind doch allein an Grunderwerbskosten für Herstellung des Platzes, der Straßen und Anlagen 1722000 Mark ausgegeben worden; rechnet man hierzu noch den auf die Stadt entfallenden Teil (ein Sechstel) derjenigen Grunderwerbskosten, um den Platz für und um die Fischauktionshalle zu gewinnen, so stellen sich die in den Jahren 1883 bis 1895 für den Fischmarkt aufgewendeten Gesamtgrunderwerbskosten auf über 2 Millionen Mark. Die Herstellung der Straßen und Plätze für den erweiterten Fischmarkt erforderten außerdem noch rund 184000 Mark. Erfreulicherweise sind alle diese Aufwendungen nicht ohne Erfolg geleistet.

Von bedeutenderen Durchbrüchen im Stadttinnern zur Schaffung besserer Verkehrsverbindungen sind noch folgende zu erwähnen.

Aus Anlaß der Errichtung des neuen Hauptpostgebäudes wurde die Poststraße als eine für den Verkehr von Süden nach Norden wichtige Verbindung der Behn- mit der Goethestraße (1891/92) angelegt.

Zur Schaffung besserer Verbindungen mit Hamburg wurden die Paulstraße zwischen Wohlers-Allee und der Paulinenstraße in Hamburg (1891 bis 1893), die Gustavstraße zwischen Lammstraße und Adolfsstraße (1891), zwischen Adolfsstraße und Bleicherstraße (1894), zwischen Bleicherstraße und Grenze (1895) und schließlich zwischen Gählerstraße und Holstenstraße (1897/98) durchgelegt.

Nachdem bereits Ende der 80er Jahre mit der Hafensstraße eine bequeme Verbindung zwischen der Großen Elbstraße und der Breiten Straße geschaffen war, galt es, den Zug nach Norden weiter zu verbessern. Um die sehr ungünstigen Gefällsverhältnisse in der Grünen Straße zu vermeiden und um die bisher ganz verborgen gelegene Hauptkirche freizulegen und damit ein städtebaulich ansprechendes Bild zu schaffen, wurde die Kirchenstraße in ihrer jetzigen Form nach der Königstraße durchgebrochen (1896). Die Kosten stellten sich auf nahezu eine halbe Million Mark.

Ebenfalls der Verbesserung der Verbindung mit dem Hafen diente der Durchbruch der Catharinenstraße zwischen der Kleinen Mühlenstraße und Palmaille (1898).

Der Durchlegung der Schauenburgerstraße zwischen Goethe- und Lornsenstraße im Anfang der 90er Jahre folgte 1908 das letzte Stück zwischen der Unzerstraße und Großen Johannisstraße. Leider fehlt diesem Zug noch zwischen der Kleinen und der Großen Freiheit die gewünschte durchgehende Verbindung nach Hamburg. Im gleichen Jahre erfuhr auch die Große Johannisstraße die sehr notwendige Durchlegung über die Große Bergstraße nach dem Rathausmarkt, indem der Präsidentengang, eine schmale, bisher nur Fußgängern dienende Verbindung zwischen den genannten Straßen, zu einer Fahrstraße umgestaltet und ausgebaut wurde; diese erhielt den Namen „Präsidentenweg“.