

Der Dulsberg – ein Hamburger Neubaugebiet der 1920er Jahre

Der Hamburger Stadtteil Dulsberg, im Nordosten der Stadt gelegen und für mehr als 40.000 Einwohner konzipiert, wurde nach dem Ersten Weltkrieg sukzessiv mit mehrgeschossigen Zeilenbauten und Wohnblöcken dicht bebaut. Von Beginn an waren Grünanlagen ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Ursprünglich sollte ein zentraler, an den Schmuckplätzen des 19. Jahrhunderts orientierter kleiner Park den Mittelpunkt des Stadtteils bilden. Tatsächlich realisiert wurde jedoch eine langgestreckte, das gesamte Gebiet durchziehende Anlage: der erste Grünzug in der Hamburger Stadtplanung. Hinzu kamen begrünte Innenhöfe, Grünanlagen zwischen den Häuserzeilen und Vorgärten, so dass der erste durchgrünte Stadtteil Hamburgs entstand. Nach teilweise großen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurden die Außenanlagen völlig neu gestaltet, während der Wiederaufbau der Gebäude sich weitgehend an den ursprünglichen Plänen der 1920er Jahre orientierte. Dadurch stoßen heute völlig unterschiedliche städtebauliche Konzepte aufeinander, so dass die Frage nach dem Denkmalwert von Gebäuden und Grünanlagen trotz der gemeinsamen Planungsgeschichte jeweils unterschiedlich beantwortet werden muss.

Die Geschichte der Anlage bis 1945

Für das neu zu erschließende Baugebiet Dulsberg lag bereits ein 1903 verabschiedeter Bebauungsplan vor, als sich Fritz Schumacher¹ (1909 Baudirektor Hamburgs, seit 1923 Oberbaudirektor) ab 1918 mit dem Projekt befasste (Abb. 1). Obwohl mit der Umsetzung des Plans bereits begonnen worden war, konnte Schumacher – anders als bei dem benachbarten Baugebiet Barmbek-Nord – einen vollständigen Neuentwurf durchsetzen. Denn er hielt den vorliegenden Plan für fehlerhaft und bezeichnete ihn als absolut unzureichend im Hinblick auf die vorgesehene Bebauung und die Grünflächen. Er schrieb 1932 dazu: „[...] hier lag ein gesetzeskräftiger Bebauungsplan vor, der Schauer erregen kann, wenn man ihn sich verwirklicht denkt [...]. Ein Gebiet, das der Einwohnerzahl nach etwa der Stadt Ulm gleichkommt, sollte nur einen einzigen Grünfleck haben, der unbegreiflicherweise mitten im Zug einer Ausfallstraße geplant war. Tiefe Baublöcke sollten fünf- bis sechsgeschossig bebaut werden, eine Mischung von Gewerbe- und Wohngebiet war vorgesehen [...]. Im Süden hatte man bereits begonnen, den verhängnisvollen Plan zur Ausführung zu bringen. Da gelang es im allerletzten Augenblick, dies Unglück abzuwenden.“²

¹ Der einflussreiche Baudirektor Fritz Schumacher (1869-1947) betonte in seinen zahlreichen Schriften mehrfach die Bedeutung der Grünanlagen in den modernen Großstädten. Die ausreichende Berücksichtigung funktionaler wie gestalterischer hochwertiger Anlagen in der Stadtplanung war eines seiner wichtigsten Anliegen. Gemeinsam mit dem Oberingenieur Friedrich Sperber entwarf er den Hamburger Stadtpark.

² Schumacher, Fritz: Das Werden einer Wohnstadt, Hamburg 1932, S. 51ff.

Der neue, von Schumacher entworfene Bebauungsplan zeigt exemplarisch die veränderten Prämissen im Städtebau nach 1918 in Hamburg (Abb. 2). Zunächst fällt die konsequente Festlegung auf eine Blockbebauung mit begrünten Innenhöfen und Zeilenbauten mit breiten Grünanlagen statt des bis dahin üblichen Etagenwohnungsbaus auf. Dieser war wegen der Anordnung von bis zu vier Wohnungen an einem Treppenhaus und der sich daraus ergebenden Bauweise mit schmalen, nur durch geringe Abstände getrennten Hinterflügeln in die Kritik der Architekten geraten, weil die Wohnungen nur schlecht belichtet und belüftet waren („Hamburger Schlitzbauten“). Eine weitere wichtige Veränderung war ein von West nach Ost verlaufender Grünzug, der sich als eine Art Rückgrat durch das gesamte Baugebiet erstreckt und den parkartigen Stadtplatz ersetzt.³ Er sollte vorrangig Raum für die Funktionen und Nutzungen bieten, die in den anderen Anlagen zwischen den Häuserzeilen und in den Innenhöfen nicht untergebracht werden konnten, in erster Linie Spiel- und Sporteinrichtungen. Dem eher funktionalen Charakter entsprechend war der Grünzug in aufeinander folgende, unterschiedlich gestaltete Abschnitte gegliedert. Nach Schumachers Ausführungen sollte er „sich an seinem Anfang zu einer großen Spielwiese erweiter[n], in seinem Verlauf die mannigfachsten sozialen Grüneinrichtungen – Kinderplätze, Sandflächen, Planschbecken, Alte-Leute-Gärten – aufnehmen [...] und sich an einer Stelle auf beiden Seiten zu einem großangelegten Komplex von Sport- und Spielplätzen erweiter[n], in den die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude einbezogen sind.“⁴ Die Forderung nach größtmöglicher „Zweckmäßigkeit“ und Nutzbarkeit und die schmale, langgestreckte Form ließen eine rein geometrische Gestaltung in Grund- und Aufriss sinnvoll erscheinen.⁵ Darüber hinaus war durch die den Grünzug querenden Straßen eine grobe Gliederung in einzelne rechteckige Abschnitte bereits vorgegeben.

Mit den Planungen Schumachers findet erstmals der durchgehende Grünzug Eingang in die Hamburger Stadtplanung und damit ein stadt- und grünplanerisches Element, das vor allem die Freiraumplanung der Nachkriegszeit entscheidend bestimmt hat und bis heute beispielsweise im Konzept der Landschaftsachsen fortgeführt wird. Was zur Gliederung der kriegszerstörten Städte vielfach angewandt wurde, findet sich bei Schumacher bereits in konsequenter Ausformung. Die Aufgabe des ursprünglich vorgesehenen Schmuckplatzes, der als rein repräsentative Anlage gedacht war und in seiner Konzeption noch der Planung des 19. Jahrhunderts entstammte, war für die Grünplanung in Hamburg ein wichtiger Schritt hin zur modernen Stadtgestaltung des 20. Jahrhunderts. Zwar war der Gedanke, anstelle einzelner, meist isoliert im Stadtgefüge liegender Parks eine das ganze Wohngebiet durchziehende Grünanlage zu schaffen, nicht neu. Denn bereits die im Zuge der Stadtentfestigung frei werdenden und danach teilweise begrünten Areale hatten in

³ Der Gedanke stammte offenbar nicht von Schumacher selbst, sondern wurde durch den die Bürgerschaft beratenden Ausschuss für Siedlungswesen, dem Schumacher nicht angehörte, angeregt. Siehe dazu Kuick-Frenz, Elke von: *Anwalt des sozialen Grüns*, Dissertation Berlin 1999, Teil II, S. 351ff.

⁴ Schumacher, Fritz: *Das Werden einer Wohnstadt*, Hamburg 1932, S. 55.

⁵ Siehe dazu Schumachers Ausführungen zum Stadtpark: Schumacher, Fritz: *Ein Volkspark*, München 1928.

vielen Städten Grünzüge um die Altstädte entstehen lassen, in Hamburg ab 1821. Darüber hinaus waren Grünzüge ein wesentliches Element der von Ebenezer Howard konzipierten Gartenstädte und der auf dieser Grundlage entworfenen Stadtviertel, beispielsweise der Gartenstadt Neu-Tempelhof in Berlin (ab 1911). Und in Hamburg selbst war durch eine von Harry Maaß 1911 angefertigte Skizze für einen breiten Grünzug vom gerade entstehenden Stadtpark zur Alster dieses Instrument der Grünplanung bereits präsent. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurden jedoch kaum konkrete Projekte in nennenswertem Umfang verwirklicht, was sich auch anlässlich der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung 1910 in Berlin zeigte. Daher kann der Dulsberger Grünzug nach derzeitigem Kenntnisstand als die erste große Grünanlage dieser Art gelten, die in Deutschland im Zuge einer neu geplanten Großsiedlung mit reinem Geschosswohnungsbau verwirklicht wurde.

Die Bebauung des Dulsberggeländes begann nach Kriegsende mit den südlichen und westlichen Wohnblöcken. Die ersten Gebäude wurden von Schumacher selbst entworfen, die anderen Baublöcke von teilweise namhaften Architekten, darunter Paul Frank und Carl Brunke. Der zentrale Grünzug erscheint auf den Zeichnungen Schumachers noch als weitgehend leere, ungestaltete Fläche. Erst Otto Linne⁶, 1914 zu Hamburgs erstem Gartendirektor berufen, legte die Funktionen der einzelnen Abschnitte fest und gestaltete diese entsprechend aus. Neben den bereits genannten Spiel- und Sporteinrichtungen sah die Planung auch zwei Rosen- und Blumengärten vor, mehrere Ruhebereiche für ältere Menschen und verschiedene Liegewiesen. Ein besonderes Element waren kreisrunde, von Rasenstufen und Hecken eingefasste „Erzählersenken“⁷, die offenbar für improvisierte Lesungen, kleine Aufführungen oder andere Darbietungen gedacht waren. Bisher sind von Otto Linne weder Äußerungen zu der Anlage noch Detailpläne bekannt, so dass sich die Ausführung im Einzelnen nur anhand von zeitgenössischen Fotografien nachvollziehen lässt (Abb. 3). Anfang der 30er Jahre waren die Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen, nicht oder nur in reduzierter Form ausgeführt wurden jedoch Teile der großen Sportanlagen sowie die östlich der Querachse liegenden Grünflächen. Ein Lageplan von 1929 und zwei Detailpläne, die als Umzeichnungen erhalten sind (1930 und 1933), zeigen vermutlich den von Linne beabsichtigten Endzustand der Anlage.

Mit dem Grünzug in Zusammenhang stand die Gestaltung der Innenhöfe, die als halböffentliche Bereiche konzipiert und ebenfalls nach Plänen von Linne ausgeführt waren. Sie erhielten meist eine sehr schlichte Ausstattung und waren in erster Linie als Ruhezonen und Spielbereiche für Kleinkinder gedacht. Da viele an den Grünzug grenzende Baublöcke an ihren Schmalseiten nicht geschlossen waren, hatten diese zumindest eine optische Verbindung zu der zentralen Anlage.

⁶ Otto Linne (1869-1937) war bis 1933 Leiter der Hamburger Grünplanung. Von ihm stammen die Ausführungspläne der in diesen Jahren entstandenen öffentlichen Grünanlagen in Hamburg. Neben dem Stadtpark war die Erweiterung des Ohlsdorfer Friedhofs sein wichtigstes Projekt.

⁷ Der Begriff wird in einer Umzeichnung des Plans von Otto Linne (1933) verwendet; zitiert nach: Homeister, Carsten und Schmelcher, Christine: Freiräume im Siedlungsbau der 20er Jahre dargestellt am Beispiel Hamburg-Dulsberg, Hamburg 1993, S. 24.

Die Neugestaltung nach 1950

Die Zeit des Zweiten Weltkrieges brachte für das Dulsberggelände schwere Zerstörungen. Im Fall der Grünanlagen kamen zu den direkten Schäden weitere Substanzverluste in den Jahren nach dem Ende des Krieges durch Abholzungen, Vernachlässigung der Pflege und die Nutzung als Grabeland. Notunterkünfte und eine große Trümmeraufbereitungsanlage in der Mitte des Grünzugs bedeuteten weitere Beeinträchtigungen. Außer der Grundeinteilung und einigen Grundmauern war von der Gestaltung der 20er Jahre nichts geblieben.

1950, als die meisten Einbauten wieder verschwunden waren, konnte über eine Neugestaltung nachgedacht werden. Unterstützt wurden diese Bemühungen durch die Internationale Gartenbauausstellung 1953, da in dem Zusammenhang alle wichtigen öffentlichen Grünflächen – auch die nicht zur Ausstellung gehörenden – in einen präsentablen Zustand gebracht werden sollten. Das Garten- und Friedhofsamt Hamburg-Nord war für die Neugestaltung der Anlagen zuständig, vermutlich leitete Werner Töpfer⁸ die Ausführungsarbeiten. Von ihm stammt auch ein Entwurf für den großen zentralen Spielplatz, der mit einer Rollerbahn einen besonderen architektonischen Bezugsrahmen erhielt.⁹

Die Neugestaltung des Grünzugs knüpfte nicht an die Planungen Otto Linnes an, sie verfolgte vielmehr fast konträre Gestaltungsabsichten. Die strenge Geometrie, vor allem die Einfassung der einzelnen Bereiche durch geschnittene Hecken und Baumreihen wurde bewusst aufgegeben. Stattdessen versuchte Werner Töpfer, trotz des schmalen Geländes eine durchgehende, landschaftliche Achse in die Siedlung einzufügen (Abb. 4). In der Mitte des Grünzugs wurde eine langgestreckte, nur durch die querenden Straßen unterbrochene Rasenfläche angelegt, begleitet von seitlichen, freien Gehölzpflanzungen. Diese sollten die angrenzende Architektur verbergen, um den Besuchern das Gefühl zu vermitteln, sie befänden sich in einer weitläufigen, landschaftlich geprägten Situation und nicht inmitten eines dicht bebauten Stadtteils. Demgegenüber hatte ursprünglich die mehrgeschossige Bebauung den Grünzug räumlich fassen und ihm einen klaren, architektonischen Rahmen geben sollen. Otto Linne hatte lediglich Hecken und Baumreihen mit weitem Pflanzabstand als Begrenzung der Anlage vorgesehen; nach dem Krieg wurden diese durch freie, dichte Pflanzungen aus vorwiegend schnell wachsenden Gehölzen (Ahorn, Linde, Pappel etc.) ersetzt, die die Gebäude möglichst schnell verdecken sollten. Vor allem in diesem Punkt zeigen sich die Unterschiede zwischen dem Konzept der 20er und dem der 50er Jahre (Abb. 5).

Ebenfalls aufgegeben wurde Otto Linnes additives Gestaltungsprinzip, nach dem die einzelnen Grünräume als in sich abgeschlossene, durch Pflanzungen geometrisch gefasste

⁸ Über Leben und Werk von Werner Töpfer (geb. 1914) liegen bisher keine Veröffentlichungen vor. Er war von 1950 bis 1976 Leiter der Gartenbauabteilung im Bezirksamt Hamburg-Nord (freundlicher Hinweis von Joachim Schnitter). In dieser Funktion war er für die Instandsetzung zahlreicher bedeutender Grünanlagen verantwortlich, darunter der Stadtpark.

⁹ Töpfer, Werner: Aus Trümmeraufbereitungsanlage wird eine Rollerbahn, in: Garten + Landschaft, Jg. 64, 1954, Heft 6, S. 17 u. 24. In diesem Artikel wird Töpfer als „Dipl.-Gartenbauinspektor“ bezeichnet.

Einheiten aufeinanderfolgten. Werner Töpfer hingegen versuchte, trotz der Unterbrechung durch die querenden Straßen zum Prinzip des fließenden Raums zurückzukehren, das den Landschaftsgärten zugrunde liegt. Vermutlich ist dies als Ablehnung der durch die Zeit des Nationalsozialismus diskreditierten geometrischen Gestaltung zu interpretieren, aber wohl auch als der Versuch, neue Formen der Freiraumgestaltung in den Städtebau einzuführen. Damit folgt Töpfer den in Architektur und Stadtplanung der Nachkriegszeit vorherrschenden Tendenzen. Denn nach den Zerstörungen der Städte konnten die bereits in den 1920er Jahren erhobenen Forderungen nach mehr Licht und Luft, einer Reduktion der Bebauungsdichte und der Abkehr von der Blockrandbebauung auch in den ehemals dicht bebauten Stadtquartieren bei deren Neubebauung durchgesetzt werden. Der fließende Raum, der unabhängig vom Straßengrundriss die freistehenden Bauten umgab, bildete auch hier der Ausgangspunkt für die neuen Planungen.

Gleiches gilt für die anderen Grünflächen: Auch bei ihrer Neugestaltung wurde nicht die geometrisch-strenge Formsprache der 1920er Jahre fortgeführt, vielmehr wurden freie, landschaftliche Formen angewandt. Lockere Gehölzpflanzungen fassen unterschiedlich geformte Rasenflächen ein, in die teilweise Sitzgruppen mit Blumenbeeten integriert sind. Befestigte Wege und andere bauliche Elemente wurden zugunsten der pflanzlichen Substanz bewusst vermieden.

Der zentrale Spielplatz mit der Rollerbahn

Auch wenn Werner Töpfer seine Absichten bei der Neugestaltung des Grünzugs oder einzelner Teile nicht explizit formuliert hat, so ist der Wille, sich von der NS-Vergangenheit abzuwenden und neue Ausdrucksmöglichkeiten zu suchen, in der ausgeführten Anlage deutlich zu erkennen. Den Menschen sollten neue Freiräume zur Verfügung gestellt werden, die sie sich selber aneignen und mit Leben füllen konnten, ohne durch strenge Gestaltungsvorgaben eingeengt zu werden. Dies zeigt sich in der landschaftlichen Gestaltung des Grünzugs insgesamt, aber auch bei der Betrachtung einzelner Partien. Ein besonderes Beispiel ist der zentrale Spielplatz mit der Rollerbahn.

Wie schon in der Planung von Otto Linne spielten Spiel- und Sporteinrichtungen bei der Neugestaltung des Grünzugs eine wichtige Rolle. Sie waren jedoch nicht als einzelne, streng abgegrenzte Bereiche konzipiert, sondern wurden in lockerer Folge in die landschaftliche Anlage integriert. Die wichtigste unter ihnen war der zentrale Spielplatz, der anstelle der Trümmeraufbereitungsanlage errichtet wurde. Er war mit einer schleifenförmigen Fahrbahn für Tretroller ausgestattet, auf der die Kinder mit ihren Rollern in zwei Richtungen fahren konnten (Abb. 6). Eine solche Einrichtung war damals ein völlig neues Element des Spielens, denn erstmals waren die Kinder zumindest etwas der Aufsicht der Erwachsenen entzogen und – in gewissem Rahmen – für ihr Tun selbst verantwortlich (Abb. 7). Aus Werner Töpfers kurzer Beschreibung der Rollerbahn spricht seine Sympathie für die unbeschwert und frei von Bevormundung spielenden Kinder, die er als kleine „Verkehrsteilnehmer“ durchaus ernst nimmt: „Die Rollerbahn selbst ist in Form einer eingedrückten „8“ angelegt. Es laufen – wie auf der Autobahn – 2 je 1m breite Fahrbahnen aus Betonplatten [...] nebeneinander. [...] Am Kreuzungspunkt wurde ein Abfahrtshügel

angeschüttet, der untertunnelt ist, um einen kreuzungsfreien Verkehr zu gewährleisten. Dieser Abfahrtshügel liegt bis 2,50m über Platzhöhe. Die Kinder kommen mit den Rollern schneidig herunter gefahren und gehen mit Eleganz in die Kurve. Von nah und fern kommen sie mit ihren Rollern zu diesem neuartigen Spielplatz, sodass er von vornherein einer starken Beanspruchung ausgesetzt war.“¹⁰

Laut Werner Töpfer war die Anlage der Bahn relativ kostspielig, jedoch scheint es auch auf anderen Spielplätzen ähnliche Einrichtungen gegeben zu haben. Zumindest zwei weitere Beispiele sind in Hamburg-Eimsbüttel und Barmbek-Nord dokumentiert.¹¹ Auch im Kleinen Tiergarten in Berlin-Moabit wurde eine Rollerbahn errichtet. Sie ist neben der Hamburger Bahn das einzige bislang bekannte Objekt dieser Art, das heute noch existiert. Beide Rollerbahnen sind weitgehend unverändert erhalten und wurden vor kurzem saniert. Architektonischer Bezugspunkt ist die jeweils im Kreuzungspunkt errichtete Brücke, mit der die obere Fahrbahn kreuzungsfrei über die untere geführt wird. Die Hamburger Bahn besitzt eine Bogenbrücke mit seitlichen Wangen aus Betonteilen und gemauerte, verputzte Brückenköpfe (Abb. 8). Für die Fahrbahn wurden alte Eisenbahnschienen als Träger verwendet, die Zwischenräume sind mit Beton ausgegossen. Neben der Bahn befindet sich ein kleiner Pavillon, der aus den Resten der nach 1950 abgerissenen Trümmeraufbereitungsanlage errichtet worden war.

Der Grünzug als Gartendenkmal

Das heutige Erscheinungsbild aller Grünanlagen des Dulsbergs ist geprägt von zwei aufeinander folgenden Gestaltungsphasen. Durch die Zerstörungen und die Neugestaltung der 50er Jahre ist allerdings aus der ersten Phase der 1920er Jahre außer den Grundflächen und wenigen baulichen Elementen keine Substanz mehr überkommen. Die große gartenhistorische Bedeutung, die insbesondere der Grünzug als erstes derartiges Element in Hamburg durch die Planungen Schumachers und Linnés hat, erschließt sich vor Ort lediglich durch die Grundform der Anlage und kann die Denkmälwürdigkeit der heutigen Anlage allein nicht begründen. Hingegen ist die vollständige Neugestaltung als qualitativ hochwertiger und wichtiger Beitrag zur Grünplanung der Nachkriegsjahre zu betrachten, sodass aus diesem Grund die gartengeschichtliche Bedeutung für die Denkmaleigenschaft der Anlage spricht. Hinzu kommt der – im Gegensatz zu anderen Grünanlagen der Nachkriegszeit in Hamburg – gute Erhaltungszustand und die Tatsache, dass kein zweiter Grünzug dieser Qualität und Größe aus den 1950er Jahren in Hamburg existiert.¹²

Die Absicht, durch eine landschaftliche Gestaltung die geometrische Formung des Grünzugs zu beseitigen, ist typisch für die Freiraumplanung der ersten Nachkriegsjahre. Im

¹⁰ Töpfer, Werner: Aus Trümmeraufbereitungsanlage wird eine Rollerbahn, in: Garten + Landschaft, Jg. 64, 1954, Heft 6, S. 17.

¹¹ Salomon, Sielke: „Eine städtebauliche Wiedergutmachung“ – Bauen und Wohnen in Hamburg-Eimsbüttel, Hamburg 2000, S. 149f; Schnitter, Joachim: Grünzüge Barmbek-Nord, hrsg. vom Bezirksamt Hamburg-Nord, Hamburg 2013, S. 47.

¹² Der etwas später maßgeblich nach Plänen von Herta Hammerbacher gestaltete Grünzug in Altona ist heute weitgehend zerstört.

Gegensatz zur Architektur, die beim Wiederaufbau der Gebäude zumindest im Dulsberg an die Konzepte der 20er Jahre anknüpft, war für die Gartenarchitekten offensichtlich die geometrische Gestaltungsweise der Reformzeit durch die Inszenierungen der Nationalsozialisten so stark diskreditiert worden, dass eine Abkehr vom geometrischen Formenkanon notwendig geworden war. Am Dulsberg wurde daher eines der wichtigsten Motive der landschaftlichen Gestaltung des 19. Jahrhunderts, das von geschlossenen Gehölzbeständen begleitete Wiesental, erneut genutzt. Dieser Rückgriff ist auch in anderen Grünanlagen, beispielsweise im Stadtpark, zu beobachten und als Versuch zu verstehen, die Jahre des Dritten Reichs hinter sich zu lassen.

Ebenfalls typisch für die Nachkriegszeit sind die Spieleinrichtungen, die in den Grünzug eingebettet sind. Sie zeigen in der freien Gestaltung und der auf individuelles Spiel und eigene Entfaltungsmöglichkeiten zielenden Konzeption deutlich die Abkehr sowohl von den auf Gehorsam und Hierarchie aufgebauten Vorstellungen der Nationalsozialisten als auch von den streng-formalen, mit Aufsicht und Kontrolle verbundenen Spielbereichen der 20er Jahre. Sie sind richtungsweisend für die weitere Entwicklung der Spielplätze in Hamburg. Mit der Rollerbahn, die Werner Töpfer als Rahmen für den zentralen Spielplatz entworfen hat, ist ein Kleinod der Nachkriegszeit erhalten geblieben, das exemplarisch die Umsetzung neuer pädagogischer Konzepte dokumentiert.

Trotz der unterschiedlichen Begründung der Denkmaleigenschaft von Grünanlagen und Bebauung – einmal auf der Grundlage der Abkehr von der ursprünglichen Gestaltung, das andere Mal als Würdigung der am Originalentwurf orientierten Wiederaufbauleistung – besteht der Zusammenhang beider Objektgruppen nach wie vor. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass bei der Neugestaltung der Grünanlagen bewusst die Abgrenzung zur Architektur gesucht wurde und nicht wie in den 1920er Jahren die Einheit von Gebäuden und Außenräumen beabsichtigt war. Denn der Bezug aufeinander kann auch in der Betonung der Eigenständigkeit beider Elemente liegen.

Abbildungen:

Abb. 1: Ursprünglicher Bebauungsplan des Dulsberg-Geländes, vor 1918 (Staatsarchiv Hamburg StAHH 720-1_141-6_1_201).

Abb. 2: Neuer Bebauungsplan von Fritz Schumacher, 1918 (Staatsarchiv Hamburg StAHH 720-1_141-6_1_211).

Abb. 3: Luftbild des Grünzugs, westlicher Teil, Luftaufnahme um 1932 (Staatsarchiv Hamburg StAHH L0000509).

Abb. 4: Entwurf für den Grünzug von Werner Töpfer, 1951 (Staatsarchiv Hamburg StAHH 425-5-139-3).

Abb. 5: Blick in den Grünzug Richtung Westen. Im Vordergrund ist der bauliche Rest des Planschbeckens aus den 1920er Jahren zu sehen (Foto vom Verfasser).

Abb. 6: Entwurf für den zentralen Spielplatz von Werner Töpfer, 1951 (Staatsarchiv Hamburg StAHH 425-5-79-3).

Abb. 7: Spielende Kinder auf der Rollerbahn, Foto um 1954 (aus: Garten + Landschaft, 64. Jg., 1954, Heft 6, S. 17).

Abb. 8: Ansicht der Brücke der Rollerbahn, Zustand 2017 nach der Sanierung (Foto vom Verfasser).