Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 57 (1970)
Heft: 12: Einfamilienhäuser - Reihenhäuser

Artikel: Brief aus Hamburg
Autor: Hesse, Jeanne
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-82300

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.01.2026

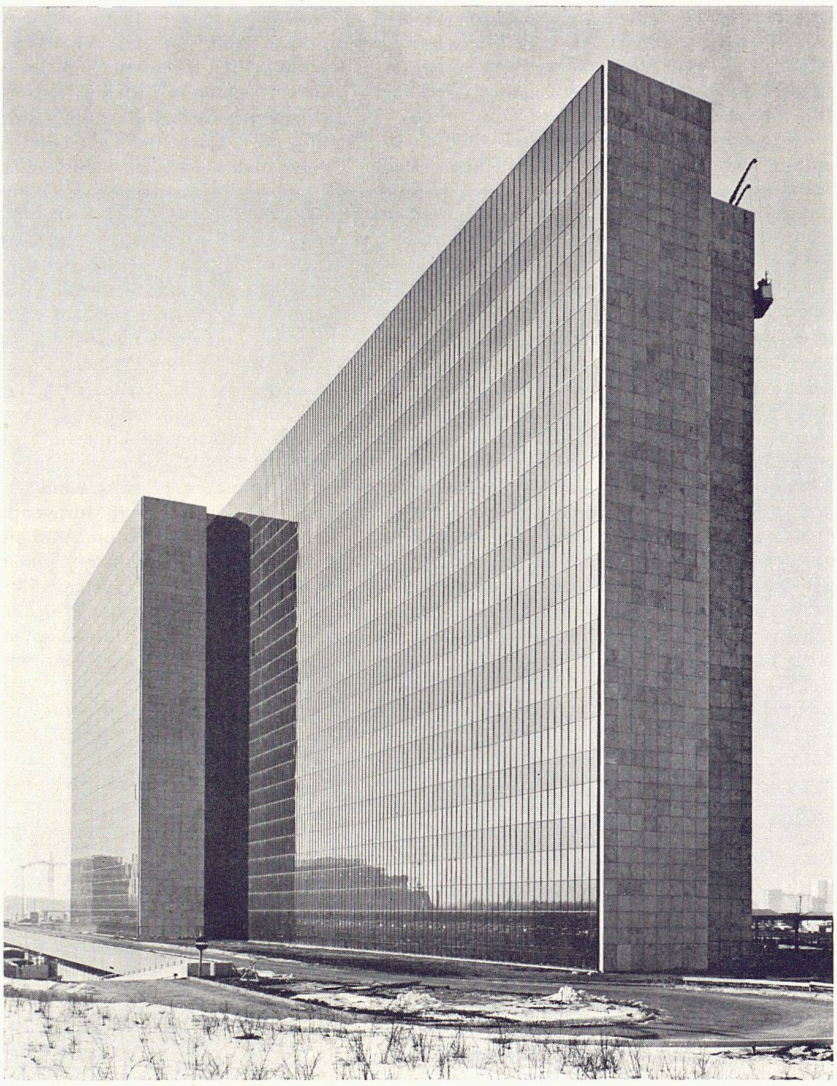
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Brief aus Hamburg

Von Jeanne Hesse

Von Hamburgs städtischen Wohnbauprojekten ist wohl das des «Mümelmannsbergs» für 24000 Einwohner das erwähnenswerteste, weil es den Vorstellungen von den heutigen Bedürfnissen am nächsten kommt. Jos. Webers Wettbewerbsbeitrag, der den zweiten Preis erhielt, war der theoretisch vollendetste und dadurch für die Fachwelt interessant. Aber gerade seine Konsequenz, zum Beispiel in der absoluten Trennung des Fahr- und Gehverkehrs, machte dieses Projekt, hauptsächlich finanziell, undurchführbar. Den ersten Preis erhielt die Werkgemeinschaft Hirsch, Karlsruhe. Ihr Projekt stellt einen guten Kompromiß zwischen Zielvorstellung und Ausführungsmöglichkeit dar. Hier wird insbesondere die zweite große Gesamtschule für alle Schüler der 5. bis 13. Klasse (Architektengemeinschaft Schweger – Bakema – Weber) wohl beispielhaft für ganz Westdeutschland sein.

In dem 1969 für 16000 Einwohner fertiggestellten Satelliten-Wohnbezirk «Osdorfer Born», im Westen der Stadt, ergaben sich soziale Schwierigkeiten, der eine freiwillige Arbeitsgemeinschaft von Einwohnern selbst in Verbindung mit Politikern und Soziologen entgegentrat. Wenn auch diese spontane Selbsthilfe zu begrüßen ist, so sollte uns doch zu denken geben, daß künstlich kreierte Ballungsgebiete dieser Größenordnung Gefahren in sich bergen. Vielleicht ist es deshalb nicht so tragisch, daß zwei weitere große Wohnbauprojekte erst mal ad acta gelegt wurden, nämlich «Tegelsbarg» im Norden der Stadt und das «Alsterzentrum» mitten in der Stadt. Das erste, das von den Architekten Klaus Nickels und Timm Ohrt gut durchdacht geplant ist, scheiterte am Widerstand der jetzigen Einwohner. Einer in diesem Maße städtebaulichen Veränderung müßte folglich eine planmäßig aufgebaute Aufklärungskampagne vorausgehen. Das zweite Projekt, nämlich das «Alsterzentrum» im zentral gelegenen Stadtteil St. Georg, wollte das Bauunternehmen die «Neue Heimat», als Eigentümerin vieler Grundstücke dort, an sich reißen. Es veranstaltete eine Ausstellung mit phantastischen Mammutprojekten (siehe *werk* 4/1967), deren Notwendigkeit zum mindesten etwas fraglich war und die auch wiederum große Folgekosten verursacht hätten. Kopfschüttelnd sah hier der Bürger, wie eine große gewerkschaftsfreundliche Gruppe Methoden anzuwenden versuchte, die sie selbst sonst dem «Kapitalisten» anzuwenden vorwirft. Die Durchführung des in dieser Größe wohl nie bewilligten Projektes scheiterte in erster Linie an der Finanzierung der Umsiedlung der vielen kleinen Gewerbebetrieben in dieser Gegend. Der Fortgang der Planung ist nun glücklicherweise in Richtung auf eine Stadtsanierung umgelenkt worden. Augenblicklich versucht die Behörde selbst, durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit die Weichen zu der künftigen Bebauung St. Georgs zu stellen.



1

1
Das Verwaltungsgebäude der Hamburgischen Elektrizitätswerke. Architekten: Arne Jacobsen und Otto Weitling, Kopenhagen

Immer noch im Streitgespräch ist das Projekt der fünfziger Jahre, die City Nord. Sicherlich ist sie eine große Entlastung für die eigentliche City, und ihr verdankt man die relativ annehmbaren Preise der dortigen Büroräume. Ebenso sicher ist sie aber bereits durch die völlige Trennung der Funktionen unmodern geworden. Sie ist, extrem ausgedrückt, eine Schaustellung von Denkmälern der jeweiligen Manager der Konzerne und ihrer international bekannten Architekten. Den ästhetischen Höhepunkt unter ihnen bilden die beiden sogenannten Glasscheiben des Verwaltungsgebäudes der HEW (Hamburger Electricitäts-Werke); Architekten: Arne Jacobsen und Otto Weitling, Kopenhagen. Während das jetzt aus fünf Waben geformte Gebäude der BP (British Petroleum) von den Architekten Prof. Dr. Ing. F. W. Kraemer, G. Pfennig und Dr. E. Sieverts, Braunschweig (siehe *werk* 10/1964), einstmals großartig konzipiert war, wirkt es in der Ausführung nicht mehr so überzeugend. Langjährige Hauptproben durch Bürotechniker in vorhandenen Räumen bereiteten die Angestellten wohl auf Großräume vor, schnitten aber mittels Salamitaktik viel von der Großzügigkeit des Projektes weg.

In den letzten Monaten brachte das gigantische mehrstöckige Einkaufszentrum mit Großgaragen und Fußgängerbrücken «Hamburger Straße», das treffend Einkaufsschlachtschiff getauft wurde, eine neue Dimension städtischen Lebens in unsere Stadt. Hier lagen in einer günstigen Verkehrslage zwanzig Jahre nach dem Krieg viele verbombte Grundstücke brach, bis die Stadtverwaltung sie, als Wahlschlager 1970, für dieses Projekt aufkaufte. Vernünftigerweise werden sie dann wieder an Großinteressenten abgegeben. Ein Nachteil dieser Handlung ist die unverblümte kommerzielle Atmosphäre. Ein Zentrum dieses Ausmaßes könnte man mit Freizeiträumen und Spielplätzen attraktiver gestalten.

Gute Resultate erbrachten Wettbewerbe für Achsenschwerpunkte wie die U-Bahn-Stationen Bergedorf-West und die Poppenbüttler und Billstedter Einkaufszentren. Durch sie ergaben sich fruchtbare Verbindungen von freien Architekten zu der Behörde. Am Wandsbeker Markt konzentrieren sich jetzt, durch die neugelegte

U-Bahn und den Bau einer Bus-Umsteigeanlage (Architekt Heinz Graaf) viel mehr Menschen als früher. Dies schuf die Voraussetzung zu der gesunden Entwicklung eines eigendynamischen Einkaufszentrums.

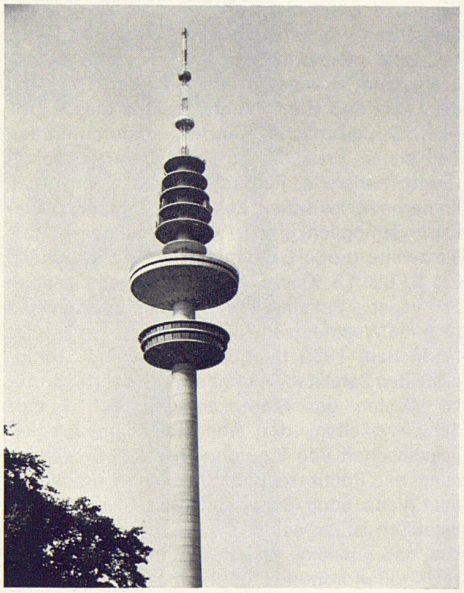
Abgesehen von schwedischen Städten investiert wohl zurzeit kaum eine andere Stadt Europas so viel in ihre Infrastruktur wie Hamburg. Der ganze öffentliche Nahverkehr, einschließlich der Autobusse, wurde im sogenannten Verkehrsverbund koordiniert. In den U- und S-Bahn-Plänen werden die Zielvorstellungen des 1969 verkündeten Entwurfsmodells konsequent weiterverfolgt. Das heißt, daß in Zukunft bauliche Erweiterungen der Stadt sich an den Nahverkehrsschienen konzentrieren und die entstehenden Achsenzwischenräume vorwiegend zugunsten von Erholungsräumen reserviert werden. Es wird angestrebt, daß jeder Punkt nicht weiter als 300 m von einer U-Bahn-Station entfernt liegt, und daß die Anziehungskraft dieses Verkehrsmittels durch Einrichtung von Fußgängerstraßen, die an die Haltestellen anbinden, gegeben ist. Als geglücktes Beispiel kann bereits die Spitalerstraße, dicht beim Hauptbahnhof gelegen, angesehen werden. Der Platz mit einer Skulptur vor dem Kundenzentrum der HEW (Architekten: Gerolf Garten und Werner Kahl) dient bereits sichtbar der urbanen Kommunikation.

Als Stiefkinder der Planer erscheinen mir, trotz den vielen U-Bahn-Schächten, noch immer die Fußgängertunnels. Ihre ersten Ansätze am Hauptbahnhof sind wenig attraktiv ausgestattet. Es ist zu hoffen, daß die zukünftigen Anlagen unter dem Jungfernstieg besser genutzt werden. Auch scheinen mir die Technologen wenig an die zu Fuß gehenden Touristen gedacht zu haben. Weshalb sind die neuen Hochwasserschutzmauern unbegehbar, und weshalb umsäumen die wenigen noch offenen Wasserstraßen keine mit Läden besetzten Arkaden? Schließlich, weshalb ist der Hauptanziehungspunkt für Fremde, der Hafen, völlig vom Hotel- und Ladenzentrum abgeschnitten?

Ein im Bau befindliches erwähnenswert gutes Beispiel ist das Allianz-Hochhaus von Architekt Prof. Bernhard Hermkes, der, auf historischen Spuren wandernd, dafür eine städtebaulich interessante Lösung fand und gleichzeitig die Objekte meiner beiden ersten Fragen (siehe oben) vorbildlich behandelte. Auch gelungen ist die Ingenieurschule Bergedorf (Architekten Heinrich Graaf und Peter P. Schweger) mit ihrer flexiblen Nutzung vom Grundriß her. Gut in die Silhouette der Stadt integriert sich der ästhetisch geglückte Fernsehturm von Architekt Prof. Fritz Trautwein. Kein Hamburger möchte ihn mehr, und sei es nur als Orientierungspunkt, missen.

Zurzeit ist ein zweiter Elbtunnel im Bau als Autoverbindung zwischen Nord und Süd. Er wird eine erhebliche Entlastung der Stadt von Lastwagen und Durchreisenden aus Skandinavien erbringen. Nächstens werden zwei kostspielige, aber für Hamburg notwendige Projekte, nämlich Großflughafen und Vorhafen, in Angriff genommen. Der Flughafen Kaltenkirchen mit seinem immer weiter ausbaubaren bandartigen Gängesystem zur direkten Flugzeugbesteigung wird vor den Toren Hamburgs in Schleswig-Holstein liegen. Die Vorverlegung eines Teiles des Hafens nach Neuwerk in die Nähe der Elbmündung wird der Größenordnung und Zeitnot der künftigen Schiffe entgegenkommen. Ob in nächster Zukunft die Planer dem größten und sozial wichtigsten aller städtebaulichen Probleme, dem der Schule und der Universität, gerecht werden, ist zurzeit nicht sichtbar, nur zu hoffen. J. H.

2



3

2
Rohbau des Allianz-Gebäudes, vom Hof aus gesehen; rechts vorne das alte Gelände. Architekt: Prof. Bernhard Hermkes, Hamburg

3
Fernsehturm von Prof. Dipl.-Ing. Fritz Trautwein

Photos: 1 Photo-Tiede, Hamburg; 2, 3 Jeanne Hesse, Hamburg

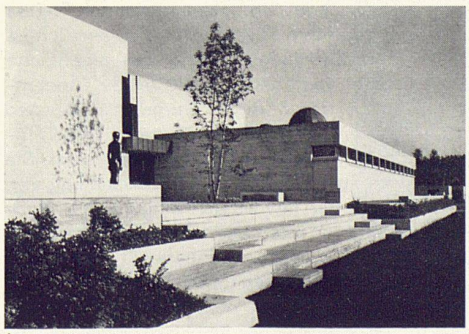
Neue Mitglieder des BSA 1970

Liste der Aufnahmen siehe *werk* 9/1970, S. 565

René Antoniol, St. Gallen

Geboren am 16. Januar 1934 in Erlen TG. Besuch der Schulen in Erlen. Matura. Studium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich; 1961 Diplomabschluß. 1961–1965 Tätigkeit im Büro Räschle, Frauenfeld und Zürich, ab 1965 als Teilhaber. Seit 1969 eigenes Büro in Frauenfeld, zusammen mit Kurt Huber.

Bauten gemeinsam mit J. Räschle: Ein- und Mehrfamilienhäuser, Geschäftshäuser. Bauten gemeinsam mit Kurt Huber. Studienauftrag über Altstadtprobleme in Frauenfeld; Gestaltungspläne für Wohnüberbauungen; Ateliereinbau in Frauenfeld. Teilnahme an Wettbewerben.



1

1
Kantonsschulturnhallen mit Sternwarte in Frauenfeld. Architekt: René Antoniol, Frauenfeld (zusammen mit J. Räschle); Photo: Konrad Keller, Frauenfeld

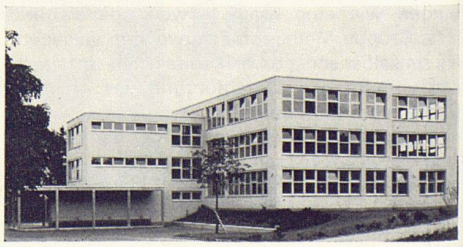
2
Erweiterung der Schulanlage Langdorf in Frauenfeld. Architekt: Max Graf, St. Gallen; Photo: Rolf Schroeter, Zürich

Fortsetzung auf Seite 825

Max Graf, St. Gallen

Geboren am 23. September 1926 in St. Gallen. Besuch der Schulen in St. Gallen. Lehre als Eisenbetonzeichner. Studium am Technikum Winterthur; 1948 Diplomabschluß. Studienreise nach Helsinki. Studium an der Hochschule für Gestaltung in Ulm; 1958 Diplomabschluß. Seit 1959 eigenes Büro in St. Gallen. 1968 Lehrauftrag an der Kunstgewerbeschule in St. Gallen.

Bauten: Oberstufenschulhaus des Pestalozzidorfes in Trogen; Kinderhort in St. Gallen; Schulanlage Langdorf in Frauenfeld. Projekte für eine Überbauung in Marthalen ZH, Kindergärten, Fabrikgebäude. Teilnahme an Wettbewerben. Theoretische Arbeiten über den pädagogischen Schulbau und Entwicklung einer Elementbauweise (gemeinsam mit Willi Menig, Ing., St. Gallen).



2