

**Zeitschrift:** Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art

**Band:** 66 (1979)

**Heft:** 31-32: Stadt-Rückseiten = La face cachée de la ville

**Artikel:** Hamburg von hinten

**Autor:** Blaich, Ulrike

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-50803>

### **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:** 04.04.2026

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

ULRIKE BLAICH

## Hamburg von hinten

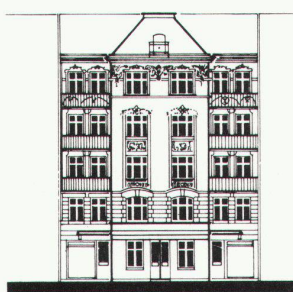
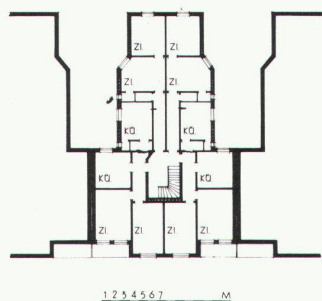
«Stadtrückseiten» können die Elendsviertel einer Stadt sein, man denkt dabei unwillkürlich an trostlose Hinterhöfe. Fasst man den Begriff jedoch etwas weiter, so können damit auch ganz wertfrei die Innenräume von Strassenblöcken gemeint sein, die begrünt, bewohnt oder gewerblich genutzt werden.

Diese an den Rückseiten von Strassenräumen liegenden Flächen haben den Vorzug, von den Gefahren und

Die überwiegende Zahl der heutigen Wohnungen in Hamburg stammt aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Dabei waren anteilmässig drei Bauperioden prägend: Die erste Epoche lag in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg etwa von 1870–1913. Die Bevölkerung Hamburgs stieg in dieser Zeit von 293000 auf 1,03 Mio. Einwohner an. Durch die Industrialisierung waren grosse Menschenmassen vom Land in die Stadt gezogen. Sie wurden auf engem Raum in möglichst kleinen Wohnungen untergebracht. Es entstanden die berühmten «Schlitzbauten» und «Terrassenwohnungen».

Die zweite Epoche lag zwischen den beiden Weltkriegen in der Zeit der Weimarer Republik von 1919–1933. Damals entstanden bedeutende sozialreformerische Wohnanlagen unter dem leitenden Hamburger Stadtbaurat Fritz Schumacher, der 1933 von den Nationalsozialisten abgesetzt wurde. Sie hatten durchgrünte Innenhöfe oder waren in der in den zwanziger Jahren modernen Zeilenbauweise errichtet. Diese Bauten, vorwiegend in rotem Backstein ausgeführt, wurden im Krieg teilweise beschädigt oder brannten aus. Man baute sie mit den stehengebliebenen Umfassungswänden wieder auf, veränderte sie jedoch dahingehend, dass die ursprünglich als Kleinwohnungen kon-

dem Lärm des Strassenverkehrs unberührt zu sein. Man sollte ihnen daher mehr Bedeutung zukommen lassen und sie in einem positiven Licht sehen. Nach einem kurzen Überblick über die bauliche Situation in Hamburg sollen verschiedene in ihrer Art unterschiedliche Beispiele von Hamburger Stadtrückseiten vorgestellt werden.



90 Hamburg, Haus Sillemstrasse 58, Grundriss Obergeschosse sowie Fassade (nach J.H. Nörnberg und D. Schubert, *Massenwohnungsbau in Hamburg*) / *Hambourg, Maison à la Sillemstrasse 58, plan des étages supérieurs et façade* (d'après J.H. Nörnberg et D. Schubert, *Massenwohnungsbau in Hamburg*)

zipierten Grundrisse geteilt und noch kleiner gemacht wurden, um möglichst viele Wohnparteien unterbringen zu können. Diese Wohnungen müssen jetzt wieder zusammengelegt und vergrössert werden, um den heute gestiegenen Wohnbedürfnissen zu entsprechen. Heute entfallen in Hamburg durchschnittlich 30 m<sup>2</sup> Wohnfläche auf einen Einwohner, 1920 waren es nach Schätzungen des Statistischen Landesamtes weniger als 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner.

Die dritte grosse Bauperiode umfasst die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Bevölkerung Hamburgs wuchs zwischen 1945 und 1966 von 1,36 Mio. auf 1,85 Mio. Einwohner an. Etwa 290000 Wohnungen waren durch den Krieg zerstört. Die Bedarfslücke musste durch Wiederaufbau und Neubau geschlossen werden. Heute

hat Hamburg 772000 Wohnungen, von denen 505000, also ca. 65%, nach Ende des Zweiten Weltkrieges wieder aufgebaut oder neu gebaut wurden. <sup>1</sup>Von 1966 an sanken die Einwohnerzahlen bis heute auf 1,66 Mio. ab. Einerseits ist der Bevölkerungsrückgang auf die sinkenden Geburtenzahlen zurückzuführen, andererseits auf die Tatsache, dass viele Familien ins grüne Umland ziehen, wo ein Einfamilienhaus noch erschwinglich ist und die Lärmbelästigung und die Gefahren durch den Verkehr nicht so gross sind. In den alten, citynahen Stadtteilen bleiben ältere Menschen zurück (teilweise 28% älter als 65 Jahre) und ziehen Ausländer oder häufig die Wohnung wechselnde Studenten ein. Diese citynahen Stadtteile werden zum «Bereich der inneren Stadt» gezählt. Sie lagern sich

ringförmig um den Halbkreis der City, der etwa einen Durchmesser von 2 km hat. Seine Südflanke wird vom Elbhafen begrenzt.

In diesen «Bereichen der inneren Stadt», die hauptsächlich während der grossen Stadtausdehnung im 19. Jahrhundert entstanden, befinden sich die meisten modernisierungs- oder sanierungsbedürftigen Wohnungen. Hamburg versucht durch verschiedene Hilfsprogramme, bei denen zum Teil auch Bundesmittel verwendet werden, hier eine schwerpunktmässige Verbesserung der Wohnqualität zu erreichen, um das Wohnen auch für Familien mit Kindern wieder möglich zu machen. Hierzu sind umständliche und zeitraubende Bestandsaufnahmen und Fragebogenaktionen notwendig. Es sollen auch Strassen und Plätze als verkehrsberuhigte Zonen zur Steigerung der Wohnqualität mit einbezogen werden. Von reinen Flächensanierungen, wie sie in den sechziger Jahren teilweise üblich waren, wird abgewichen, da die Bewohner lieber in ihren alten, billigen Wohnungen bleiben möchten und Modernisierungen dem Abbruch vorziehen.

### Schlitzbauten und Terrassenwohnungen

In Hamburg hatten sich im 19. Jahrhundert zwei Baufor-

91



92



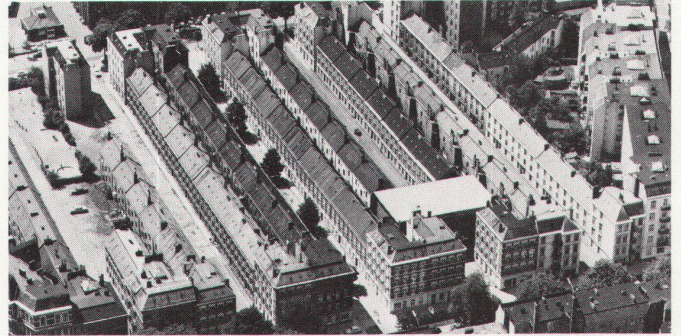
93



94



95



91 Hamburg. Zugang zu Hinterhausbebauung St.Georgstrasse. (Foto Manuel Hopp.) / Hamburg. Passage vers les constructions à l'arrière du bâtiment, à la St-Georgstrasse. (Photo Manuel Hopp.) 92 Hamburg. Krameramtsstuben. / Hamburg. Krameramtsstuben. (Foto Baubehörde Hamburg.) 93 Hamburg. Hinterhausbebauung im Karolinenviertel. / Hamburg. Maisonnettes à l'arrière des immeubles dans le «Karolinenviertel» (Photo Manuel Hopp.) 94 Hamburg. Bebauung Rückseite Eppendorfer Landstrasse. / Hamburg. Côté arrière des constructions situées le long de la Eppendorfer Landstrasse. (Photo Manuel Hopp.) 95 Hamburg. Bebauung Falkenried. / Hamburg. Ensemble Falkenried. (Copyright Luftamt Hamburg.)

men entwickelt, die eine höchstmögliche Ausnutzung der Grundstücke bei Einhaltung der baupolizeilichen Bestimmungen zum Ziel hatten. An den Strassen entstanden die sogenannten Schlitzbauten, in denen über dem Erdgeschoss vier weitere Geschosse mit maximal vier Wohnungen

pro Etage zulässig waren. Diese Gebäude waren bis zu 20 m tief. Die in ihnen liegenden Wohnungen hatten keine Querlüftung (Abb.90). Sie müssen heute grösstenteils modernisiert werden. Die Innenhöfe dieser von Schlitzbauten besetzten Strassenblöcke wurden häufig gewerb-

lich genutzt oder mit Terrassenwohnungen bebaut, die als Zeilenbauten senkrecht zur Strassenrandbebauung angeordnet wurden. Diese «Terrassen» haben keinerlei Verwandtschaft mit den englischen *Terraces*, die von einer vermögenden Oberschicht bewohnt werden, sondern

sind Nachfolger der mittelalterlichen «Gänge», d.h. eng bebauter Verbindungswege zwischen zwei Strassen, oder auch nur Stichwege, die senkrecht von der befahrbaren Strasse abzweigen. Die in diesen Gängen liegenden Gebäude standen oft so eng, dass man sich aus den gegenüber-



96 Hamburg. Ein Mittagsschwatz in den Falkenriedterrassen. / Hamburg. Pause de midi dans les «Falkenriedterrassen» (Foto Sabine Schwabroh).



97 Hamburg. Ein Sommerfest in den Falkenriedterrassen. / Fête estivale dans les «Falkenriedterrassen» (Foto Sabine Schwabroh).

liegenden Fenstern die Handreichen konnte. In den Gängevierteln der Hamburger Altstadt wütete 1892 die Cholera wegen der unhygienischen Verhältnisse besonders heftig. Inzwischen sind sie bis auf wenige Reste vor und nach dem Ersten Weltkrieg wegsaniert worden oder durch den Zweiten Weltkrieg zerstört. Diese Gänge gab es in fast allen norddeutschen Städten. Hamburg hat in den «Krameramtsstuben», die im 18. Jahrhundert für mittellose Witwen errichtet wurden und jetzt Ateliers und eine Galerie beherbergen, noch ein gut erhaltenes Beispiel. Wenn man durch den schmalen Zugang hineingelangt ist, wird man davon überrascht, dass die Rückseite einer lauten Verkehrsstrasse ein so idyllisches Ambiente haben kann (Abb.92).

Andere Beispiele von rückwärtiger Bebauung im Innenstadtbereich, die man nur durch schmale Zugänge von der Strasse aus erreicht, zeigen Abb.91 (St.Georg), wo Mieter in Eigeninitiative ihre fast dörflich anmutenden Behausungen renoviert haben, und Abb.93 (Karolinenviertel), das trotz seiner starken Verwahrlosung stellenweise einen gewissen Charme ausstrahlt, sowie Abb.94 (Rückseite Eppendorfer Landstrasse). Allen diesen Gebäuden ist gemeinsam, dass sie auf der

Rückseite von Strassenrandbebauungen liegen und dadurch gegen Verkehrslärm geschützt sind. Vor ihren Haustüren liegen Wohnwege, auf denen kein Auto fahren kann.

Bei diesen Beispielen handelt es sich jedoch noch nicht um richtige Terrassen, die als hamburgische Sonderform von rückwärtigen Wohnhöfen durch die Baugesetzgebung der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden. Die Hinterhausbebauung wurde in Hamburg erstmals 1865 durch ein Baupolizeigesetz geregelt. Danach durften an einem Hof von nur 5,75 m Breite bis zu viergeschossige Häuser liegen (!) bei mindestens 2,30 m breiten und 2,80 m hohen Zugängen. Wesentliche Verbesserungen brachte das zweite Baugesetz von 1882. In einem Paragraphen, der die «Wohnungen in Hinterhäusern (Terrassen, Passagen)» regelt, wird die Höhe der Hintergebäude auf drei Geschosse begrenzt, Keller werden verboten, der Hofplatz muss in den Vororten so breit sein, wie die Gebäude hoch sind.<sup>2</sup> Die Bebauung am Falkenried (Abb.95 bis 97) ist ein Beispiel für nach diesem Gesetz erbaute Terrassenwohnungen. Die Gebäude befinden sich in schlechtem baulichem Zustand, und die alten Grundrisse haben keine Bäder. Ausserdem sind die Abstände zwischen den Hauszeilen nach

den geltenden Baugesetzen nicht ausreichend. Trotzdem wollen die Mieter dort wohnen bleiben. Sie sind daran interessiert, dass die billigen Wohnungen nicht abgerissen, sondern modernisiert werden. Zwischen einigen altingesessenen Bewohnern, die sich noch daran erinnern, dass hier Joachim Ringelnatz zeitweise wohnte, und den neu hinzugezogenen Studenten und Gastarbeiterfamilien hat sich eine freundliche Atmosphäre entwickelt. Der autofreie Strassenraum zwischen den Häusern ist verbindendes Element. Da die Bebauung nur dreigeschossig ist (entsprechend dem Hamburger Baugesetz von 1882), herrscht hier nicht die bedrückende Lichtlosigkeit, die man von manchen Berliner Hinterhöfen kennt. Die Kinder können im Blickfeld der Mütter vor der Haustür spielen und Erwachsene einen Schwatz halten oder Sommerfeste veranstalten.

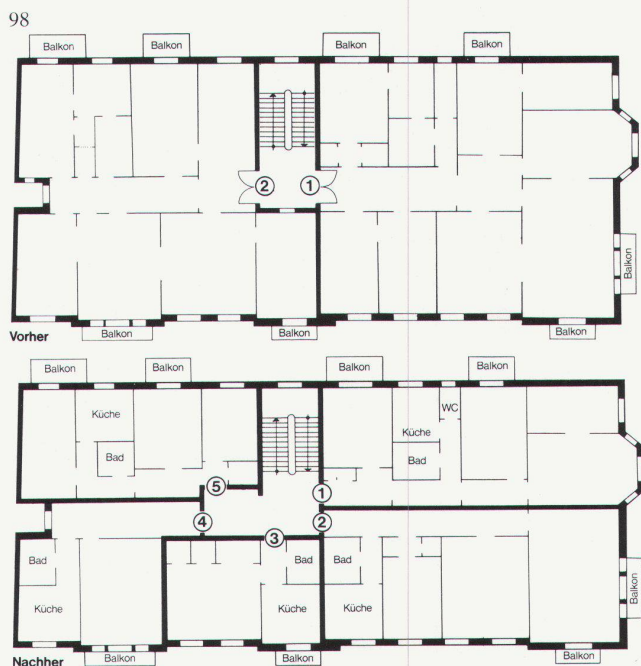
Bei den Terrassen am Mühlenkamp sind die baulichen Zustände ähnlich. Durch enge Eingänge zwischen fünfgeschossiger Strassenrandbebauung gelangt man in die schmalen Hofräume (Abb.100).

Ein weiteres Beispiel für Terrassenbauten finden wir im Karolinenviertel. Der Fussweg zwischen den beiden Terrassenzeilen läuft auf die

fünfgeschossige Rückwand eines an der Strasse gelegenen Schlitzbaues zu.

Die Wege sind in schlechtem Zustand, aber frei von Autoverkehr. Mit einigen Kosten liessen sich diese frühkapitalistischen Renditeprojekte aus der Jahrhundertwende durch moderne sanitäre Einrichtungen und Ausgestaltungsmassnahmen in menschenfreundliche Wohn- und Fussgängerbereiche umgestalten. Meistens sind die Besitzer jedoch nicht in der Lage oder nicht gewillt, hier zu investieren. Die herrschende Stadtplanertheorie sieht in den Terrassen noch immer menschenunwürdige Behausungen aus der Zeit von Gestern. Ihre Vorzüge (niedrige Geschosszahl, autofreie Fusswege) werden nicht anerkannt gegenüber ihren Nachteilen (schlechter baulicher Zustand, zu enge Abstände der Wohnzeilen, die nicht wie heute gesetzlich vorgeschrieben zweimal, sondern meistens nur einmal der Höhe der Bebauung entsprechen).

Die Häuser Rainvilleterrasse 1 bis 5 in Hamburg-Altona wurden am Geesthang direkt oberhalb des Elbstroms in den Jahren 1880 bis 1892 errichtet und enthielten 21 «gutbürgerliche» grosse Wohnungen. Bei der «Rainvilleterrasse» handelt es sich nicht um eine richtige Terrasse, sondern um eine normale



98 Hamburg. Grundrissänderungen in der Rainvilleterrasse (aus: gemeinnütziges Wohnungsunternehmen SAGA, Sonderdruck Mieterzeitschrift WIR, 1/75). / Hambourg. Changements dans plans à la Rainvilleterrasse. 99 Rückseite Rainvilleterrasse (links) und Klopstockterrasse (rechts). / Façades arrière de la Rainvilleterrasse (à gauche) et de la Klopstockterrasse (à droite). (Photo Manuel Hopp.) 100 Terrassenbauten am Mühlenterrasse. / «Terrasses» au Mühlenterrasse. 101 Hamburg. Terrassenbauten an der Rothenbaumchaussee. / Hambourg. «Terrasses» à la Rothenbaumchaussee. (Photo Manuel Hopp.)

Strassenrandbebauung. Dahinter liegt als rückwärtige Bebauung die «Klopstockterrasse». Nach dem letzten Krieg, in den Zeiten der grossen Wohnungsnot, richteten sich in den meisten grossen Wohnungen der Rainvilleterrasse je zwei Familien ein. Der

technische Zustand war schlecht; es gab weder Zentralheizung noch Bäder oder anderen heute selbstverständlichen Komfort. Die Häuser gehören der Stadt und werden von einer städtischen gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft verwaltet. Diese erhielt

1974 den Auftrag zur Grundinstandsetzung und Modernisierung, nachdem sich eine Mieterinitiative gegen den zeitweilig geplanten Abriss und Neubau auf dem Gelände gewehrt hatte.

Die Planung wurde so angelegt, dass gleichzeitig eine Hof-

entkernung durchgeführt werden konnte. Ein altes Gewerbegebäude wurde abgebrochen und dafür eine Grünanlage mit Kinderspielplatz geschaffen. Die Gebäude wurden technisch modernisiert und die Grundrisse verändert. Aus zwei Wohnungen

mit zusammen 365 m<sup>2</sup> pro Geschoss entstanden nun jeweils fünf neue Wohnungen mit Grössen zwischen 43 m<sup>2</sup> bis 104 m<sup>2</sup>. Die Gesamtaufwendungen pro Quadratmeter Wohnfläche betragen etwa 890 DM und erreichten damit über 90% der Neubaukosten im öffentlich geförderten Wohnungsbau.

Die Mieter wurden zeitweise in ein Mieterhotel – einen Altbau der städtischen Wohnungsbaugesellschaft, der für diesen Zweck hergerichtet wurde – umquartiert. Erreicht wurde, dass die Mehrzahl der ursprünglich ansässigen Familien in der gewohnten Umgebung blieb, junge Familien hinzuzogen und das städtebauliche Bild erhalten blieb.

Die rückwärtige Bebauung dieser Mietwohnungen nennt sich «Kloppstockterrasse» und gehört privaten Eigentümern. Auch diese Häuser werden modernisiert, und eines davon ist mit einer bunten Fassadenmalerei geschmückt. Neben dem Kinderspielplatz entstanden im Hofbereich auch Autoabstellplätze.

Abb. 101 zeigt Terrassenbauten an der Rothenbaumchaussee, bei denen die im Hintergrund sichtbare Rückfront der Strassenrandbebauung keine düstere Schlitzbau-fassade ist, sondern zu einem etwas ansehnlicheren Miethaus des vorigen Jahrhunderts gehört.

### **Erholungsraum**

Ein Beispiel dafür, dass man mit der Rückseite einer Stadt nicht unbedingt ein Elendsviertel zu meinen braucht, sondern dass diese Rückseite auch die von der öffentlichen Strasse nicht einsehbare Innenfläche eines Häuserblocks sein kann, soll an einem Projekt des Bezirksamtes Hamburg-Nord deutlich werden. Hier war die Hofinnenfläche eines Strassengevierts ursprünglich mit einem gewerblichen Betrieb belegt. Der Zu-

gang lag zwischen den Giebelwänden der Strassenrandbebauung. Der Betrieb gab auf, wurde abgebrochen, und die Stadt kaufte das Grundstück. Für die künftige Nutzung dieser Hofinnenfläche wurden folgende Vorschläge ausgearbeitet:

1. öffentliche Grünanlage mit Kinderspielplatz und Altentreff
2. vermietbare Nutzgärten
3. Tennisanlagen und vermietbare Nutzgärten
4. Einfamilienreihenhäuser und vermietbare Nutzgärten.

Um zu erfahren, was für Vorstellungen die Mieter aus den umliegenden vier- und fünfgeschossigen Wohnungen von der künftigen Nutzung dieser Innenhoffläche haben, soll jetzt eine Fragebogenaktion gestartet werden. Oft werden bei solchen Aktionen leider durch egoistische Motive älterer oder kinderloser Anwohner die Kinderspielplätze wegen der Lärmbelästigung abgelehnt.

### **Knusperhäuschen-Schnickschnack**

Pöseldorf gehört zum Bereich der inneren Stadt. Es liegt auf der Rückseite der grossen, palastähnlichen Villen, die sich reiche Hamburger Kaufmannsfamilien um die Jahrhundertwende an der Aussenalster errichteten und die jetzt überwiegend mit Handelsvertretungen oder Konsulaten besetzt sind. Hinter diesen Alstervillen lagen die Wohnungen der Kutscher und anderer Bediensteter und kleiner Angestellter. Diese Gebäude befanden sich nach dem Krieg in einem schlechten baulichen Zustand, bis der Hamburger Antiquitätenhändler Brinkama sie in den sechziger Jahren teilweise aufkaufte und mit vielen nostalgischen Zutatzen in Boutiquen, Galerien und Edelkneipen verwandelte. Dies war die Initialzündung für weitere Investoren. Auf alte Stallremisen und Au-

togaragen setzte er Satteldächer und Zwerggiebel, statt der Tore wurden Sprossenfenster eingesetzt, manche Häuser versah er mit Balustraden und gab dem Viertel ein englisch-viktorianisches Aussehen in einer Zeit, als man in Deutschland alte Häuser so renovierte, dass man die Ornamente und den Stuck abmeisselte und die Aussenwände mit glatten Putzfassaden oder den grauenhaften Kleinmosaikplatten versah. Lustige, bunte Fassaden und *trompe-l'œil*-Malereien verleihen dem Ganzen einen theaterhaften Effekt. So wurde das Viertel vor einer Flächensanierung bewahrt, die dort eigentlich geplant war. Es wurde allerdings zu etwas umgewandelt, was es vorher nicht war: aus einem halbverfallenen, kleinbürgerlichen Wohn- und Gewerbegebiet wurde der Treffpunkt einer halbseidenen Schickeria und auswärtiger Gäste.

### **«Rettet die Deichstrasse»**

Fleete sind in Hamburg Wasserstrassen, auf denen in früheren Zeiten die Kaufleute per Schiff ihre Waren zu ihren Speichern und Kontoren transportierten. Der Nikolai-fleet ist einer der ältesten von ihnen. Er verbindet die Aussenalster mit dem Hafen und liegt an der Rückseite der Deichstrasse, an der die ältesten in Hamburg noch erhaltenen Kaufmannshäuser mit Kontoren und Speichern stehen. Sie sind teilweise durch klotzige Bürobauten aus der Vor- und Nachkriegszeit ersetzt worden, wie die Fotomontage in Abb. 102 zeigt. Ihr baulicher Zustand war desolat. Sie standen kurz vor dem Einsturz, und einer ihrer Besitzer wollte vier davon abreissen und durch einen neuen Bürobau ersetzen. Der Denkmalrat, eine vom Hamburger Senat eingesetzte Kommission von Sachverständigen und Vertretern des öffentlichen Lebens, wehrte

sich gegen dieses Projekt. Frau Schiefler, eine junge Journalistin, die Mitglied des Denkmalrates und der Bau-deputation war, gründete zusammen mit einigen anderen interessierten Bürgern und Vertretern des öffentlichen Lebens 1972 den Verein «Rettet die Deichstrasse». Dieser Verein brachte durch Strassensammlungen und verschiedene Aktivitäten das Geld zusammen, um eines der Häuser kaufen zu können. Auch ein anderes Mitglied des Denkmalrates, der schon aus Pöseldorf bekannte Brinkama, engagierte sich für die Idee, die Häuser zu erhalten. Er kaufte einige davon, geriet aber in finanzielle Schwierigkeiten und musste sie wieder verkaufen. Sie wurden jedoch vor Einsturz und Abbruch gerettet. Abb. 103 zeigt einen Teil der inzwischen renovierten Häuser mit ihren zum Nikolaifleet hinschauenden, rückwärtigen Fassaden.

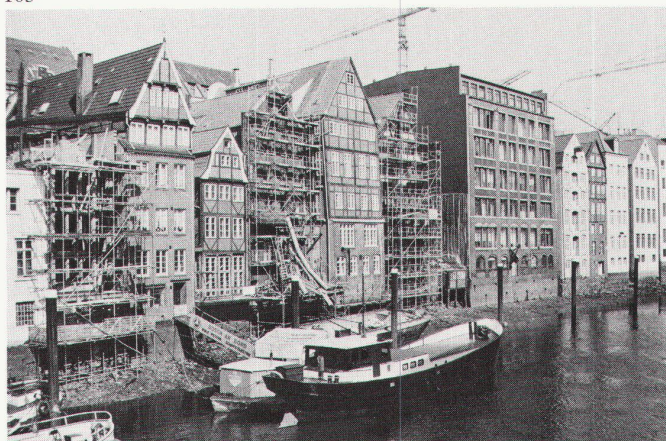
Der Bereich Deichstrasse ist inzwischen zum Sanierungsgebiet Altstadt S1 erklärt worden und soll nach Städtebauförderungsgesetz saniert werden. Dieses Gesetz sieht vor, dass die Sanierungsmassnahmen mit allen Mietern, Pächtern oder Nutzungsberechtigten erörtert werden müssen, dass auch den Arbeitnehmern des Sanierungsgebietes Gelegenheit gegeben wird, sich zur Neugestaltung zu äussern, und dass die Beteiligung der Bürger nach Bundesbaugesetz erfolgen soll.

Die verschiedenen Beispiele sollten zeigen, dass Stadtrückseiten sehr unterschiedliche Gesichter haben können und dass man sie sehr unterschiedlich bewerten kann. Dass Stadtrückseiten im Sinne von Hinterhöfen oder besser gesagt von Innenhöfen nicht unbedingt trostlos zu sein brauchen, sondern bedingt durch die Belastungen des modernen Verkehrs Oasen der Ruhe und Sicherheit für die schwä-

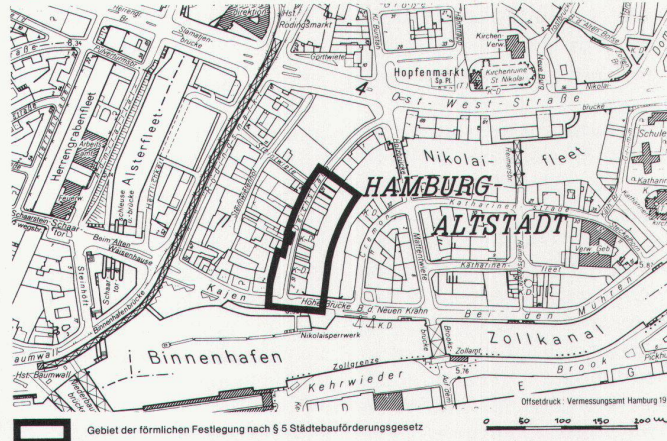
102



103



104



102 Hamburg. Häuserreihe an der Deichstrasse; Rückseite vom Nikolaifleet gesehen. / Hamburg. Rangée de maisons à la Deichstrasse; vue du Nikolaifleet sur l'arrière des maisons. (Fotomontage: Baubehörde Hamburg.)

103 Rückseite der Häuserzeile entlang der Deichstrasse, vom Nikolaifleet gesehen (Aufn. 1979). / Vue du Nikolaifleet sur l'arrière des maisons de la Deichstrasse (photo faite en 1979).

104 Sanierungsgebiet Hamburg-Altstadt S1, mit Häuserzeile an der Deichstrasse. / Zone de rénovation urbaine dans la vieille ville de Hamburg «S1», avec les rangées de maisons de la Deichstrasse.

cheren Verkehrsteilnehmer sein können, sollte damit verdeutlicht werden. Nach all den Beispielen kann die Frage, ob man an den Rückseiten einer Strassenrandbebauung ausser Grünflächen oder Wohnnut-

zung auch das allgemein als störend empfundene Gewerbe dulden sollte, nicht grundsätzlich verneint werden, weil man die Langweiligkeit reiner Wohngegenden kennt. Kinder finden die Ar-

beitswelt Erwachsener oft interessanter als jeden noch so fortschrittlichen Kinderspielplatz. Besser erscheint die erwünschte Mischnutzung jedoch, wenn man die Rückseiten der Strassen, die Hofin-

nenflächen, dem Wohnen und der Erholung vorbehält und das Gewerbe an die Strassenränder verlegt.

**Anmerkungen**

<sup>1</sup> Quelle: Joachim Brohm, «Wohnungsbau in seinem Wandel als Kern für Stadtentwicklung und Stadterneuerung.» In: *Stadt im Fluss*.

<sup>2</sup> Quelle: Funke, *Geschichte des Mietshauses in Hamburg*.

**Literaturverzeichnis**

– Arbeitsgemeinschaft Hamburg-Information e.V., *Via Hamburg* Nr. 70.

Hans Christians Verlag, Hamburg 1976.

– Architekten und Ingenieur Verein Hamburg, *Hamburg und seine Bauten*. Selbstverlag des Vereins, Hamburg 1890 und 1914.

– Amt für Stadtentwicklung, Baubehörde Hamburg, *Informationsschrift A1/1978/1*. Hamburg 1978.

– Baubehörde Hamburg und Staatliche Pressestelle Hamburg, *Stadt im*

*Fluss*. Hans Christians Verlag Hamburg.

– Hermann Funke, *Geschichte des Mietshauses in Hamburg*. Hans Christians Verlag, Hamburg 1974.

– Gemeinnütziges Wohnungsunternehmen SAGA, *Hinter alten Mauern neuer Komfort*. Sonderdruck Saga-Mieterzeitschrift WIR 1/75.

– Hans-Jürgen Nörnberg/Dirk Schubert, *Massenwohnungsbau in*

*Hamburg*. VSA Verlag für das Studium der Arbeiterbewegung GmbH, West-Berlin 1975.

– Gisela Schiefeler, *Wir*. Eduard Brinkama, Hanseatische Edition GmbH, Hamburg 1978.

– Rolf Spörhase, *Bauverein zu Hamburg*, Hamburg 1940.

– Statistisches Landesamt Hamburg, *Statistik des Hamburger Staates. Jahresberichte*. ■

**Malmö: Ein Hof für alle**

*Fortsetzung von Seite 33*

begriffen, und von allen Beteiligten: den Bewohnern, dem Wohnbauamt und der Stadtverwaltung, werden grosse Erwartungen für die Zukunft gehegt.

Der Vandalismus ist dort, wo Hofsanierungen bereits durchgeführt wurden, stark zurückgegan-

gen, und unter der Bewohnerschaft kann die Bildung sozialer Gemeinschaften festgestellt werden, die u.a. durch die gemeinsamen Tätigkeiten hervorgerufen wurden. Alle, die sich an den Gemeinschaftsarbeiten beteiligten, haben ein neues Verhältnis zu ihrer Umgebung gefunden, empfinden sich dafür mitverantwortlich und helfen weiterhin für

ihre Erhaltung. Eine natürliche soziale Kontrolle ist daraus erwachsen, nicht zuletzt auch dadurch, dass man sich gegenseitig etwas näher kennengelernt hat.

Die Anzahl der leerstehenden Wohnungen ist gesunken. Nur wenige Familien sind ausgezogen, viele dagegen neu hinzugekommen. Die Stadtverwaltung unterstützt weiterhin sämtliche Tätig-

keiten im Quartier und hilft finanziell mit Beiträgen und Darlehen mit. Die Erwartungen dabei sind, dass diese «Hofprojekte» der Anfang zu weiterreichenden Veränderungen und Verbesserungen der Qualität der Wohnumwelt sind.

(Übersetzung aus dem Schwedischen: Britt-Mari Mühlestein) ■