



CHRISTOPH SCHWARZKOPF, JESSICA SCHIPPOREIT  
(Denkmalschutzamt Hamburg)

## WIEDERAUFBAU IN HAMBURG LEITBILDER UND REALISIERUNG

### 1. ANMERKUNGEN ZUM BILD DER HAMBURGER ALTSTADT VOR 1943

Erfahrungen und Wahrnehmungen bei der Erneuerung zerstörter Stadtbilder – was kann dazu die Hamburger Sicht überhaupt beitragen? Von welchem „Stadtbild“ ist hier zu sprechen? Ein Blick auf eine Planüberlagerung macht schnell klar, was der Stadt von 1700 bis 2000 abhanden gekommen ist, wie sie aber auch ihre Struktur im wesentlichen bewahrt hat (Abb. 1): Anstelle der Wälle von 1650, die die Stadt im Dreißigjährigen Krieg vor Schäden verschon haben, befinden sich heute Grünanlagen oder Bahngleise, die innerstädtische Struktur ist in groben Zügen noch vorhanden.

Dennoch haben an diesen Dingen interessierte Hamburger die Situation hinsichtlich baulicher Geschichtszeugnisse bereits um 1900 als beklagenswert empfunden. Der Direktor des Hamburger Museums für Kunst und Gewerbe, Justus Brinkmann, berichtete

beim Tag für Denkmalpflege 1903 in Erfurt: „Unsere Stadt Hamburg ist leider ja sehr arm an Kunstdenkmälern. Es ist gerade 98 Jahre her, dass man den wundervollen Silberschatz des Rates eingeschmolzen hat in Tagen einer geistigen Depression der Hamburger; wenige Jahre nachher hat man unseren gotischen Dom abgebrochen [...]“<sup>1</sup>. 1813 räumten die napoleonischen Truppen das Schussfeld vor der Stadt erbarmungslos frei, vorstädtische Villen wurden niedergelegt. Der Brand von 1842 vernichtete 2000 Häuser, 20 000 Menschen wurden obdachlos. Der Wiederaufbau nutzte die Chance, die Innenstadt etwas regelmäßiger anzulegen. Erst 1888 wurde Hamburg auf Drängen Bismarcks in das Zollgebiet des Reiches eingegliedert. Für die bauliche Struktur namentlich der Altstadt war das teils sofort, teils in der Folge ein Fiasko: Die Altstadt war geprägt von der Parallelität der Straßen und Fleete, zwischen denen die Häuser standen, die seit dem Mittelalter Wohnen, Wirtschaften und Speichern unter einem Dach vereinten (Abb. 2). Im Südteil der Stadt wurde diese Struktur zwar beibehalten, jedoch wurden 500 Bauten abgebrochen, 20 000 Menschen umgesiedelt, um eine neue „Speicherstadt“ zu errichten. Die alten Fleete hier wurden dem aktuellen Hafenbedarf angepasst. Seit 1888 war die neu errichtete Speicherstadt in Betrieb. In der Folge war eine Vielzahl von Speicherbauten an den Fleeten nicht mehr erforderlich. Nach der Choleraepidemie von 1892 wurden die Gängeviertel in der Innenstadt nach und nach großflächig abgerissen, die Areale neu bebaut. In der Altstadt entstanden die sogenannten „Kontorhäuser“, orientiert an amerikanischen Vorbildern. Neue Wohngebiete baute man in der Neustadt. So wurde der Bestand alter Häuser einerseits planmäßig

---

<sup>1</sup> J. Brinckmann, *Vorlegung eines Teiles des Hamburger Denkmälerarchivs [...]*, in: *Vierter Tag für Denkmalpflege. Erfurt 25. und 26. September 1903*, (o.J.), S. 151.

dezimiert, andererseits überließ man viele Bauten ihrem Schicksal. Der seit 1934 kommissarisch amtierende Denkmalpfleger Hans Bahn versuchte mit allen Mitteln diese Tendenz zu stoppen. Für eine Ausstellung zu den *Altstadttagen der NS-Kulturgemeinde 1935* schrieb er: „Man ließ die Altstadt verfallen in sturer Gleichgültigkeit. Auch jetzt frisst Jahr für Jahr an dem alten Häuserbestand. Heute stehen viele Häuser völlig leer [...]. Es ist heute sicher, dass in 5 Jahren das letzte wertvolle reichgeschnitzte Fachwerkhäuser nicht mehr sein wird und dass in knapp 10 Jahren die alte Hansestadt kaum mehr als 3 Kaufmannshäuser mit ragendem Giebel [...] wird aufweisen können“. Er beklagte die Orientierung der Vergangenheit, die „Klassizismus als Südfrucht-Import“ geliebt habe, und in der „das verjudete New-York Amerikas [...] Baudidol geworden“ war<sup>2</sup>. Dennoch lohne es sich, die noch vorhandenen Altstadträume in Hamburg zu erhalten. „Hört es ein letztes Mal, die Altstadt ruft, folgt diesem Ruf, vielleicht hört ihr ihn niemals wieder!“<sup>3</sup>

Vorbildlich für Bahn waren Städte wie Braunschweig und Danzig, die einerseits wirkliche Denkmäler erhalten, andererseits im Sinne der zeitgenössischen „Entschandlung“ als unpassend empfundene Bauten historisierend verändert hatten. Seine Intentionen zur Schaffung einer Denkmalzone auf der Cremon-Insel in der Hamburger Altstadt stießen bei verschiedenen Seiten auf Kritik. Einerseits sorgten sich besonders treue Nationalsozialisten, dass derart historisierende Bestrebungen nicht im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung sein könnten<sup>4</sup>. Von anderer

---

<sup>2</sup> Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg (künftig zitiert als: STAHH), Bestand 364–10 (Denkmalschutzamt), Sign. 37, Bestrebungen zur Erhaltung der Hamburger Altstadt (Manuskript vom 30. November 1935) abgedruckt in der Broschüre *Alt-Hamburg ruft!* (Exemplar in der Akte).

<sup>3</sup> Ebenda.

<sup>4</sup> STAHH, 364–10, Sign. 37 (5. Juni 1937 Denkmalrat an Reichsstatthalter,

Seite wurde gerügt, dass seine Vorstellungen „ein bezeichnenden [so! Verf.] Beispiel für ausgesprochene Bauromantik“ seien<sup>5</sup>. Vor Bahns Plan, in der Denkmalzone Bauteile von abzubrechenden Häusern aus anderen Altstadtgebieten einzubauen, warnte die Schulbehörde. So würde nicht das Alte erhalten, sondern verfälscht<sup>6</sup>. Dagegen begrüßte der Chef der Baubehörde die Überlegungen des Denkmalschutzes. Die Baubehörde war sowohl bereit, Baulinien entsprechend anzupassen, aber auch Bauteile von abzubrechenden Häusern in die Katharinenstraße, die geplante Traditionsinsel, zu überführen. Bahn versuchte, seine Zugehörigkeit zur NSDAP für Zwecke der Denkmalpflege zu nutzen, drängte auf den Umbau von Speichergebäuden zu Kleinwohnungen für Hafenarbeiter oder die Nutzung der alten Bürgerhäuser für die verschiedenen NS-Organisationen. An die einschlägigen Dienststellen seiner Partei schrieb er: „Die alten Dielen ergäben wundervolle Fahnenhallen. Die Speicher am Fleet enthalten vorzügliche Versammlungsräume für Schulungsabende, Kulturveranstaltungen, Tagungen“<sup>7</sup>.

---

Bericht über die erste Denkmalratssitzung am 3. Mai 1937): Kreisleiter Haase von der Vereinigung Niederdeutsches Hamburg hatte demnach in einem Schreiben vom 12. April 1937 in Zweifel gezogen, „ob die Altstadt – Catharinenstraße, Grimm, Cremon – als Baudenkmal zu erhalten im Sinne der kulturellen Weltanschauung der NSDAP läge. Herr Haase hätte gemeint, des Führers Worte dahin ausdeuten zu müssen, dass die Neubauten der Gegenwart kulturell vollwertig als Ersatz an die Stelle von historischen Baudenkmalern treten werden [...]“.

<sup>5</sup> STAHH, 364–10, Sign. 37 (Schreiben von Prof. Lauffer, Museum für Hamburgische Geschichte, 20. Mai 1936).

<sup>6</sup> STAHH, 364–10, Sign. 37 (5. Juni 1937 Denkmalrat an Reichsstatthalter Bericht über die erste Denkmalratssitzung am 3. Mai 1937).

<sup>7</sup> STAHH, 364–10, Sign. 40 (Schreiben von Bahn vom 18. Mai 1935 an Gauschatzmeister W. Spakowski).

Zeitgleich mit diesen Überlegungen begann die Planung der Ost-West-Straße, eines Straßendurchbruchs durch Alt- und Neustadt, der die seit langem als unbefriedigend empfundene Verkehrssituation verbessern sollte<sup>8</sup>. Bahn gelang es, die Lage von Baulinien an der vorgesehenen Straße im Sinne des Erhalts von Bauten günstig zu beeinflussen. Bauteile von wertvollen Gebäuden, die dennoch abgebrochen werden mussten, sollten jeweils in die Denkmalzone überführt werden. Bahn setzte seine Bemühungen um die Schaffung einer Denkmalzone auf der Cremon-Insel auch in der Kriegszeit unbeirrt fort, dennoch war ihm das Glück nicht hold: Hamburg zählte zu den im Bombenkrieg meistzerstörten Städten in Deutschland. Die Innenstadt war im Wesentlichen vernichtet. Hatte man 1941 noch geglaubt, dass nach ersten Kriegsschäden Reparaturen möglich wären, wurden auch realistischere Überlegungen, einen (Teil-)Erhalt der Altstadt anzustreben, vom *Feuersturm* im Sommer 1943 zunichte gemacht. Dem Denkmalrat erläuterte Bahn im Oktober 1943 zunächst die bei den Terrorangriffen verlorenen Baudenkmäler und verlas eine „Liste derjenigen Kulturbauten [...], bei denen Sprengungen nicht vorgenommen werden dürfen“<sup>9</sup>. Das Wenige, was erhalten war, müsse durch Ausbau der Denkmalliste erhalten werden. Fast trotzig meinte er: „Auch der Plan der Schaffung einer Altstadtzone rund um die Katharinenkirche müsse, wenn auch mit beschei-

---

<sup>8</sup> Das Straßensystem war in Hamburg, wie in vielen Altstädten, den Verkehrsbedürfnissen seit Jahren nicht mehr gewachsen. Ein zeitgenössischer Stadtplaner, Wilhelm Heilig, hat das in einem Fachartikel kurz zusammengefasst: „Der Motor diktiert. Er wird das kommende Straßennetz innerhalb der Siedlungsgebiete einteilen in 1. Verkehrsstraßen 2. Erschließungsstraßen 3. Wohnwege“ – womit er die zukünftige Entwicklung auch der Hamburger Innenstadt treffend charakterisierte (Zeitungartikel in: STAHH, 364–10, Sign. 37, (o.J.).

<sup>9</sup> STAHH, 363–6, Sign. 51 (4. Oktober 1943, Protokoll zur 12. Denkmalratssitzung).

denen Mitteln, durchgeführt werden“<sup>10</sup>. Anfang 1945 musste der Denkmalpfleger jedoch einsehen: „der Fortgang des Krieges und daher auch das Ausbleiben reichsministerieller Richtlinien lassen heute eine Debatte über Einzelheiten als wenig zeitgemäß erscheinen; städtebauliche und denkmalpflegerische Gesichtspunkte müssen dann auch dabei als Einheit gesehen werden, nicht als Einzelprojekt“<sup>11</sup>.

## 2. DER BEGINN DES WIEDERAUFBAUS

Obwohl 1945 zunächst der Wohnungsnot abzuhelfen war (zum Ausmaß s. Tabelle Abb. 3), war der Umgang mit dem Stadtbild nicht weniger wichtig.

In seiner grundlegenden Rede zum Wiederaufbau bemerkte Fritz Schumacher im Oktober 1945: „Schon die nächste Generation wird nur aus Büchern wissen, wie Hamburgs Türme und seine alten Stadtbilder ausgesehen haben. Das ist ein Glück, weil es nichts nützt, um Unwiederbringliches zu trauern, aber es ist ein Unglück, wenn das „geistige Wesen“, das im Unwiederbringlichen lag, nicht unvermerkt im Herzen der Schaffenden verwahrt ist“. Er mahnte die „Aufstellung eines Gesamtplanes der angestrebten Entwicklung: einen Generalbebauungsplan“ an. Zu lösen waren

---

<sup>10</sup> Ebenda. Die entsprechende Liste legte er im November 1943 vor. In der Altstadt sollten vor allem Barockbauten, wie Huxter 6, 17, 12, Speersort 16, Kleine Reichenstraße 5, Gröningerstraße 22, Deichstraße 49, 43, 47, 37, 42, in der Neustadt die klassizistischen Bauten Esplanade 37–43 (ohne 40), Neuer Jungfernstieg 18, die nach dem Stadtbrand von 1842 errichteten Alsterarkaden sowie Neuer Wall 39 (mit Thorwaldsen-Medaillon) in die Denkmalliste eingetragen werden. Später wurde die Liste noch um Bei den Mühren 57 und 59 erweitert. (18. November 1943, Vorschlagsliste für Neueintragungen).

<sup>11</sup> STAHH, 364–10, Sign. 37 (Schreiben von Bahn vom 5. Januar 1945 an Frank Joachim Wagner).

die bereits vor dem Krieg bekannten Verkehrsprobleme der Stadt. Vor allem aber sollte der Wiederaufbau planvoll vorangehen, nur das einem gesunden Städtebau entsprechende sollte wiederhergestellt werden<sup>12</sup>. Ihm war an der Verbesserung der Wohnverhältnisse gelegen; dabei sah er die Zukunft eher in Gartenstädten als in mehrgeschossigen Bauten<sup>13</sup>.

Einige Überlegungen Schumachers spiegelten die Praxis wider: Schon im April 1945 hatte man die wieder aufzubauenden Gebiete kategorisiert<sup>14</sup>: Innerhalb einer übergeordneten zeitlichen Rangfolge wurden einerseits Gebiete festgelegt, die als „Wiederherstellungsgebiete“ aufgrund ihrer als „gesund“ empfundenen städtebaulichen Struktur unverändert oder nur gering verändert wiederaufgebaut werden sollten. Deren Auswahl zeigte, dass sich die Ansätze der Stadtplanung, wie sie in Hamburg seit Schumachers Wirken gesetzt waren, kaum geändert hatten (s. Abb. 4). Von diesen „Wiederherstellungsgebieten“ unterschieden sich die „Wiederaufbaugebiete“ dadurch, dass sie städtebaulich und baulich ungesund seien. Entsprechende Neuplanungen waren hier erforderlich, ebenso eine Neuordnung des Grundbesitzes (s. Abb. 5).

Weitere Baugebietskategorien waren „Behelfsbaugebiete“, in denen die Errichtung von Behelfsbauten zugelassen war. Später sollten diese Flächen eventuell anders verwendet werden. „Industrie- und Gewerbegebiete“ waren für Wohnungsbau gesperrt. Für

---

<sup>12</sup> F. Schumacher, *Zum Wiederaufbau Hamburgs*, 1945, S. 7f.

<sup>13</sup> Ebenda, S. 17.

<sup>14</sup> Vgl. hierzu: STAHH, Bestand 321–3, I (Baubehörde I), Sign. B2 (K. Gutschow, 3. August 1945, Disposition Schriftsatz zu Wiederherstellungsgebieten): Die Stringenz der Überlegungen Gutschows traf sich offenkundig mit den Vorstellungen der britischen Besatzungsmacht, die aktuelle städtebauliche Ideen im Wiederaufbau durchsetzen wollte – vgl. hierzu W. Durth, *Vom Überleben. Zwischen totalem Krieg und Währungsreform*, in: *Geschichte des Wohnens, 5: 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau*, hg. v. I. Flagge, (1999).

die so genannten „Späteren Baugebiete“ sollte eine vorläufige Bausperre bis zum Abschluss des ersten Aufbaubereichs gelten, abgesehen von behelfsmäßigen Instandsetzungen. Für das „Geschäftsgebiet der Innenstadt“ war bereits zu diesem Zeitpunkt klar, dass die Durchführung nach einem besonderen Aufbauplan, nach einem später aufzustellenden Zeitplan und aufgrund von Einzelgenehmigungen erfolgen sollte. Tatsächlich wurden in Hamburg von 1945 bis 1946 35 000 Wohnungen instand gesetzt<sup>15</sup>, 1950 monatlich 1500 bis 2000 Wohnungen neu gebaut<sup>16</sup>.

Ein erstes „Wiederaufbaugelände“ orientierte sich dagegen gar nicht an Schumachers Leitbildern, dessen städtebauliche Ideen nach wie vor in Hamburg maßgeblich waren. Vor dem Zweiten Weltkrieg bestand am Grindelberg eine zumeist fünfgeschossige Blockrandbebauung, die zum Kriegsende stark zerstört war. Von Hamburger Architekten wurden hier Familienwohnungen für die britische Besatzungsmacht geplant<sup>17</sup>. Nach neuem städtebaulichen Konzept sollten 12, bis zu 14 Geschosse zählende Wohnhochhäuser entstehen, um so trotz großer, verkehrsfreier Grünflächen möglichst viel Wohnfläche auf geringem Raum zu schaffen. Mit der Vereinigung der britischen und amerikanischen Zone 1947 verlor Hamburg einen Teil der Militärverwaltung. Deshalb wurden die Bauarbeiten im März 1948 eingestellt. Von 1949 bis 1956 ließ die Stadt Hamburg die Bauten fertig stellen (s. Abb. 6).

---

<sup>15</sup> Schulz-Bischof, *Hamburgs Raumbewirtschaftung*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 4 (1949), S. 91.

<sup>16</sup> E. Lüth, *Zur Stütze unseres Gedächtnisses*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 5 (1950), S. 5f.

<sup>17</sup> Vgl. A. Schildt, *Die Grindelhochhäuser. Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage Hamburg-Grindelberg 1945–1956*, (Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs 1, 1988).



### 3. WIEDERAUFBAU IN DER INNENSTADT?

Angesichts der vorhandenen Fülle von Literatur, die sich mit dem Wiederaufbau der Innenstadt beschäftigt, sollen hier nur einzelne Aspekte genauer dargelegt werden. 1947 veröffentlichte der Leiter der staatlichen Pressestelle Hamburgs, Erich Lüth, einen Aufsatz unter dem Titel *Erneuerung Hamburgs im Geiste Alfred Lichtwarks*, in dem er Grundprinzipien der Arbeiten an der Wiederaufbauplanung darlegte. Zunächst stellte er fest, dass die Silhouette der Türme und das Bild der Fassaden in der Innenstadt im Verhältnis zu Köln, Frankfurt, Düsseldorf, Hannover oder Kassel „fast unverletzt“ wirke. Zerstört sei aber in Hamburg besonders das, was frühere Katastrophen übrig gelassen hätten. Er bedauerte, wie abgestumpft die Menschen derzeit wären, wo doch eine Aufgabe für alle eine Gesundung des Stadtbildes sei<sup>18</sup>.

Wie diese „Gesundung des Stadtbildes“ auszusehen hätte – dazu gab es verschiedene Auffassungen. 1949 veröffentlichte Wilhelm Ohm, Stadtoberbaurat a. D., ein Konzept für ein *City-Band*, also eine Bandstadt innerhalb des Innenstadtbereiches (Abb. 7). Ausgehend von der Lage der Trümmerflächen entwickelte er eine Idee, deren Realisierung letztlich eine völlige Neubebauung der Stadt ergeben hätte. Zunächst sollten nur die zerstörten Bereiche völlig verändert neu bebaut werden, perspektivisch war aber die gesamte Innenstadt neu zu errichten. Jeden Ansatz einer historisierenden Wiederherstellung lehnte er ab: „Die Beeinflussung eines auf veränderter Grundlage entstehenden Organismus durch romantisierende, historisierende Gedankengänge kann nur Krankheitsherde ergeben. [...] Vor allen Dingen aber ist es notwendig, dass man den »Skandal« vermeidet, unser teures

---

<sup>18</sup> E. Lüth, *Erneuerung Hamburgs im Geiste Alfred Lichtwarks*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 1 (1947), S. 106–111, hier S. 106 ff.

Geld und unsere Arbeitskraft in ein historisierendes Städtebaugebilde zu stecken, das schon jetzt untragbar, in 20 Jahren aber völlig unbrauchbar und »sanierungsbedürftig« ist<sup>19</sup>. „Der Raum ist nicht mehr, wie seit 2000 Jahren, das Ziel aller Architektur“. An seine Stelle träte die Plastik, auch der Städtebau würde „in dem Maße seiner zunehmenden Unräumlichkeit plastischer“<sup>20</sup>.

Eine ähnliche Position nahm 1948 der Stadtplaner Karl Schneider ein. Im Vorfeld eines groß angelegten Innenstadt-Wettbewerbes hatte er seine Anschauungen dargelegt<sup>21</sup>. Ausgehend von den Randbedingungen der vorhandenen Stadtstruktur strebte er eine Neuordnung der Innenstadt an. Er merkte jedoch an, dass diese von der Durchsetzbarkeit der öffentlichen Ansprüche gegen die Grundeigentümer abhängen würde. Aus seiner Sicht war das Stadtbild in großen Teilen erhalten, sein Umbau aufgrund eines neuzeitlichen Städtebaus aber geboten: „Die Straße wird nicht mehr architektonischer Raum bleiben, sondern mehr und mehr Freifläche werden“<sup>22</sup> – so sein *Credo*.

Gustav Oelsner, der frühere Altonaer Baudirektors, wollte die überkommenen Teile der Innenstadt erhalten und verlangte 1951 deshalb: „*Straßendurchbrüche!* Sie sind jetzt zwingend nötig, um die Innenstadt in ihren großen Werten und in ihrer städtebaulichen Bedeutung zu erhalten“<sup>23</sup>. Für die Neubauten empfahl er einerseits Zeilenbauten, da nur sie Besonnung von beiden Seiten erhalten und sie quer zu den in Hamburg von Ost nach

---

<sup>19</sup> W. Ohm, *City-Planung*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 4 (1949), S. 35–44, hier 43.

<sup>20</sup> Ebenda, S. 44.

<sup>21</sup> K. Schneider, *Neugestaltung der Hamburger Innenstadt*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 3 (1949), S. 34–44.

<sup>22</sup> Ebenda, S. 44.

<sup>23</sup> G. Oelsner, *Gesinnung im Städtebau*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 6 (1951), S. 18.

West führenden Hauptstraßen errichtet werden könnten. Gleichzeitig dachte er aber über ganz andere Bauformen für die Innenstadt nach: „Denkt man wirklich nicht daran, das, was die Menschen hinauszieht, an geeigneten Stellen hineinzubringen? Das ist das nicht so hohe Haus mit kleinen Gartenflächen, das Haus, das dem geweihten Begriff des Hauses entspricht, das Haus, das nicht – „Mietskaserne“ ist“<sup>24</sup>.

Hatte man in Hamburg schon seit Jahrzehnten die Verluste in der Altstadt beklagt, so entsprach dies dem Jammern, das die Heimatschutzbewegung allerorten hatte vernehmen lassen. Nur zu berechtigt war das Beklagen der Verluste aber nun nach den Kriegszerstörungen. Akutes Thema war zunächst die Entrümmerung der Innenstadt und damit verbunden die Sorge um die Besonderheit der Altstadt – ihre von den Fleeten geprägte Struktur. Bereits Anfang Juni 1945 waren einige Fleete mit Trümmerschutt verfüllt worden, soweit nicht ohnehin Gebäude teilweise in diese hineingestürzt waren<sup>25</sup>. Ziel der Denkmalpflege blieb auch nach Kriegsende die Einrichtung einer Altstadt-Schutzzone – nun lediglich auf der Cremon-Insel. Dennoch stimmte der neue Denkmalpfleger Bernhard Hopp im Februar 1946 bei einer Begehung derselben, sowie der Gröningerstraße und des Grimm zu, dass von 19 zur Disposition stehenden, beschädigten Gebäuden fast alle beseitigt werden sollten<sup>26</sup>. Diese schnelle Zustimmung wurde nicht begründet. Nachvollziehbar wird sie u. a. durch das in dieser Zeit akute Problem, dass immer wieder Ruinen überraschend

---

<sup>24</sup> Ebenda.

<sup>25</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Vermerk vom 8. Juni 1945 über eine Beratung der vorläufigen Verwaltung). Verfüllt waren danach zu diesem Zeitpunkt: Deichstraßenfleet, Catharinenstraßenfleet, Steckelhörnfleet, Gröningerstraßenfleet, Brauerstraßenfleet und Klingbergfleet.

<sup>26</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Vermerk vom 18. Februar 1946 über die Begehung der Cremoninsel).

einstürzten, die man für standsicher gehalten hatte. Allerdings waren die Abbrüche ein Jahr später noch nicht vollzogen.

Wirkt die Translozierung von Bauteilen, wie sie der Denkmalpfleger Bahn in den 1930er Jahren in der Innenstadt vorsah und auch durchführen ließ, aus der Sicht heutiger Denkmalpflege befremdlich, kann man solche Überlegungen angesichts der immensen Zerstörungen in der Hamburger Altstadt nach 1945 eher nachvollziehen. Denkmalpfleger Hopp stellte sich die Cremon-Insel 1947 als Verbindung von Neubau und Tradition vor, drei- bis fünfgeschossig, mit eingebauten Altbauteilen und eingefügten Rekonstruktionen. Dagegen stand die Auffassung Baudirektor Meyer-Ottens, der meinte, aus der „Cremon-Insel dürfte kein Raritäten-Kabinett entstehen. Das Ganze ein einziger grosser Bau, hochgeschossig, aus Stahl, Glas, Beton“. Zwar wollte Hopp alles tun, um die von Meyer-Ottens geäußerten Absichten zu verhindern<sup>27</sup>. Noch 1949 notierte Hopp: „Die Stadtplanungsabteilung ist bereit, die Cremoninsel in vollem Umfange als Denkmalschutzbereich anzuerkennen und dem Denkmalpfleger die Direktiven zu überlassen“<sup>28</sup>. Der 1952 erlassene *Baustufenplan Innenstadt* hielt das Problem durch eine Bausperre für die Cremoninsel noch offen. Erst mit dem Durchführungsplan von 1955 konnten auf dem überwiegenden Teil des Areals nun kompakte große Baukörper entstehen.

Für die Innenstadt insgesamt verfolgte das Denkmalschutzamt das Ziel, das „topographische Bild“ und den „Charakter der Stadt“ zu erhalten. Grundlage dafür war vor allem der Erhalt der Hauptkirchen, aber auch die Erhaltung und Beschaffung der Pläne und Aufmaße aller alten Bauten, soweit sie für die Stilgeschichte,

---

<sup>27</sup> STAHH, 364–10, Sign. 38 (Aktennotiz vom 19. März 1947 über Besprechung am 12.3.1947 mit Meyer-Ottens und Baudirektor Schwartz).

<sup>28</sup> STAHH, 364–10, Sign. 38 (Notiz vom 28. Juli 1949).

Stadtgeschichte oder Baugeschichte der Stadt von Wert waren. Denkmalpfleger Hopp beklagte 1947, „dass die geringe Auswirkung der Arbeit [des Denkmalschutzamtes – Verf.] nicht weiter verantwortet werden kann“<sup>29</sup>.

#### 4. BINNENALSTER UND RATHAUSMARKT

Bereits seit 1948 wurde das Planrecht für die Innenstadt fortgeschrieben. Zunächst sicherte man die Gestaltung eines ganzen, bis heute in Hamburg hoch geschätzten Stadtraumes: In der Binnenalsterverordnung<sup>30</sup> wurden einige jüngere Bauten in diesem Gebiet zum Maßstab der Gestaltung von Neu-, aber auch Umbauten an der Binnenalster erhoben. Hierzu gehörten u. a. das Esso-Haus<sup>31</sup> und das Gebäude der Hapag-Lloyd<sup>32</sup>, die nach Umbau jeweils Staffelgeschosse mit Steildächern erhalten hatten.

Festgelegt wurden in der Verordnung die Traufhöhe, die Fassadenausbildung in Putz oder Naturstein, sowie die Dachform, die als zurückgesetztes Staffelgeschoss mit „sichtbarem Steildach“ mit kupferfarbener oder grauer Deckung auszubilden war<sup>33</sup>. Diese Vorschrift gilt mit geringfügigen Änderungen bis heute.

---

<sup>29</sup> STAHH, 364–10, Sign. 32 (Memorandum über Tätigkeit des Denkmalschutzamtes vom 15.12.1947).

<sup>30</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Entwurf der Binnenalsterverordnung vom 21. Dezember 1948).

<sup>31</sup> Ursprungsbau von Rambatz und Jollasse 1908; Umbau und Erweiterung 1937/38 von Elingius & Schramm, vgl. R. Lange, *Architektur in Hamburg. Der große Architekturführer*, (2008), S. 50.

<sup>32</sup> Ursprungsbau von Haller, 1901, Umbau Höger bis 1920, ebenfalls Staffelgeschosß mit Steildach, vgl. Lange, *Architektur*, S. 28.

<sup>33</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Entwurf der Binnenalsterverordnung vom 21. Dezember 1948).

Beispielhaft für die Zielrichtung der Verordnung sind die Vorgänge um das Neidlinger-Haus an der Ecke Jungfernstieg-Alsterarkaden<sup>34</sup>. Bereits vor dem Krieg war seine Fassade vereinfacht worden. Da das Haus Bombenschäden aufwies, schrieb man hier einen vereinfachten Wiederaufbau vor: Entsprechend der Verordnung erhielt das Gebäude ein Staffelgeschoß, die zarten Säulen des Erdgeschosses wurden den benachbarten Arkaden angeglichen und die Fassaden mit Tuff verkleidet (s. Abb. 8). 1954 wurden auch die Ziergitter in den Arkaden des Neidlingerhauses in Anlehnung an die benachbarten Arkaden erneuert, wofür die Gitter aus der Bauzeit des Hauses weichen mussten.

Das Haus bildet mit seiner Seitenfassade gleichzeitig eine Begrenzung der Kleinen Alster, die den Stadtraum des Rathausmarktes zur Binnenalster öffnet. Die Diskussion um den Rathausmarkt und seine Verbindung zur Binnenalster währte in Hamburg seit der Anlage des Platzes nach dem Brand von 1842. Im Rahmen des Innenstadtwettbewerbes 1948 diskutierte der Stadtplaner Hans Speckter verschiedene Varianten der Platzvergrößerung, aber auch die Grundlagen der Gestaltung. Zunächst zeigte er, wohl von Schumachers älteren Überlegungen angeregt<sup>35</sup>, Parallelen und Unterschiede von Markusplatz in Venedig und Hamburger Rathausmarkt auf. Angesichts gestiegener Einwohnerzahlen der Stadt konstatierte er dann einen gewachsenen Raumbedarf und daher die Notwendigkeit der Vergrößerung des Platzes<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> M.F. Fischer, *Bau- und Kunstdenkmalspflege*, in: M.F. Fischer, E. Först, *Denkmalspflege in Hamburg. Idee – Gesetz – Geschichte*, (*Arbeitshefte zur Denkmalspflege in Hamburg* 19, 2000), S. 72.

<sup>35</sup> Vgl. M.F. Fischer, *Der Rathausmarkt in Hamburg und die Piazza San Marco in Venedig. Zur Chronik eines Mißverständnisses*, in: ders., *Phoenix und Jahresringe. Beiträge zur Baugeschichte und Denkmalspflege in Hamburg*, (1989).

<sup>36</sup> STAHH, 321–3, I (Baubehörde I), Sign. 1495 (Innenstadt Hamburg; Erläuterungsbericht; S. 21 und beigelegte Skizze, als Abb. 7 bezeichnet).

Hintergrund der Überlegungen war die Zerstörung des Südteils der östlichen Platzrandbebauung. Allerdings hätte man zur Platzweiterung den nördlich anschließenden, nur wenig beschädigten Baublock abbrechen müssen<sup>37</sup>. Hierzu konnte man sich zunächst nicht entschließen. Spätestens mit dem Vorliegen einer konkreten Bebauungsabsicht für die zerstörte Platzrandbebauung endeten die Diskussionen. Angesichts der Behauptung der Bauherren, dass die Finanzierung von nur kurzzeitig verfügbarem Auslandskapital abhängt, verzichtete der Senat letztlich auch auf die Ausschreibung eines Wettbewerbs<sup>38</sup>. Es entstand ein Prototyp für den Wiederaufbau der Innenstadt: Ausgebombte Grundstücke wurden von einer Bauherrengemeinschaft zusammengelegt, sodass ein größerer Gebäudekomplex entstehen konnte. In der Höhenausbildung sowie in der Gestaltung passte sich der Neubau seinen Nachbargebäuden an: Mit den durchgehenden Steildachflächen auf einem zurückgesetzten Staffelgeschoss nahm das Gebäude Bezug auf seine Umgebung und auf die Gestaltvorgaben der Binnenalsterverordnung. 1953 wurden die Gestaltungsprinzipien in einer eigenen Verordnung, der Rathausmarktverordnung, zusammengefasst.

---

<sup>37</sup> Zerstörungsgrad nach: Denkmalschutzamt, Inventar Nr. 7098 (Schadenskarte Stand vom Sommer 1945 [Kartenblatt] 6436, [Dammtor], Vermessungsamt der Hansestadt Hamburg).

<sup>38</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Protokoll über die Sitzung des Denkmalrat am 29. Dezember 1949 vom 31. Dezember 1949; Mitteilung vom 31. Januar 1950): wonach der Senat nach Vortrag von Senator Landahl erneut einen Wettbewerb „betreffend Neugestaltung des Rathausmarktes“ ablehnte.

## 5. RATHAUSTURM UND SILHOUETTE DER STADT

Eine folgenlose Episode ist der Wettbewerb zur Gestaltung des Rathausturmes von 1947 geblieben, an dem Architekten der Baubehörde hatten teilnehmen können. Das Rathaus war weitgehend von Schäden verschont geblieben, stark beschädigt war jedoch der Turmhelm. Oberbaudirektor Meyer-Ottens war dessen Verhältnis zu den Kirchtürmen besonders wichtig<sup>39</sup> – er sah das Ziel der Bewahrung des Stadtbildes vor allem in der Bewahrung der Stadtkrone. Letztlich wurde keiner der Wettbewerbsbeiträge umgesetzt, sondern der Turmhelm rekonstruiert. Das Ziel der Erhaltung der Stadtsilhouette für wichtige Blickpunkte verfolgt dagegen die Stadtplanung bis heute. Diesem Ziel mussten sich auch nach 1945 fast alle Bauvorhaben in der Innenstadt unterordnen<sup>40</sup>. Heute als problematisch empfundene Störungen zeigt der Entwurf des Innenstadtkonzeptes von 2010 auf und benennt das Ziel, solche Störungen zu beseitigen, auch wenn ggf. zu verändernde Hochhäuser heute unter Denkmalschutz stehen<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> O. Meyer-Ottens, *Neugestaltung des Rathausturmes*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 2 (1948), S. 164.

<sup>40</sup> Die Silhouette ist durch Hochhäuser kaum beeinträchtigt. Dem diene auch die Schaffung einer Bürostadt, der *City Nord*, 5 km nordöstlich der Altstadt seit 1959.

<sup>41</sup> *Innenstadtkonzept Hamburg 2010*, erarb. F.-J. Höing, (2010), S. 78 f., „In diesen Fällen muss auch eine unvoreingenommene Abwägung zwischen städtebaulichen und denkmalpflegerischen Belangen möglich sein“ (ebenda, S. 79).



## 6. LICHT IM FREIRAUM

Bereits Ende der 1940er Jahre spielte auch das Thema der Werbung, insbesondere der Lichtwerbung in der Innenstadt, wieder eine Rolle. Die Binnenalsterverordnung schrieb vor, dass alles Licht weiß sein soll<sup>42</sup>. Die festliche Wirkung der in weißem Licht strahlenden Binnenalster wurde von Stadtplanern und Denkmalpflegern einhellig gelobt, auch das heutige Innenstadtkonzept hebt sie hervor.

Nicht unumstritten war bereits damals die nächtliche Anstrahlung von Gebäuden. 1952 schrieb Grundmann, der Denkmalpfleger der Stadt, in dieser Sache an den Senat. Er hielt solche Vorhaben „für eine außerordentliche Geschmacksverirrung [...], im großen und ganzen aber wird eine Architektur bei einer Anstrahlung zu einer Theaterkulisse. Das Widernatürliche der Lichtführung und das künstliche Licht selbst geben zwar für den allgemeinen Geschmack einem solchen Gebäude den Charakter eines Märchenschlosses, aber der monumentale Charakter der Architektur und ihre großartige Wirkung im Dämmerlicht und bei Nacht gehen vollständig verloren“<sup>43</sup>.

## 7. DIE OST-WEST-STRASSE (S. ABB. 9)

Die *Aufbauplanung für die Hamburger Innenstadt* von 1949 sah noch eine niedrige Straßenrandbebauung an der Ost-West-Straße vor, zusammengefasst im *Baustufenplan Innenstadt*, der

---

<sup>42</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (Entwurf der Binnenalsterverordnung vom 21. Dezember 1948).

<sup>43</sup> STAHH, 363–6, Sign. 118 (2. Mai 1952, Schreiben von Grundmann an Senat).

1952 festgestellt wurde<sup>44</sup>. Doch wandelten sich in der Folgezeit die städtebaulichen Anschauungen, die zeitweise eine Auflösung des Stadtraumes anstrebten<sup>45</sup>. Werner Hebebrandt, der 1952 das Amt des Oberbaudirektors übernahm, war ein eindeutiger Vertreter des Leitbildes der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Unter seiner Leitung wurde der gesamte Straßenraum der Ost-West-Straße bis 1960 überplant. Den neuen städtebaulichen Anschauungen folgend wurden die Neubauten, welche oft die Altbauten der Zeit um 1900 ersetzten, als Solitäre in einem fließenden, aufgelockerten Raum gestaltet. Entlang der Ost-West-Straße entstanden so zahlreiche Verwaltungsbauten, vorrangig Banken und Versicherungshäuser, deren Eigentümer bald feststellten, dass ihr Raumbedarf schnell wuchs. Auch wenn die Geschossflächenzahl von 2,0 festgesetzt worden war, konnte dem Expandieren der Gebäude und der daraus resultierenden schleichenden Verdichtung der Bebauung an der Ost-West-Straße kaum entgegengewirkt werden. Hinzu kam, dass man seitens der Stadtplanung versuchte, durch eine größere Dichte in der Stadt der schleichenden Verödung durch die verloren gegangene Wohnnutzung entgegenzuwirken. Damit kehrte man sich von dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ ab und strebte nach „Urbanität durch Verdichtung“. Ende der 70er Jahre kehrte man wieder zurück zu der städtebaulichen Grundkonzeption der Straßenrandbebauung, die zum einen als Schalldamm dienen und zum ande-

---

<sup>44</sup> Baustufenpläne wurden seinerzeit von der Baubehörde für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet und vom Senat beschlossen. Sie sind bis heute geltendes Planrecht, werden jedoch mehr und mehr von Bebauungsplänen abgelöst. Der Baustufenplan Innenstadt stellt eine fünf- bis sechsgeschossige Bebauung an der Ost-West-Straße dar.

<sup>45</sup> vgl. M. Wawoczny, *Der Schnitt durch die Stadt. Planungs- und Baugeschichte der Hamburger Ost-West-Straße von 1911 bis heute*, (Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs, 1996), S. 59 ff.

ren den Straßenraum stadträumlich fassen soll. Heute ist das Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ nur noch in wenigen Bereichen der Ost-West-Straße nachvollziehbar:

### NIKOLAI-KIRCHE UND UMGEBUNG

Der Turm der im 19. Jahrhundert errichteten neogotischen Kirche St. Nikolai nimmt heute noch Platz 5 auf der Liste der höchsten christlichen Sakralbauten ein. Auch wenn die Bombenangriffe im Juli 1943 die Kirche beschädigten, war sie im Vergleich zu vielen anderen Hamburger Kirchen in einem relativ guten Zustand. Bereits 1948 sah Denkmalpfleger Hopp jedoch die „Notwendigkeit eines Verzichts“ auf diese Kirche<sup>46</sup>. Diese Befürchtung verfestigte sich in den folgenden Jahren, sodass die Grundsubstanzzerhaltung bei St. Nicolai, abgesehen vom Turm, als unmöglich erschien<sup>47</sup>. Grundmann, Hopps Nachfolger, vertrat 1950 die Meinung, dass der Wiederaufbau der fünf Hamburger Hauptkirchen angesichts der immer kleiner werdenden Kirchengemeinden nicht zwingend notwendig sei. Man müsse „die“ Kirche opfern, die von geringster historischer und kunstgeschichtlicher Bedeutung sei. Da auch die katholische Kirche nicht die Mittel für die Übernahme der Ruine aufbringen konnten, sah Grundmann den Totalabbruch des Kirchenschiffs als einzige Lösung. 1951 wurde die Ruine von St. Nikolai gesprengt, nur der 147 Meter hohe Turm und Reste der Chorwände blieben stehen. In wiederholten Wettbewerben (in den Jahren 1953, 1961 und 1989) wurden die

---

<sup>46</sup> STAHH, 354–10, Sign. 32 (Bericht über die denkmalpflegerischen Probleme beim Wiederaufbau; Referat von Bernhard Hopp, *Kirchenproblem in Hamburg*, 10. Februar 1948).

<sup>47</sup> STAHH, 363–6, Sign. 51 (Denkmalratssitzung am 6. Juli 1950, Vermerk v. 9. August 1950).

Möglichkeiten einer Umgestaltung der Rudimente zu einem Mahnmal untersucht. Erst in den 70er Jahren wurde der offene Platz des ehemaligen Kirchenraums mit Denkmälern und Kunstwerken ausgestattet. Ende der 1990er Jahre wurde von dem neu gegründeten Förderkreis zur Rettung der Nikolaikirche unterhalb des ehemaligen Mittelschiffs ein Dokumentationszentrum, das über eine Gaspyramide zugänglich ist, eingerichtet.

1954 bestimmte ein Durchführungsplan die konkrete Führung der Ost-West-Straße an dieser Stelle. Die Nikolaikirche mit dem angrenzenden Hopfenmarkt ist eines der wenigen Beispiele, an denen die Idee der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ heute noch sichtbar ist: der Nikolaiturm als Hochpunkt an der Ost-West-Straße wird von einer großzügigen Freifläche, dem Hopfenmarkt, umgeben.

#### HAMBURG-SÜD

Als 1958 ein 14-geschossiges Hochhaus an der Ost-West-Straße geplant war, äußerte der Denkmalpfleger Grundmann erhebliche Bedenken gegen die Höhe des Baukörpers. Er befürchtete, dass das Hochhaus in Konkurrenz zu den nahe gelegenen Türmen der denkmalgeschützten Kirchen St. Nicolai und St. Katharinen treten würde. Um tatsächlich beurteilen zu können, inwieweit das geplante Hochhaus den Blick auf den Nikolaiturm und die Erscheinung der Stadtsilhouette beeinträchtigt, wurde ein Ballon-Test durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass Denkmalpfleger Gerhardt keine Konkurrenz zwischen Kirchturm und Hochhaus feststellen konnte und dem Bauvorhaben deshalb zustimmte<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> Freie und Hansestadt Hamburg, Kulturbehörde, Denkmalschutzamt,

### ST. MICHAELIS

Auf den Architekten Gerhard Langmaack geht die Umbauung der Kirche St. Michaelis im Zuge der geplanten Ost-West-Straße zurück. Die Kirche war durch die Bombenzerstörungen freigelegt und sollte nun von 3 flachen Bauten gerahmt und von der Ost-West-Straße isoliert werden, sodass eine „Insel als Zufluchtsstätte des gejagten Städters“<sup>49</sup> entstehen konnte. Zwischen 1955 und 1958 wurden die Gebäude fertiggestellt.

### KATHARINENSCHULE

Der 1957 bis 1961 nach den Plänen von Baudirektor Seitz erbaute Schultrakt neben der Katharinenkirche bestand aus einem Kreuzbau, einer Sporthalle, einem Fachraumtrakt und einer Aula. Diese an der Ost-West-Straße errichtete Schulbau war beispielhaft für die Anschauungen des Städtebaus während des Wiederaufbaus: Auf einem möglichst großen Grundstück wurde ein Solitärbau errichtet, der von Grünflächen umgeben war. Die Schule wurde 2011 abgebrochen, das Areal wird einer Blockrandbebauung weichen.

---

Akte 39–102.1059/2, Willy-Brandt-Straße 59, 61 – Bauprojekt Oetker (Vermerk zum Ballon-Test vom 11. August 1958).

<sup>49</sup> Zitiert nach: A. Kiene, *Die Michaeliskirche, ein barockes Ereignis. Insel des gejagten Städters*, in: *Der Turm. Hamburgs Michel. Gestalt und Geschichte. Beiträge von sechzehn Autoren*, hg. v. D. Haas, (1986), S. 41–67, hier 63.

## 8. UNZUFRIEDENHEIT MIT DEN ERGEBNISSEN DES WIEDERAUFBAUS

Nicht nur in Hamburg wurden und werden die Ergebnisse des Wiederaufbaues in Frage gestellt. Bereits Karl Schneider hatte 1948 befürchtet, dass einige provisorische Wiederaufbauten länger Bestand haben könnten, als es erwünscht sei<sup>50</sup>.

Denkmalpflegerische Anliegen hatten sich in der Altstadt beim Wiederaufbau kaum realisieren lassen. Lediglich am Nikolaifleet sind einige Speicherbauten aus dem 18. und 19. Jahrhundert erhalten geblieben. Dagegen wurde die Speicherstadt, Ende des 19. Jahrhunderts am Rand der Altstadt für den Freihafen errichtet, zum größten Teil rekonstruierend wiederhergestellt.

Mit den Ergebnissen der Nachkriegsentwicklung, der Preisgabe vieler noch bestehender historischer Gebäude, machte sich spätestens in den 1960er Jahren Unzufriedenheit bemerkbar. So kam es auch in Hamburg, wie etwa in Hannover, oder später in Frankfurt und Hildesheim zu rekonstruktiven Bestrebungen. Hier wurden in der Neustadt seit Ende der 1960er Jahre einige ältere Bürgerhausfassaden rekonstruiert und mit geborgenen Bauteilen versehen, die vormals in anderen Bereichen der Innenstadt gestanden hatten<sup>51</sup> (Abb. 10).

Grundlegender jedoch ist die Problematik der Ost-West-Straße: Nicht nur deren städtebauliche Konzeption der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, die durch die inzwischen fast vollständige Randbebauung ohnehin zerstört ist, sondern vor allem die Verkehrsbelastung durch diese Schneise werden heute als ein Problem gesehen – das allerdings in absehbarer Zeit unlösbar scheint.

---

<sup>50</sup> Schneider, *Neugestaltung*, S. 34–44.

<sup>51</sup> Lange, *Architektur*, S. 70.

Wenn heutige Hamburger Stadtplanung meint, teilweise Brüche der Nachkriegsentwicklung im Stadtgrundriss heilen zu wollen, so geschieht das allenfalls halbherzig; es steht zu befürchten, dass hier eher der Teufel mit Beelzebub ausgetrieben wird. Allerdings sind solche Überlegungen im Lichte der hohen Bodenpreise zu sehen – und finanzielle Argumente zählen in Hamburg schon immer noch stärker als andernorts. So wird sich die heterogene Innenstadtentwicklung in Hamburg auch weiterhin fortsetzen, was die Stadt, wenn nicht die Architekturen dem allerorten üblichen folgen, auch interessanter machen kann. Eine „Bewahrung des Stadtbildes“ ist allerdings nur noch für Stadtgrundriss, Silhouette und wenige innerstädtische Bereiche möglich.

## ODBUDOWA W HAMBURGU IDEAŁY I REALIZACJA

(STRESZCZENIE)

Hamburg zaliczany jest najbardziej zniszczonych przez naloty bombowe miast w Niemczech. Po zakończeniu wojny celem tutejszych konserwatorów było stworzenie strefy Starego Miasta na wyspie Cremon, znajdującej się pod szczególnym nadzorem konserwatorskim. Części zburzonych budynków z innych dzielnic miasta powinny przy tym zostać przeniesione do tej zabytkowej strefy i wykorzystane przy odbudowie. W opracowanym po wojnie zarządzeniu dotyczącym odbudowy śródmieścia uwzględniono istniejącą strukturę miasta i związane z nią ograniczenia oraz możliwości. Na zniszczonym, pełnym gruzów obszarze powstała ulica przecinająca Stare Miasta w kierunkach wschód-zachód, przy której jeszcze w 1949 roku przewidywano jedynie niską zabudowę. W przeobrażającym się urbanistycznym modelu miasta nowe budynki były budowane jako solitery w płynnej, luźnej przestrzeni.

Od 1948 roku aktualizowano plan zabudowy śródmieścia Hamburga. W pierwszej kolejności zabezpieczono generalny, do dziś utrzymany kształt przestrzeni miejskiej: w rozporządzeniu dotyczącym zabudowy wokół jeziora Binnenalster niektóre budynki na tym terenie zostały podniesione do rangi wzoru dla nowych oraz także starszych, odbudowywanych domów. Podobne zasady odnośnie kształtu nowych budynków zawiera zarządzenie z 1953 roku dotyczące odbudowy Placu Ratuszowego (Rathausmarkt). Szczególny nacisk położono przy tym na zachowanie konturu miasta. Celowi zachowania korony miasta zostały



podporządkowane wszystkie przedsięwzięcia budowlane w śródmieściu po 1945 roku. Intencje konserwatorskie z trudnością były realizowane przy odbudowie Starego Miasta. Wiele z ocalałych zabytków musiało ustąpić nowemu budownictwu.

Tłumaczenie / Übersetzt von  
Renata Skowrońska

## RECONSTRUCTION IN HAMBURG IDEALS AND REALIZATION

(SUMMARY)

Hamburg was one of the German cities most affected by bombing raids. After the end of the war Hamburg restorers' aim was to create the zone of the Old City on the island of Cremon, which was particularly protected by them. Some of the destroyed buildings from other districts of the city were to be moved to the monumental zone and used for reconstruction. The existing city structure and limitations related to it were taken into account in a directive concerning the reconstruction of the city centre, which was issued after the war. In the ruined area, full of debris, there was created a street which crossed the Old City in the east-west directions, where in 1949 it was planned to construct only low buildings. In a changing model of the city new buildings were constructed solitary in a smooth well-spaced area.

From 1948 the development plan of the centre of Hamburg was updated. In the first place, the general shape of the urban space was maintained: in the directive concerning the area around Binnenalster Lake some buildings were set as models for new ones and for older ones which were being reconstructed. The directive of 1953 includes similar rules concerning the reconstruction of Town Hall Square (Rathausmarkt). Special emphasis was given to maintaining the outline of the

city. All construction projects in the city centre after 1945 were subjected to one aim – to maintain the cultural centre of the city. Restorers found it hard to carry out their plans while reconstructing the Old City. Many old buildings were replaced by new architecture.

Tłumaczenie / translated  
Agnieszka Chabros



Abb.1. Innenstadtgrundriss von 1990 überlagert auf Plan von 1800. Staatsarchiv Hamburg (Original beim Verein für Hamburgische Geschichte)

**Hamburger Fremdenblatt - Rundschau im Dube**

18. März 1944 - Nr. 77



Die Reimerskvielle mit ihren eindrucksvollen Fachwerkhäusern



Die schön gezeigerte Winde an einem Speicher am Rödingsmarkt



Der „Raum“, die große Erdgeschloßhülle eines Speichers Catharinenstraße 9

# Flete-Twieten-Speicher

Von Dr. Hans Bahro



Am Catharinenstraßenreihe, einer alten Welterung der Cremoninsel

Abb. 2. Die im „Hamburger Fremdenblatt“ 1944 abgedruckten Fotos zeigen das bis dahin von Fleeten und Speichern geprägte Stadtbild. H. Bahn, *Flete, Twieten, Speicher*, „Hamburger Fremdenblatt. Rundschau im Bilde“, 77 (18.02.1944)

	<b>Einwohnerzahl</b>	<b>Wohnfläche in m<sup>2</sup></b>	<b>Wohnfläche / EW</b>
Mai 1939	1 698 000	23 000 000	13,54 m <sup>2</sup>
Mai 1945	1 101 000	8 240 000	7,48 m <sup>2</sup>
Dez. 1947	1 473 000	8 190 000	5,56 m <sup>2</sup>

Abb. 3. Statistische Angaben zu Einwohnern und Wohnflächen in Hamburg. H. Eisenbarth, *Fürsorge für Flüchtlinge, Ausgebombte und Obdachlose nach der Kapitulation*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 2 (1948)

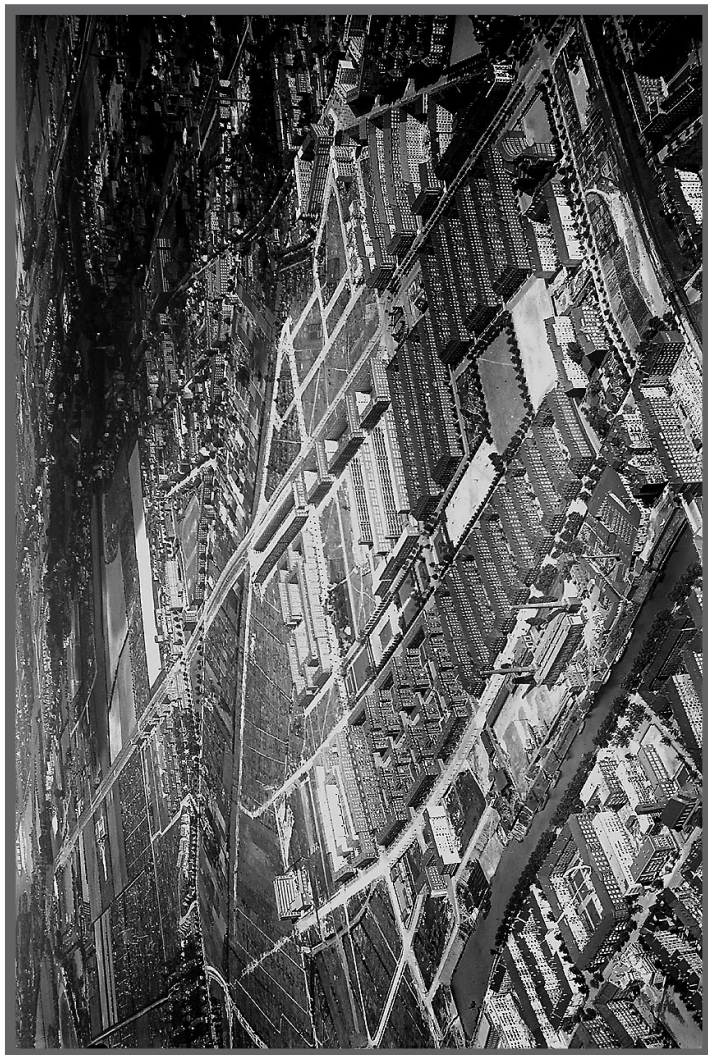


Abb. 4. Die von Fritz Schumacher geplante und von 1921–1942 erbaute Grosssiedlung Dulsberg wurde als Wiederherstellungsgebiet typisiert, da es den Ansprüchen der Wiederaufbauplanung genügte. Luftbild um 1935. Denkmalschutzamt Hamburg, Bildarchiv

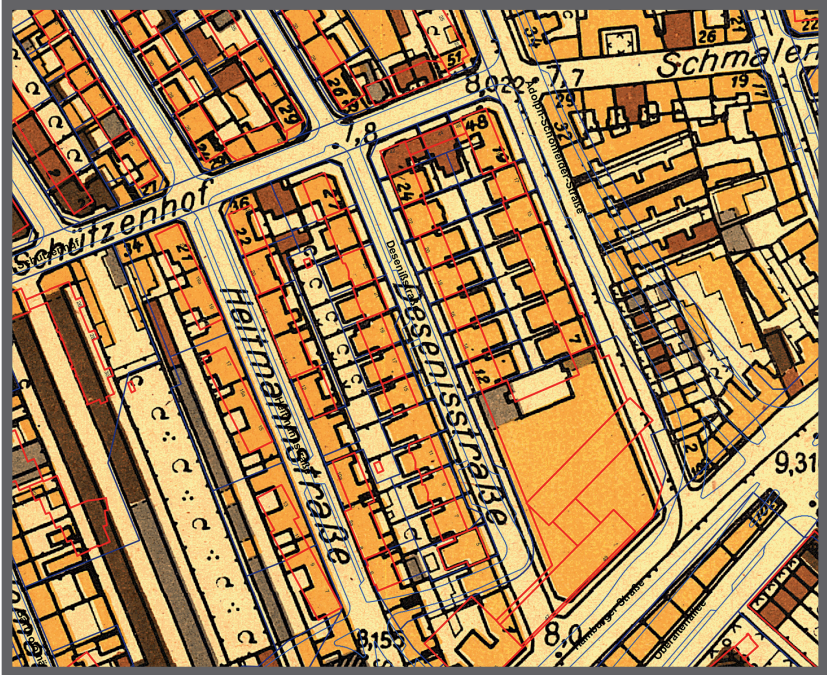


Abb. 5. Ein Wiederaufbaubereich im Stadtteil Barmbek-Süd: Die Kartenüberlagerung zeigt, dass die Blockrand-, hier als Schlitzbebauung, wie sie vor den Kriegszerstörungen bestand, durch eine teilweise offene, weniger tiefe Blockrandbebauung ersetzt wurde (gelb = unbedingter Totalschaden, braun = bedingter Totalschaden, dunkelgrau = schwerer Schaden, hellgrau = ohne bis mittelschwerer Schaden, rote Ränder = heutige Bebauung). Denkmalschutzamt Hamburg, Bildarchiv





Abb. 6. Eines der ersten *Wiederaufbaugebiete* nach 1945: Die Grindelhochhäuser. Denkmalschutzamt Hamburg, Bildarchiv

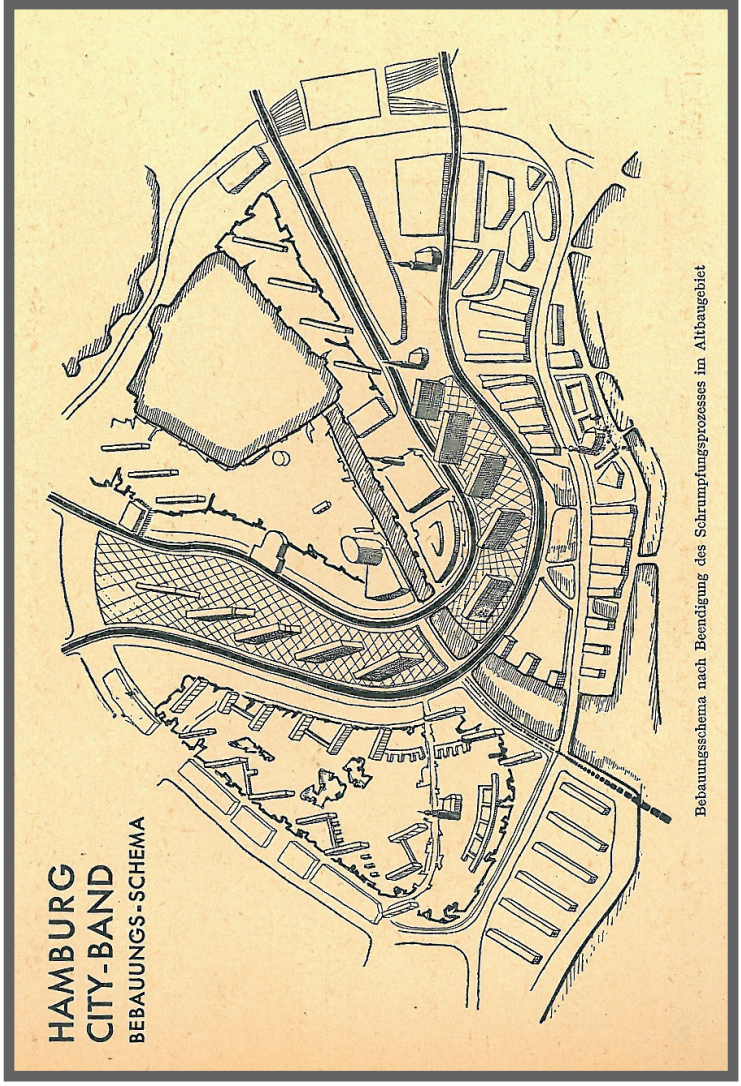


Abb. 7. Das City-Band: Idee zur Neubebauung der Hamburger Innenstadt (1949). W. Ohm, *City-Planung*, „Neues Hamburg. Zeugnisse vom Wiederaufbau d. Hansestadt“, 4 (1949)



Abb. 8. Das Neidlingerhaus wurde gemäß der Binnenalsterverordnung umgestaltet (1949). .Denkmal-  
schutzamt Hamburg, Bildarchiv



Abb. 9. Die Ost-West-Straße um 1965. Denkmalschutzamt Hamburg, Bildarchiv



Abb. 10. Rekonstruierte Bürgerhäuser in der Peterstraße. Denkmalschutzamt Hamburg, Bildarchiv

