

Altona – zum Niedergang einer Stadtgestalt

Günter Wilkens

Nach der Eingemeindung Altonas 1937 in Hamburg (Groß-Hamburg-Gesetz) hat die ehemals dänische, dann preußische Stadt nicht nur ihre Selbständigkeit verloren, sondern mit dem Kriege und dem „Wiederaufbau“ ihre städtebauliche Identität.

In Luftangriffen, insbesondere im Jahre 1943, wurden große Teile des Altonaer Kerngebietes um Münzmarkt, Hauptkirche und Fischmarkt zerstört. Diese Verluste waren sicher der entscheidende Einbruch in die Stadtgestalt Altonas, jedoch vergab man alle Chancen eines spezifischen Wiederaufbaus Altonas mit der Entscheidung für den rigorosen Neu-Altona-Plan von Ernst May und dem, was man daraus machte.

Dieser Plan, der den Wiederaufbau Altonas in den fünfziger und sechziger Jahren bestimmte, war vor allem an städtebaulich abstrakten Wertvorstellungen entwickelt und negierte völlig die noch vorhandene Struktur der Straßen und Plätze Altonas und leitete somit die eigentliche Zerstörung des Kerngebietes von Altona ein.

Straßendurchbrüche wie der der Holstenstraße, beziehungslos verstreute Zeilenbauten und Punkthausdominanten prägen das Erscheinungsbild. Ein breiter Grünzug von der Allee zum Fischmarkt führend, angelegt um Durchgrünung und Wegeverbindung zu schaffen, hat eher trennende Funktion für den Stadtorganismus. Er führt über das einstmalig am dichtesten bebaute Altonaer Kerngebiet und isoliert die wiederaufgebaute barocke Hauptkirche völlig von ihrer baulichen Umgebung.

Zum Ende der sechziger Jahre erfolgte ein weiterer Schritt zur Stadtzerstörung. Die Große Bergstraße, in wesentlichen Teilen noch erhalten, ausgestattet mit einem gut gemischten Angebot von Läden Altonaer Provenienz, sollte dem Zeitgeist folgend zum Einkaufs- und Warenhausparadies aufsteigen. Das Neue brauchte Platz, also opferte man kurzerhand die eine Straßenseite



Abb. 1 Blick vom Turm der Hauptkirche auf den Altstadt kern Richtung Elbe (um 1925).



Abb. 2 Hauptkirche mit dichter Umbauung 1918.

Abb. 3 Heutiger Zustand. Freigelegte Hauptkirche mit umgebendem Grünzug.



hierfür. Da das Ganze nun auch noch fußläufig sein sollte, mußte man die Fahrstraße verschwenken, was weitere Häuseropfer verlangte.



Abb. 4 Große Bergstraße aus Richtung Hamburg gesehen (1907).

Abb. 5 Große Bergstraße, heutiger Zustand. Links das neue Büro- und Einkaufszentrum.

Dipl.-Ing. Günter Wilkens, Architekt BDA, Hamburg. Architektenpartnerschaft A. P. B. Alter: 37. DEUBAU-Preis 1979.

Das Ergebnis des Neu-Altonaer Einkaufszentrums ist an Durchschnittlichkeit und Anonymität nicht zu überbieten. Die noch vorhandenen alten Häuser machen jedesmal neu schmerzlich den Verlust an Identität deutlich. Ebenfalls in die sechziger Jahre fällt die Entscheidung, eine Hochhauskyline an Altonas großartiger Geestkante zur Elbe zu zeigen. Die hier gelegene Palmaille, einer der bedeutendsten Straßenzüge des nordeuropäischen Klassizismus, Werk des bekannten dänischen Baumeisters Hansen, hatte im Krieg Schaden genommen, mehrere Häuser wurden zerstört. Statt nun den Schaden nach und nach zu beheben und den ausgezeichneten Maßstab und die Schönheit des Straßenzuges wiederherzustellen, ließ man mit der Errichtung zweier maßstabsprengender Apartmenthochhäuser dessen Zerstörung zu.



Abb. 6 Palmaille Richtung Hamburg gesehen, heutiger Zustand.

Nächster Schritt in der Zerstörung Altonas ist der Abriß des Hauptbahnhofes. Als Endpunkt der Bahnlinien für das schleswig-holsteinische Hinterland war er gleichzeitig Endpunkt der im vorigen Jahrhundert gebauten sog. Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona mit ihren großartigen gläsernen Hallenbahnhöfen. Der Altonaer Bahnhof wurde nun für so bedeutend gehalten, daß man ihn neben dem Dammtorbahnhof und dem Hamburger Hauptbahnhof unter Denkmalschutz stellte. Mit seiner wuchtigen, historisierenden Backsteinfassade und seinen gläsernen Hallen war er Teil einer großzügigen Platzanlage, die mit Rathaus, Kaiser-



Abb. 7 Altonaer Hauptbahnhof mit Stuhlmannbrunnen und Hotel Kaiserhof (1912).



Abb. 8 Heutiger Zustand mit Kaufhaus, verdrängtem Bahnhof und abgesetztem Stuhlmannbrunnen.

denkmal und Stuhlmannbrunnen sich mit dem sogenannten Altonaer Balkon am Geestrand axial zur Elbe hin orientiert. Im Zuge der Neuplanung einer zweiten, nunmehr unterirdischen Verbindungsbahn (S-Bahn) zwischen Hamburg und Altona sah die Bundesbahn die Möglichkeit, sich der gewiß teuren Renovierungs- und Unterhaltskosten für den Bahnhof zu entledigen und komplizierte Planungen für eine untere Verteilung zu vermeiden, wenn sie den Bahnhof einfach abreißen würde. Das Novum eines Bahnhofneubaus mit integriertem Kaufhaus sollte das Projekt dem Bürger schmackhaft machen und der Bundesbahn aus dem Defizit helfen. Mangelndes Bürgerbewußtsein, unfähige politische Gremien und eine schwache Denkmalpflege überließen einen der schönsten Bahnhöfe dem kulturellen Vandalismus. Altona verlor vollends sein Gesicht. Schaut man als Reisender aus dem Fenster des einlaufenden Zuges, so kommt man statt in Altona im „Kaufhof“ an. Das neue Produkt ist nicht erwähnenswert. Das Kaufhaus dominiert, ein Allerweltskaufhaus. Das Bahnhofsgebäude ist kaum zu erkennen, von Integration kann nicht die Rede sein. Die unterirdische Einfädelung der neuen Linie könnte schlechter nicht sein. Orientierung ist nicht möglich. Zu allem Überfluß hat man nun auch noch den prächtigen Stuhlmannbrunnen, der seinen selbstverständlichen Platz in der eingangs beschriebenen Platzanlage hoch über der Elbe hatte, zur Dekoration des neuen Bahnhofgebäudes mißbraucht, indem man ihn in die davorliegende Absenkung hineingestellt hat – die Versenkung eines Monuments. Nach dem Ausbau der Kreuzung Holstenstraße/Allee zu sog. Verkehrsgerechtigkeit hat man endgültig die Chance vertan, die prägnante doppelte Baumreihe der alten Allee über die Holstenstraße hinweg am Johanniskirchhof vorbei bis hin zum Schulterblatt zu verlängern. Man hätte diesem Altonaer Stadtraum ein unverwechselbares Gepräge geben können, eine verpaßte Chance. Statt dessen ist die vorhandene Doppelreihe im Kreuzungsbereich auch noch zurückgedrängt und ausgefranst worden.



Abb. 9 Altonaer Fischmarkt mit Fischauktionshalle (links) 1930.

Abb. 10 Heutiger Zustand mit wiederhergestellter „Runder Ecke“ links und Öffnung zur Elbe.

Vorläufig letzter Schlußpunkt im Niedergang der Stadtgestalt Altonas ist die sog. Umgestaltung des Fischmarktes mit Hafенrandstraße und Hochwasserschutzmauer.

Auch am Fischmarkt richteten Luftangriffe während des Krieges erhebliche Zerstörungen an, doch blieben einige wichtige raumbildende Gebäude und Gebäudegruppen erhalten, die das interessante Platzgebilde in seinem Gefälle im Übergang vom Geestrand zum Elbufer hin eindeutig definierten.

Das Marktgeschehen fand wieder wie früher statt, nahm durch das Abhalten des riesigen Flohmarktes seit den siebziger Jahren im Bewußtsein der Öffentlichkeit sogar noch zu, die vorhandene Bausubstanz aber wurde vernachlässigt. So wurde in den sechziger Jahren eine der bedeutendsten Fischauktionshallen – frühe Zeugnisse einer prächtigen Eisenarchitektur – als nicht mehr „funktionstüchtig“ abgebrochen. Die zweite Halle, ebenfalls jahrzehntelang dem Verfall ausgesetzt, harrt seit dieser Zeit einer neuen Nutzung.

Waren es in den sechziger Jahren gigantomanische Projekte zur Überbauung des Elbuferbereichs, die diesem



Teil Altonas den Garaus machen wollten, so sind es jetzt die Planungen zum Hochwasserschutz und zu einer Hafенrandstraße, die in perfektionistischer Manier ihren Beitrag zur Zerstörung von Stadtgestalt zu leisten vermögen. Im Bereich des Fischmarktes kann es nicht darum gehen, Einzelgebäude und Gebäudegruppen zu erhalten, wie es dank der Initiative von Bürgergruppen und Politikern mit der sog. „runden Ecke“ geschehen ist und mit der Fischauktionshalle geschehen soll, hier geht es um die charakteristische Gestalt des Platzes, um sein „Herunterfließen“ zum Elbstrom, dieses würde durch die geschilderten Maßnahmen zunichte gemacht werden.

Fotos: Archiv Lachmund: 1, 2, 4, 7, 9. G. Wilkens: 3, 5, 6, 8, 10.