Reclams Städteführer Hamburg

Reclams Städteführer · Architektur und Kunst

Hamburg

Von Dirk Meyhöfer und Franziska Gevert

Mit 20 Abbildungen sowie
11 Plänen und Grundrissen

Reclam

RECLAMS UNIVERSAL-BIBLIOTHEK Nr. 19098
2015, 2017 Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG,
Siemensstraße 32, 71254 Ditzingen
Umschlagabbildung: Fassade der Elbphilharmonie
© CHROMORANGE / Karl-Heinz Spremberg / Alamy
Druck und Bindung: Canon Deutschland Business Services GmbH,
Siemensstraße 32, 71254 Ditzingen
Printed in Germany 2018
RECLAM, UNIVERSAL-BIBLIOTHEK und
RECLAMS UNIVERSAL-BIBLIOTHEK sind eingetragene Marken
der Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart
ISBN 978-3-15-019098-2

Auch als E-Book erhältlich

www.reclam.de

Inhalt

Freie und Hansestadt Hamburg. Eine Metropole, die sich immer wieder neu erfindet 9
Stadtgeschichte in Daten 31
Kulturkalender 36
Rundgänge 40

Innenstadt 43
Das Wallgebiet 43
Die Hauptkirchen 44
Venedig an der Alster: »das Kunstwerk« 52
Von der Lombardsbrücke zum Deichtor: die Kunstmeile 60
Das Kontorhausviertel 64
Eine echte Großstadtkulisse: die Mönckebergstraße 69
Die südliche Altstadt 72
Hinter dem Rathaus 77
Colonnaden, Esplanade, Passagenviertel 79
Vom Gänsemarkt bis zur Musikhalle 84
Auf den Wallanlagen und vor der Stadt: erst die Friedhöfe, dann die Justiz 93
Nördliche Neustadt, Großneumarkt und Millerntor 95
Von der Ost-West-Straße zum Hafenrand 100

Speicherstadt und Hafencity 107
Die Speicherstadt: moderne Hafenanlagen hinter mittelalterlicher Kulisse 107
Neuland: die Hafencity 112
Es begann im Westen 114
Hochwasser, Kaimauern, Parks und Promenaden 121
Überseequartier und Magdeburger Hafen 122
Weiterbau im Osten 124
Der »wilde Osten«: Transformationsräume für eine sich ändernde Stadtkultur 127

Von der Außenalster in den Norden und Osten . . . 129

Rotherbaum und Harvestehude 129
Stadterweiterung in Harvestehude – Innocentiapark 136
Eppendorf 139
Von Hamburger Terrassen und Wohnhochhäusern 140
Vorstadt St. Georg 143
City Süd und »wilder Osten« 147
Uhlenhorst, Hohenfelde und Eilbek 152
Rund um den Winterhuder Marktplatz 154
Der Stadtpark als Volkspark 155
Die Jarrestadt: Wohn- und Siedlungsmuster für Millionen 156
Alles erste Preise in der autogerechten Stadt: die City Nord 158
Barmbek-Nord 161
Nördlich der Inneren Stadt: Hagenbecks Tierpark und seine Nachbarschaften 163
Ohlsdorf und Alster 164
Das Alstertal 167
Volksdorf und andere Walddörfer 169
Von Wandsbek bis nach Hamm 172
Bergedorf-Stadt 176
Vier- und Marschlande 179

Westen 181

Von den Landungsbrücken bis nach St. Pauli 181
Von Altona über Neumühlen bis nach Blankenese 187
Die Kernstadt Altonas. Ottensen, Bahrenfeld und mehr 192
Christian Frederik Hansen und die Palmaille 197
Die schönsten Villen und andere Bauwerke an der Elbchaussee 200

Süden 207

Elbinseln 207
Harburg-Stadt 210
Harburger Berge 212

Technikbauwerke: Brücken, Hafen, Bahnanlagen . . 214
Fleet- und Alsterbrücken 214
Elbbrücken 215
Der Hafen 217
Die Bahnhöfe der Verbindungsbahn 218
Der Hochbahn-Ring 220

Anhang

Karten 224
Nachweis der Karten und Abbildungen 233
Weiterführende Informationen 234
Literaturhinweise · Internetseiten
Objektregister 237
Personenregister 243
Zu den Autoren 247

Freie und Hansestadt Hamburg

Eine Metropole, die sich immer wieder neu erfindet

Hamburg ist Deutschlands zweitgrößte Stadt. In ihrer Verfassung von 1919 steht der Auftrag: »Die Freie und Hansestadt hat als Welthafenstadt eine besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen. Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein.« Norddeutschlands »edle Schöne« liegt an den Flüssen Elbe, Alster und Bille; sie ist Deutschlands größte Hafenstadt, ein historisch gewachsener Stadtstaat und im Vergleich zur Hauptstadt Berlin ebenso kosmopolitisch.

Schon im Mittelalter bildete Hamburg mit Lübeck und anderen Städten die Eckpfeiler des Handels im nordeuropäischen Raum, zuerst im Ostsee-, später auch im Nordseeraum. Dem von Kaufleuten gegründeten Hansebund, der nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch eine wichtige Rolle spielte, gehörten bis zu 200 Städte, darunter auch zahlreiche kleinere, an. Hamburg stand dabei an erster Stelle, was den Warenverkehr im Nord-, aber auch im Ostseeraum betraf. Seine eigentliche Bedeutung als Handels- und Hafenstadt errang es in der Neuzeit. Ab Ende des 19. Jh.s spricht man in Deutschland vom »Tor zur Welt«.

Die Stadt ist – bezogen auf Deutschland und Mitteleuropa – eine »Königin der Randlage«. Bis 1225 war sie in toto dänisch; Altona blieb bis 1866 Teil des dänischen Königreichs, und bis heute scheint Hamburg die südlichste Großstadt Skandinaviens zu sein, wenn man die typischen alten Backsteinbauten betrachtet. Deutschen Touristen, die südlich der Elbe, gar jenseits des Mains leben, erscheint Hamburg oft ein wenig fremd, fast exotisch, weil die Hafenlandschaften, die hier mitten in der Stadt liegen, nir-

gends sonst in Deutschland, geschweige denn in Europa, in dieser Dichte vorkommen.

Was das heutige Stadtbild betrifft, so stammt es vorwiegend aus dem 19. und 20. Jh., in seiner Mitte mit der Hafencity auch aus dem frühen 21. Jh. Nach einer rasanten Industrialisierung im 19. Jh., dem entsprechenden Hafenausbau und einigen Katastrophen (Großer Brand) und Epidemien (Cholera) zeigt Hamburg nur noch wenige Merkmale der ursprünglichen und gediegenen Fachwerkstadt des Mittelalters. Begünstigt durch einen umfassenden Wiederaufbau nach dem Großen Brand von 1842 und dem hygienisch notwendigen Abbruch der gefährlich verdreckten und verslumten innerstädtischen Wohngassen, haben Hamburgs Wirtschaft und Politik zum Ende des 19. Jh.s einen Generalumbau in Gang gebracht. Hamburg erhielt deswegen erheblich früher als andere europäische Metropolen eine moderne Innenstadt mit breiten Straßendurchbrüchen und Gebäuden von größerem Maßstab – in einer anderen Körnung, wie die Städtebauer sagen. Es entstand ein bis dahin unbekannter Nutzungsmix aus Gewerbe, Einzelhandel und Büros, durch den die Funktion des Wohnens im ehemaligen Wallgebiet, also in der Alt- und Neustadt, nicht mehr erfüllt wurde. In letzter Konsequenz wohnten in der Innenstadt der 1970er Jahre kaum noch Menschen, Hausmeister ausgenommen. Da Hamburg keine Residenzstadt geworden ist, haben sich im Kern keine feudalen Strukturen ausgebildet, Schlösser oder Adelspaläste wurden nicht durch ein repräsentatives System von Plätzen und Alleen feudalistisch inszeniert, wie man es z. B. in Karlsruhe und anderen, vorwiegend süddeutschen Städten kennt. Hamburg war eine bürgerliche Hafenstadt, die sich im 19. und 20. Jh. in der Industrialisierung neu erfand: Das ist heute noch in der City an den Waren- und Geschäftshäusern in der Mönckebergstraße zu erkennen, an dem Kontorhausviertel und dem Passagenviertel im Hinterland des Jungfernstiegs.

Anfang und frühes Mittelalter

Der Anfang dieser großartigen Stadt liegt heute im Verborgenen – unter dem Domplatz, der mitten in der City nach jahrzehntelanger wilder Parkplatznutzung zumindest vordergründig zu einem aufwendig gestalteten und inszenierten grünen Stadtplatz geworden ist. Hintergründig kann man von einer Zwischennutzung sprechen, weil es sich um einen temporären Park handelt. Der frühere Domplatz zwischen Binnenalster und Speicherstadt ist ein zentraler Ort, von einem Parlamentsneubau für die Hamburger Bürgerschaft war lange Zeit die Rede. Ob mit einem wichtigen öffentlichen Gebäude oder mit einer privatwirtschaftlich interessanten Immobilie – in jedem Fall soll der Domplatz bald wieder profitabel bebaut werden. Damit ist schon ein wesentlicher Charakterzug Hamburgs erklärt, die als »Stadt der Pfeffersäcke« gilt. Diese Bezeichnung ist nicht immer liebenswürdig gemeint; sie ist auf den erfolgreichen Handel – meist feiner Waren – von Hamburger Kaufleuten zurückzuführen. Aus diesem Handel hat sich Hamburgs Prosperität und anhaltender wirtschaftlicher Erfolg entwickelt.

Im Bereich des heutigen Domplatzes hat also alles begonnen, hier standen (mit hoher Wahrscheinlichkeit) die Hammaburg und der Mariendom und nach dem Abbruch der Kirche die Gelehrtenschule des alten Johanneums. Alle diese Bauten sind verschwunden; der Dom schon 1807, die Gelehrtenschule in den Bombennächten des Jahres 1943.

Etwa seit dem 4. Jh. siedelten im Landschaftsraum der heutigen Stadt auf dem vor Hochwasser geschützten Geestrücken an der Mündung zwischen Alster und Elbe nordalbingische Sachsen. Der römische Kaiser Karl der Große nahm Anfang des 9. Jh.s mit Unterstützung slawischer Abotriten (auch: Obodriten) die Gebiete Hamburgs ein und errichtete eine Pfarrkirche, deren Standort bei der

heutigen St.-Petri-Kirche vermutet wird. Vom römischen Kaiser Ludwig dem Frommen erhielt Hamburg im Jahr 831 das Privileg eines Bistums (834 Erzbistum). Ansgar, dem die Missionslegation von Papst Gregor IV. verliehen worden war, hielt sich in der Siedlung auf, bis Wikinger sie 845 zerstörten. Auch die Hammaburg, ein befestigter Handelsplatz, soll ihnen in jener Zeit zum Opfer gefallen sein. Jüngste Untersuchungen wollen bestätigen, dass die Hammaburg bereits im 8. Jh. auf dem heutigen Domplatz errichtet worden ist. Das Wort »hamme/ham« reflektiert das vor unwegsamem, sumpfigem Gelände unmittelbar geschützte Land an einem Geestrand. Bereits bei der Gründung war ein durchgehendes Entwicklungsmotiv Hamburgs erkennbar: auf der Geest zu siedeln und auf der tiefer gelegenen vom Hochwasser gefährdeten Marsch zu arbeiten. Ein Prinzip, das mit der Hafencity im ausgehenden 20. Jh. nachhaltig verletzt werden sollte.

Von Anfang an wurde die Siedlung am Hang von verschiedenen Stämmen und Völkern begehrt. Mehrfach bedroht, gebrandschatzt und geplündert, wurde sie von Kriegssiegern immer wieder aufgebaut. 845, nachdem die dänischen Wikinger die Siedlung zerstört und den Dom (ein Gebäude aus Holz) niedergebrannt hatten, wurde das Erzbistum nach Bremen verlegt. 915 folgte die nächste Zerstörung durch die Abotriten. Wenige Jahrzehnte danach bedrohten Wenden und Dänen die Stadt, noch einmal wurde sie vollkommen zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte auf dem Areal der heutigen Altstadt, und zwei weitere Invasionen folgten. Ein vitales, bisweilen aber auch virulentes Stadtwesen aus Fachwerk, Lehm und Backstein entstand, darunter (verm. im 11. Jh.) der Dom und erste Wohnhäuser aus Stein. Eine gewaltige Stadtmauer wurde geplant, aber nicht gebaut.

Die Inseln und Marschen der Elblandschaft ließ Graf Adolf I. von Holstein und Schauenburg mit Deichen einfassen. Er veranlasste auch das Aufstauen der Alster (1124)

für eine Kornmühle am Großen Burstah. Der entstandene See lag damals noch vor der Stadt und prägt das Stadtbild nun also seit 900 Jahren.

1188 wurde Hamburg um die Neustadt erweitert. Von Graf Adolf III. von Schauenburg erhielt Hamburg am 7. Mai 1189 den Freibrief für zollfreien Schiffshandel. Überliefert ist, dass von diesem Freibrief, unterzeichnet von Kaiser Friedrich I. Barbarossa, nur eine Fälschung aus dem Jahr 1265 existiert. Am Ausstellungsdatum des 7. Mai wird in Hamburg heute noch Hafengeburtstag gefeiert. Zwischen 1202 und 1227 stand Hamburg unter dänischer Hoheit, nach der Schlacht von Bornhöved gewann die Schauenburger Linie mit Adolf IV. die Herrschaft über die Stadt zurück.

Zerstörungen durch weitere Invasionen im 13. Jh. unterbrachen das wirtschaftliche und politische Wachstum der Stadt nicht, Handel und Gewerbe entwickelten sich frei und schnell mit Gilden und Niederlassungen auswärtiger Kaufleute. Hamburg wurde eine der wichtigsten Brauereistädte des Mittelalters. Ab 1250 wurden starke Stadtbefestigungen entlang der Altstadt errichtet. Namen heutiger Plätze, Straßen und Bahnhöfe wie Dammtor, Nobistor, Steintor oder Millerntor sind dieser Zeit zuzuordnen. Klöster und Spitäler wurden gegründet – auch das ist heute noch am Stadtbild abzulesen.

1292 erlangte der Rat offiziell Hamburgs gesetzgebende Gewalt – Mitte des 14. Jh.s repräsentierte wie in vielen Städten Nord- und Ostdeutschlands für kurze Zeit eine Rolandsfigur die bürgerliche Eigenständigkeit der Stadt mit Marktrecht und eigener Gerichtsbarkeit (»Rolandstadt«). Die Statue des Rolands, ein Ritter in voller Rüstung mit Schwert in der Hand, verkörpert den Volkshelden, und so verwundert es nicht, dass er von der katholischen Kirche hart bekämpft wurde. Im Gegensatz zum weltberühmten steinernen Roland in Bremen, seit 2004 UNESCO-Welterbe, wurde der Hamburger Roland aus

Holz geschnitzt und bereits 1389 zerstört und in der Elbe versenkt.

Hamburgs Bevölkerung (ca. 5000 Einwohner) erlebte 1284 einen verheerenden Brand, im Jahr 1350 kam die Pest über die Stadt und ein Zyklus aus Krieg und Krankheit, Frieden und Wiederaufbau wiederholte sich. Ab 1460 beanspruchte Hamburg seine Reichsunmittelbarkeit. 1618 erging das Reichskammergerichtsurteil, mit dem Hamburg zur Freien Reichsstadt erhoben wurde. Doch erst durch den Gottorper Vergleich im Jahr 1768 wurde ihre Unabhängigkeit von Dänemark (Holstein) akzeptiert. 1815 als Mitglied des Deutschen Bundes mit »Freie Hansestadt Hamburg« bezeichnet, wurde die Stadt 1819 zur »Freien und Hansestadt Hamburg« umbenannt.

Die Hanse

Stadtforscher gehen davon aus, dass es in Hamburg viele Jahrhunderte lang ruhig und eher dörflich zuging. Natürlich ist da der gewaltige Fluss, der den Weg in die Welt zeigt. Aber wohin genau? Noch nicht stromabwärts. Hamburg führte 1188 das Lübische Recht ein, in der Folgezeit festigte sich die Beziehung zwischen Hamburg und Lübeck. Zur Sicherung der Verkehrswege zwischen Trave und Elbe schlossen Hamburg und Lübeck 1241 ein Bündnis. Das mittelalterliche Mitteleuropa, insbesondere das Netzwerk der Hanse, das sich im ausgehenden 13. Jh. festigte, orientierte sich ost- und nordwärts. Die Elbe war noch nicht die Lebensader Hamburgs; dafür Lübeck die Perle des Nordens und Hamburg allenfalls ihre kleinere Schwester. Das Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg brachte Hamburg große Vorteile ein. Der Stadt wurden Privilegien für den Handel im Ausland erteilt. Die Entwicklung der Hanse zum Städtebund führte in Hamburg zu bis dahin nie gekanntem Wohlstand. Selbst nach dem

Niedergang der Hanse gegen Ende des 14. Jh.s blieb Hamburg ein starker und wohlhabender Standort. Zwischen 1410 und 1416 war Hamburg führende Kraft der Hanse im Nordseeraum. Mit 25 000 Einwohnern erreichte Hamburg die Einwohnerzahl Lübecks.

Das Bild der Stadt formte sich zunehmend durch sakrale (und weltliche) Bauten. Das waren vor allem die Hauptkirchen, die noch heute von dem Gründungsgeist des Mittelalters berichten. Im 19. Jh. wurde der Mariendom zwar abgebrochen, aber die Kirchen St. Petri, St. Katharinen, St. Jacobi und St. Nikolai (vgl. die jeweiligen Einzelbeschreibungen) blieben Hamburg erhalten, wenn auch stark verändert bzw. rekonstruiert. Die meisten anderen mittelalterlichen Gebäude sind im Laufe der Zeit zerstört und entsprechend ihrer Zeitepoche neu gebaut worden.

Dem prosperierenden Seehandel stellte sich die Piraterie entgegen. Bekannt sind heute noch Freibeuter wie Klaus Störtebeker oder Gödeke Michels. Es wurde Brauch, den Kopf eines Piraten nach der Hinrichtung auf einen Pfahl zu setzen und zur Schau zu stellen. Heute erinnert in der Hafencity am Magdeburger Hafen ein Denkmal an Klaus Störtebeker.

Valckenburg, das Wallgebiet und der weitere Aufstieg der Hafenstadt

Ab dem 15. Jh., während der Reformation und des Dreißigjährigen Kriegs veränderte sich die Stadt sichtlich. Ihre Einwohnerzahl stieg um das Fünffache und ihr Gebiet wurde um knapp das Dreifache erweitert. Aber Territorialfürsten bedrohten die freien Handelswege der Hansestädte. Außerdem schrumpfte in Deutschland das Seehandelsvolumen, während der Landhandel zunahm, und so fehlten der Hanse mehr und mehr die finanziellen Mittel für eine eigenständige Politik. Nach dem Aussterben der

Schauenburger Linie 1459 musste Hamburg Handels- und Verkehrswege sichern, um gewonnene Privilegien und entsprechenden Wohlstand zu bewahren: durch Friedensbündnisse, Pfandpolitik oder Gebietserwerb. In der zweiten Hälfte des 15. Jh.s hat die Stadt trotz ihres Wachstums Verluste hinnehmen müssen, zahlreiche Einwohner verarmten.

Ein wichtiges städtebauliches Projekt, zum Schutze der Prosperität realisierte kurz vor dem Dreißigjährigen Krieg der niederländische Artillerieoffizier Johan van Valckenburgh. Ein ausgeklügeltes Verteidigungswerk ergänzte die alten Stadtmauern, die Hamburg vor Angreifern beschützen sollten. In dieser auch »Wallgebiet« genannten Urzelle wohnten zu Anfang des 19. Jh.s 100 000 Menschen. Seit dem 17. Jh., so Hermann Hipp, einer der Kronzeugen der wissenschaftlich aufgearbeiteten Hamburger Baugeschichte, wird Hamburg »für Norddeutschland und Nordeuropa zur Drehscheibe des Handels, der Geldwirtschaft, aber auch der Diplomatie und des Nachrichtenwesens«. Das ändert sich bis ins 21. Jh. nicht.

Hamburgs weitere Stadtentwicklung profitierte von der besonderen topographischen Situation, Hamburg wurde zur »amphibischen Stadt«. Elbe, Alster, selbst die kleine Bille konnten als Wassertransportwege genutzt werden. Urbarmachung und Verknüpfung zwischen Wasser und Land waren der Motor der Stadt. Hamburgs internes Verkehrsmittel war nicht nur der Ochsenkarren, sondern auch die Schute auf den Fleeten und Kanälen. Ein großer Teil der Aufsiedlung entwickelte sich durch die verschiedenen Zwänge, die mit dem Handel verbunden waren: Waren einzukaufen, zu lagern, zu verkaufen und zu verteilen. Lübische Stadtgründungen (mit Lübecker Recht versehene Städte) an der Küste wie Wismar, Rostock oder Danzig brachten ein Straßennetz mit sich, das auf den Hafen zulief. In Hamburg ergab sich darüber hinaus eine Besonderheit. Als Sicherung gegen die Fluten entstanden im hinte-

ren Teil der Grundstücke Deichstraßen mit Anlandemöglichkeiten aus den Fleeten. Dazu wurde die Fläche zwischen Stadthaus und Deich intensiv genutzt. Es entstand der Typus des Hamburger Bürgerhauses. In der Enge der Stadt waren das Reihenhäuser mit schmalen Fronten. Eine solche Bebauung hat Brände stets begünstigt.

Das alt-hamburgische Bürgerhaus an Straße und Wasser

Alfred Lichtwark (1886–1914), der erste Direktor der Hamburger Kunsthalle, beschreibt in seiner Schrift *Palastfenster und Flügelthür* (1905) sehr eindrücklich die Grundzüge der alt-hamburgischen Stadthäuser: »Die Regel bildet das Dreifensterhaus. Große Speicherräume waren nötig, weil der Kaufmann die Ware, mit der er handelte, nicht als Spediteur vertrieb, sondern wirklich besaß, und er musste sie zu Wasser und zu Lande ans Haus und wieder fortschaffen können. Deshalb liegen die Grundstücke zwischen Straße und Fleet. An der Straße erhebt sich das Wohnhaus, am Fleet der Speicher. Zwischen beiden liegt ein Hof, dessen eine Seite von dem Verbindungsbau begrenzt wird. Diese Anlage ist ganz speziell hamburgisch. In Bremen und Lübeck fehlte die Möglichkeit, die Wasserstraße an jedes Haus zu leiten.« Zwischen Wasser und Land spielt sich das gesamte Leben eines ehrwürdigen Hamburger Kaufmanns ab. Fast wie in einem niederdeutschen Bauernhaus, und wenn auch nicht unter einem Dach, dann doch sehr komprimiert. Die ursprüngliche Konstruktion wird tatsächlich aus der niederdeutschen bäurischen Tradition des Fachwerkbaus abgeleitet.

Ein Blick hinter den mäßig, aber gediegen geschmückten Giebel führt in eine hohe Diele: Sie diente als Verkaufsraum und Packstelle, im Dachraum wurde das Gut gespeichert, der Transport nach oben geschah mittels einer Win-

de. Dazwischen wurde gewohnt, zumindest seit dem 16. und 17. Jh. Abgeteilt lag eine beheizbare (Schreib-)Stube – das Kontor. Wie im Bauernhaus war in der Diele die Hauptfeuerstelle zu finden; meist mit dem Sudkessel zum Brauen. Von hier aus wuchs – strukturell betrachtet – das Haus seitwärts nach hinten und bot so mehr Wohnraum und Speicher.

Als schließlich die Kanäle dank Eindeichung eines Stadtgebiets oder Stadtteils für Frachtkähne (Schuten) schiffbar wurden, entstanden zusätzliche Rückhäuser. Das waren einfache Bauten mit mehreren Böden übereinander, auf denen Güter gelagert wurden. Bis auf wenige Ausnahmen (z. B. in der Admiralitätstraße oder in der Deichstraße) gibt es sie nicht mehr. Natürlich werden sie heute anderweitig genutzt, überwiegend als »Loft« für diverse Zwecke.

Wachstum einerseits und Enge in der Stadt andererseits ließen das duale Ensemble später häufig auf ein einziges Bürgerhaus schrumpfen – und mit seiner Winde zur Straße zeigte es, dass in ihm nicht nur gewohnt, sondern auch gespeichert wurde. Es mag überraschen, dass vor dem Zweiten Weltkrieg noch 2000 solcher Bürgerhäuser in Hamburg gezählt wurden. Von ihnen existiert heute vielleicht noch ein halbes Dutzend, darunter die Außendeichhäuser an der Deichstraße. Vorkriegsbilder aus der Alt- und Neustadt, besonders unten am Hafen, sind Reminiszenzen an Ostseestädte, verdeutlichen aber auch, wie viel endgültig untergegangen ist. Hamburg hat sich verändert, gehäutet, ist dichter und höher bebaut worden. Der Dreifenstertyp des Hamburger Stadthauses bleibt eine feste Größe – bis 1943. Nach dem Bombardement führt eine besondere planerische Entscheidung dazu, dass der erhaltene Teil der Altstadt nur noch eine bedeutungslose museale Rolle spielen sollte: Die Ost-West-Straße (heute: Willy-Brandt- und Ludwig-Erhard-Straße) rollt seit den 1950er Jahren über einen Teil der alten Besiedlung, so dass eine urbane Ent-

wicklung südlich der Trasse nicht mehr möglich war. Es kam, wie es kommen musste: die verbliebenen Reste der mittelalterlichen Bebauung an Deichstraße und Cremon stehen heute in musealer Isolationshaft.

Mit der Revitalisierung der Speicherstadt und der Erweiterung nach Süden durch die Hafencity erhält die »Zwiebel« Hamburg neue »Häute«. Die Hansestadt ändert sich und wächst weiter.

Angekommen in der Moderne

Wenn die Grenze der Hamburger Besiedlung im Süden durch das Delta von Süder- und Norderelbe gebildet wurde, so bot das durch einen Mühlendamm (heute Jungfernstieg) aufgestaute Becken des frühzeitig schiffbar gemachten Flüsschens Alster hingegen eine einmalige Chance für die städtische Entwicklung grüner Vororte am Wasser. Die Elbe wirkte lange Zeit wie eine unüberbrückbare Barriere. Die ersten Brücken entstanden ab 1872. Der Bahnhof nach Süden, der Venloer Bahnhof (seit 1892: Hannoverscher Bahnhof), lag ursprünglich südlich der Elbe. Damit wird deutlich, dass die Entwicklungsrichtung Hamburgs fast 1000 Jahre lang nur nach Norden und Osten zeigte, und wenn nach Westen, dann nördlich der Elbe.

Der künstliche Binnensee der Alster wurde im 18. und 19. Jh. zum Ausgangpunkt der Entwicklung in den Osten. Außerhalb der Stadtmauer siedelten nun die gutsituierten Bürger, um auf diese Weise die Torsperre und damit die Zahlung einer Gebühr zu umgehen. Sie war seit Beginn des 19. Jh.s die liberale Version des Torschlusses, einer kompletten Zugangssperre. Erst am 31. Dezember 1860 wurde die Torsperre aufgehoben.

Als am 5. Mai 1842 der schauerliche Ruf »Füer in de Diekstraat« erklang und innerhalb von drei, vier Tagen das alte Stadtzentrum an der Trostbrücke, die nördliche Alt-

stadt und die nordöstliche Neustadt – also etwa ein Drittel Hamburgs – dem tückischen Brand zum Opfer fielen, war das eine dramatische Zäsur in der Entwicklung und das Ende der mittelalterlichen Struktur. Die Eisenbahn sollte ihren Probebetrieb ab dem Berliner Bahnhof, der damals »Innerer Bahnhof« hieß, am 7. Mai 1842 Richtung Bergedorf und Berlin aufnehmen. Die Ereignisse rund um den Großen Brand sorgten allerdings für eine Verspätung von zehn Tagen. (Brand-)Katastrophen waren nichts Ungewöhnliches und meist wurde sofort und originalgetreu wieder aufgebaut. Nach dem Großen Brand war es anders; im Jahrhundert der Industrialisierung wurde in der Hansestadt – auch durch weiteren Abriss – Raum für moderne Neubebauung geschaffen. In der Stadt der »Pfeffersäcke« hatte man die Renditen – auch von Grundstücken – genau im Blick. Die Immobilienspekulation begann im großen Stil. Die Stadt wurde nicht mehr nach dem alten Grundriss aufgebaut, sondern in begradigter Form. Dafür ließ man den Straßen aber ihre alten Namen. Tradition war und ist wichtig – dem Namen nach. Es waren die Jahrzehnte des Wachstums, die zu radikalen Einschnitten ins Stadtbild führten. 1842 zählte Hamburg knapp 140 000 Einwohner, 1910 über 930 000.

Vom Großen Brand bis zum Ende des Ersten Weltkrieges

Mit der Planung des Wiederaufbaus wurde ein Ingenieur, der Engländer William Lindley, beauftragt. Er hatte schon die Eisenbahnverbindung nach Bergedorf betreut und Verdienste bei der Brandbekämpfung erworben.

Mit dem Areal an der Binnenalster und dem neogotischen Wiederaufbau der Nikolaikirche hatte man sich noch baukünstlerischen Aufgaben verpflichtet. Das änderte sich radikal, denn mit der Gründung des Deutschen Rei-

ches 1871 verlor Hamburg den Status einer freien Reichsstadt, es bekam im Gegengeschäft einen Freihafen als Zollauslandsgebiet. Wirtschaftliche Interessen standen künftig auch beim Bauen im Vordergrund. Der Freihafen entwickelte sich zum Motor für die Handelsstadt. Für den Bau eines gewaltigen Lagerhauskomplexes hat man nicht auf einen zerstörerischen Brand gewartet, am Holländischen Brook wurde »Klein Amsterdam« einfach abgerissen: die Speicherstadt entstand. Bei deren Planung wurden Eigenschaften (alt-)deutscher Architektur wiederentdeckt, weshalb sie das Kleid einer wehrhaften mittelalterlichen Trutzburg mit Toren und Zinnen aus Backstein erhielt. In diesem Stil, den man Hannoversche Schule nennt und der das Wiederaufleben der Gotik nach sich zog, ging es weiter.

Spekulanten entwickelten rechts und links der Alster Vorstädte. Man wird Stadtteile wie Eppendorf oder Eimsbüttel später die Innere Stadt nennen. Die bauliche Leistung (heute neigt man dazu, sie eine architektonische zu nennen) führte später dazu, dass Straßen und Häuser dieser Epoche, etwa die Isestraße, zu den beliebtesten Domizilen von Neu-Hamburgern wurden. Die meisten dieser Häuser wurden von Maurermeistern nach schablonenhaften Mustern hochgezogen, und der architektonische Schmuck kam von der Stange.

Die Cholera-Epidemien des 19. Jh.s führten zum rabiaten Stadtumbau und zum Sielbau, der für eine saubere Elbe sorgte. Nach der letzten und schwersten Choleraepidemie von 1892 (mit ca. 8600 Todesfällen in Hamburg) lagen genug schlüssige Argument dafür vor, einen Teil der Slums, die »Gängeviertel« in der Altstadt, die der Brand noch verschont hatte, zugunsten großzügiger Kontorviertel abzureißen. In der prosperierenden Zeit nach der Jahrhundertwende wurden in Hamburg Strukturen einer modernen Dienstleistungsstadt sichtbar.

Unter dem neuen Baudirektor Fritz Schumacher wurde ab 1906 der Staatsbau reformiert. Das betraf nicht nur

Schulen und Krankenhäuser, sondern auch Feuer- und Polizeiwachen. Sie alle sind stilistisch leicht im Stadtbild zu erkennen: am Ziegelkleid und an der herrschaftlichen Geste, mit gewaltigen Dächern und Dachreitern. Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde auch das Hochbahnnetz, so heißt die Hamburger U-Bahn der vielen eisernen Viadukte wegen, in einem Ring um die Innere Stadt installiert. Sie besorgte den Haupttransport von den neuen Wohnquartieren zu den Landungsbrücken, wo die Hafenarbeiter mit Fähren in den Hafen übersetzten. Einige der großen Pläne wurden durch den Ersten Weltkrieg bald überflüssig oder erst in den 1920er und 1930er Jahren realisiert.

Sozialdemokratischer Aufbruch

Die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen bescherte der Hamburger Baukultur insgesamt knapp sieben goldene Jahre. Nach der Abdankung des Kaisers im November 1918 wurde die Weimarer Republik demokratisch regiert und die Hamburgerische Bürgerschaft, bisher ein Machtinstrument bürgerlicher Oligarchie, ein demokratisches Parlament: gleich, frei und geheim waren die Wahlen; die Volksvertreter wurden erstmals nicht nur von Männern, sondern auch von Frauen gewählt. Die Staatsgewalt ging jetzt tatsächlich vom Volke aus. Massenwohnungslosigkeit und die Pflicht des Staats zur Sorge für die Volkswohlfahrt wurden die großen Themen in der Öffentlichkeit. Es war die zweite Amtszeit des Oberbaudirektors Fritz Schumacher (1906–1922 und 1923–1933), der in Folge seiner vielen Begabungen inzwischen ein gigantisches Beziehungsgeflecht geknüpft hatte und zusammen mit ausgewählten freien Architekten diese Stadt weiterbaute. Man nannte es später – hanseatisch bescheiden – das »Werden einer Großstadt«. Die Ausgangssituation war ungewiss, aber die Hanseaten meisterten die Lage mit Mut und Gespür für

notwendige Veränderungen. Es sind allerdings nur die Jahre zwischen Inflation (1923) und Weltwirtschaftskrise (1929) gewesen, in denen sich wirklich etwas bewegen ließ. Bauhistorisch war die Zeit der Rückorientierung endgültig vorbei. Aus dem Reformstil entwickelte sich eine Sympathie für die Moderne, die man auch das »Neue Bauen« oder die »Neue Sachlichkeit« nannte. Die industrialisierte Bauweise, im 19. Jh. entstanden, hatte mit ihren Baustoffen Beton und Eisen die Kinderkrankheiten inzwischen abgelegt. Hamburg war eine große Industriestadt mit einem intakten Baugewerbe geworden. Obwohl es erst einmal keine Kriegsmarine im großen Stil mehr gab, blieb man dem Schiffsbau und der Hafenindustrie verpflichtet. Das bezog die Herstellung von Schiffsmotoren, Schiffsschrauben etc. mit ein. Der Arbeiteranteil an der Bevölkerung war hoch und entsprechend groß war der Bedarf an neuen »Kleinst«-Wohnungen.

Fritz Schumacher definierte seine Hauptaufgabe damit, dass er »einen neuen Wohngürtel um Hamburgs alten Leib schnallt«. Ihm gelang, was heute unter »public private partnership« im Wohnungsbau erwartet wird: Er konnte staatliche, private und die in Hamburg so wichtigen Interessen der Baugenossenschaften bedienen. Das Ergebnis kann sich immer noch sehen lassen. Große Siedlungen in akkuratem Backsteinkleid mit weißen Sprossenfenstern entstanden inmitten kleiner grüner Parks auf der Veddel, in Barmbek Nord, Dulsberg und in anderen Wohngebieten. Das war nicht nur schön anzuschauen, sondern auch gesund, weil in die neuen Räume dieser Wohnhäuser erheblich mehr Licht und gut verträgliche Luft eindrang als in jene des Arbeiterwohnungsbaus im 19. Jh. Es war die sozialdemokratische Antwort auf heruntergekommene Arbeiterquartiere der Innenstadt, die – krankheitsgefährdend und überbelegt – als Nährboden kommunistischer Revolutionsgedanken galten.

Für die neuen Siedlungen musste die Infrastruktur be-

reitgestellt werden, vor allem Schulen. Dabei kam ein spezielles »Fritz-Schumacher-System« zum Tragen: Er selbst steuerte den öffentlichen Bau der Stadt, ihm vertrauten die Architekten und bauten private Wohn- und Geschäftshäuser. Fritz Schumacher wurde in hohem Maße stilbildend. Unter anderem war es ihm zu verdanken, dass sich in großer Solidarität die alte republikanische Tradition der Hansestädte nahtlos mit den Idealen der sozialdemokratischen Soziologie verband und dass sich dies durchgehend in der Architektur und im Städtebau niederschlug. Für viele Bauhistoriker ist es ein Pfund, mit dem sich heute noch wuchern lässt. In dieser Sache braucht der Hamburger Wohnungsbau den Vergleich mit Berlin, dem »Neuen Frankfurt« oder Wien nicht zu scheuen.

Schumacher war es auch, der zum ersten Mal ein geordnetes Siedlungssystem der Hamburger Stadtlandschaften entwickelte. Seine Stadtentwicklung folgte den topographischen Bedingungen (wie dem Lauf der Elbe); strahlenförmig breiteten sich die Siedlungsachsen vom Kern nach außen hin aus und wurden durch Grünräume getrennt und gegliedert. Dieses Ordnungssystem wird auch im 21. Jahrhundert anerkannt und weiterverfolgt.

Wiederaufbau und Wachstumsjahre

Mit dem Zweiten Weltkrieg widerfuhr Hamburg eine weitere Katastrophe, die zu radikalen Veränderungen führte. Bombardierung und Zerstörung gab es überall, am radikalsten aber dort, wo im Hamburger Osten die Brandbomben der »Operation Gomorrha« 1943 gewütet hatten. Wenn es ein Bild für das Gegenteil einer blühenden Landschaft gibt, dann zeigt dies der Osten Hamburgs, beispielsweise der Arbeiter- und Kleinbürgerstadtteil Hamm aus dem Jahr 1946. Die Straßen waren wieder frei von Schutt. Der lag jetzt meterhoch auf den Grundstücken.

Dazwischen standen einige Grundmauern mit ausgehöhlten Fensterlöchern. Anstelle intakter Häuser wurden Nurdachhäuser aus gewölbten Blech aufgebaut, man nannte sie Nissenhütten. Der Wiederaufbau begann mit Improvisationen. Die alte Forderung nach Luft und Licht und Loslösung von historischem Ballast aus der Zeit des modernen Städtebaus nach Internationalem Stil prägte hier die frühen Planungen, u. a. den Generalbebauungsplan von 1947. Noch im Krieg war unter Leitung von Konstanty Gutschow ein Stab zum Wiederaufbau berufen worden.

1952 betrat Werner Hebebrand als Oberbaudirektor die Bühne. Unter seiner Ägide wurden die frühen Aufbaupläne fortgeführt und schließlich 1960 festgeschrieben.

Die umfangreichen Planungen der Nationalsozialisten in Altona und an der Elbe waren obsolet. Stattdessen wurde die Innenstadt im nördlich gelegenen Stadtteil Winterhude durch die Geschäftsstadt Nord erweitert, später City Nord genannt. Deutlich wurde dort mit verschiedenen Ebenen für Auto- und Fußgängerverkehr der Ideologie der Funktionstrennung gehuldigt. Insgesamt verfolgte der Wiederauf- und Weiterbau die Prinzipien der modernen autogerechten Stadt der Moderne – mit Auflockerung und offener Gliederung der Bebauung. Die schon von Schumacher, Gutschow und anderen Planern ersehnte Ost-West-Querung durchschnitt als Ost-West-Straße vom Zeughausmarkt bis zum Deichtor das Muster der dicht parzellierten Alt- und Neustadtbesiedlung endgültig. Die eigentliche Bebauung war allerdings schon 1943 durch alliierte Bomber zerstört worden.

Frühe Planungen wie die Entwicklung eines City-Bandes von Wilhelm Ohm (1949) hätten auch in der gesamten Innenstadt zu einer völligen Auflösung der überkommenen Strukturen führen können. Hamburg hat darauf verzichtet. Allerdings erinnern die großspurig in die Stadt gesetzten und heute denkmalgeschützten Grindelhochhäuser daran, was sonst noch hätte passieren können. Im stark