

HANS SPECKTER

Die großen Sanierungsmaßnahmen Hamburgs seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Als vor geraumer Zeit der Entwurf des „Gesetzes über die Förderung städtebaulicher Maßnahmen in Stadt und Land“ – welches auch die Durchführung von Sanierungen ermöglichen soll – eingebracht wurde, war vorzusehen, daß es mit der Inkraftsetzung noch seine Weile haben würde. Gegen die eingebrachte Form sind von zahlreichen Stellen, insbesondere seitens der Länder und der kommunalen Verbände, erhebliche Bedenken geäußert worden, und das Echo war alles andere als positiv. Gefordert ist eine ganze Reihe von Abänderungen zu den bau- und bodenrechtlichen Vorschlägen; übereinstimmend aber wurde die völlig ungenügende Klärung der Finanzierung beanstandet. Die vorgesehene Regelung behandelt die finanzielle Beteiligung durch den Bund im Hinblick auf die Größe der Aufgaben gänzlich unbefriedigend. Das wird voraussichtlich zu weiteren Verzögerungen bei den Beratungen führen. Auch dürfte jede Sanierung zum Scheitern verurteilt sein, wenn nicht hinreichende Handhaben geschaffen werden, der jetzt herrschenden ungezügelten Bodenspekulation vernünftige Grenzen zu setzen.

Mit dem Entwurf des Gesetzes ist eines der wichtigsten Kapitel der heutigen Stadtgestaltung angeschnitten. Nun, da der Aufbau der zerstörten Städte im wesentlichen als abgeschlossen gelten kann, ist das Problem der Sanierung der von Kriegszerstörungen nicht betroffen gewesenen älteren Stadtteile um so entscheidender nach vorn gerückt.

Auf deutschem Boden waren kurz vor dem zweiten Weltkriege in einer Reihe von Städten Sanierungsmaßnahmen durchgeführt worden, die sich vor allem mit der Bereinigung unhygienischer Altstadtviertel sowie mit der Entkernung verbauter Baublöcke befaßten und die im Zusammenhang damit eine Instandsetzung und Wiederherrichtung vernachlässigter, wertvoller Altsubstanz zeitigten, so z. B. in Kassel, Frankfurt/M., Hannover oder Nürnberg. Das damals Geschaffene ist durch die Bombenzerstörungen des letzten Krieges bald nach dem mühevoll Erreichten meist mehr oder weniger vernichtet worden. Auch Hamburg war damals beteiligt, allerdings mit einem Beispiel totalen Abbruchs und totalen Neubaues an gleicher Stelle, mit dem sogenannten „Sanierungsgebiet Westliche Neustadt“, als letzte der drei großen Sanierungsmaßnahmen im Gefolge der Cholerakatastrophe von 1892, zugleich als verspätete Frucht der schon seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts geplanten und durchgeführten zahlreichen Sanierungsmaßnahmen in der Hamburger Innenstadt. Diese historischen Hamburger Sanierungen haben im Städtebau seit jeher große Beachtung gefunden, und sie verdienen heute erneut unsere Aufmerksamkeit, wo das Thema der Sanierung älterer Stadtteile wieder auf uns zukommt.

Wenn man den Sanierungsmaßnahmen Hamburgs im vorigen Jahrhundert nachgeht, so steht am Beginn ein schmerzliches Ereignis, das aber dank des vorbildlichen Auf-

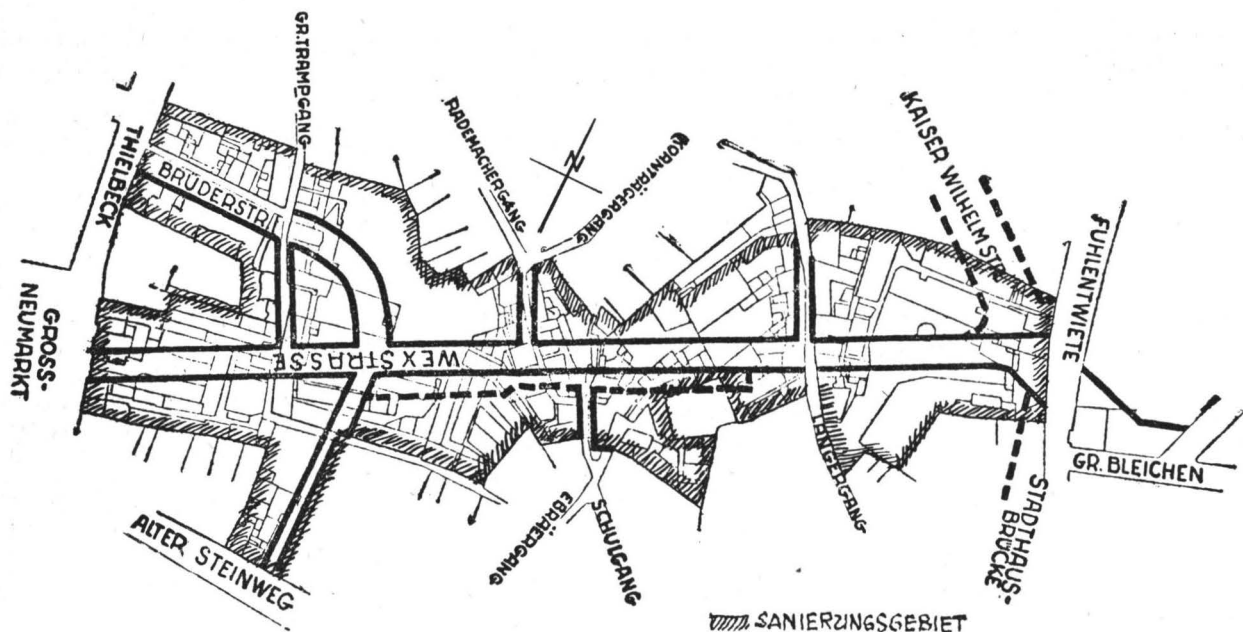


Abb. 1: Sanierungsgebiet Wexstraße

fangens dieses Unglücks durch die Verantwortlichen dennoch zum Guten ausgewertet wurde: der Hamburger Brand von 1842, der etwa ein Drittel der damaligen Stadt, zudem das eigentliche Kerngebiet der Handelsmetropole, innerhalb von 5 Tagen total vernichtete. Der Aufbau führte, da er eben kein Wieder-Aufbau war, zu einer völligen Neugestaltung in einem für damals überraschend neuzeitlichen Sinne. Ein Vergleich des Brandviertels vor und nach dem Aufbau zeigt dies eindringlich: Anstelle enger, schmaler, malerischer Gassen, anstelle einer Stadt mittelalterlicher Prägung war ein neuzeitliches Straßengefüge entstanden, mit einem großzügigen Rathausplatz und dem städtebaulichen Meisterstück seiner Anbindung an die Wasserbecken der Alster.

Der große Brand hatte vorzugsweise die besseren Viertel mit den Kaufmannshäusern betroffen. Nicht berührt waren die vielfach über die innere Stadt verteilten, eng bebauten Quartiere mit der Fülle der Kleinwohnungen in verschachtelten Massenmiethäusern früherer Jahrhunderte auf langgestreckten, sehr schmalen, tiefen Parzellen, den „Gängevierteln“ – so genannt, weil sich an langen Gängen auf jedem Grundstück tief gestaffelte Hinterhäuser entwickelt hatten. Hier waren in den ursprünglich vorhandenen Gärten nach und nach zunehmend Massenmiethäuser einfacher Bauart entstanden, meist in Fachwerkbauweise, eng aufeinander gerückte lange Zeilen, in der Regel mit den Rückfronten direkt aneinanderstoßend, so wie die englische „back-to-back“-Bauweise. Die anfänglich niedrigen Bauten erhielten Aufstockungen, den schmalen inneren Gängen fortschreitend Licht und Luft nehmend – kurz, es hatten sich z. T. beängstigende Erscheinungen ausgebildet, und es waren bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in Hamburg bereits ausgedehnte regelrechte Slums entstanden. Auch zeigten sich die Straßen dieser Viertel der inzwischen auf 160 000 Einwohner angewachsenen Handelsmetropole nicht mehr gewachsen.

Während die Stadt Anfang der 60er Jahre nach Abschluß des Wiederaufbaues der brandzerstörten Teile mit Erörterungen über städtebauliche Gesundheitsmaßnahmen in den Gängevierteln beschäftigt war, legte im Jahre 1865 ein Privatunternehmen ein Sanierungsprojekt vor. Als Ziel war angegeben, die Beseitigung und Modernisierung der unhygienischen Wohnquartiere im schlechtesten Teil des Gängeviertels in der westlichen Neustadt und im Zusammenhang damit die Herstellung eines wichtigen fehlenden Ost-West-Verkehrsweges quer durch diese alten Viertel, vom Millernort über den Groß-Neumarkt durch die Großen Bleichen zum Jungfernstieg. Das Unternehmen hatte die Grundstücke in diesem Teil aufgekauft zwecks „Verwirklichung einer für die allgemeinen Verkehrsverhältnisse wie für die physische und moralische Gesundung eines erheblichen Teiles der Bevölkerung schon seit einer Reihe von Generationen vielfach gewünschten, wiederholt zur Sprache gebrachten Verbesserung“.

Gerade hier waren größere innere Flächen noch frei von Bebauung geblieben; sie boten daher ein willkommenes Spekulationsobjekt. Jedoch waren beiderseits der geplanten Straße nur schmale Streifen einbezogen, so daß das Projekt in mancherlei Hinsicht Befürchtungen hervorrief. Die Stadt lehnte die Ausführung in der vorgelegten Form sowie die beantragte größere finanzielle Beteiligung ab und setzte eine Kommission ein mit dem Auftrag, zunächst Planungen für das gesamte Gängeviertel aufzustellen.

Nach dramatischen Verhandlungen im Stadtparlament wurde dem Unternehmerprojekt dennoch zugestimmt unter dem Druck der Grundbesitzer unter den Abgeordneten. Der Unternehmer erklärte, die geforderten Abänderungen seien wirtschaftlich nicht tragbar, und so entstand die Wexstraße mit schwerwiegenden Mängeln, ein Muster, wie Städtebau und Stadtsanierung nicht gemacht werden dürfen (Abb. 1). Die Straßenbreite betrug nur 12 statt der geforderten 17 m, die seitlichen Einmündungen blieben un-

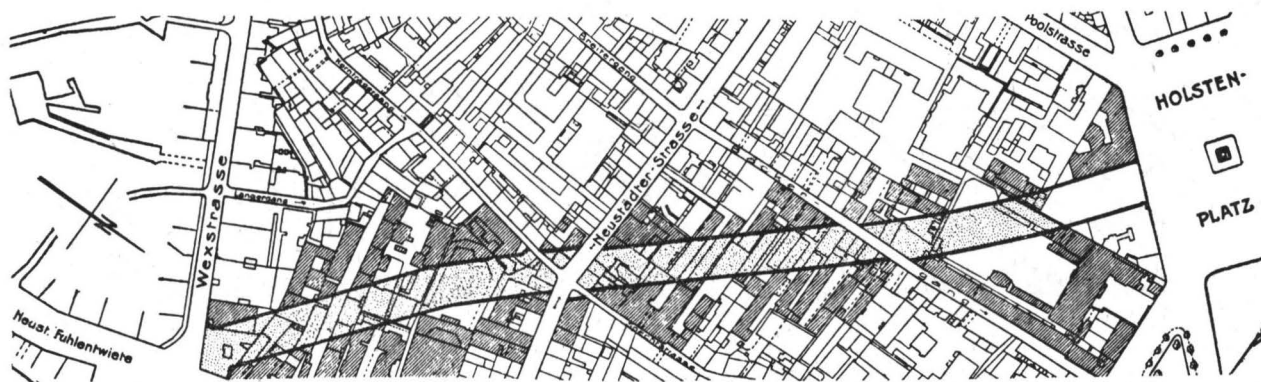


Abb. 2: Sanierung Kaiser-Wilhelm-Strasse

zureichend, und die Ausmündung der neuen Straße korrespondierte nicht mit der Fortsetzung in die Großen Bleichen.

Die Sanierung brachte genau das Gegenteil dessen, was vorher herausgestellt war: Licht und Luft in die Gängeviertel zu bringen. Statt der bisherigen zwei- und dreigeschossigen Altbauten waren fünf- und sechsgeschossige Mietskasernen übelster Art mit tiefen Schlitzbauten entstanden, ohne Höfe oder Freiflächen. Man blickte auf kahle, hohe Brandmauern. Schon 30 Jahre später mußte man bei den Sanierungserörterungen im Zusammenhang mit der Cholerakatastrophe die Wohnungen der Wexstraße gesundheitlich als ungenügend und zum Sanierungsgebiet erklären.

Ähnliches ereignete sich beim Durchbruch der Colonnaden, wobei neben einer zusätzlichen Verkehrsverbindung zwischen Jungfernstieg und Dammtor die Aufschließung für eine große Anzahl zentrumsnaher Wohnungen angestrebt wurde. Wieder kam nach heftigem Ringen mit den behördlichen Stellen eine Lösung zustande, die eine unverantwortliche Ausschachtung bisher größtenteils freier innerer Flächen brachte. Statt zu bessern, wurde ein Stadtteil, vom gesundheitlichen Standpunkt betrachtet, verschlechtert.

Die fehlende Aktivität der Stadt, notwendige Sanierungsmaßnahmen selbst in Angriff zu nehmen – angesichts derartiger Vorstöße der unternehmerischen Privatinitiative –, mag ihre Erklärung finden in der Jahrzehnte währenden ungeheuren Anspannung der behördlichen Kräfte für die Vorbereitung einer Räumungs- und Sanierungsaktion größten Ausmaßes: in der Enteignung und dem Abriß des besonders bevölkerungsstarken Stadtteiles der Wandrahm-inseln südlich des Dovenfleets – heutiger Zollkanal – und dem völligen Umbau zum neuzeitlichen Hafenspeicherviertel im Zusammenhang mit dem Zollanschluß Hamburgs 1883. Hier wurde innerhalb weniger Jahre eine Bevölkerung von 24000 Menschen – zum großen Teil in Kleinwohnungen wohnend – mit den dazugehörigen Schulen, Läden, zahlreichen Gewerbebetrieben usw. ausquartiert, wobei man die Neuunterbringung den Betroffenen selbst überließ. Viele fanden in den in Eile vom privaten Unternehmertum errichteten Mietshausvierteln in Eimsbüttel, Borgfelde, Barmbek, Hammerbrook oder St. Pauli-Nord neue Wohngelegenheit, wo vielfach die unrühmlichen Terrassen- und Schlitzbauten entstanden. Das so geräumte

Wandrahmviertel wurde aufgehöhht, mit einem Netz neuer Hafenkanäle versehen und seitens der Stadt mit damals modernen Großspeichern einheitlich bebaut.

Es ist erklärlich, daß die Stadt erst nach Abschluß dieses gewaltigen Vorhabens Ende der 1880er Jahre mit weiteren innerstädtischen Sanierungsmaßnahmen selbst in Aktion treten konnte, zunächst mit der Durchführung einer schon 20 Jahre vorher geplanten Sanierung in der westlichen Neustadt durch Aufschlitzen des Gängeviertels mit einer nordsüdlich gerichteten Haupt-Verbindungsstraße vom Stadtinnern in Richtung auf die in rascher Entwicklung begriffenen nordwestlichen Vorstadtviertel außerhalb der Innenstadt.

Es erscheint angesichts der 20 Jahre vorher gemachten bitteren Erfahrungen bedauerlich und absurd, daß hierbei nicht nur das Gebäude, welches einer vernünftigen Einmündung der Wexstraße in die Gr. Bleichen im Wege gestanden hatte, nun auf Kosten der Stadt erworben und beseitigt werden mußte, sondern auch das anschließende, kurz vorher errichtete Eckhaus der Wexstraße, außerdem ein gegenüber liegendes Eckgebäude, um den Verkehrszusammenhang der Wexstraße mit den Gr. Bleichen überhaupt annähernd tragbar zu gestalten (vgl. Abb. 1). Der eigentliche Sanierungsdurchbruch – die heutige Kaiser-Wilhelm-Straße – durchquert 3 große Blöcke des Gängeviertels diagonal. Im Sommer 1892 war die neue Straße fertiggestellt und konnte dem Verkehr übergeben werden. Die Rücksichtnahme auf Bauten, die man schonen wollte, ergab eine sanfte Kurvenführung, die aber dem städtebaulichen Bild zugute kommt (Abb. 2). Falsche Sparsamkeit beim Erwerb der angrenzenden Grundstücke führte bei der Bebauung zu großen Mängeln, ebenso eine ängstliche Belassung alter Grundstücksgrenzen. So ergab sich hier wiederum eine enge, ungesunde und schiefwinklige Bebauung. Auch dieser erneute Eingriff in das Gängeviertel, obwohl seitens der Stadt mit dem Ziele der Sanierung unternommen, führte wohnhygienisch keineswegs zu einer Gesundung. Ohne weitgehende gleichzeitige Neuaufteilung und Einbeziehung genügender Teile von angrenzenden Flächen mußten solche Maßnahmen unbefriedigend bleiben. „So blieben einzelne groteske unbebaute Restzipfel. Die Umgestaltung einer Altstadt... ist vor allem auch eine Wohnungsfrage und man muß Vorsorge treffen,



Abb. 3: Schnitt durch mehrere Höfe der südlichen Hamburger Neustadt

beim Wiederaufbau die Spekulation auszuschalten“ (*Schumacher*).

Auf die Wiedererrichtung einer genügenden Anzahl von Kleinwohnungen anstelle der vielen beseitigten wurde kein Augenmerk verwandt. Es entstanden nur wirtschaftlich besser verwertbare, große, teure Wohnungen, genau wie seinerzeit an der Wexstraße und an den Colonnaden, und als Folge hiervon stieg die Wohndichte in den angrenzenden, stehengebliebenen Gängevierteln mit ihren billigen Kleinstwohnungen weiter an.

Es ist aber zu bemerken, daß die hamburgischen Behörden aus diesen Erfahrungen Erkenntnisse zogen, die bei den weiteren Maßnahmen Berücksichtigung finden konnten. So waren unter den Richtlinien der Senats- und Bürgerschaftskommission für künftige Sanierungsmaßnahmen z. B. folgende Grundsätze enthalten: 1. Möglichst viele Wohnungen an gleicher Stelle, um ein „Entleeren“ zu vermeiden. 2. Ohne namhafte geldliche Unterstützung des Staates muß ein Mißerfolg sich notwendig ergeben. 3. Der Wiederaufbau darf nicht zu Spekulationszwecken mißbraucht werden. 4. Die Sanierungsmaßnahmen sind möglichst langsam durchzuführen, um laufend Erfahrungen zu gewinnen und beim weiteren Fortschreiten auszuwerten.

Den Anlaß zu den folgenden Umgestaltungen gab ein folgenschweres Ereignis. Als die neue Bebauung der Kaiser-Wilhelm-Straße noch in der Ausführung begriffen war, wurde Hamburg von einer Katastrophe allergrößten Ausmaßes betroffen, von der Cholera-Epidemie des Jahres 1892. Ähnliche Ereignisse hatten die Stadt bereits früher berührt,

jedes Mal waren in wenigen Wochen viele Menschen dahingerafft worden. Im Sommer 1892 war die Cholera in Indien, Persien und Rußland aufgetreten. Man wählte sich selbst weit entfernt davon, als in Hamburg plötzlich der Ausbruch erfolgte. Man war auf nichts vorbereitet. Krankenhäuser und Leichenhallen waren im Nu überfüllt, es fehlte an Personal und Hilfskräften. Bald mußten die Leichen auf irgendwelchen Fuhrwerken massenhaft abtransportiert und in Sammelgräbern beigesetzt werden. Niemand kam mehr nach Hamburg, wer die Stadt verließ, wurde anderenorts nicht aufgenommen. Innerhalb von 3 Monaten fielen 8600 Personen der Epidemie zum Opfer. Schwerwiegend wie die Seuche selbst waren aber auch die wirtschaftlichen Folgen. Die Stadt war völlig blockiert, der Hafen verödet, selbst nach Cuxhaven kamen die Schiffe nicht mehr. Arbeitslosigkeit und Teuerung waren die Folge, die Verluste ungeheuerlich.

Die Ursachen blieben unbestimmt. *Robert Koch* erklärte als Hauptursache die völlig ungenügende Trinkwasserversorgung, die aus dem Elbwasser erfolgte, in das sich auch die Abwasser ergossen und das durch Ebbe und Flut nahezu stagnierte. Als ebenso bedenklich rückten aber die Wohnungszustände in den eng besiedelten Gängevierteln ans Licht der Öffentlichkeit, wo die Verbreitung der Krankheit bei den primitiven sanitären Verhältnissen erhöhte Begünstigung fand. Die Klosettanlagen waren nach Zahl und Zustand gänzlich unzureichend, zumal bei ihnen die Trinkwasserkästen aufgestellt waren. Die Fäkalienbeseitigung in die Gassen der Höfe war nicht ungewöhnlich. Wasserleitun-

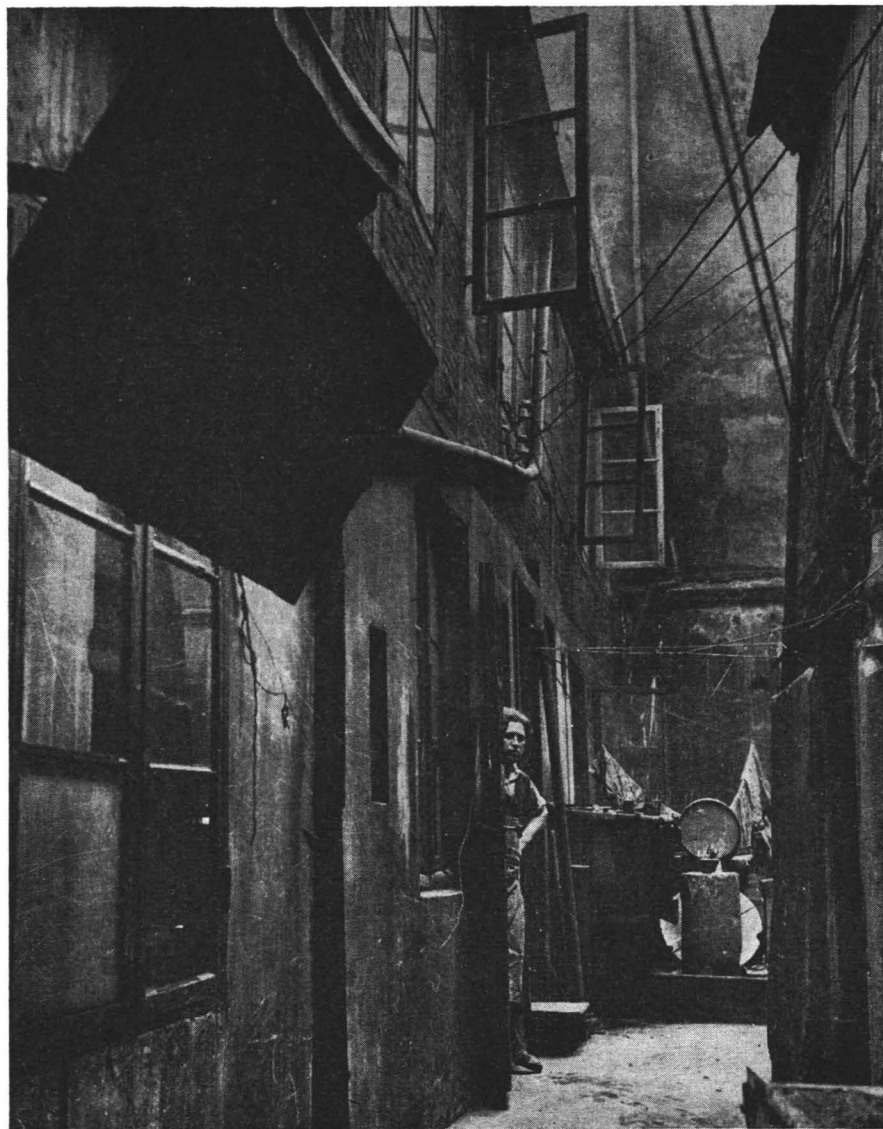


Abb. 4: Hamburger Gängeviertel. Der Brandgiebel einer sechsgeschossigen Mietskaserne (Wexstraße) drückt das niedrige ältere Gängeviertel. Links ein Belichtungsspiegel



Abb. 5: Schmäler einziger Zugang zu einem großen Wohnhof im Hamburger Gängeviertel

gen waren in den Gängewohnungen kaum vorhanden, statt dessen oft nur ein einziger Wasserhahn im Hof und dort auch der einzige Ausguß für die zahlreichen Bewohner eines solchen Hofes, Wasserhahn und Ausguß direkt beieinander. Vom Hof gingen die Abwasser direkt in die Fleete, die zur Ebbezeit trocken lagen, oder in die Elbe, deren Wasser bei jeder Flut wieder zurückströmten.

Während die wohlhabendere Bevölkerung an den Hauptstraßen oder außerhalb des Wallringes wohnte, lebten die ärmeren Kreise in den hinteren Höfen an den Gängen. Diese Höfe erreichte man von der Straße aus durch dunkle, tunnelähnliche, schmale, niedrige Zugänge. Wie schon erwähnt, stießen die Rückseiten der Gebäude hart aneinander, höchstens schmale Schlitzte lassend, in denen sich Unrat sammelte; Licht drang meist nur durch die schmalen, hohen Schächte der Gänge ein, so daß fast in jeder Wohnung einige fensterlose, dunkle Räume verblieben (Abb. 3). Neben vielköpfigen Familien bewohnten vielfach Einlogierer diese Behausungen. Übermäßig groß war der Anteil der Kellerwohnungen. Die ständig steigenden, unangemessen hohen Mietpreise in der wirtschaftlich sich schnell entwickelnden

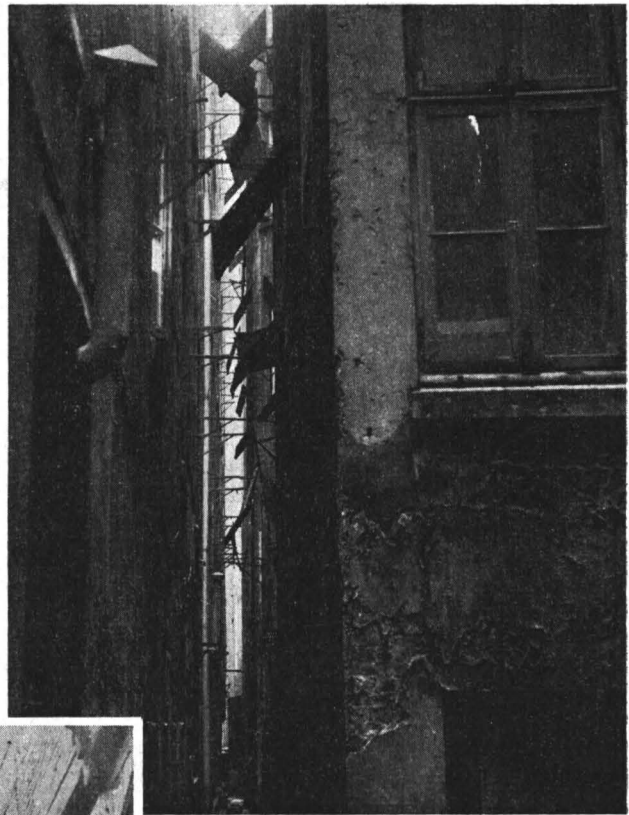


Abb. 6



Abb. 6: Abstand von einem Meter zwischen sechsgeschossigen Mietskasernen der Gründerzeit (Colonnaden). Die Wohnräume erhalten Licht nur durch Belichtungsspiegel

Abb. 7: Dreiteiliger Kübelabort in einem Hof des Hamburger Gängeviertels

Abb. 8: Innenhof-Schlitz aus der Gründerzeit (Wexstraße)

Abb. 9: Lageplan der drei Bezirke mit ungesunden Wohnungen

(Alle Abbildungen dieses Beitrags mit Genehmigung der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg)

Abb. 7

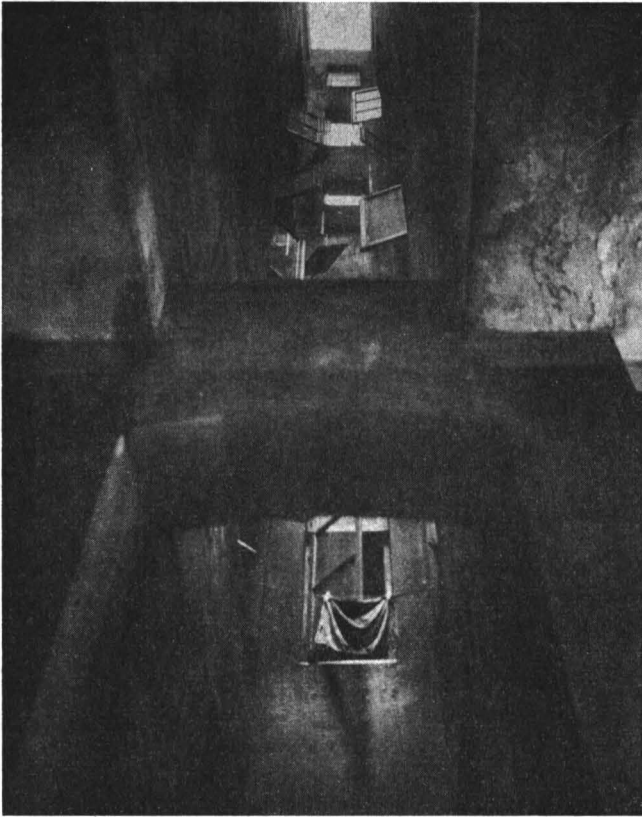


Abb. 8

Hafenstadt hatten zu diesen katastrophalen Verhältnissen geführt (vgl. Abb. 4–8).

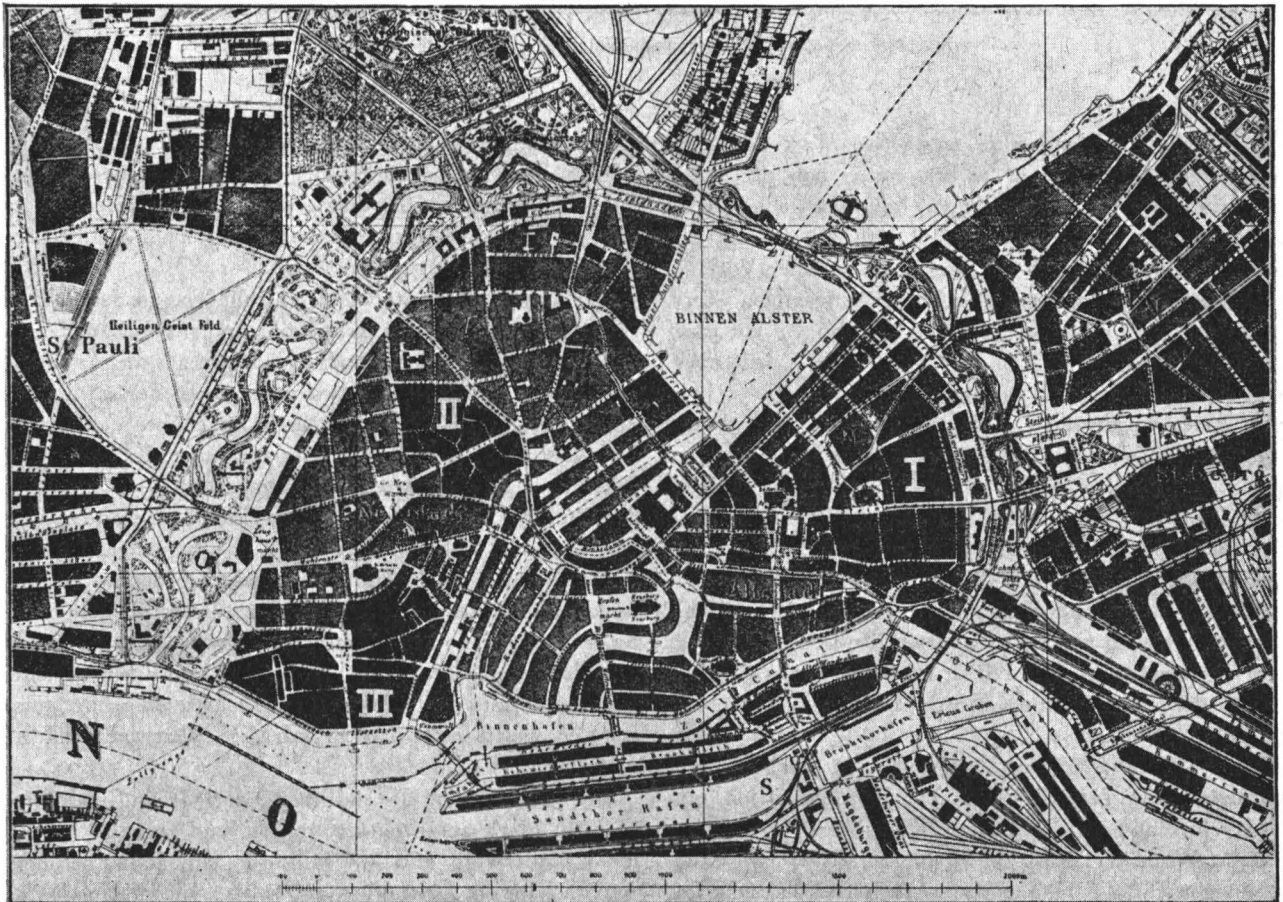
Die Cholera-Epidemie warf ein Schlaglicht auf die unhaltbar gewordenen Zustände in den Gängevierteln. Eine Kommission wurde zur Überprüfung der engbesiedelten Wohngebiete noch im gleichen Jahre eingesetzt, und das Ergebnis war neben einer Reihe fortschrittlicher Forderungen die Aussonderung von 3 Bezirken, die dringend der alsbaldigen Sanierung unterworfen werden sollten: I. Die östliche Altstadt beiderseits der Steinstraße, II. die Teile der Neustadt zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Alter Steinweg, III. die südliche Neustadt zwischen Michaeliskirche und Hafen (Abb. 9).

Die drei Bezirke umfaßten 12 000 sanierungsbedürftige Wohnungen, im Hinblick auf die enorme Überbelegung also etwa 70 000 bis 80 000 Menschen.

Als Grundlage für die Enteignung von Flächen, die nicht freihändig erworben werden konnten, diente das Expropriationsgesetz von 1886.

Die Vorschriften ergaben weitgehende Anwendungsmöglichkeiten. So wurde lediglich gefordert, den Nachweis zu erbringen, daß das Vorhaben „dem öffentlichen Interesse“ diene. Im einzelnen lag hierüber die Entscheidung bei Senat und Bürgerschaft. Wie seinerzeit in England, erforderte jede Maßnahme einen gesonderten Gesetzesbeschluss.

Abb. 9



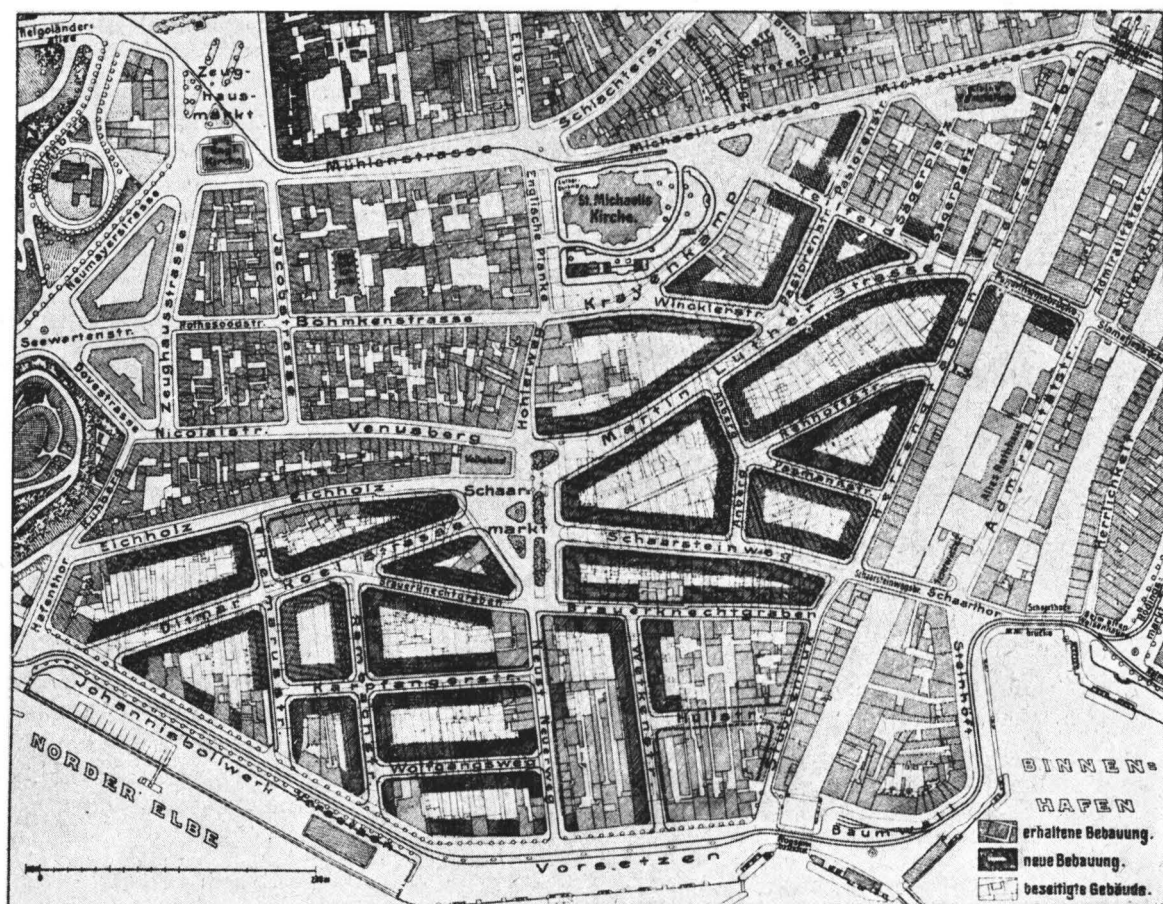


Abb. 10: Lageplan des Sanierungsgebietes III (südliche Neustadt)

Eine Schätzungskommission setzte den Wert der Entschädigungen fest. Das Gesetz bestimmte, daß der volle Wert samt Schaden zu ersetzen sei, hingegen keine Wert erhöhungen, die sich infolge Ausführung der Maßnahme ergaben. Demgegenüber hatte der Senat in seiner Vorlage vorgeschlagen, nur den tatsächlichen gegenwärtigen Wert der Gebäude und Grundstücke zu berücksichtigen; auf Einfluß der Grundbesitzerpartei der Bürgerschaft wurde aber die volle Wertentschädigung festgelegt.

Als erstes wurde die südliche Neustadt in Angriff genommen. Hier lagen die Straßen zweieinhalb bis drei Meter unter Sturmfluthöhe. Man teilte das Gebiet in zwei Hälften auf und jede Hälfte wiederum in 4 bzw. 6 Unterabschnitte, von denen jeder nacheinander in den Jahren 1900 bis 1903 abgebrochen, aufgehöhrt und wieder bebaut wurde. Wo es Bebauungszustand und Höhenlage zuließen, blieben einzelne Häuserzeilen ausgespart und wurden der Aufhöhung durch Umbau angeglichen. Für den Beginn war es günstig, daß sich der aufzugebende städtische Schlachthof mitten in dem Gelände befand.

Bei der Wiedererrichtung der Neubauten schaltete man neu gegründete gemeinnützige Baugenossenschaften ein (Bauverein Hamburg, Deutsche Schiffszimmerer Genossenschaft u. a.) mit dem Auftrag, für preisgünstige, hafennahe Wohnungen für die Hafen- und Arbeiterbevölkerung zu

sorgen. Damals erkannte man, nicht zuletzt durch die Mißerfolge der früheren Sanierungen, daß die Förderung solcher Unternehmen „die einzig sichere und letzten Endes auch die wirtschaftlichste Form ist, um soziale Ziele zu erreichen“ (Schumacher).

Der zweite Abschnitt wurde anschließend in den Jahren 1904 bis 1908 enteignet, aufgehöhrt und neu bebaut. Auch hier waren die Verkaufspreise niedriger als die Ankaufspreise, sie verhielten sich etwa wie 2:3. In der städtebaulichen Gestaltung ist ein Fortschritt gegenüber dem ersten Teil zu spüren: gegenüber der starren Linie hier geschwungene Straßen und bessere Übergänge (Abb. 10). Das Innere der Baublöcke zeigte zunächst hinreichend Abstände, doch sind sie später leider oft durch die Zulassung eingeschossiger Gewerbebauten im Hofinnern verbaut worden, wobei infolge anfänglichen Verbots von Feuerstätten für diese niedrigen Gewerbebauten die merkwürdigsten Ausweichlösungen beschritten wurden. Es handelte sich um Kleingewerbe, das einmal notwendig zu den Wohnquartieren gehört, zum anderen wollte man nachträglich die „Wirtschaftlichkeit“ verbessern.

Für die Sanierung der südlichen Neustadt sind insgesamt 31 Mill. Mark aufgewendet worden, und zwar 28,3 Mill. für Grunderwerb und 2,7 Mill. für Umbaumaßnahmen. Davon kam ein Drittel (= 11,7 Mill.) wieder ein, so daß

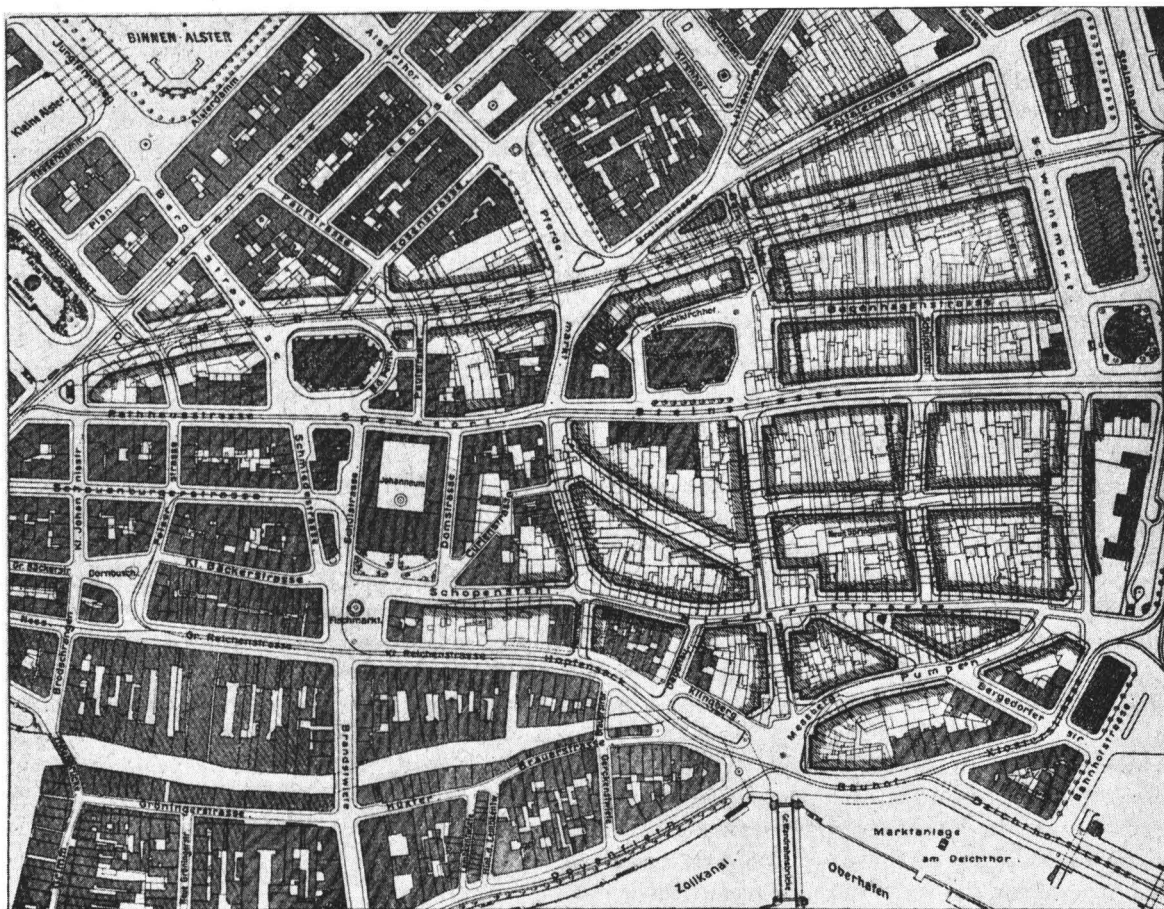


Abb. 11: Lageplan des Sanierungsgebietes I (östliche Altstadt)

ein Staatszuschuß von rund 20 Mill. Mark verblieb – ein geringer Betrag angesichts des Erreichten gegenüber den 400 Mill. Verlust, die die Cholera in drei Monaten hinterlassen hatte!

Vor dem Abbruch waren 21 000 Bewohner im Sanierungsgebiet ansässig gewesen, nach dem Wiederaufbau wurden etwa 15 000 Menschen wieder untergebracht, also fast drei Viertel der früheren Bevölkerung. Es war erreicht worden, von den 3700 neuen Wohnungen 1700 als Kleinwohnungen zu errichten. Auf das Verbleiben eines größeren Teiles der ehemaligen Bewohner war entscheidender Wert gelegt worden. Als Ganzes ist die Sanierung der südlichen Neustadt, die gerade zu Beginn des ersten Weltkrieges beendet war, zweifellos ein großer Erfolg gewesen.

Noch während die Arbeiten in der südlichen Neustadt voll im Gange waren, wurden die Pläne für die östliche Altstadt beiderseits der Steinstraße in Angriff genommen (Gebiet I) (Abb. 11). Hierbei spielte die Notwendigkeit einer neuen Verbindungsstraße mit U-Bahn-Tunnel zwischen Rathausmarkt und dem neuen Hauptbahnhof eine besondere Rolle.

Während im östlichen Abschnitt zwischen Schweinemarkt und Pferdemarkt ein Totalabbruch erfolgte, war zwischen Pferdemarkt und Rathausmarkt eine komplette Sanierung im Hinblick auf den Zustand der vorhandenen neuzeitliche-

ren Gebäude nicht erforderlich gewesen, und ihre Beseitigung über das Notwendigste hinaus hätte die Höhe der aufzuwendenden Mittel wesentlich vermehrt.

Hier wurde davon Abstand genommen, Teile der bisherigen Bevölkerung im Sanierungsbezirk festzuhalten, sondern es entstand anstelle des vordem eng besiedelten Wohnviertels ein neuzeitliches reines Geschäftsviertel. Die Werktätigen sollten täglich mit der U-Bahn von den außerhalb liegenden neuen Wohnvierteln zur City und zum Hafen gebracht werden.

Der Staat hatte die erworbenen Grundstücke neu parzelliert und verkaufte sie danach meistbietend. Dabei wurden beträchtliche Bodenpreise erreicht, und es ergaben sich beachtliche Gewinne für die Stadt.

Durch Verwendung der Plätze ausschließlich für Geschäftshäuser betrug die Zuschußdifferenz in diesem Falle kaum 3 Mill. Mark. Folgende Momente kamen dem Unternehmen zugute:

Die City, der Kern der Hamburger Geschäftsstadt, war damals gerade in dieser Gegend im Wachstum begriffen; das Geschäftsleben hatte seit der Jahrhundertwende einen bedeutenden Aufschwung genommen, und das Verlangen nach Kontoren und Geschäftsräumen konnte in der übrigen Innenstadt nicht mehr befriedigt werden; die etwa gleichzeitige Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes gab der neuen

Mönckebergstraße sofort die Aufgabe, den Verkehr zwischen dem Bahnhof und dem Stadttinnern zu bewältigen, insbesondere auch den für Kaufhäuser und Läden entscheidenden Fußgängerverkehr; die früheren Zustände des betroffenen Stadtteiles hätten ohnehin dringend Sanierungsmaßnahmen erforderlich gemacht.

Für die Mönckebergstraße als die neue Hauptgeschäftsstraße Hamburgs, auf den Rathausmarkt und das Herz der Stadt zugerichtet, verlangten die Stadtväter ein neuzeitliches, repräsentatives und würdiges Gesicht, eine einheitliche städtebauliche Erscheinung gegenüber den ungenügenden gestalterischen Ergebnissen der früheren Sanierungsmaßnahmen. So legte der Staat durch Klauseln beim Verkauf der Plätze in den Verkaufsbedingungen fest, daß die Gebäudegestaltung der besonderen Überprüfung und Genehmigung einer Sachverständigen-Kommission unter Führung des Oberbaudirektors unterlag.

Das führte zu einem beachtlichen städtebaulichen Erfolg in der Gestaltung. Hinzu kommt die äußerst wirkungsvolle Nutzung der Durchblicke auf die Türme der Petri- und Jacobikirche und auf das Rathaus sowie die Anbindung des Pferdemarktes mit dem Blick auf die Fläche der Binnenalster. Bis zum Jahre 1914 war die Mönckebergstraße ganz bebaut.

Die mitten im Gange befindlichen Abbrucharbeiten für die Teile südlich der Steinstraße erfuhren eine jähe Unterbrechung durch den ersten Weltkrieg. Hier waren besonders unglückliche hygienische Verhältnisse in den weit ausgedehnten Gängevierteln zu verzeichnen, besonders in den niedriger gelegenen Teilen, wo eine Aufhöhung um 1,50 m erforderlich war. Erst nach Überwindung der Inflation konnte das Sanierungswerk nach 1925 wieder aufgenommen werden. Durch die zehnjährige Spanne waren die ursprünglichen Pläne überholt und wurden der Entwicklung entsprechend abgeändert.

Wie vorher an der Mönckebergstraße, so entstand auch hier ein reines Geschäftshausviertel ohne Wohnhäuser. Große Backsteinbauten wie das Chilehaus, der Sprinkenhof oder das Ballinhaus gaben dem Stadtteil das Gepräge. Gegenüber der St.-Jacobi-Kirche blieben einzelne neuere Häuser vom Abbruch verschont. Die Gängeviertel dagegen verschwanden restlos.

Über die Kosten ist schwerlich Brauchbares auszusagen, da Krieg und Geldentwertung über die Maßnahme hinweggingen. Ende der 1920er Jahre waren die Bauten dieses Stadtteiles fertiggestellt, sie haben die Bomben des zweiten Weltkrieges im wesentlichen überstanden. Ähnliches gilt übrigens auch für die Mönckebergstraße.

Als letzter Abschnitt aus den weitreichenden Beschlüssen der Cholerazeit war das Sanierungsgebiet II, zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Alter Steinweg, verblieben, mit einer Bevölkerung von 12 500 Menschen. Die Flächen mit den alten Gebäuden waren bis zum Beginn der 1930er Jahre vom Staat erworben. Der südliche Abschnitt fiel 1943 der Ausbombung zum Opfer und wurde völlig vernichtet. Erst kürzlich sind hier neuzeitliche Geschäftshochhäuser entstanden. Die Wexstraße hat den Krieg überdauert, sie ist nach wie vor in den Sanierungsprogrammen Hamburgs enthal-

ten. Die Teilflächen nördlich der Wexstraße umfaßten 1148 Wohnungen und 234 gewerbliche Betriebe. Nach Verkauf der abgeräumten Flächen an vier eingesetzte Bauträger verblieb ein verlorener Zuschuß von rund 2 Mill. RM. Davon übernahm das Reich 400 000 RM aus dem damaligen Fonds für Sanierungsmaßnahmen, die seinerzeit in mehreren deutschen Städten durchgeführt wurden. Der Bebauungsplan war das Ergebnis eines Wettbewerbs. Vom Kornträgergang führt eine breite Treppenanlage zu einer höher gelegenen Platzanlage mit Läden, Brunnen und Bäumen als Mittelpunkt der Anlage (Abb. 12).

Die unter der Trägerschaft von vier gemeinnützigen Bauvereinen errichteten Kleinwohnungen fanden für stadt- und hafennahe Bevölkerung Verwendung; es entstanden 640 Wohnungen, vorwiegend Zwei-Zimmer-Wohnungen für etwa 2500 Menschen. Das Viertel hat die Zerstörungen des letzten Krieges überdauert.

Bei dieser restlichen Maßnahme, noch auf die Cholera-katastrophe und die 40 Jahre zuvor gefaßten Beschlüsse zurückreichend, konnten die jahrzehntelangen Erfahrungen früherer Sanierungen vollends fruchtbar werden. Auch hier war man bestrebt gewesen, soweit vertretbar, einen großen Teil der früheren Bevölkerung wieder anzusiedeln. Das ist sicherlich nicht überall erreichbar, wie das Beispiel Mönckebergstraße zeigt, wo das Schaffen eines großstädtischen Geschäftsviertels zwischen Hauptbahnhof und Rathausmarkt unbedingt Vorrang genießen mußte.

Zusammenfassung

1. Im folgenden mag einiges aus dem Dargelegten herausgestellt werden. Was zunächst die gesetzliche Regelung anbetrifft, so handelte es sich um Landesgesetze, die bei jeder einzelnen Maßnahme novelliert und neu gefaßt wurden. Man tat dies ganz bewußt in der Absicht, gesammelte Erfahrungen oder durch die Zeit geänderte Umstände berücksichtigen zu können. Die jeweiligen Maßnahmen wurden wiederum während der Durchführung in einzelne Unterabschnitte aufgeteilt, um die betroffenen Stadtteile nicht auf Jahre als riesige Baustellen vom Leben der Stadt abzutrennen, sondern überschaubar zu halten, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die finanziellen Belastungen, und um den Baufortschritt jederzeit abstoppen, verlangsamen oder fördern zu können.

2. Sodann ist festzustellen, daß damals kein Gesamt-„Träger“ für die Maßnahmen eingesetzt wurde. Träger war die Stadt, und sie setzte nur für Teilaufgaben Betreuer ein. Die Stadt selbst enteignete die zu sanierenden Objekte, vergab den Abbruch und die erforderlichen Aufhöhungen und führte die Neuparzellierungen, den Bau des neuen Straßennetzes sowie die Reprivatisierung der neueingeteilten geräumten Grundstücke (z. B. südliche Steinstraße oder Mönckebergstraße) durch. Öffentliche Bauten errichteten naturgemäß die öffentlichen Bedarfsträger. Lediglich der Wohnungsneubau wurde geeigneten Unternehmen angetragen. Sanierungsmaßnahmen und Gebäudeneubau waren getrennt. Liquidierung des Alten, Vorbereitung des Neu-

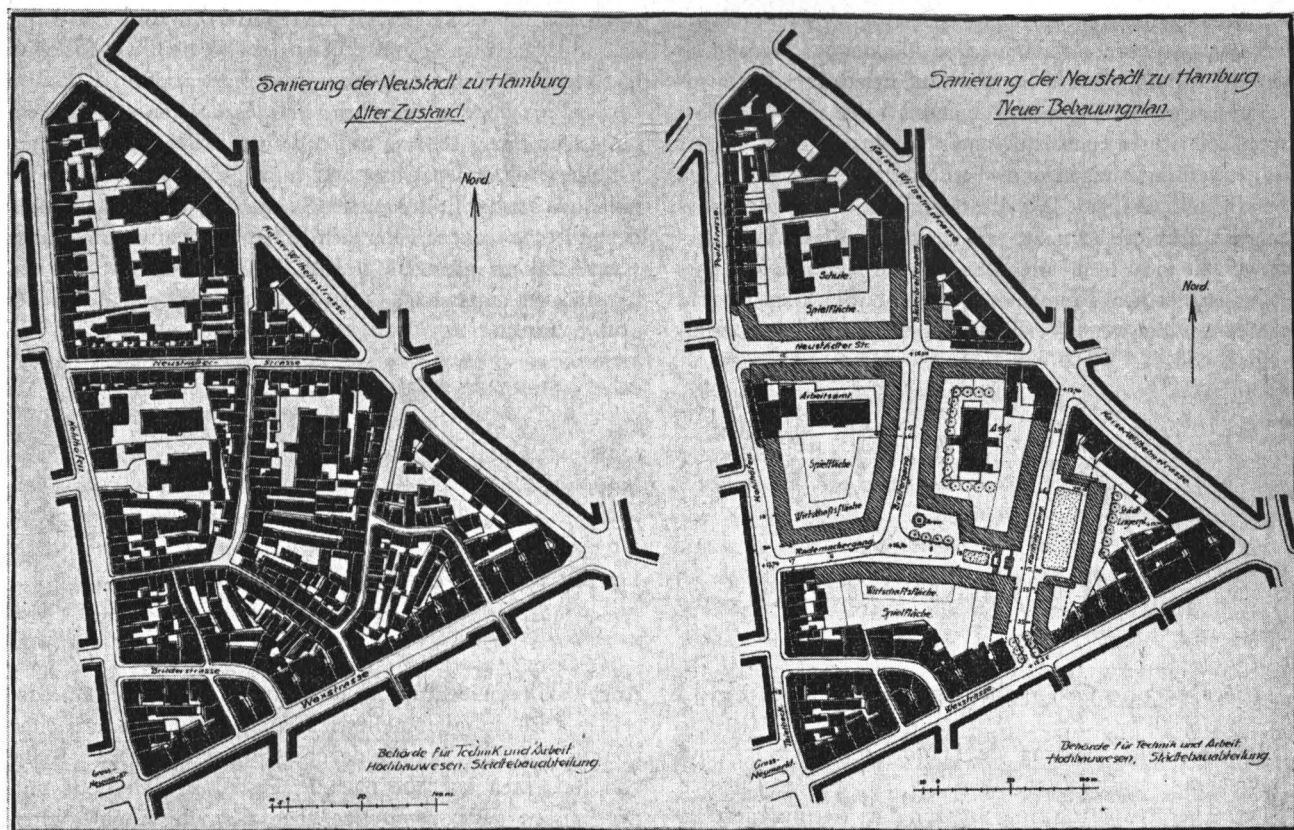


Abb. 12: Sanierungsgebiet II

baugeländes und die Bebauung lagen also nicht in einer Hand. Dabei blieb brauchbare vorhandene Gebäudesubstanz weitgehend erhalten und im Privatbesitz und wurde der oft völlig veränderten Umgebung durch Umbauten angepaßt.

3. Darüber hinaus kann der Ablauf der damaligen Sanierungsmaßnahmen Erkenntnisse vermitteln, die des Überdenkens im Zusammenhang mit zukünftiger Arbeit wert sind, z. B., daß im allgemeinen die einseitige Ausrichtung auf reine Geschäftsviertel ohne eingestreute Wohnungen leicht zu einer gewissen Sterilität führt und zu einem unerwünschten stoßartigen Wechsel im täglichen Ablauf: tagsüber von Fahrzeugen und von Menschen überflutet, nach dem abendlichen Geschäftsschluß dagegen nahezu menschenleer – in den Geschäftskernen unserer Großstädte, insbesondere unserer Millionenstädte, ein heute ganz geläufiges Erscheinungsbild und ein bei der Planung zukünftiger Sanierungsviertel wichtiges, zu beachtendes Moment. Zweifellos bedarf es hierbei eines weisen Abwägens der Erfordernisse.

4. Auf der anderen Seite birgt das Einstreuen von gewerblichen und kleingewerblichen Betrieben, von Läden und Gastwirtschaften usw. in reine Wohnzeilen hinein die Gefahr späterer baulicher Verunstaltungen in sich, infolge von Erweiterungen, Anbauten und dgl. – ja schließlich vielleicht sogar ein Überwuchern und Verdrängen der ursprünglich angestrebten Nutzungen. Es wäre bedauerlich, wenn

unsere neuzeitlichen Stadtteile einmal durch willkürliche An- und Einbauten zwischen den Zeilen ein ähnliches Schicksal erlitten, wie es die Wohnviertel der Gründerzeit später meist erfuhren. Einzelne schlechte Beispiele sind bereits hier und dort zu beobachten.

5. Besonders überlegenswert ist der Gedanke, die eingeseessene Wohnbevölkerung – soweit vertretbar – in den umzugestaltenden Gebieten zu belassen, gewachsene Lebenszusammenhänge nicht zu zerreißen und das belebende Element ansässiger Bevölkerung zu erhalten. Das wurde damals durch Unterteilung in kleine Abschnitte erreicht und durch das Bestreben, die bisherige Einwohnerschaft möglichst am Ort zu halten, vielleicht in einen Nachbarblock umzusetzen, und so nacheinander fortschreitend das Gebiet zu modernisieren.

6. Auch sollte man die Frage sorgfältiger Prüfung unterziehen, inwieweit vorhandene ältere Bauten – nicht nur alte Kirchen und historische Profanbauten, sondern auch alltägliche Zeugen der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und auch der Gründerzeit – stehen bleiben können, selbstverständlich unter Berücksichtigung aller erforderlichen Verbesserungen wie Hofaufkernung, Beseitigung von Hintergebäuden und Hinterflügeln, Vereinfachung unschöner Dachformen, notwendige sanitäre Modernisierungen im Gebäudeinnern usw., denn zum lebendigen Bild einer Straße, eines Stadtteils, gehören möglichst auch Bauten verschiedenen Alters.

7. Was die Straßenführungen anbetrifft, so scheint es auch hier erwägenswert, nicht um jeden Preis etwas Neues machen zu wollen, sondern Sorgfalt auf Erhaltung der historisch gewachsenen Topographie, ja selbst der alten Straßennamen zu richten, natürlich unter Beachtung notwendiger Straßenverbreiterungen und -verbesserungen. Das gibt ein lebendigeres Gefüge! Die heutigen Verkehrsplaner sind demgegenüber oft bestrebt, unbedeutende Verbindungen – nur weil sie nicht in ihr theoretisch reines Verkehrsbild passen – auszulöschen. Eine Vielzahl von Verbindungen – und seien es nur Fußwege – erhöht aber die „urbanen“ Berüh-

rungsmöglichkeiten. Besteht heute nicht oftmals die Gefahr, zu radikal umbauen und erneuern zu wollen, wo das vielleicht nicht überall zwingend notwendig wäre?

Semper führte gelegentlich seiner Gedanken zur Neuplanung Hamburgs 1842 so treffend aus: „Alles dies kann man erreichen, ohne den Charakter hinzugeben und für die gehaltslose Modernität neuerer Städte zu vertauschen, nach denen Berge sinken, Täler sich füllen, die Betten der Flüsse sich verändern müssen. Man soll das Werk dem Ort und den Umständen anpassen.“ Diese Worte verdienen auch heute noch Beachtung.