

II. Wiederaufbau - Grundlagen, Planungen und Trümmerräumung

Kaum ein halbes Jahr nach Kriegsende trug Fritz Schumacher Gedanken zum Wiederaufbau Hamburgs im Rathaus vor. Er skizzierte seine Vorstellungen vom "soziologischen Typus"¹ und vom künftigen städtebaulichen Relief der Hansestadt. Seine Zuhörer, die ebenso wie er selbst noch immer unter dem Trauma der Zerstörungen litten, mahnte er, den Wiederaufbau als eine komplexe Aufgabe der Vermittlung von funktionalen und sozialen Anforderungen zu begreifen: "Diese Kunst, das Entgegengesetzte zusammenzudenken, ist das was wir vom Städtebau verlangen."² Wenn wir aus heutiger Sicht die Wiederaufbau-Debatten der frühen Nachkriegszeit mit den Ergebnissen des 'wirtschaftswunderlichen' Stadtumbaus vergleichen, so mag der Eindruck entstehen, daß die durchaus vielschichtigen gedanklichen Ansätze zum Aufbau der kriegszerstörten Stadt in ein lineares Modell städtebaulichen Fortschrittsdenkens mündeten. Dem Wort Schumachers hätte man eine stärkere Beachtung gewünscht; aber seine Überlegungen zum Wiederaufbau Hamburgs gerieten nach der Währungsreform 1948 in den Sog der überhitzten Baukonjunktur und damit in Vergessenheit.³

Die Wiederaufbauplanungen nach 1945 und ihre komplexen, kontroversen Zusammenhänge sind inzwischen zum beachtlichen Gegenstand der architekturhistorischen Forschung geworden. In besonderem Maße verdanken wir einem Grundlagenwerk von Werner Durth und Niels Gutschow wichtige Aufschlüsse über die personellen und planungstheoretischen Kontinuitäten in den 40er Jahren. Auch die Kriegszerstörungen deutscher Städte sind in einem von Hartwig Beseler zusammen mit Gutschow herausgegebenen Werk umfassend dokumentiert.⁴ Diese und zahlreiche weitere Publikationen haben vor Augen geführt, welche einmalige Möglichkeit städtebaulicher Neustrukturierung sich den Planern nach Kriegsende geboten hatte und warum schon im Verlauf der 50er Jahre von 'verpaßten Chancen' die Rede war. Für unseren Gedankengang brauchen alle diese Fakten und Interpretationen nicht in extenso wiederholt werden: Eine Skizze der wichtigsten Fakten und Zusammenhänge, Hinweise auf diese Forschungen und Details aus den Akten des Hamburger Staatsarchivs mögen als Hintergrund ausreichen, um aus den spezifischen Diskussionen in den Bauzeitschriften ein Profil der Hamburger Wiederaufbaudebatte nachzuzeichnen.

Über die Zerstörung Hamburgs berichtet ein prominenter Zeitzeuge, der über zwei Nachkriegsjahrzehnte im Gefängnis Gelegenheit hatte, über seine Verantwortlichkeit als oberster Technokrat des NS-Systems nachzudenken. Albert Speer beschrieb die "katastrophalen Folgen" des ersten großflächig angelegten, alliierten Luftangriffs auf eine deutsche Großstadt im Juli 1943: "Großbrände mit zyklonartigen Feuerstürmen entstanden, der Asphalt der Straßen begann zu brennen, die Menschen erstickten in ihren Kellern oder verkohlten auf den Straßen. (...) In Hamburg war das erste Mal eingetreten, was Göring und Hitler sich für London ausgedacht hatten."⁵ Eine Serie von flächendeckenden Luftangriffen mit Spreng- und Brandbomben auf Hamburg bewirkte ein solches Ausmaß der Zerstörung, das sich zwar in Zahlen fassen läßt, aber eindringlicher und anschaulicher in den Fotodokumenten und in Augenzeugenberichten zum Ausdruck kommt.⁶ Nach den von Speer im Juli 1944 erlassenen "Richtlinien zur Statistik und Darstellung der Schäden in den zerstörten Städten" wurde in Hamburg eine Schadenskarte erstellt. Dieses von Konstanty Gutschow als 'Architekten für die Neugestaltung der Hansestadt Hamburg' verantwortete Dokument diente den

Planern des Wiederaufbaus als Grundlage - nach 1945 wurde lediglich das Signum des mitunterzeichnenden "Reichsstatthalters in Hamburg" Karl Kaufmann geschwärzt.⁷

Die Stadtplaner sahen sich mit der Tatsache konfrontiert, daß weite Teile der Stadt in etwa 43 Millionen Kubikmeter Trümmerschutt aufgelöst waren, daß etwa 300.000 Wohnungen total zerstört und etwa 170.000 Wohnungen stark beschädigt, und daß somit etwa 900.000 Einwohner Hamburgs obdachlos waren. Zudem mußte der Verlust von etwa 160 Schulen, 100 Kirchen, vielen kulturellen Einrichtungen, Krankenhäusern, Verwaltungsbauten und von großen Teilen des Schienenverkehrs festgestellt werden. Die Lebensfähigkeit der Stadt war durch den Verlust von etwa 53 Prozent ihrer Bausubstanz und durch beschädigte Infrastrukturen von Grund auf in Frage gestellt.⁸ Dennoch vermerkte der Chronist der Zerstörung im ersten Nachkriegsband von "Hamburg und seine Bauten", daß "aber auch manches Unerfreuliche, womit eine Großstadt zwangsweise behaftet ist, verschwand." Die Kriegszerstörungen erschienen vielen Stadtplanern in Hamburg und in anderen deutschen Städten wie eine 'ersehnte Katastrophe'.⁹

Von der britischen Besatzungsarmee beauftragt, führte Konstanty Gutschow in den ersten Nachkriegsmonaten seine für den Speer-Stab begonnenen systematischen Untersuchungen zum Wiederaufbau Hamburgs weiter. Wie unbekümmert die NS-Planungsdoktrin, von einigen belastenden Vokabeln gereinigt, nach 1945 fortgeführt worden ist, belegen die Unterlagen zur Vorbereitung eines 'Arbeitsausschusses Stadtplanung'. Gutschow betraute verschiedene Fachleute, darunter Erich Elinigius, mit Gutachten zu bestimmten Themen des Wiederaufbaus. Ganz selbstverständlich legte er fünf Monate nach Kriegsende einem Gutachten über Verkehrsverbesserungen das im September 1944 verabschiedete Stadtplanungskonzept "Die Ortsgruppe als Siedlungszelle" bei.¹⁰ Die bauhistorische Forschung hat inzwischen eingehend nachgewiesen, warum und wie die nach der NS-Parteigliederung formierten Stadteinheiten in 'demokratische' Siedlungsknollen umgewidmet wurden.¹¹ Oft trat an die Stelle des zentralen Ortsgruppenhauses der NSDAP eine Schule oder ein Kulturzentrum. Aus den Plänen mußten also meist nur die Hakenkreuze und einige Funktionsbezeichnungen ausradiert werden.

Bereits einen Monat nach Kriegsende initiierten Jürgen Elingius, Gerhard Langmaack und Mitarbeiter aus Gutschows Planungsstab einen Wiederaufbau-Ausschuß nach dem historischen Vorbild der Kommission, die ab 1842 in Hamburg den Nachbrand-Aufbau organisierte. Die Zielsetzung des Ausschusses ließ zunächst noch nichts von einer umfassenden, modernen Neuordnung der Stadt ahnen, vielmehr galt es, mit einer durch "Armut auferlegten Bescheidenheit in traditioneller Ausrichtung die wichtigsten Beiträge zum Wiederaufbau" zu gestalten.¹² Den britischen Besatzungsbehörden und dem Hamburger Bürgermeister wurde nahegebracht, daß koordinierte Gesetzgebungs- Organisations- und Planungsarbeiten für den Wiederaufbau "mit Heimatliebe und weitschauendem Hanseatengeist" von einem Expertenteam angegangen werden müßten.¹³ Die Architekten, Stadtplaner und Wirtschaftsfachleute, die im September 1945 offiziell in den "Arbeitsausschuß Stadtplanung" berufen wurden, mußten sich freilich erst vier Monate später dem "Fragebogen" über ihre Funktionen im NS-Staat stellen.¹⁴ Schon bald vermochten es die als neutrale Fachleute geltenden Planer, die politische Korrektheit ihrer konzeptionellen Arbeit mit dem Vergleich und Vorbild des Londoner Aufbaus abzusichern. Planungstopoi wie herabgesetzte

Einwohnerdichte, Slumsanierung und Trabantenstädte unter der Devise "weniger Menschenmassen, mehr Gemeinschaftsleben"¹⁵ konnten mit den Intentionen der Hamburger Wiederaufbauplanungen in Einklang gebracht werden. Damit war eine erste wichtige Orientierung an den Entwicklungen des westeuropäischen Auslandes angesprochen, wie sie später im Verlauf der 50er Jahre noch oft zur Legitimation und Marktbeeinflussung benutzt wurde. Schließlich faßten die Mitglieder des "Arbeitsausschusses Stadtplanung" im Oktober 1945 ihre ersten Ergebnisse zusammen. Nach 14 Doppelsitzungen resümierte Langmaack: "Beim Anblick von Ruinen sind wir auf der einen Seite mit Lahmheit geschlagen, auf der anderen aber mit neuem Lebenswillen erfüllt." Und Hans Berlage fügte hinzu, man habe "eine Art geistiger Aufräumarbeit" geleistet und könne an das - politisch neutralisierte - Aufbaukonzept der Siedlungszellen anknüpfen.¹⁶

Für die Politiker standen in der frühen Nachkriegszeit materielle und organisatorische Probleme im Vordergrund. Max Leuteritz (SPD), Gerd Bucerius (CDU) und schließlich Paul Nevermann (SPD) waren explizit um eine "Zukunftsplanung aus demokratischem Geiste"¹⁷ bemüht. Die Verwirklichung moderner städtebaulicher Utopien mit nun erwünschtem demokratischem Gehalt wurde aber erschwert durch die unsichere ökonomische Lage bis zur Währungsreform und die existentiellen Probleme der Bevölkerung. Hunger, Kälte und Verelendung durch Wohnungsnot bestimmten das Denken und Handeln der Politiker und Planer in der frühen Nachkriegszeit noch eindringlicher als leuchtende Visionen der neuen Stadt.¹⁸ Dennoch mahnte der Hamburger Nachkriegsbürgermeister Max Brauer in einem Beitrag für das umfangreiche, 1947 herausgegebene "Hamburg"-Themenheft der "Bau-Rundschau" an, den Wiederaufbau nicht nur als eine materielle Aufgabe zu behandeln, sondern im Sinne Lichtwarks als 'geistige Wiederaufrichtung'.¹⁹ Trotz der immensen Zerstörung städtischer Lebensverhältnisse galt Brauer das im Stadtkern erhaltene "Profil der Stadt" und ein daraus zu entwickelnder "Begriff der Heimat" als wichtiger Faktor bei der Bestimmung neuer funktionaler Ansprüche an die wiederaufgebaute Stadt. Mit seinem Beitrag in der "Bau-Rundschau" wollte Brauer einen Anstoß für eine breit gestreute öffentliche Diskussion Hamburger Bürger über den Aufbau ihrer Stadt geben. Nur durch Identifikation und Anteilnahme derjenigen, die von städtebaulichen Planungen betroffen wären und mit diesen leben müßten, könnte sich eine Idee von 'Heimat' bilden. Offensichtlich lag es dem Hamburger Bürgermeister daran, in der postfaschistischen Aufbauperiode den durch die 'Blut und Boden'-Ideologie aufgeladenen und korrumpierten Begriff von Heimat neu zu besetzen.

Indem Brauer die historischen Umrissse der Innenstadt als ein Merkmal der Identitätsbildung verstand, sprach er sich implizit gegen eine totale Neuplanung Hamburgs durch radikale urbanistische Reformer aus. Hamburg hatte zwar keinen Scharoun, der die 'mechanische Auflockerung' durch den Bombenkrieg als Chance begriff, eine strukturell auf das urgeschichtliche Geländeprofil bezogene Stadtlandschaft zu schaffen. Aber dennoch hatten zunächst auch in Hamburg Konzepte Konjunktur, die eine Umwandlung tradierter steinerner Großstadtmuster in begrünte, aufgeforstete Zonen vorsahen.²⁰

Brauers Überlegungen mögen sich auf eine Auffassung gestützt haben, die der ehemalige Gutschow-Mitarbeiter Werner Kallmorgen wenige Monate nach Kriegsende äußerte. Als Mitglied des 'Arbeitsausschusses Stadtplanung' hatte Kallmorgen empfohlen, "Bauen weitgehend durch

Nachdenken zu ersetzen". Daher präsentierte er zunächst keine gezeichneten Pläne, sondern einen Katalog von Eigenschaften und analytischen Maßnahmen des Nachkriegs-Bebauungsplans. Als 'psychologische' Leitvorstellungen notierte Kallmorgen die einfache, aber offenbar überzeugende Formulierung "Heimat statt Addition von Normteilen".²¹ Die Bedeutung von 'Heimat' ließ sich also im Angesicht der zerstörten Stadt nur ex negativo definieren: als Gegenmodell zu den seit Beginn des Jahrhunderts etablierten kulturpessimistischen Gemeinplätzen der städtebaulichen 'Vermassung'.²² Der Stadtplaner Karl Schneider (nicht der gleichnamige Emigrant) knüpfte mit einem Fragenkatalog an die Gedanken Kallmorgens an. Im Dezember 1945 erläuterte er, daß durch eine "gedrungene steinerne Masse" den Menschen keine "Heimat zu schaffen" wäre. Obwohl in erhaltenen Bauten und Strukturen der Stadt die "Seele" zu finden sei, dürften solche Gefühlswerte nicht die Erkenntnis überlagern, daß veraltete Wohn- und Stadtformen einer 'gesunden' Neuplanung im Wege stünden. In einem intellektuell reduzierten Heidegger-Jargon postulierte Schneider, die neuen Formen der Stadt sollten Geist und Technik "sinnvoll" integrieren, so daß Städtebau zur "Gesundheitsverwaltung im weitesten Sinne des Wortes" werde.²³ Mit konkreteren städtebaulichen und sozialen Anhaltspunkten - als diese Stadtplaner-Metaphysik der frühen Nachkriegszeit - erklärte Gustav Oelsner in der späteren Rückschau von "Hamburg und seine Bauten", daß eine Großstadt wie Hamburg keine flächendeckenden, extensiven Eigenheim-Gebiete vertrage, und daß die erwünschte Auflockerung nicht zu einer Auflösung der tradierten europäischen Muster von Stadt führen sollten.²⁴

Das 1947 erschienene Themenheft der "Bau-Rundschau" zum Wiederaufbau Hamburgs sollte offensichtlich zu der von Brauer geforderten Öffentlichkeit von Planungsprozessen beitragen. Erklärtes Ziel des bis Mai 1947 tagenden "Arbeitsausschusses für Wiederaufbau" war eine breite Beteiligung der Hamburger Bevölkerung an den Planungen. Diesem demokratischen Ideal der Identifikation durch Partizipation stand allerdings entgegen, daß die ehemaligen Gutschow-Mitarbeiter mit ungebrochen elitärem Duktus an der entnazifizierten Neuformulierung der Hamburger Generalbebauungspläne von 1941 und 1944 arbeiteten.²⁵ Um so größere Wirkung hatte das Medium der Bauzeitschriften zumindest für die interessierten Kreise der Hamburger Bevölkerung und für alle auswärtigen Planer, die sich von Hamburg richtungsweisende Impulse erhofften. Aus Papiermangel entschieden die Hamburger Planer und Politiker zu dieser Zeit sogar, den neuen Generalbebauungsplan 1947 zunächst in der Sammelnummer der "Bau-Rundschau" des Jahres 1947 zu veröffentlichen.²⁶ In diesem Umfeld gewinnen die zahlreichen Beiträge des Heftes, für das Max Brauer die Einleitung schrieb, größere Bedeutung. Chefredakteur Rolf Spörhase erinnerte an den "schicksalhaften Zyklus" von großem Brand 1842, Cholera-Epidemie 1892 und Bombardierung 1943.²⁷ Hamburgs Aufbau nach dem Zweiten Weltkrieg hielt Spörhase für eine Aufgabe im europäischen Maßstab, die "Fragen nach dem geistigen und sittlichen Bestand Europas, nach der Möglichkeit einer schöpferischen Wiedergeburt des Abendlandes" aufwerfe. Mit solchen pathetischen Formeln wurde Hamburg implizit als das Paradigma einer deutschen Großstadt vorgestellt, die sich von allen ideellen Lasten des NS-Systems befreit habe und die wieder auf internationalen Austausch anstatt auf imperialistisches Denken setze; eine Stadt also, die ihre

Wurzeln in einem - wenn auch nur vage umrissenen - humanistischen, aufklärerischen, fortschrittlichen Erbe suchte.

Für diese hehren Zielsetzungen war vor allem die Beherrschung der Technik von Bedeutung. Ob das Technische, dessen gewaltsames Potential sich im Krieg entladen hatte, nun 'sittlich gebändigt' werden könne, und ob die von Ernst Jünger beschriebene 'Perfektion der Technik' mit ihren einschneidenden 'mechanistisch-kausalen Folgen' für die "geistige Aufbauarbeit" operationalisiert werden könne, interessierte die Deligierten des VDI aus der britischen Besatzungszone, die im Mai 1947 in Hamburg tagten.²⁸ Eine Auswahl aus den Beiträgen wurde in das Hamburg-Themenheft der "Bau-Rundschau" übernommen. Der Wirtschaftswissenschaftler und damalige Rektor der Hamburger Universität Prof. Dr. Karl Schiller wies auf die Notwendigkeit der nationalen und internationalen Verflechtung ökonomischer Strukturen beim Wiederaufbau hin.²⁹ Die "wirtschaftspolitische Zwangsrufe" vor der Währungsreform bewertete Schiller aber als "schöpferische Pause", in der auch über die Fixierung der Hamburger Wirtschaft auf den Hafen nachgedacht werden könnte. Zudem benannte der Rektor, spätere Senator und Bundesminister, die ökonomischen Eckdaten der Bauwirtschaft, die das enorme Bauvolumen bewältigen sollten. Sein Vorschlag, den Trümmerschutt erst dann zu räumen, wenn er auch maschinell verwertbar sei, wies darauf hin, wie das 'unheimliche' Potential der Technik nüchtern und nutzbringend eingesetzt werden sollte.³⁰ Noch konkreter legte der damalige Leiter des Strom- und Hafenbaus dar, wie Hamburg auch bei der Knappheit finanzieller und materieller Ressourcen wieder eine Welthafenstadt werden könnte.³¹ Die beiden zitierten Vorschläge der VDI-Tagung, die 1947 in der "Bau-Rundschau" einer größeren Leserschaft zur Diskussion gestellt wurden, deuten darauf hin, daß grundlegende weltanschauliche, kathartische Positionen im Diskussionsklima der Hansestadt immer sehr schnell auf konkret anstehende, technokratisch-ökonomische Fragestellungen projiziert und damit entschärft wurden.

Die "Unbekümmertheit (...), mit der die Verkehrserfordernisse berücksichtigt wurden", die moderne stadtbaukünstlerische Funktionalität und das Verantwortungsgefühl für die soziale Frage ermittelte Rolf Spörhase (in einem weiteren Beitrag des "Bau-Rundschau"-Themenheftes zum Hamburger Wiederaufbau) als herausragende Merkmale der Innenstadtplanungen nach dem Großen Brand von 1842.³² Nicht ungerne wird sich Otto Meyer-Ottens, der im September 1949 zum Hamburger Oberbaudirektor berufen wurde, an diesen historischen Qualitäten orientiert haben. Mit großer 'Unbekümmertheit' illustrierte er die Druckfassung seines Beitrags für die Hamburger VDI-Tagung mit einem Holzschnitt, der die fließenden und aufgelockert bebauten Straßen zum Sinnbild einer durch Stadtplanung erreichten demokratischen Gesellschaftsreform stilisierte.³³ Quer zum breiten Straßenraum gestellte mehrgeschossige Flachdachwohnzeilen laufen perspektivisch auf einen historischen Kirchturm zu, der unschwer als der Hamburger Michel zu identifizieren ist. Die in groben Strichen herausgearbeitete Vision eines modernen Stadtraumes stellt also ohne Zweifel die Ost-West-Straße dar, ein Projekt, daß bereits seit 1942 geplant wurde, und das nach dem Krieg auf den Trümmerfeldern der Neustadt realisierbar erschien. Die ostwestliche Trasse, die in den folgenden Jahren unter der Leitung des Tiefbauers (und späteren Oberbaudirektors) Otto Sill³⁴ durch die historische Parzellenstruktur 'hindurchgefräst' wurde, war Kernstück von Meyer-Ottens'

städtebaulichen Überlegungen. Mit Corbusiers provokativem Wort von den Straßen, die einmal für Esel gebaut wurden, nun aber von Autos benutzt werden müssten, ließ sich ein solch radikaler urbanistischer Strukturwandel rechtfertigen.³⁵ Mehr noch aber als die Aussicht, auf der Höhe internationaler Modernität zu sein, galt die im Holzschnitt pathetisch dargestellte und durch den Text erläuterte Ost-West-Straße als ein politischer Raum, als ein Sinnbild für die bewußte Abkehr von achsialen Schemen der NS-Stadtplanung. "Im Gegensatz zu den Straßen des Nationalsozialismus haben wir der Straße ein neues Gesicht zu geben. Wir müssen abkehren von der alten Tendenz, die Häuser parallel zur Straße zu setzen und mit Palastfassaden die Wände, den Straßenraum einzuengen. Wir wollen in Zukunft keine braunen Batallione oder siegreichen Heere mit flatternden Fahnen von den Fassaden begrüßen. Wir wollen aber auch nicht, daß Menschen an solchen Verkehrsstraßen, wie sie geplant wurden, leben sollen. Es ist systematischer Mord, dem einzelnen Bewohner zuzumuten, den Krach, Lärm, Schmutz, Dreck einer Verkehrsstraße täglich zu verkraften und aufzunehmen."³⁶

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten, in denen sich eine etablierte NS-linientreue Bauverwaltung auch nach 1945 halten konnte, verwundert zunächst die Offenheit, mit der politische Konnotationen von städtebaulichen Mustern angesprochen werden. Denn gerade der prominente Fall Albert Speers, der nicht für seine städtebaulichen Planungen und ästhetischen Inszenierungen des NS-Systems, sondern für seine Funktion als Kriegsminister verurteilt wurde, begründete die pauschale Deculpation und Entnazifizierung des Planer- und Architektenstandes. Insofern mußte nicht wenigen deutschen Architekten und Stadtplanern daran gelegen sein, ihre Aufgabe nach 1945 als eine technokratisch neutrale Angelegenheit darzustellen. In Hamburg war dagegen mit Meyer-Ottens eine Persönlichkeit auf den höchsten Posten der Baubehörde berufen worden, die politische Deutungen geradezu provozierte. Einfache Gleichsetzungen von städtebaulicher Form und politischer Wunschvorstellung wirken aus der bewertenden Perspektive architekturhistorischer Forschung nicht nur naiv; vielmehr dokumentieren sie, wie der Kampf um die Marktsegmente des Wiederaufbaus mit politischen Zuschreibungen geführt wurde. Dennoch würde aus heutiger Sicht der Figur des ersten Hamburger Nachkriegs-Oberbaudirektors vermutlich Unrecht getan, wenn man sein (in mehreren Schriften skizziertes) Konzept des sozial gerechten Aufbaus der Stadt nur unter diesem Gesichtspunkt sähe. Als unverzichtbare Forderungen für die Stadtentwicklung Hamburgs benannte Meyer-Ottens nicht nur die emissionsarme Wohnqualität, sondern auch die Verhinderung von Verwaltungsbauten an stadtlandschaftlich herausragenden Lagen, wie beispielsweise an der Alster.³⁷ Freilich war eine abstrakte Zielvorstellung wie die Verflechtung von "Stadt- und Naturnähe als kulturellem Ausdruck einer bewußt sozial gestaltenden Zeit"³⁸ von den zeitgenössischen und folgenden Planergenerationen ad libitum aufzufassen. Durchgesetzt im Hamburger Städtebau hat sich Meyer-Ottens' Forderung ausreichender Besonnung der Wohnungen - vergessen ist heute freilich, daß damals aufgelockert plazierte, gut besonnte Baukörper als ein Ausdruck von Demokratie ausgedeutet und zum Dogma erhoben wurden. Meyer-Ottens' Postulat, materielle Armut müsse keine Veranlassung zur geistigen Armut sein, ist noch erfüllt von einer soziale Emphase, die im Verlauf der wirtschaftlichen Konsolidierung in den 50er Jahren immer schwächer wurde. Auch die städtebauliche und legislative Forderung, dem Eigennutz im Rahmen der 'Stadt als Gemeinschaft'

enge Grenzen zu setzen, untermauerte den Reformgeist der Hamburger Nachkriegs-Stadtplanung, die sich in dieser Hinsicht von konservativeren Planungsrichtlinien anderer Großstädte und Bundesländer abhob.

Angeregt durch einen Vortrag, den der Schweizer Planer Hans Bernoulli im Oktober 1947 in Hamburg über die Kommunalisierung des Grundbesitzes hielt, und bestärkt durch ähnliche Tendenzen in Fritz Schumachers berühmter Rathaus-Rede, versuchte Meyer-Ottens im Verlauf seiner Amtszeit immer wieder, die Ideen einer Bodenreform gegen die politischen Instanzen von Besatzungsmacht und Senat durchzusetzen. Durch den direkten Systemvergleich mit der SBZ (der damals sogenannten 'Ostzone'), erschien es selbst dem reformfreudigen Hamburger SPD-Senat nicht mehr opportun, das Recht auf privaten Grundbesitz in Frage zu stellen.³⁹ Weil Meyer-Ottens nicht bereit war, seine Vorschläge diesem politischen Konsens ganz unterzuordnen, und er vermutlich nicht das diplomatische Geschick besaß, dieses Thema in der politischen Öffentlichkeit zu lancieren, galt er schon bald als ein 'peinlicher', "wilder Mann" und damit als eine "Gefahr für die öffentliche Sicherheit".⁴⁰ Mit diesen Worten jedenfalls versuchte Rudolf Hillebrecht Walter Gropius im fernen Harvard davon zu überzeugen, sich für die Demontage Meyer-Ottens (seines ehemaligen Bauleiters!) einzusetzen und den Emigranten Martin Wagner auf den Hamburger Posten zu befördern. Zumindest die publizistische Außendarstellung des bis 1951 amtierenden Oberbaudirektors Meyer-Ottens vermag dieses harte Urteil zu modifizieren. Denn von den - in Vergleich zu Berlin oder Hannover - wenigen überregionalen Diskussionsangeboten, die aus Hamburg kamen, brachte Meyer-Ottens Vieles ins Gespräch. In einem weiteren Artikel der "Bau-Rundschau" aus dem Jahr 1947 diskutierte er die seit den 20er Jahren weltanschaulich aufgeladene Frage der Dachneigung nüchtern als ein Problem, das bei der herrschenden wirtschaftlichen Not kontextbezogen und konstruktionsbedingt, also 'unideologisch' gelöst werden müsse.⁴¹ Und im Juli 1949 lobte der ansonsten Hamburg eher abgewandte "Baumeister" die von Meyer-Ottens herausgegebene Schrift zum "Aufbau der Hamburger Innenstadt" als einen wertvollen Beitrag zur städtebaulichen Debatte, der "Grundideen" aufzeige, die Stadtbauräte anderer Städte noch nicht entwickelt oder publiziert hätten.⁴² Auch ein Vergleich mit dem 1947 in der "Neuen Bauwelt" veröffentlichten Artikel des Hamburger Architekten Karl-Heinrich Grüning zeigt, daß Meyer-Ottens Vorschläge zumindest nicht wirklichkeitsfremd waren und sich von den stadtplanerischen Sprach- und Denkfiguren der NS-Zeit deutlich abhoben. Grünings präsentierte das Konzept einer aufgelockerten Bandstadt zwischen Hamburg und Lübeck in einem ideologischen Rahmen, dessen Wurzeln in der NS-Planungsdebatte offenliegen. Für ihn galt die 'allgemeine Erkenntnis', daß die "heutigen Großstädte nicht geeignet sind, der Entwicklung zu höherem Menschentum den Rahmen zu geben." Einzig die auflockernde Umgestaltung zur bandartigen Stadtlandschaft (mit immenser Ausdehnung!) schien die 'geistige Unselbständigkeit' und Vermassung großstädtischer Lebenskultur verwandeln zu können.⁴³

In ähnlich stereotypen Bahnen bewegten sich auch die schriftlichen Beiträge zur durchgrünten und in Zellen gegliederten und aufgelockerten Stadtlandschaft, die seit dem Generalbebauungsplan von 1942 weiterentwickelt und modifiziert wurden.⁴⁴ Gartenarchitekt Hermann Krüger trug im Hamburg-Themenheft der "Bau-Rundschau" seine Vorstellungen von der Umwandlung des verdichteten Hamburger Großstadtraumes in eine "Nahrungslandschaft" vor.⁴⁵ Das "Hineinnehmen

des Grüns in alle Bauglieder" sollte eine hygienische und politische Funktion erfüllen: großstädtische Subsistenzwirtschaft in kleinen Hausgärten und "Gehölzstreifen" als 'Grünfilter' für Industriebezirke schienen die richtigen Mittel zu sein, "Gesundheit, Lebensfreude und Heimatgefühl" zu erzeugen. Wie diese Maßnahme gegen "Vermassung und Proletarisierung" mußte jede reformierende urbanistische Nachkriegskonzeption, die zugleich Vorschläge zur Überwindung des Hungers bot, auf offene Ohren stoßen. Und das zarte Wuchern von grünen Gewächsen auf den Trümmerflächen veranschaulichte die Zuversicht, zerstörte und versiegelte Stadtflächen aufzubrechen und als Substrat einer durchgrünter Stadtlandschaft zu begreifen. In diesem Zusammenhang ist ein etwa zeitgleich erschienener Bericht des "Baumeisters" über die Zusammenarbeit eines von Prof. Hermann Henselmann geleiteten Planungsverbandes der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen mit der Gemeinnützigen Gärtnerhofgesellschaft Hamburg zu verstehen.⁴⁶ Der dort geforderte "Neuaufbau vom Boden her" wies grundsätzliche ideologische Kongruenzen mit dem NS-Programm Walter Darrés auf. Für die Großstadt bedeutete ein solches Schlagwort, daß die einstmals dicht bebauten und dann durch Bomben zerstörten Flächen mit Grünplanung 'gereinigt', also wieder politisch 'unschuldig' werden könnten. Derartige Denkmuster spielten im Verlauf der 50er Jahre eine bedeutende Rolle. Vor allem die sprachliche Bezeichnung peripherer, zuvor agrarisch genutzter Bauplätze als 'jungfräuliches Terrain' ruft diffuse, aber wirksame naturmythische Konnotationen von Reinheit hervor.

Im Anblick der Nachkriegs-Trümmerwüsten mußte definiert werden, welche ästhetische und wirtschaftliche Funktion die Wasserläufe und -flächen hatten und in den neuen Entwürfen für die Hansestadt bekommen sollten. Emil Becker benutzte Fritz Schumachers Diktum der 'Erziehung durch Umwelt', um den ästhetischen und sozialen Nutzen der Alster für Hamburg zu rechtfertigen.⁴⁷ Dem berühmten Vorbild der Stadtrepublik Venedig vergleichbar, hielt er auch an der Alster eine 'malerische' und identitätsstarke Gestaltung für denkbar. Etwas nüchterner analysierte wenige Zeit später Carl Lembke die städtebauliche Zweckdienlichkeit der städtischen Wasserflächen.⁴⁸ Am Hamburger Beispiel verdeutlichte er, daß mit der Wasserflächengestaltung auch ein ideeller Mehrwert, nämlich die "Stadtindividualität" und die "kulturelle Grundlage für die Lebensbedürfnisse von Generationen", auf dem Spiel stehe. Den Planern empfahl er, der "Stimme der Natur" zu 'gehörchen', um diesem hohen kulturellen Anspruch gerecht zu werden. Wie solche Überlegungen in spätere Planungen eingeflossen sind, belegt etwa ein im August 1949 in der "Neuen Bauwelt" gedruckter Artikel von Walter Rossow über Grünplanung im Städtebau.⁴⁹ Der Berliner Gartenarchitekt illustrierte sein Plädoyer für einen 'menschlichen Maßstab' im Städtebau anhand des zusammen mit Hubert Hoffmann eingereichten Entwurfs für den Hamburger Innenstadt Wettbewerb 1948. Stufenweise verwirklicht im Verlauf von 50 bis 70 Jahren (also 1998 mit der realen Stadtentwicklung zu vergleichen), sollte der gesamte Uferbereich des Alsterfleets bepflanzt, von Bebauung freigehalten und mit den Grünzügen der Wallanlagen verbunden werden. In solchen und zahlreichen weiteren Entwürfen für den Hamburger Innenstadt Wettbewerb 1948 gelten Gestalt und Umfang der Grünflächen implizit als ein Gradmesser für demokratische Kultur. Kaum ein urbanes Erscheinungsbild wie Grünzüge, die eine steinerne Stadt durchfurchen, schien in der frühen Nachkriegszeit geeigneter, den Wandel zu einer freien und gleichberechtigten Gesellschaft zu

versinnbildlichen. Leitbilder der aufgelockerten, durchgrünten und funktional differenzierten Stadt, wie sie in der Charta von Athen ebenso wie in dem sehr einflußreichen Lehrwerk von Göderitz/Rainer/Hoffmann niedergelegt sind, wurden immer auch auf ihren symbolischen Gehalt geprüft. In einer ersten großen Aufbaubilanz rühmte denn auch der Hamburger Bausenator (und spätere Erste Bürgermeister) Paul Nevermann, der Aufbau nach den Leitgedanken der Charta von Athen sei ein "Zeichen für die Aufgeschlossenheit der Hamburger Demokratie."⁵⁰

Nach zwei Nachkriegs-Dekaden wurde freilich zunehmend in Frage gestellt, ob aufgelockerte urbane Strukturen solche politischen Ziele überhaupt ausdrücken, gar fördern könnten. Doch spätestens die gegenwärtigen neoliberalen Tendenzen der Stadtentwicklung mit ihrer auf Investoren zugeschnittenen Ideologie maximaler Bebauungsdichten (also maximaler Renditen) führen ex negativo vor Augen, welche demokratischen Qualitäten grüne, aufgelockerte Lichtungen in der Großstadt erreichen können. Die dichte, investorengerechte und in weiten Teilen der öffentlichen Einflußnahme entzogene neuere Bebauung in der Hamburger Innenstadt könnte als Metapher für die geschlossene Gesellschaft politisch allmächtiger Investoren verstanden werden. Unabhängig davon, ob im Gegenzug die städtebaulichen Auflockerungen der 50er Jahre als Zeichen der offenen Gesellschaft interpretierbar sind, ist die Frage des Gemeinwohls Hamburger Stadtplanung auf das Problem sozialer Transparenz zu konzentrieren. Anders als privatwirtschaftliche Passagen können öffentliche Grünzüge nicht den 1960 erfundenen Slogan 'Urbanität durch Verdichtung'⁵¹ reklamieren, wohl aber stadträumliche Freiheiten. Eine historische Untersuchung städtebaulicher Grundfragen der frühen Nachkriegszeit sollte daher nicht primär das Scheitern moderner Stadtplanungskonzepte thematisieren und damit die differenzierten Diskussionslagen erledigen, sondern die nach 1945 bisweilen naiv postulierten Wirkungsverhältnisse von Stadtform und politischem Leben als Ausdruck einer spezifischen Bewußtseinslage der Nachkriegszeit verständlich machen.

"Hüten wir uns aber, aus Weisheiten Doktrinen zu machen, die die Lebendigkeit vergewaltigen. (...) So bleibt als kleine städtebauliche Philosophie und oberstes städtebauliches Rezept: Eingehen auf die Individualität des Stadtwesens." Mit dieser 'kleinen Philosophie' beschloß Konstanty Gutschow eine sehr gründliche, systematisch angelegte Besprechung der Entwürfe für den 1948 von der Hamburger Baubehörde ausgelobten Ideenwettbewerb Innenstadt.⁵² Insgesamt 94 teilnehmende Architekten und Stadtplaner aus der britischen Besatzungszone entwarfen Alternativen zu dem Innenstadtkonzept, das Hans Berlage und Friedrich Ostermeyer für den Generalbebauungsplan von 1947 vorgestellt hatten. Ausdrücklich war es erwünscht, für die identitätsstiftende Kernzone der Hansestadt eine Vielfalt von Ideen zur Diskussion zu stellen.⁵³ Auf die 'Individualität des Stadtwesens', dessen citybildende Strukturmerkmale, die Kontorhäuser, noch vergleichbar gut erhalten waren, gingen die eingereichten Entwürfe allerdings in sehr unterschiedlicher Weise ein. Konstanty Gutschow blieb es aus Gründen politischer Moral verwehrt, selbst an dem Wettbewerb teilzunehmen, um auf diese Weise möglicherweise die unter den ideologischen Vorzeichen des NS-Systems erstellten Pläne von 1941/1944 'demokratisch' umzuarbeiten. Fast ein Fünftel der Teilnehmer entstammte allerdings aus seinem ehemaligen

Mitarbeiterkreis,⁵⁴ so daß indirekt Elemente und Untersuchungsergebnisse der NS-Planungen verarbeitet wurden. Die Redaktion der "Bau-Rundschau" verlieh in einer Einleitung zu Gutschows Besprechung ihrer Enttäuschung Ausdruck, daß das Preisgericht (u.a. besetzt mit den auswärtigen Fachleuten Köngeter aus Düsseldorf, Jensen aus Kiel, Högg aus Hannover) kein Urteil gefällt, sondern die heterogensten Vorschläge in mehrfach belegten Preiskategorien nebeneinandergestellt habe.⁵⁵ Besonders die Ergebnisse der - mit despektierlichem Unterton - als "Utopisten" bezeichneten Teilnehmer wollte die Redaktion der "Bau-Rundschau" kaum mit den 'realistischeren' Entwürfen vergleichen.

Auch Gutschow bevorzugte diejenigen Entwürfe, die durchführbar schienen, und die eine 'hamburgische Note' trugen. Freilich gab er zu bedenken, daß auch freistehende Hochhäuser in der Kontinuität der Stadtentwicklung stehen könnten.⁵⁶ Damit rechtfertigte er vermutlich den Entwurf seiner ehemaligen Mitarbeiter Jeannette Hoppe und Richard Zorn, die ein Turmhaus an der Lombardsbrücke skizzierten und damit deutlich eine Vision ihres Meisters aus den 20er Jahren aufgriffen.⁵⁷ Nicht unkollegial stellte Gutschow selbst den Entwurf eines 'City-Bandes' von Werner Ohm den Lesern der "Bau-Rundschau" vor, ein Konzept, das radikal mit vorhandenen Parzellenstrukturen brach und schon deshalb kaum zu verwirklichen schien. Ohms geschwungen durch die Innenstadt gelegtes 'Cityband' bestand aus zwei vielspurigen Straßen mit zweigeschossiger Randbebauung und quer dazu gestellten Hochhaus-Scheiben. Schon durch die Bezeichnung 'City-Band' wird der Bezug auf die (vor allem für sowjetische Industriestädte ausgearbeitete) urbanistische Konzeption der Bandstadt deutlich.

Im Hamburger Innenstadtwettbewerb blieben die Utopien auf dem Papier. Fast liebenswürdig kommentierte Gutschow, Ohms modernes Stadtraumgebilde lege sich "als Zukunftstraum um den lebendigen Stadtkern".⁵⁸ Nicht zuletzt die während des Hamburger Wettbewerbs einsetzende Währungsreform raubte allen 'utopischen' Planungen die ideelle Schubkraft. Gefragt waren nun solche Vorschläge, die einerseits möglichst geringe Veränderungen der Besitzverhältnisse verlangten, und die andererseits die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der City erhöhten. Dies bezog sich in besonderem Maße auf die Gestaltung der Verkehrsräume und -wege. Gutschow wies in seiner Besprechung ausdrücklich darauf hin, daß schon unter der Ägide Fritz Schumachers kreuzungsfreie Hochstraßen nach amerikanischem Vorbild für Hamburg erwogen worden wären.⁵⁹ Die berühmt gewordenen visionären Zeichnungen von Hugh Ferriss, die in den 20er Jahren mehrgeschossige Großstadt-Straßen imaginierten, sind von amerikanischen Stadtplanern in den 50er Jahren in eine banale und reproduzierbare Realität übersetzt worden. Erst als der Tiefbauexperte Otto Sill in den 60er Jahren das Amt des Hamburger Oberbaudirektors übernahm, wurden derartige Stadtvorstellungen auch für Hamburg akut.

Als das eigentliche Kernstück aller städtebaulicher Überlegungen galt 1948 die Wegführung der Ost-West-Straße. Die am Wettbewerb beteiligten Planer schlugen drei Trassen vor, die zum großen Teil durch die Trümmergebiete der Neustadt und an den markanten Kirchtürmen von Nicolai und Katharinen entlang gelegt wurden. Tangentiale Lösungen, wie sie etwa die Planer Dr. Matthaei und Pinnekamp vorschlugen schien das Preisgericht nicht anzustreben. "Sammeltangenten und

Magistralen" galten Gutschow sogar als ein Beispiel dafür, wie städtebauliche Ideen zu Ideologien mutieren könnten.

Nicht als Ideologem der autogerechten Gesellschaft, sondern als planerische wie wirtschaftliche Notwendigkeit wurde das raumgreifende Problem der Parkplatzanlagen gehandelt. Für den Stadtkern sei dies "eine entscheidende Lebensfrage".⁶⁰ Wem noch in Erinnerung geblieben ist, wie der Hamburger Rathausmarkt vor der Amtszeit des ehemaligen Ersten Bürgermeisters Hans-Ulrich Klose aussah, kann diese 'Lebensfrage' vielleicht gut einschätzen. Denn obwohl zur Zeit der Währungsreform noch nicht in allen Konsequenzen absehbar war, welche gesellschaftspolitischen Folgen die Förderung des PKW-Verkehrs haben würden, waren die Stadtplaner, die sich an amerikanischen Stadtentwicklungsprozessen schulten, zumindest schon gewarnt vor der Dominanz des Verkehrs in Stadträumen. Im Innenstadt Wettbewerb 1948 ging es allerdings nicht primär um die Frage, ob der Rathausmarkt zum Parkplatz degradiert werden sollte, sondern darum, ob die Schönheit des Platzes auf seiner Hakenform beruhe.⁶¹ Rezensent Gutschow bekannte sich klar zu dem stadtbaukünstlerischen Wert der Anlage, die steinern, in historischen Dimensionen wiederhergestellt werden solle, damit sie einen reizvollen Kontrast zu der aufgelockerten und durchgrünten Stadt bilde.

Zusammen mit dem nicht rechtskräftigen Generalbebauungsplan von 1947 dokumentiert der Innenstadt Wettbewerb die unsichere Planungsphase bis zur Währungsreform. Nicht nur die verschiedenen Reformansätze, die 'utopischen' Versuche, neue Stadträume für eine neue, demokratisch 'geläuterte' Gesellschaft zu entwerfen, fordern Vergleiche mit den Folgen des realen, nach der Währungsreform einsetzenden "wirtschaftswunderlichen Wiederaufbau-Wettbewerbs" (Werner Hebebrand) heraus. Auch die Ratschläge und Warnungen, die ausgerechnet Konstanty Gutschow, der maßgebliche NS-Stadtplaner Hamburgs, in seiner Besprechung für die "Bau-Rundschau" aussprach, mögen den Zeitgenossen wie ein letzter Wink vorgekommen sein, bevor er sich von der Hamburger Bühne verabschiedete, um in anderen bundesdeutschen Städten an der baulichen Hochkonjunktur des Wirtschaftswunders gestaltend mitzuwirken.

Vergleichbar mit vielen anderen Bereichen der Kultur, belegen die städtebaulichen Debatten und Planungen einen um 1948 zu beobachtenden Wandel, den Hermann Glaser in seiner deutschen Kulturgeschichte als Übergang vom 'panischen' zum 'schwitzenden Idyll' bezeichnet hat. Es verwundert daher auch nicht, daß die Bauzeitschriften in den folgenden Jahren Erfolgsmeldungen anstatt selbstkritischer Reflexionen abdrucken, wenn über den Städtebau der Hansestadt berichtet wird.⁶²

-
- 1 Schumacher 1945, S.5.
 - 2 Ebd. S.26.
 - 3 Zur Rezeption von Fritz Schumachers Schriften s. Kapitel V.
 - 4 Beseler/Gutschow 1988, S.34-103, den Bericht über Hamburg hat Hermann Hipp verfaßt.
 - 5 Albert Speer: Spandauer Tagebücher. Frankfurt/Main, Berlin, Wien 1975, S.296f. - Die ersten alliierten Luftangriffe im Jahr 1942 galten Lübeck, Rostock und Köln.
 - 6 Die Fotodokumente sind inzwischen im Museum für Hamburgische Geschichte als permanente Ausstellung zu sehen. Zudem sind anlässlich des 50. Jahrestages der Luftangriffe auf Hamburg zahlreiche Publikationen und Video-Dokumentationen erschienen. - Kurz nach dem Krieg bilanzierte ein Fotoband die Kriegszerstörungen: "Das Gesicht der Hansestadt Hamburg im Wandel der Jahre 1939 - 1945. Bilder aus Vorkriegs- und Kriegszeit." Zusammengestellt und erläutert von F.Werner, mit einem Geleitwort von Bürgermeister Petersen (deutsch/englisch). Hamburg 1945.
 - 7 Schadenskarte vom 1.10.1944, Staatsarchiv Hamburg Bestand Elingius A3, vgl. Bestand Baubehörde 621-2/3 Arthur Dähn Richtlinien vom 15.7.1944.
 - 8 Zahlenangaben nach HUB 1953, S.28, 34f.; vgl. Planen. Lenken. Ordnen. Bauen. Aufgaben und Leistungen. Amtlicher Bericht der Baubehörde Hamburg 1948, S.97.
 - 9 Formulierung von Niels Gutschow; vgl. Durth/Gutschow 1988.
 - 10 Staatsarchiv Hamburg Bestand Elingius A1 "Die Ortsgruppe als Siedlungszelle", Konzept vom 22.9.1944, als Anlage E5 Verkehrsverbesserungen, vom 23.8.1945.
 - 11 Bose et al. 1986; Durth/Gutschow 1988, S.178, 601ff. u. 647.
 - 12 Staatsarchiv Hamburg Bestand Elingius A3, Schreiben vom 25.6.1945.
 - 13 Ebd., Denkschrift zum Wiederaufbau der Stadt vom 31.5.1945; übersetzt für die britischen Besatzungsbehörden vom 28.6.1945.
 - 14 Ebd. 10.9.1945 konstituierende Sitzung des "Arbeitsausschusses Stadtplanung" beim Bausenator Leuteritz. Der Senator verlangte erst am 31.1.1946 den "Fragebogen".
 - 15 Ebd. Schriftstück vom 25.7.1945 zum Wiederaufbau Londons.
 - 16 Ebd., Nr. A1, Tätigkeitsbericht vom 30.10.1945.
 - 17 "Zukunftsplanung aus demokratischem Geist", Bausenator Paul Nevermann in seinem Geleitwort zum Generalbebauungsplan 1947. S. Staatsarchiv Hamburg Bestand Baubehörde 621-2/6 Arthur Dähn. Zu den politischen Konstellationen s. Stapelfeldt 1993, S.10f.
 - 18 Vgl. die Antrittsrede des Ersten Bürgermeisters Max Brauer am 22.11.1946. (Stenographische Berichte der Bürgerschaft zu Hamburg, 22.Sitzung, S.5).
 - 19 BRS 19-24/1947, S.465f.
 - 20 Vgl. Durth/Gutschow 1988, S.607.
 - 21 Werner Kallmorgen: Tabellarische Charakteristik des Generalbebauungsplans. o.J. [1945], s. Staatsarchiv Hamburg Bestand Elingius A1; vgl. Durth/Gutschow 1988, S.649f., auf S.650 Abdruck des 'Wortdiagramms'.
 - 22 Vgl. Vortrag von Hermann Hipp über Günther Grundmann; masch. 1992 (unveröffentlichtes Manuskript).
 - 23 Staatsarchiv Hamburg Bestand Elingius A1, Karl Schneider: Sinn und Aufgaben der Stadtplanung beim Neuaufbau der deutschen Städte. o.J.
 - 24 HUB 1953, S.12-14.

-
- 25 Die einzige wesentliche Veränderung des Generalbebauungsplans 1947 zu seinem Vorläufer von 1944 bestand im Verzicht auf den Bau einer zweiten City in Altona. Vgl. dazu Axel Schildt in: Beyme et al. 1992, S.82ff.
 - 26 Vgl. Durth/Gutschow 1988, S.656.; vgl. HUB 1953 S.40.
 - 27 BRS 19-24/1947, S.466f.
 - 28 S.468.
 - 29 Ebd. S.482ff.
 - 30 Ebd. S.484.
 - 31 Ebd. S.4478ff.
 - 32 Ebd. S.490ff.
 - 33 Ebd. S.469ff., Abb. S.477.
 - 34 Durth/Gutschow 1988, S.657.
 - 35 BRS 19-24/1947, S.470.
 - 36 Ebd. S.472.
 - 37 Ebd. S.473.
 - 38 Ebd.
 - 39 Vgl. Kapitel III.
 - 40 Briefe von Hillebrecht an Gropius vom 9.8., 3.9. und 23.10.1948; vgl. Durth/Gutschow 1988, S.645 (Anm. 119 u. 125).
 - 41 BRS 7,8/1947, S.205; vgl. die von G. Schleicher ohne öffentliche Wirkung geführte Diskussion über das Wohnhaus mit Steildach und das Geschäftshaus mit Flachdach. S. Durth/Gutschow 1988, S. 640.
 - 42 BM 7/1949 S.348; vgl. auch: Stadtplanung in Hamburg. Gedanken zum Wiederaufbau. Hamburg 1948 (= Heft 6 der Schriftenreihe des Bundes Deutscher Architekten Hamburg).
 - 43 NBW 36/1947 S.565.
 - 44 HUB 1968 S.11ff.; vgl. Richtlinien für die Ordnung und Beschaffung von Grünflächen in der Stadt- und Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung 1943, S.92ff.; Durth/Gutschow 1988, S.601 u. 612ff.
 - 45 BRS 19-24/1947 S.499ff.
 - 46 BM 9/1947 S.281ff.
 - 47 BRS 19-24/1947, S.502ff.
 - 48 BRS 1,2/1948 S.29ff.
 - 49 NBW 34/1949 S.527.
 - 50 Nordwestdeutsche Bauhefte 7,8/1953 S.3f.
 - 51 Diser immer wieder in neuen Variationen und neuen Kontexten von Investoren vorgetragene Slogan geht auf den 11. Deutschen Städtetag im Juni 1960 in Augsburg zurück; vgl. Salin 1960.
 - 52 Ausschreibung in BM 2,3/1948 S.121, BRS 5,6/1948 S.142; Ergebnis bekannt gegeben in NBW 4/1949 S.62, BM 2/1949 S.93; die Preisträger mit Entwurf und Urteil des Preisgerichtes vorgestellt in BRS 1/1949; und die ausführliche Besprechung von Konstanty Gutschow in BRS 5/1949 S.113-143, Zitat: S.143.
 - 53 HUB 1953 S.39f.
 - 54 Martina von Limont: Der Innenstadtwettbewerb 1948. In Höhns 1991, S.110-121, hier: S.119.
 - 55 BRS 5/1949 S.113.

-
- 56 BRS 5/1949 S.122.
- 57 Durth 1992, S.85; Abb. der Skizze von Hoppe/Zorn bei Höhns 1991 (von Limont), S.121.
- 58 BRS 5/1949 S.136.
- 59 BRS 5/1949 S.122.
- 60 BRS 5/1949 S.137.
- 61 Vgl. HUB 1953 S.224 Die Zerstörungen galten als 'willkommener Anlaß zur Verbesserung früherer Fehlgriffe beim Wiederaufbau der Baulücken'.
- 62 BRS 11/1949 S.334f. Über die Entwicklungen seit dem Hamburger Aufbauplan von 1950 siehe Kapitel VI dieser Arbeit.