

FESTSCHRIFT
ZUR
**EIMSBÜTTELER
FESTWOCHE**

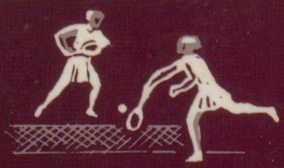


VOM 29. SEPTEMBER
BIS 7. OKTOBER 1956

HB

Cbk

390
108 x



Sas ist eine Überraschung für die Hausfrauen von Eimsbüttel!

Unsere neue Lebensmittelabteilung im Erdgeschoß wird ab Montag, dem 1. Oktober noch schöner, größer und moderner sein!

Es trifft sich gut, daß wir unseren Kundinnen gerade jetzt die vielen Vorteile und Annehmlichkeiten bieten können, die mit dem Einkauf in dieser fortschrittlich eingerichteten Abteilung verbunden sind. Wir freuen uns, daß wir es mit der Arbeit bis zum Beginn der Eimsbütteler Festwoche geschafft haben!

... Und bald winkt noch eine weitere Überraschung: die Gesamteröffnung unseres Hauses, das zur Zeit in großzügigem Stil modernisiert und erweitert wird.

Ja, es wächst das Haus –
es wachsen die Leistungen!



KARSTADT

EIMSBÜTTEL · Am U-Bahnhof Osterstraße

Bezirk Eimsbüttel

Ein Ausschnitt des Hamburger Stadtbildes

2. Eimsbütteler Festwoche

und

Heimattage in Lokstedt, Niendorf, Schnelsen

23. September bis 7. Oktober 1956

Schirmherrschaft: Bezirksausschuß Eimsbüttel

Engerer Arbeitsausschuß:

Bezirksleiter Wolff, Vorsitzender

Bezirksverordneter Böhme, stellv. Vorsitzender

Die Bezirksverordneten

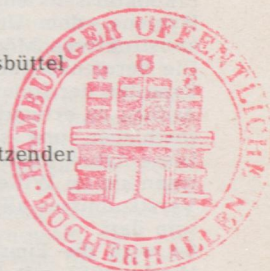
Wilhelm Bürsing

Richard Diehl

Rudolf Ehlers

Helene Meibohm

Alexander Siegmund



Eimsbüttel

65. 1877

0.50

und

Da es unmöglich ist, jede einzelne wertvolle Mitarbeit im engen Rahmen dieser Festschrift besonders zu erwähnen, dankt der Arbeitsausschuß allen beteiligten Dienststellen und Institutionen der Hamburgischen Verwaltung, den Vereinen und Vereinigungen, den Künstlern wie überhaupt jedem einzelnen Mitarbeiter für die tatkräftige Unterstützung und die wertvollen Hinweise bei der Vorbereitung und der Durchführung der festlichen Tage im Bereich des Bezirksamtes Eimsbüttel

Herausgeber: Zag-Anzeigen-Gesellschaft m. b. H., Hamburg 13, Parkallee 57.
Druck: Rundschau Druckerei, Itzehoe. Verantwortlich für den Text: Wilhelm Bürsing, Hamburg-Niendorf. Anzeigen: Diplom-Volkswirt Frauke Salzinger, Hamburg.

Planen und Bauen im Bezirk

Der Aufbau des großen Hamburger Stadtbezirks Eimsbüttel braucht Gelegenheiten, um die Grundsätze von Planung und Durchführung auf der breitesten Basis mit der Bevölkerung des Bezirks erörtern zu können.

Die Eimsbütteler Festwoche sei daher von allen am Aufbau Beteiligten auf das wärmste begrüßt. Sie sollte maßgeblich dazu beitragen, daß die Beziehung zwischen der betroffenen Bevölkerung und der planenden und die Durchführung überwachenden Verwaltung noch enger wird, beiderseitige Wünsche, Notwendigkeiten, Ideen und Ziele gegenseitig bekannt und verstanden werden.

Zu jeder Zeit hat der Mensch seinen engeren Lebensraum, Haus, Straße und Stadt nach den jeweils geltenden Zeitbedürfnissen, Lebensansprüchen und Vorstellungen zu bauen verstanden. So sind u. a. eng umschlossene Festungsstädte, weltoffene Handelsplätze oder repräsentative Schöpfungen gebunden um ein zentrales Fürstenschloß, aus einem echten und übergeordneten Gestaltungswillen unter mehr oder minder straffer obrigkeitlicher Lenkung geschaffen worden. Engherzige, nur wirtschaftliche und selbstsüchtige Ausnutzung waren ihren Baumeistern fremd. Um der inneren Wahrhaftigkeit der Gestaltung willen verdienen diese Schöpfungen bleibende Bewunderung.

So sollte auch der Neubau unserer Städte, sollte auch der Aufbau Eimsbüttels nach den Forderungen des 20. Jahrhunderts entstehen. Manche eingewurzelte Vorstellung vergangener Zeit vom einzelnen Haus und seiner Stellung zur Straße muß den Bedürfnissen und Erkenntnissen einer neuen sozialen Lebensordnung, entwickelter Hygiene, dem Umbruch der Verkehrstechnik und neu gefundenen konstruktiven Möglichkeiten weichen.

Die berufenen Fachverwaltungen haben die Aufgabe, zusammen mit Experten der freien Wirtschaft die bestimmenden Grundlagen für den Aufbau zu erforschen, Mittel und Wege für seine Durchführung vorzuschlagen und schließlich die Ausführung selber zu überwachen. Diese Arbeit kann aber nur zu einem befriedigenden Ergebnis führen, wenn sie im Willen der Bevölkerung verankert ist und wenn sie des Verständnisses all derer, die in der neuen Stadt leben werden, gewiß sein darf.

So wird die Eimsbütteler Woche 1956, wie schon die Eimsbütteler Woche 1952, mit ihrer Ausstellung von Planungen der Zukunft und gelungenen Ergebnissen der vergangenen Jahre ein wertvolles Mittel sein, um das Zusammengehen von Planern und Ausführenden zu vertiefen und zu festigen.

Zum leichteren Verständnis der Zusammenhänge möchten auch die folgenden Zeilen beitragen. Sie geben einen kurzen Bericht über das im Bezirk zuletzt baulich Geleistete und einen Ausblick auf die bestehenden weiteren Aufbauabsichten.

Hier wird zunächst interessieren, inwieweit der 1952 bereits besprochene Aufbauplan von 1950 in der Zwischenzeit weiter verwirklicht werden konnte und welche städtebaulichen Probleme sich bei seiner Durchführung neu ergeben haben:

Harvestehude, vom Krieg zum Glück weniger zerstört, verlangte keine durchgreifend neue Ordnung. Zwischen die drei nordsüdlichen Hauptverkehrsstraßen spannen sich in Grün gebettete, im ganzen gesunde Wohngebiete mit durchgehenden Vorgartenstreifen, und meist weiten, grünen Innenhöfen. Hier und an den Straßen stehen alte, wertvolle Baumbestände. In diesem Stadtteil galt es vor allem mancherlei Mißstände, die in der Not der Nachkriegszeit eingerissen waren und die den Charakter eines so wertvollen Wohngebietes störten, wie primitive Verkaufsbuden und Reklamen in den Vorgärten, zu beseitigen, die schönen Baumbestände und Grünanlagen zu pflegen und zu ergänzen.

Durch die einmalig schönen Anlagen des Alsterparks hat Harvestehude den lange schon erstrebten Abschluß im Osten gefunden. Durch eine Reihe neuer guter Bauten wurden unerfreuliche Lücken in der Bebauung geschlossen. Erwähnt seien am Harvestehuder Weg die Verwaltungsbauten der Bremer Feuerversicherung, der Höchster Farbwerke, der Gebäudekomplex der Iduna, die Bauten des NDR an der Rothenbaumchaussee, der noch im Bau befindliche umfangreiche Komplex der Vela, das Max-Planck-Institut und das Amerika-Haus an der Moorweide. Am Alsterufer hat der Ruderclub Favorite-Hammonia ein neues Bootshaus gebaut und die Anlagen Wendt sind modernisiert. Bedeutende Anlagen sind im Gebiet des Bornparkes für die so lange schon nötigen Institute der Universität in lockerer und überaus ansprechender Gruppierung in Angriff genommen. Schwierig ist es, in Harvestehude die nötigen Grundstücke für noch fehlende Schulen zu finden. An der Johanniskirche ist eine Schule neu gebaut, eine weitere wird im Anschluß an diese zum Turmweg entstehen. Die Mädchenschule an der Isestraße bedarf noch dringend der Erweiterung und das im Harvestehuder Raum von alters her beheimatete Wilhelm-Gymnasium soll nun östlich des Mittelweges neu entstehen.

Manche Einzelheit bleibt in Harvestehude noch zu lösen. Vor allem wird das Verkehrs- und das Parkproblem nicht lange mehr zurückgestellt werden können. Im ganzen darf aber zugegeben werden, daß gerade dieser Stadtteil in den letzten Jahren erfreuliche Fortschritte gemacht hat.

Das Kerngebiet Eimsbüttel. Hier herrschte östlich der Fruchttallee in den letztvergangenen Jahren überall eine lebhafte Bautätigkeit. Nahezu alle einzelnen Lücken konnten geschlossen und mehrere zusammenhängende Großflächen neu bebaut werden. Neben Einzelbauherren haben dabei Wohnungsbaugesellschaften — Saga, Kaifu, Phönix — gewirkt. Nach Durchführungs- und Teilbebauungsplänen werden die verstreuten privaten Bauwünsche durch die unermüdliche Arbeitsfreude der Stadtplanung, und vornehmlich der Baupolizei, betreut.

Die größten Anlagen sind hierbei wohl die Wohnbauten zwischen dem Eimsbütteler Marktplatz und der Lappenbergsallee. Die nach den Bestimmungen über die Wohndichte auf der bebauten Fläche zulässige Zahl von Wohnungen ist hier erstmalig für Eimsbüttel auf die locker zwischen Grünstreifen gestellten Wohnblocks derart aufgeteilt, daß die Bauten unterschiedliche Geschößzahlen erhielten, achtstöckige Hochhäuser mit nur 3- und 5-geschossigen Blocks wechseln. Eine nun schon häufiger geübte Methode im modernen Städtebau, die der Monotonie im Wohnungsbau entgegenwirkt. Gute Einzelbauten sind an den verschiedensten Straßen auch des Eimsbütteler Kerngebiets entstanden.

Die Hochhausgruppe am Grindelberg ist vollendet und bietet den Städtebauern und Architekten aus aller Welt wertvolle Möglichkeiten zum Studium der mit Hochhäusern verbundenen soziologischen, technischen und baukünstlerischen Probleme.

Bei der Betrachtung des Eimsbütteler Kernbezirks steht jedoch z. Z. im Mittelpunkt des Interesses die Neuplanung des Gebietes Eimsbüttel-Süd.

Das Planungsgebiet wird im Norden von der Fruchttallee, im Westen von der Kieler Straße, im Süden von der S-Bahn und im Osten von der Vereinsstraße begrenzt, greift also auf Altonaer Gebietsteile über. Ausgangspunkt dieser Planung war u. a. ein Auftrag der Liegenschaftsverwaltung an das Landesplanungsamt, größere Flächen im Hamburger Stadtgebiet zu ermitteln, die für den Bau eines umfangreichen Wohnungsbauprogramms geeignet seien. Diese Wohnungen sollten einen Teil des Verlagerungsprogramms aufnehmen, welches durch den Bau der Ost-West-Straße, durch die Planung Neu-Altona und andere Bauvorhaben ausgelöst wird. Die Flächen sollten nicht zu weit von der Innenstadt entfernt sein und sollten so groß sein, daß dort jährlich etwa 1000 Wohnungen gebaut werden könnten. Es ist

Aufgabe der Landesplanung, diese Gebiete dann durch entsprechende gesetzlichen Pläne für diesen Zweck zu sichern.

Als eine hierfür besonders geeignete Fläche wurde das obengenannte Gebiet ausgewählt. Hier sind noch größere, zusammenhängende Trümmerflächen vorhanden, die eine städtebauliche Neuordnung ermöglichen. Im Landesplanungsamt wurde für dieses Gebiet ein Vorentwurf aufgestellt, der maßgebliche Veränderungen gegenüber der bisherigen Planung aufweist. Diese Veränderungen sind begründet:

1. durch den notwendigen Anschluß an die inzwischen fertiggestellte Planung Neu-Altona, deren Hauptstraßenzug (Holstenstraße) sich in das Gebiet von Eimsbüttel fortsetzt,
2. durch die inzwischen fertiggestellte Planung und teilweise Ausführung des Eimsbütteler Grünzuges nördlich der Fruchtallee, der eine Grünverbindung zum Bahnhof Holstenstraße und darüber hinaus zum Planungsgebiet Neu-Altona erforderlich macht.

Ende des Jahres 1955 wurden fünf namhafte Hamburger Architekten zur Abgabe eines städtebaulichen Gutachtens und einer Planung aufgefordert. Das Ergebnis dieser Gutachten hat Oberbaudirektor Professor Hebebrand im Januar 1956 im Bezirksausschuß Eimsbüttel zur Diskussion gestellt. Es wurde anerkannt, daß die fünf Gutachten wertvolle Anregungen in verkehrstechnischer und städtebaulicher Beziehung enthalten.

Die verkehrstechnischen Vorschläge der fünf Architekten wurden von der Baubehörde eingehend geprüft und das Ergebnis in einem Gutachten zusammengefaßt. Die weitere Bearbeitung der Neuplanung Eimsbüttel-Süd erfolgt seit Januar 1956 nunmehr im Bezirksbauamt Eimsbüttel in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und Interessenten: mit der Stadtplanungsabteilung Altona, der Baubehörde und anderen Fachbehörden sowie besonders mit dem betroffenen Grundbesitz.

Gegenüber der vor dem Kriege vorhandenen Bebauung unterscheidet sich die Neuplanung ganz wesentlich.

Der moderne Städtebau verlangt eine gewisse Weiträumigkeit und Auflockerung, d. h. er will die Wohnungen von allen Seiten mit Luft und Licht umgeben. Statt der früheren uferlosen Steinwüsten sollen die Wohnräume der neuen Häuser den Blick auf Grünflächen und Bäume haben. Deswegen ist auch die Stellung der Häuser zur Straße eine andere wie früher. Die Straßengrenze muß nicht mehr mit der Häuserflucht zusammenfallen. Die Wohnblöcke oder Zeilen stehen mit einem Giebel zur Straße locker und frei auf zusammenhängenden Grünflächen oder Gartenflächen. Ebenso unterscheidet sich die Neuplanung in der Höhenabstufung der einzelnen Gebäude. Der frühere Städtebau setzte in einem bestimmten Gebiet eine gleichbleibende Geschößzahl voraus und verlangte, daß beispielsweise in ganzen Straßenzügen alle Gebäude nur 4-geschossig gebaut werden dürften, während in anderen Gebieten nur drei Geschosse zulässig waren. Solche Bestimmungen ergeben aber, wie oben schon erwähnt, leicht eine gewisse Langeweile, wie wir es heute in unseren Straßen noch vielfach antreffen. Typische Beispiele dieser alten Straßen sind die Rellinger Straße und der Luruper Weg.

Auch bei der Neuplanung von Eimsbüttel-Süd soll erreicht werden, daß drei- bis fünfgeschossige Mietshäuser und eingeschossige Ladenzeilen wohlhabend miteinander wechseln. Eine beschränkte Zahl von Hochhäusern wird an besonders geeigneten Punkten der Planung eingestreut werden. Dadurch entsteht Abwechslung, ein lebhaftes und reizvolles Straßen- und Stadtbild.

Die Planung wird eine sinnvolle Trennung der Lebensfunktionen der Bewohner nach den Grundsätzen modernen Städtebaues durchführen und damit vor allem die schlimme Krankheit unserer Zeit, den Lärm im Wohngebiet bekämpfen. Die Wohngebiete von Eimsbüttel-Süd sollen vom Verkehr, von Geschäften und Gewerbebetrieben soweit freigehalten werden, als diese nicht unbedingt in unmittelbarer Nähe der Wohnung gebraucht werden.

Besondere Überlegung bedarf im Gebiet der Neuplanung der Verkehr. Die früheren Straßen, die meist mehreren Zwecken dienten — beispielsweise dem Verkehr, dem Einkaufen und dem Wohnen zugleich — sind weder für die Abwicklung des Verkehrs geeignet, noch sind sie zum ungestörten Einkaufen, am allerwenigsten zum ruhigen und stillen Wohnen geeignet gewesen. Es wird daher angestrebt, die einzelnen Straßen entsprechend ihren Zwecken voneinander zu trennen. Die Hauptverkehrsstraßen sollen möglichst wenig Kreuzungen erhalten, so daß man auf ihnen unbehindert fahren kann. Die geplanten Laden- oder Einkaufsstraßen sollen keinen Durchgangsverkehr, aber viel Parkmöglichkeiten haben, so daß man beim Einkaufen ungestört von einer Straßenseite auf die andere gehen kann. Die Wohnstraßen sollen nach Möglichkeit überhaupt keinen größeren Verkehr haben und sollen nicht durch Hauptverkehrsstraßen angeschnitten werden. Ebenso wichtig sind reine Fußgängerverbindungen, die das ganze Planungsgebiet durchziehen und auf denen die Kinder zur Schule gelangen, ohne Verkehrsstraßen überqueren zu müssen.

All diese Forderungen sind in dem Plan Eimsbüttel-Süd weitgehend verwirklicht. Sie sind natürlich an einigen Stellen durch den noch vorhandenen alten Bestand nur bedingt zu erreichen.

Das Planungsgebiet wird zwei Hauptverkehrsstraßen tragen, die wie ein großes V vom Holstenbahnhof aus den Verkehr aus Altona heraus nördlich nach Eidelstedt und im Bogen östlich nach Eppendorf führen.

Diese nach Osten führende neue Straße wird ein wichtiger Grünzug begleiten, der das Altonaer Grün mit dem Eimsbütteler Grünzug östlich der Fruchtallee verbinden wird.

Bisher ist für das Planungsgebiet ein Gesamtbebauungsplan aufgestellt worden, der auch im Modell vorliegt. Aus diesem Gesamtplan wird eine Reihe von Einzelplänen entwickelt werden, die als Durchführungspläne Gesetzeskraft erhalten sollen.

Um die Planung aufstellen zu können, waren umfangreiche Vorarbeiten notwendig. Die wichtigste davon war eine genaue Bestandsaufnahme der vorhandenen Grundstücke, der darauf noch bestehenden Bebauung und des Wertes dieser Bebauung. Ferner mußte eine eingehende Strukturuntersuchung über die Bevölkerungsdichte vor dem Kriege und heute, über die vorhandenen und geplanten Gewerbebetriebe, Läden, Geschäftshäuser, Schulen und öffentliche Gebäude durchgeführt werden.

Der Aufbau im Planungsgebiet Eimsbüttel-Süd wird es ermöglichen, daß ein großer Teil der Bauvorhaben auf privater Basis und auf eigenen Grundstücken erstellt werden kann. Flächen, deren Grundstücke für eine moderne Bebauung ungünstig geschnitten sind, oder deren Schnitt durch Verkehrsführungen verändert wird, müssen in einem Umlegungsverfahren neu geordnet werden.

Der Vergleich von Eimsbütteler Kerngebietsstraßen mit moderner Bebauung und solcher mit älterer Bebauung zeigt jedem, der diese offenen Augen durchschreitet, daß die ältere Bebauung noch einer gründlichen Überholung bedarf, um einer modernen Stadt würdig zu sein. Durch unorganische Ladenvorbauten, aufdringliche Reklamen und unzulässige Einbauten in Vorgärten und in den öffentlich genutzten Straßengrund sind manche Eimsbütteler Straßenzüge mit der Zeit so weitgehend verunstaltet worden, daß an die Einsicht der Grundbesitzer wird appelliert werden müssen, zum Vorteil des Stadtbildes an der Bereinigung jeder zu seinem Teil freudig mitzuarbeiten.

Die Grünflächen

Wir haben schon anläßlich der Eimsbütteler Woche 1952 mit besonderem Nachdruck auf die schmerzhafteste Wunde in diesem großen Hamburger Stadtteil hingewiesen und gefordert, daß der Schaffung ausreichender Grünflächen, Parks und Spielplätze für das bisher so sehr benachteiligte Eimsbüttel aller Eifer der Verantwortlichen gelten müsse. Wir sind daher dankbar, heute berichten zu können, daß mitt-

lerweile einiges zum Ausgleich des ernststen Mangels an Grünanlagen in Eimsbüttel geschehen ist.

Der Unnapark als nördlicher Kopf des neu geplanten Grünzuges konnte ausgebaut werden. Er ist tagtäglich von tausenden lufthungriger Anwohner überfüllt. Ein ergreifender Beweis für die Berechtigung der Forderung der Stadtplaner nach ausreichenden Grünanlagen in diesem dichtbesiedelten Gebiet.

Im Anschluß an den Unnapark sind die Arbeiten im Wehbers-Park vorangetrieben und weitere 25 von etwa 40 Grundstücken des restlichen Grünzuges, der sich vom Wehbers-Park in durchschnittlich 70 m Breite bis zur Christuskirche herunterziehen wird, angekauft.

Trotzdem ist die merkwürdige Ungeduld der Bevölkerung wegen der Fortsetzungsarbeiten an dem ihr so warm versprochenen Grünzug verständlich. Es sollte alles daran gesetzt werden, daß der Grünzug in zwei Jahren endlich vollendet ist.

Eine reizvolle kleinere Grünanlage entstand zwischenzeitlich an der Christuskirche; der Eimsbütteler- und der Innocentia-Park wurden neu angelegt und wichtige Erneuerungsarbeiten im Sternschanzen-Park durchgeführt.

Kinderspielplätze werden neben den soeben im Unnapark, im Wehbers-Park und bei den Grindelhochhäusern eröffneten, zunächst noch an der Garbestraße und in besonders großzügiger Ausstattung zwischen Eimsbütteler Marktplatz und Eduardstraße entstehen. Weitere Spielplätze sind vorgesehen. Sie müssen auch mit den Jahren in einem so dichten Netz über die Wohngebiete verteilt liegen, daß die lärmende Überfüllung vereinzelter Plätze, über die heute gelegentlich geklagt wird, einer besseren Streuung weicht. Das wichtigste Ziel bei der Errichtung der Kinderspielplätze möge uns allen aber ständig vor Augen stehen: Es gilt, unsere Kinder den täglich wachsenden Gefahren des Straßenverkehrs zu entziehen.

Es möge noch erwähnt werden, daß an der Grundstraße ein großzügiger Wochenmarkt ausgebaut wurde, der seinen räumlichen Abschluß gegen die Straße demnächst durch einen zweigeschossigen, leicht konstruierten Riegelbau finden wird, in dem eine Öffentliche Bücherhalle und eine ärztliche Betreuungsstelle ihren Platz finden werden.

Der öffentliche Hochbau beschränkte sich in Eimsbüttel wesentlich auf die endgültige Behebung der Kriegsschäden am Bestand der alten Schulen. Dabei wurde versucht, den Forderungen moderner Pädagogen an den Klassenraum und die Freianlagen, soweit dies in abgeschlossenen Altbauten möglich ist, gerecht zu werden. Durch den Einbau großflächiger sprossenloser Fenster, schalldämmende Behandlung der Decken, schattenlose moderne Beleuchtung, durch die Einrichtung weiträumiger Pausenhallen, zweckmäßiger Werkklassen und durch die gartenmäßige Gestaltung der Freiflächen und die Anlage staubfreier Schulhöfe, sind bereits eine größere Zahl alter Schulen modernisiert worden. Auch sind eine Reihe schöner Aulen als Feierräume in diesen Schulen geschaffen worden. Diese Aufgabe ist aber noch nicht abgeschlossen.

Es muß das Ziel sein, gerade den Kindern der inneren Stadtbezirke viel Luft, Licht und Grün zu schenken, damit sie ihren Altersgenossen, die in den Außenbezirken durch Neubauten so gut versorgt werden, nicht allzu sehr nachstehen müssen.

Neubauschulen werden in Eimsbüttel an der Tornquiststraße und an der Wrangelstraße entstehen. Dort wird demnächst auch ein Tagesheim für Kinder und Säuglinge gebaut. Dies als das erste in Hamburg nach modernsten Erkenntnissen.

Straßenbau

Der Straßenbau konnte im inneren Stadtbezirk Eimsbüttel bisher noch nicht in dem an sich sehr nötigen Umfang gefördert werden. Der Notstand in den Außenbezirken verlangte zunächst alle Menschenkräfte und Kapitalien. Nur der unhaltbare Engpaß der Schäferkampsallee

zwischen Schlump und Christuskirche mußte notgedrungen im Vorwege schon beseitigt werden. Aus einer beschaulichen Wohnstraße wurde sie ein Teilstück einer Hauptverkehrsader. Auf ihr wird später der Nord-Süd-Verkehr durchrollen. Der Ausbau zeigt beispielhaft, wie eine Straße für eine so hohe Beanspruchung aussehen soll. Die Fahrbahnbreite beträgt 18 m; je eine Spur für den ruhenden, den Fahr- und den Überholverkehr sowie zweispurige Radwege in beiden Richtungen. Dazu saubere und breite Fußwege mit schönen Grünstreifen und einer einwandfreien hellen Beleuchtung. Die Straße zeigt auch, welchen Wert die einheitliche Gestaltung und Abgrenzung der Vorgartenstreifen für den Gesamteindruck des Straßenraumes hat. Im Zeitalter der schnellen, motorisierten Fortbewegung sind kleinliche Eigenbröteleien im Vorgarten — genau so sehr wie an der Architektur der Häuser! — witzlos geworden.

Wir müssen uns daran gewöhnen, großräumiger und großflächiger zu denken, den Einzelbau nur im Zusammenhang mit dem ganzen Straßenzug zu sehen. Nur dort, wo ein Baukörper — etwa als Folge einer Straßenkurve — länger im Blickfeld des Fahrenden bleibt, mag eine besondere Betonung als „Dominante“ erwünscht sein.

Die Außenbezirke:

Stellingen-Eidelstedt-Lokstedt-Niendorf-Schnelsen

Die bauliche Problematik der Außenbezirke hat sich gegenüber unseren Feststellungen anläßlich der Eimsbütteler Festwoche 1952 nicht wesentlich verschoben. Wir haben versucht, einen Teil der Forderungen zu verfolgen, wie sie damals aufgezeigt wurden.

Mit Erfolg wurden die durchgehenden Grünflächen, die die Ortsteile der Außenbezirke nach dem hamburgischen Aufbauplan von 1950 gegen den Stadtkern untereinander abgrenzen sollen, gegen alle Einbrüche von Bebauung verteidigt.

Die Flächen des Landschaftsschutzgebietes wurden festgelegt und damit der Gesundheit und dem Wohlbefinden der kommenden Generationen ein unveräußerliches Kapital geschaffen. Wanderwege werden diese Grünzonen in allen Richtungen verbinden; einige Strecken sind bereits dem Verkehr geöffnet, für andere wurde der Grunderwerb durchgeführt. Die Hauptflächen des Niendorfer Geheges sind inzwischen angekauft, durch reizvolle Wanderwege erschlossen und durchforstet. Die Dankbarkeit der naturliebenden Bevölkerung rechtfertigt den finanziellen Aufwand, den der Ankauf forderte, vollauf. Der Wert des Geheges ist besonders bedeutungsvoll wegen seines Zusammenhanges mit der weiträumigen Feld- und Weidengemarkung, die westlich anschließend bis Eidelstedt reicht. Dieser ganze, einmalig schöne große Komplex bedarf in aller Zukunft der eifersüchtigen Fürsorge der Verantwortlichen, damit ihm sein ursprünglicher landschaftlicher Charakter erhalten bleibt. Das Bedürfnis, in den Ortsteilen zentrale Schwerpunkte zu schaffen, und dem peinlichen, gestaltlosen Zerfließen der Besiedlung entgegenzuwirken, fand für Schnelsen durch die Gestaltung des Nachrichtenparks bereits eine Lösung.

Für Niendorf ist sein Marktplatz im wichtigsten Verkehrsschnittpunkt im Werden. Der hufeisenförmige Wohn- und Geschäftsblock des Bauherren Paul Hammers wird als Krone auf der Höhe des Geländes ein klares, verkehrsfreies Platzbild gewährleisten. Der Städtebauer darf hoffen, daß die vorhandene Randbebauung im Westen des Platzes — bis heute noch als Schule genutzt — recht bald umgeformt wird, um in Proportion und allgemeiner baulicher Haltung in Verbindung mit der Kirche und den gefälligen Gemeindebauten raumbildend zusammenzuklingen.

Für den Siemersplatz in Lokstedt sind bereits wichtige Voraussetzungen durch die Errichtung der westlichen Platzwand geschaffen.

In Eidelstedt ist zunächst straßenbautechnische Vorarbeit geleistet, um dem Eidelstedter Platz einmal Form geben zu können; eine schwierige Aufgabe, weil die hier vorgeschriebene Baustufe an dem recht weiträumigen Platz etwas mühsam um Geltung ringt.

