

Renate Kastorff-Viehmann; Yasemin Utku;
Regionalverband Ruhr (Hg.)

Regionale Planung im Ruhrgebiet

Von Robert Schmidt lernen?



Die Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Unterstützung der Emschergenossenschaft, des Fachbereichs Architektur der Fachhochschule Dortmund, der Freunde der Technischen Universität Dortmund, der NRW.BANK, der RAG Montan Immobilien GmbH und der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung.

**Fachhochschule
Dortmund**
University of Applied Sciences and Arts

 **EMSCHER**
EGLV.DE GENOSSENSCHAFT

 **NRW.BANK**
Wir fördern Ideen

tu technische universität
dortmund

RAG
Montan Immobilien

GSU

I. Auflage Juni 2014

Lektorat: Lutz Meltzer

Satz und Gestaltung: Klartext Medienwerkstatt GmbH, Essen

Umschlaggestaltung: Volker Pecher, Essen

Druck und Bindung: mc3 Druck & Medienproduktions GmbH, Bochum

ISBN 978-3-8375-0988-5

Alle Rechte vorbehalten

© Klartext Verlag, Essen 2014

www.klartext-verlag.de

Inhalt

- 7 *Karola Geiß-Netthöfel*
Voneinander lernen und kooperieren
- 9 *Renate Kastorff-Viehmann, Dorothee im Spring-Ojeh, Yasemin Utku und Maria T. Wagener*
Von Robert Schmidt lernen?

Das Erbe Robert Schmidts: 100 Jahre regionale Planung im Revier – Die Tagung

- 15 *Renate Kastorff-Viehmann und Yasemin Utku*
Das Erbe Robert Schmidts
100 Jahre regionale Planung im Revier – Eine Einführung
- 23 *Ursula von Petz*
Zum Werdegang und Wirken Robert Schmidts
- 29 *Renate Kastorff-Viehmann*
**Das Umfeld von Robert Schmidt in Essen –
Personen, Initiativen und Projekte**
- 41 *Heinz Wilhelm Hoffacker*
Robert Schmidts Denkschrift im kritischen Rückblick
- 51 *Manfred Walz*
**Die Eingemeindungen im Ruhrgebiet 1928/29 –
Praxistest für Robert Schmidts Stadtmodell**
- 61 *Dirk-Marko Hampel*
**Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR)
und der Verkehr im Ruhrgebiet zwischen 1920 und 1952**
- 73 *Dirk Schubert*
Vom wuchernden Wachstum zur planvollen Entwicklung Hamburgs
- 85 *Harald Kegler*
Der Landesplanungsverband für den Mitteldeutschen Industriebezirk
- 95 *Dietrich Fürst*
Regionalverbände im Vergleich
- 107 *Klaus R. Kunzmann*
Strategische Planung in Europa: ein Streifzug
- 121 *Axel Zutz*
»Grüne Arbeit« im Ruhrgebiet

- 137 *Yasemin Utku*
»Landschaften« im Ruhrgebiet –
Programme und Programmierungen
- 151 *Ulrich Hüpke*
Hundert Jahre Freiraumschutz und Freiraumverluste im Ruhrgebiet
- 161 *Pascal Cormont*
Klimaanpassung und Regionalplanung im Ruhrgebiet
- 173 *Martina Oldengott*
Der Zeit voraus –
Flussgebietsmanagement als regionale Gemeinschaftsaufgabe
- 187 *Celina Kress*
Urbanität und kulturelles Erbe: Zur Identität der Stadtregion
- 197 *Volker Kreibich und Sabine Baumgart*
Steuerung der Siedlungsentwicklung in mega-urbanen Regionen –
Lernen von Robert Schmidt?
- 205 *Stefan Goch*
Am (vorläufigen) Ende der Ruhrstadt-Debatten
- 213 *Klaus R. Kunzmann*
Ruhrgebietslied
- 231 *Martin Tönnies und Maria T. Wagener*
Regionaler Diskurs: Auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr

Innere Peripherie – Die Robert-Schmidt-Sommerakademie

- 241 *Karl-Friedrich Hofmann*
Zur Sommerakademie
- 242 *Thomas Hackenfort, Dorothee im Spring-Ojih und Maria T. Wagener*
Innere Peripherie:
Erkenntnisse der Robert-Schmidt-Sommerakademie

RUHR international – Das Städtebauliche Kolloquium im Robert-Schmidt-Jahr

- 285 *Christa Reicher*
»RUHR international« im Sommer 2012

- 294 **Autorinnen und Autoren**

Dirk Schubert

Vom wuchernden Wachstum zur planvollen Entwicklung Hamburgs

Fritz Schumacher als Vorkämpfer einer vorausschauenden Regional- und Landesplanung

Das wuchernde Wachstum der Großstädte war bis Ende des 19. Jahrhunderts vornehmlich durch Eingemeindungen der schwächeren und kleineren Umlandgemeinden gelöst worden. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts drängten Unternehmer und Wirtschaftsverbände auf übergeordnete Planung, um gemeindliche Egoismen und Kirchturmpolitik durch eine vorausschauende Verkehrs-, Infrastruktur- und Siedlungspolitik zu ergänzen. Stadtplanung innerhalb der administrativen Grenzen war nicht mehr hinreichend, um die rasche Ausdehnung der Bebauung der Städte über die Stadtgrenzen hinaus zu steuern. Überörtliche, integrierte und überfachliche Planung auf regionaler Ebene wurde eingefordert. Schumacher suchte das »Zeitproblem, das wir »Landesplanung« nennen« (Schumacher 1932a, 6) dabei nicht mit einem »hemmungslosen Ausdehnungsbestreben« und »Großstadtimperialismus« oder einer »Kolonialpolitik« zu begründen (Matzerath 1980, 67), sondern mittels von Fakten und Argumenten sowie von Debatten »auf Augenhöhe« die Sinnfälligkeit einer Planung »ohne Grenzen« zu fundieren. Er blickte bewundernd auf »die glänzenden Erfolge« des Ruhrsiedlungsverbands, von dem man lernen könne, und auf den »geschickten Leiter Robert Schmidt« (Schumacher 1927, 46).

Fritz Schumachers Bedeutung als Vorkämpfer für eine stadtreionale Planung im Raum

Hamburg und in Deutschland ist aus planerischer Perspektive bereits vielfach erörtert worden. Viele der Ausarbeitungen zu diesem Thema sind aus der Sicht der planenden Verwaltungen mit einer umfassenden Darstellung von Sachzwängen verfasst, sind mit vielfach konkreten (Planungs-)Absichten und Interessen verbunden oder beinhalten weitgehend ausschnittsweise Wiedergaben von Originaltexten (Kallmorgen 1969; Ockert 1950). Häufig dominierten auch Verwaltungsjuristen das Thema mit dem Fokus auf Eingemeindungen und räumliche Reorganisation. Da die (Vor-)Arbeiten für stadtreionale Planung von Fritz Schumacher »nur« schriftlich vorliegen und sich nicht unmittelbar in Bauwerken und Projekten manifestiert haben, sind sie quasi »unsichtbar« und meist weniger beachtet worden. Eine Skizze der nach dem Ersten Weltkrieg geleisteten Vorarbeiten und Bestandsaufnahmen unter Federführung von Fritz Schumacher erschließt aber nicht nur den Umfang und die Komplexität dieser Arbeiten, sondern zugleich die verwandten innovativen Methoden, die ein Kompendium für die Etablierung der Regional- und Landesplanung bilden sollten (Pahl-Weber 1992; Necker/Woyke 2009; Harth 1994).

Für Schumacher ging es zunächst vordringlich um die »Reform der Großstadt«, um die »Wohnungsfrage« – und hier insbesondere um die »Siedlung der Masse«, die Ausgestal-

tung der Kleinwohnungsfrage. Die Gartenstadtpropagandisten würden die »Folgen der Massenansammlung in der Großstadt dadurch bekämpfen, dass sie den Riesenkörper der Großstadt zerteilen. [...] Leute wie Howard und Fritsch wollten das Problem der Großstadt lösen, indem sie es gleichsam umgingen« (Schumacher 1917, 17). Schumacher ging es nicht um die Auflösung der Großstadt, sondern darum, »ihr reformierend zu Leibe zu rücken« und ihr zugleich adäquate Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten bereitzustellen. Dabei wiederum würden die lokalen Eigentümlichkeiten Hamburgs erschwerend wirken.

»Das Problem eines ›Großhamburg‹ hat wie alle Dinge in dieser Stadt in *Hafenfragen* seinen Ursprung, aber es wächst weit über wirtschaftlich-technische Gesichtspunkte hinaus und wird letzten Endes eine soziale Frage von tiefgreifender allgemeiner Bedeutung. In gegebenen historischen Verhältnissen vergisst man leicht, dass auch der Organismus eines menschlichen Wesens sich nur gesund zu entwickeln vermag, wenn diese Verhältnisse ein *natürliches* Wachstum gestatten. Was ein »natürliches Wachstum« bedeuten würde, kann man sich mit seltener Deutlichkeit vergegenwärtigen, wenn eine Stadt ein so klar und deutlich ausgeprägtes Kraftzentrum besitzt wie Hamburg in seinem Hafen« (Schumacher in: Ockert 1950, 96 f.). Fritz Schumacher, spiritus rector der Hamburger Stadtplanung und Meister der taktisch-strategischen Argumentation, nutzte diese biologistische Metapher, um nach dem Ersten Weltkrieg die zwingende Notwendigkeit einer weitschauenden und abgestimmten Landesplanung zu begründen. Was später 1937 zum Groß-Hamburg-Gesetz führen sollte, war bereits vor dem Ersten Weltkrieg unter gänzlich anderen Vorzeichen, Moti-

ven und Bedingungen erörtert worden. Schon 1907 begann der Kampf um die »Groß-Hamburg-Frage«, der zunächst in verschiedenen Zeitungen ausgetragen wurde.

Vor dem Ersten Weltkrieg war auch in anderen deutschen Wirtschaftszentren wie dem Ruhrgebiet, Berlin und Mitteldeutschland die Frage der stadt-regionalen Planung dringlich geworden. Schumacher kritisierte später, dass z.B. die Überlegungen einer territorialen Neuordnung Niedersachsens gänzlich ohne Berücksichtigung Hamburgs erörtert würden. »Die territoriale Zerrissenheit Niedersachsens« wies dabei durchaus ähnliche Absurditäten wie die Hamburgs auf.

Die »Groß-Hamburg«-Frage

Es ging dabei zentral um die Frage, ob das wirtschaftliche Überleben Hamburgs so eng mit der Erweiterung des Stadtgebietes verknüpft war, wie behauptet wurde, oder ob es nicht doch um eine territoriale Machtausdehnung ging (Johe 1988). Hamburg hatte seine Handels- und Hafeninteressen durch umfangreiche und schwierige Wasserbauten seit dem 15. Jahrhundert gesichert und war bemüht, das gesamte Gebiet an der Unterelbe (mit Rechten z.B. in Cuxhaven) für Handel und Schifffahrt bis zum hamburgischen Staatsgebiet zu kontrollieren. »Diese engeren Beziehungen lokaler Art, die das Wesen seiner Eigenschaft als Hafen bestimmen, hat Hamburg nicht als müheloses Geschenk erhalten; es hat die von der Natur gegebenen Anknüpfungspunkte an der Stelle, wo es einen Siedlungskörper angesetzt hat, in ständiger Weiterarbeit umgestaltet« (Schumacher 1927, 3). Die Tonnage der Hamburg anlaufenden Seeschiffe hatte sich zwischen 1886 und 1913 mehr als verdrei-

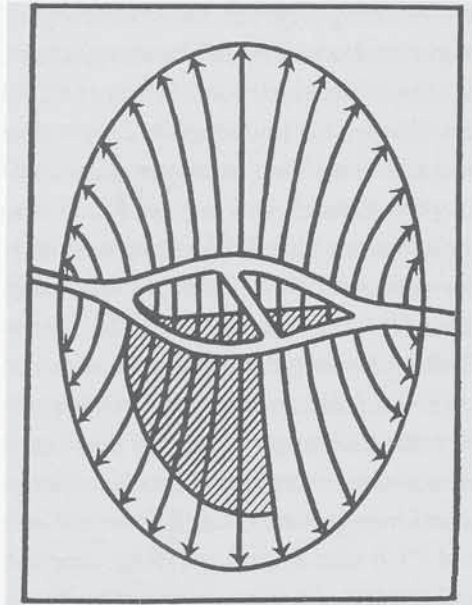
facht, die Anzahl der eingelaufenen (immer größeren) Schiffe mehr als verdoppelt (Wendemuth/Böttcher 1928, 226). Werften und Seehafenindustrien boomten, Gewerbe, Versicherungen, Reedereien und Dienstleistungen nahmen einen raschen Aufschwung. Die Bevölkerungszahl Hamburgs hatte sich im selben Zeitraum verdoppelt und vor dem Ersten Weltkrieg die Millionengrenze erreicht. Es war daher durchaus naheliegend, angesichts dieses ein Vierteljahrhundert währenden Wachstums in allen Bereichen bei allen Planungen für Hamburg von ähnlichen Szenarien für die Zukunft auszugehen.

Aber die Stadt Hamburg war von den Nachbarstädten Altona, Wandsbek und Harburg sowie 300 Landgemeinden, die allesamt zu den preußischen Provinzen Schleswig-Holstein oder Hannover gehörten, umgeben. Hier galten acht verschiedene Bauordnungen, und eifersüchtig wurden jeweils unterschiedliche Eigeninteressen verfolgt. Arbeiter pendelten nach Hamburg und umgekehrt in die Nachbargemeinden, während die Planung an den Gemeindegrenzen halt machte. Bezogen auf die Gesamttagglomeration bildete sich zunehmend eine Art funktionaler und stadträumlicher Arbeitsteilung heraus: Während in Hamburg vor allem Handel, Kaufmannschaft und Dienstleistungsbereiche konzentriert waren, siedelten sich in den preußischen Gemeinden Altona-Ottensen, Harburg und Wandsbek vor allem Gewerbe und Industrien an. Damit verbunden war die Konzentration großer Arbeitermassen in diesen sonst eher vorstadtähnlichen Bezirken, die bis 1937 selbstständige Städte bzw. Großstädte bleiben sollten.

Mit dem Bau der Speicherstadt und der Einrichtung des Freihafens setzte die Umstrukturierung der Innenstadt zur geschäftigen City ein. Die neu errichteten Arbeitwohnquartiere

rückten immer stärker an die (Hamburger) Peripherie und wurden auf hamburgischem Gebiet durch die elektrische S-Bahn (1906) und die Hoch- und U-Bahn (1912) mit den Arbeitsstätten im Hafen verbunden. Der Aufschwung des Handels und der Schifffahrt korrespondierte mit der Bevölkerungsvermehrung und würde eine Gebietserweiterung erfordern und eine vorausschauende Hafen- und Siedlungsplanung dringlich machen. Im Jahr 1915 fand das Problem mangelnder Planungen im Unterelbe-Gebiet gar Eingang in die Kriegszieldebatte und in der unmittelbaren Nachkriegszeit forderte auch der Arbeiter- und Soldatenrat 1918 eine »Territorialhoheit über das ganze Ufergebiet der Elbe von Geesthacht bis zu seiner Mündung« (Johe 1988, 19).

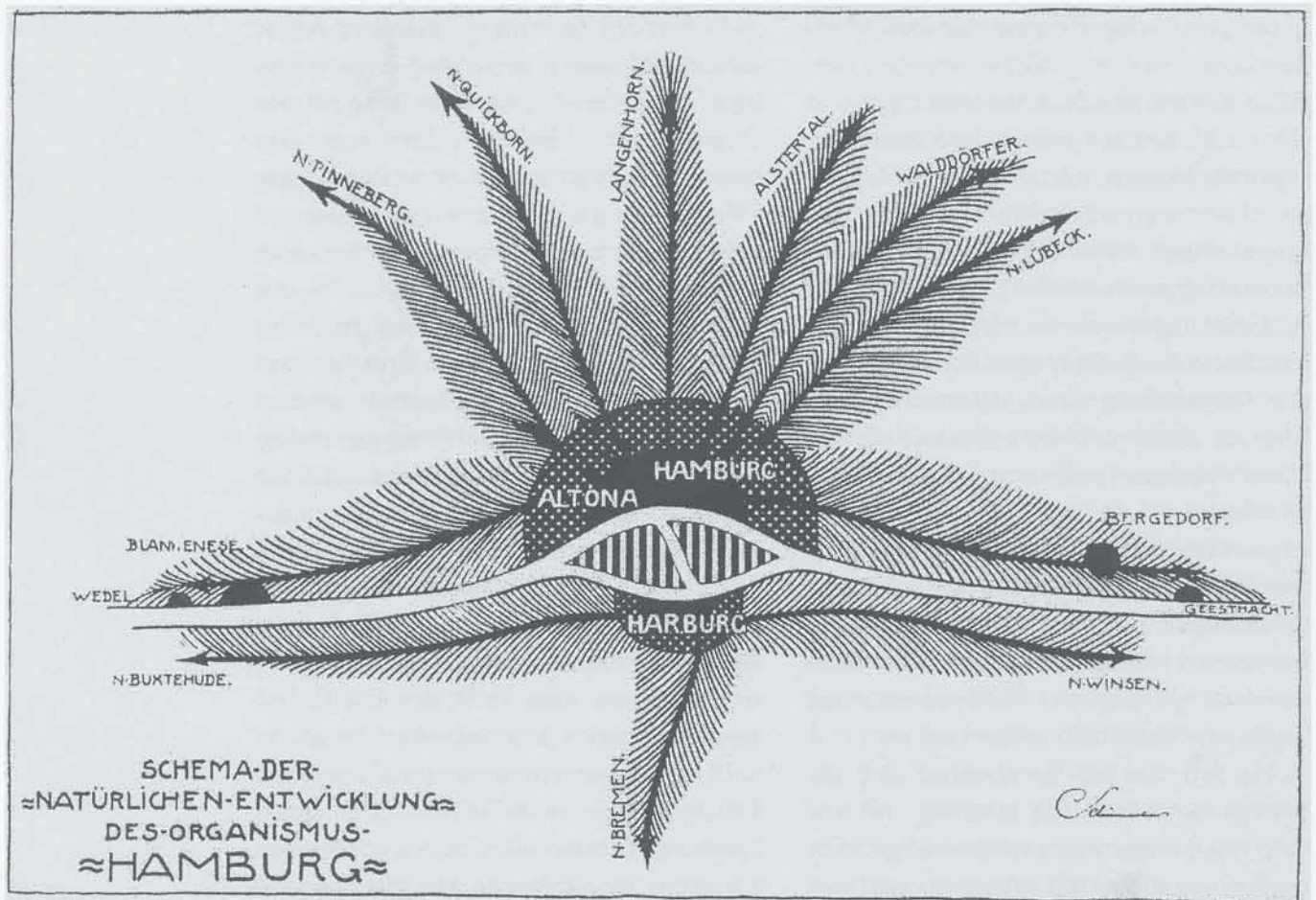
Das am 20. Dezember 1918 dem Arbeiter- und Soldatenrat sowie dem Senat vorgelegte »Techniker-Projekt« oder »Projekt der Oberbeamten« beinhaltete aber auch eine kleinere und realistischere Alternative. In der Öffentlichkeit wahrgenommen, verbreitet und erörtert wurde zunächst – möglicherweise aus politisch-strategischen Gründen – nur die »große« Lösung. Damit konnten Hamburg »imperialistische« Eingemeindungs- und Vergrößerungsabsichten unterstellt werden (Schumacher 1932a, 8). Im Sitzungsprotokoll heißt es: Erörtert wurde die Frage, »ob über dieses so skizzierte nähere Gebiet hinaus elbabwärts eine Gebietserweiterung erforderlich ist. Die Frage wurde von den Technikern einstimmig bejaht. Es ist die Tiefhaltung des Elbstromes, die eine solche Ausdehnung erheischt« (Baumann 1919a, 33). Die Gefahr einer Abschnürung Schleswig-Holsteins würde nicht bestehen und weiter in der Zusammenfassung heißt es: »Die Grenzen eines Groß-Hamburgs müssen alle für die Lösung der zukünftigen Aufgaben der Schifffahrt, Industrie



Schema der »wirklichen«
(oben) und Schema
der »natürlichen«
Entwicklung (unten) des
Organismus Hamburg
Quelle: F. Schumacher:
Sein Schaffen als Städte-
bauer und Landesplaner,
Tübingen 1950, S. 98

und Siedlung erforderlichen Gelände umfassen. Insbesondere ist es notwendig, das gesamte Gebiet der Stromspaltung einschließlich des Randgebietes zu einer Betriebs- und Verwaltungseinheit zusammenzufassen, um eine organische Funktionsteilung im Hafenbetrieb nach den Grundsätzen höchster Zweckmäßigkeit zu ermöglichen. [...] Für die Aufgaben der Siedlungspolitik ist ein Gebiet erforderlich, das die Unterbringung einer wachsenden Großstadtbevölkerung in gelockerter Bauweise unter Berücksichtigung der Lage des Hauptarbeitsgebietes ermöglicht« (Baumann 1919a, 29–30).

In der von F.S. Baumann herausgegebenen Reihe »Gross-Hamburgische Streitfragen« wurden die Gründe der eingeforderten Gebietsstrukturierung aus verschiedenen Perspektiven



wiederholt. So schrieb er, dass bei der Bearbeitung des statistischen Materials einem »eindringlich zum Bewusstsein (kommt), ein wie unnatürlicher Zustand durch die gegenwärtigen Grenzen geschaffen ist« (Baumann 1919b, 5). In einem anderen Band der Reihe heißt es: »Die nachfolgenden Untersuchungen zeigen, dass Hamburg aus eigener Kraft innerhalb seiner Landesgrenzen eine weltstädtische Verkehrs- und Siedlungspolitik nicht verfolgen kann« (Sürth 1919, 7).

Befürwortet wurde ein Zusammenschluss mit Hamburg auch von der Seite Altonas und Wandsbeks. Die Steuern wurden zwar am Wohnort abgeführt, aber Altona und Wandsbek hatten zudem Steuerabgaben an die zuständigen Behörden in Schleswig (Regierungspräsident) und in Kiel (Oberregierungspräsident und Landesfinanzamt) zu leisten, während in Hamburg Staats- und Kommunalsteuern fast identisch waren, bzw. Hamburg als Freie und Hansestadt über diese Steuereinnahmen disponieren konnte. Auch im Magistrat von Wandsbek wurde an den Regierungspräsidenten in Schleswig das Ersuchen gerichtet, die »erforderlichen Schritte zur Eingemeindung Wandsbeks in ein Groß-Hamburg zu tun« (Hamburger Senat 1921, 36). Wilhelmsburg suchte aus ähnlichen Gründen eine Eingemeindung voranzutreiben. »Wir sehen also, dass Wilhelmsburg Hamburg notwendig hat, dass aber auch umgekehrt Hamburg auf der Elbinsel Wilhelmsburg alles vorfindet, was es gebraucht zur Ausgestaltung seiner Wirtschaft« (ebd., 101). Die mit großen Erwartungen 1919 eingeleiteten Bestrebungen zur Neugliederung des Reiches zeitigten aber für Hamburg keine konkreten Ergebnisse.

Neu war dabei in diesem Kontext nicht nur die Perspektive der gemeindeübergreifenden Planung, sondern auch die integrative und

überfachliche Perspektive, wie Schumacher schreibt: »Es ist wohl eine der wichtigsten Neuerungen der Nachkriegszeit, dass das Gefühl für das Stück heimischer Welt, dem man sich unmittelbar verantwortlich fühlte, sich ausweitete: statt auf das Zukunftsgebilde eines politischen umgrenzten Raumes begann es sich auf das seinem inneren Wesen nach organische Gebilde eines einheitlichen Lebensraumes zu beziehen« (Schumacher 1936: 215)

»Die natürliche Entwicklung des Organismus Hamburg«

Vor dem Ersten Weltkrieg waren über 50 Prozent des deutschen Seehandels über Hamburg abgewickelt worden. Der Weltkrieg unterbrach abrupt den Jahrzehnte langen Boom. Bereits im April 1919 hatte der Senat der preußischen Regierung eine Denkschrift vorgelegt, die allerdings zu keinen konkreten Verhandlungen führte. 1921 legte der Senat eine erweiterte umfangreiche Denkschrift vor, die durch einen Anlagenband ergänzt wurde. Wie bereits zuvor wurde neben der »selbstverständlichen Wahrung« der hamburgischen Interessen auf die »deutschen Lebensinteressen« verwiesen. »Nicht um hamburgischen Profit, sondern um Deutschlands Leben und Erstarkung handelt es sich. [...] Großhamburg als friedliche Mehrung des Reichs« (Hamburger Senat 1921, 3). Wieder basierte die Argumentation vor allem auf dem »Mangel an Raum für Hafenanlagen«. Weiter wurde auf fehlendes Industriegelände im Hafen und die Notwendigkeit von Siedlungen um den Hafen verwiesen. Es wurde resümiert: »Gemehrt wird und soll werden aber vor allem das Reich, und diese Gewissheit muß alle Schwierigkeiten auf dem Wege zu Großhamburg überwinden; sie muß vor

allem den Willen zu Großhamburg wecken und stärken. [...] Durchsetzen wird Großhamburg sich früher oder später mit der Kraft eines Naturgesetzes« (ebd., 64). Vor allem die Hafentarbeiter-Wohnungsfrage war wiederum eng mit der lokalen Ökonomie verknüpft, die Anwesenheit und flexible Arbeitsorganisation vor Ort im Hafen erforderte.

Während die Werftarbeiter geregelte Arbeitszeiten hatten, mussten die Arbeiter im Umschlag zeitnah zum Be- und Entladen der Schiffe verfügbar sein. Es wurde darauf verwiesen, dass in anderen (konkurrierenden) Seehäfen wie Antwerpen und Rotterdam reichliche Wohngelegenheit in nächster Nähe der Häfen zur Verfügung steht. Es wurde vorgeschlagen, drei getrennte Arbeiterstädte in Wilhelmsburg, Altenwärder und Finkenwärder zu errichten, in denen über 70.000 Hafen- und Industriearbeiter untergebracht werden könnten. Der Gedanke wurde verknüpft mit der Ausschaltung der Bodenspekulation, dem Kriegerheimstättengedanken und der Errichtung einer »Friedensstadt« (Sieveking/Jung 1920).

Bestandteil der Denkschrift des Senats von 1921 war eine Veröffentlichung von Fritz Schumacher, »Großhamburg als wohnungspolitische Frage«, in der er resümierte: »Man kann deshalb mit vollem Rechte sagen, dass es nicht nur die Nöte der Hamburger Hafenfrage, sondern in gleichem Maße die Nöte der Hamburger Wohnfrage sind, was gebieterisch zu einer Neugestaltung der Hamburger Grenzen drängt« (Hamburger Senat 1921, 43; Schumacher 1919, 107 ff.). Nach Schumachers Vorstellungen sollten vom Hafen als »Kraftzentrum der Stadt« Entwicklungsimpulse in alle Richtungen ausgehen und (gesunde) Wohnquartiere dabei den Arbeitsstätten zugeordnet werden. Schumacher munitionierte die Hamburger Pläne der Erweiterung des hamburgi-

schen Staatsgebiets durch diverse Bestandsaufnahmen von Hamburg und seinem Umland. Sie fanden Eingang in seine wirkungsmächtige Darstellung der unter den gegebenen Einschränkungen real zu erwartenden und der natürlichen Entwicklung, wie sie gewünscht und nach einer Beseitigung der Entwicklungshindernisse auch möglich wäre. Schumacher selbst nannte dies seine »Schemata der wirklichen und der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg«.

Schumacher ging davon aus, dass das Stromspaltungsgebiet der Elbe mit dem Marschboden das »natürliche Arbeitsgebiet« für Hamburg sei. Das Wohnen in der Marsch sei ungesund und die Nähe zur Elbe und zu Wasserläufen und Kanälen würde sich dagegen für Güterumschlag, Werften und Seehafenindustrien anbieten. Die sandigen Geestböden würden dagegen das geeignete Wohnland bilden. Hier allerdings sei Hamburg eine planmäßige Entwicklung verstellt, da nur in nordöstlicher Richtung – nicht aber in der Nähe der Arbeitsstätten – neue, gesunde Wohnquartiere entstehen könnten. »Wir sehen aus dieser Diagnose der Hamburger Nöte, daß ein hauptsächlich Krankheitsgrund auf dem unnatürlichen Zufallsverhältnis von Marsch zu Geest innerhalb der Hamburger Grenzen beruht. [...] Das wünschenswerte Bild wäre statt dessen, daß das Arbeitsgebiet der Marsch als mittlerer Kern rings umgeben wäre mit einem rahmenden Streifen des Wohngebietes der Geest. Alle Wohn- und Verkehrsprobleme würden damit leicht und natürlich zu lösen sein: von allen Seiten könnte sich der kürzeste und ungehemmteste Verkehrsweg zum Arbeitsgebiete bahnen. Diese Probleme werden gegenwärtig dadurch so unlösbar, daß im Hamburger Besitz Geest- und Marschland ganz voneinander getrennt liegen« (Hamburger Senat 1921, 39).



Bereich der Hamburgisch-Preußischen Landesplanung und Areal mit einem 30-Kilometer-Radius um das Hamburger Rathaus
 Quelle: W. Kallmorgen, Schumacher und Hamburg. Eine fachliche Dokumentation, Hamburg 1969, S. 117

Die Gegenüberstellung der beiden schematischen Darstellungen ist mit diversen, häufig biologistischen Begrifflichkeiten unterfüttert worden. So ist von der wirklichen, unnatürlichen, eingeschränkten, unorganischen, verkrüppelten, gehemmten, kranken gegenüber der gesunden, natürlichen, organischen, wünschenswerten Entwicklung die Rede (Schumacher 1921, 63–65). Das eindrucksvolle »Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg« wurde rasch zum »Fächerplan«, »Federplan« oder »Achsenplan« überhöht.

Schumacher ging dabei von Hamburg als dem »natürlichen Zentrum« der Region aus. »Die städtebauliche Entwicklung muß den schematischen Hauptstrahlen entsprechend der Elbe auf den Geesträndern nahe dem Arbeitsgebiet der Marsch gefördert werden«. Die Entwicklungsachsen folgten den Verkehrsverbindungen in die umliegenden Städte. Bei

einer geordneten Entwicklung sollten die Achsenzwischenräume tunlichst von Bebauungen frei gehalten werden und als Grünzüge genutzt werden. Die Frei- und Grünräume waren integrale Bestandteile der Konzeption, und das Zuwachsen der Freiräume an den Achsenwurzeln wurde schon von Schumacher mit großer Sorge betrachtet. Er kämpfte dabei nicht nur mit der Feder, sondern auch – wie die Schemata belegen – wirkungsvoll mit dem Zeichenstift (Ockert 1950, 6).

Schumachers Schema zielte nicht auf eine polyzentrische, sondern auf eine axiale Entwicklung der Region. Es sollte für die nächsten Jahrzehnte das maßgebliche räumliche Leitbild bleiben. Das Schema war mit seiner Botschaft und minimalistischen Darstellung nicht nur für Fachleute, sondern auch für Laien verständlich und überzeugend. Schumacher führte als weitere Begründung aus: »Denn diese Kraft natürlichen Wachstums wirkt auf dem Gebiet menschl-

cher Siedlung nicht etwa dadurch, daß man die Dinge sich selbst überlässt. Was daraus entsteht, ist ein Wuchern; das Ergebnis ist nicht Wachstum, sondern Chaos. Und so müssen wir uns eben behelfen mit einem Ersatzmittel für das Nichtvorhandensein einer natürlichen Wachstumskraft in den Dingen, die von Menschengest und Vernunft geboren werden. Ein Hilfsmittel für diesen Ersatz natürlichen Wachstums ist die Landesplanung« (Schumacher 1932a, 45).

Damit aber waren längst nicht alle Gegner von einer Gebietsreorganisation und einer übergeordneten Planung mit dem Zentrum Hamburg überzeugt. Joseph Stübben, der Nestor des Städtebaus, unterstützte mittelbar die preußische Position: »Der Senat ist in geschickter Weise bestrebt, seine weitgehenden Wünsche nicht als auf den Vorteil Hamburgs, sondern auf die Forderung der Wohlfahrt des Reiches gerichtet darzustellen, denn es handele sich um die Aufrechterhaltung von Hamburgs Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Auslands-Welthäfen als eines Werkzeuges deutschen Wiederaufbaus. [...] Die Pläne Hamburgs würden unmittelbar zum Handelsmonopol und zur Verkümmern der anderen deutschen Seehäfen führen« (Stübben 1922, 137). Stübben hatte schon 1893/94 einen Erweiterungsplan für Altona erstellt; Schumacher suchte dagegen – ohne antipreußische Polemik – mittels Plänen und Argumenten zu überzeugen und schuf ein einprägsames Schema, das die Gebietsreform zur notwendigen Voraussetzung für die Großstadtreform erklärte.

Planerische Vorarbeiten für die Regionalplanung

Die Umschlagzahlen im Güterverkehr der Vorkriegszeit wurden erst Mitte der 1920er

Jahre wieder erreicht, die Einwohnerzahl hatte gegenüber der Vorkriegszeit bis 1933 in zwei Dekaden »nur« noch um ca. 80.000 Personen zugenommen. Die dynamische Wachstumsphase der Vorkriegsjahrzehnte war damit von einer Periode der Konsolidierung, Restrukturierung und Diversifizierung der lokalen Wirtschaft abgelöst worden. Der Handlungsdruck für stadtreionale Planung bestand zwar unverändert fort, aber die Dringlichkeit war abgeschwächt. Der Begründungsargumentation Hamburgs gegenüber Preußen war damit der Wind aus den Segeln genommen, zumal die Zuständigkeiten für die Wasserstraße Elbe im Jahr 1921 an das Reich übergingen.

Zwar hatte es mit den Köhlbrand-Verträgen 1868, 1896 und 1908 Verbesserungen und Flussbegradigungen gegeben, von denen alle drei Häfen profitierten. Noch 1925 gab es für den Harburger Hafen großzügige preußische Erweiterungspläne Richtung Wilhelmsburg. »Das Zusammenwirken der Preußischen Staatsregierung mit der Stadt, dem Großhandel und der Großindustrie hat den preußischen Seehafen Harburg zu seiner jetzigen Größe emporblühen lassen und wird ihn auch durch den Aufschluß dieser neuen Gebiete zu weiterer Entwicklung führen« (Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe 1925, 40). Die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg waren damit durch scharfe und heftige Auseinandersetzungen zwischen den verschiedenen preußischen und hamburgischen Stellen geprägt. Auch blieben die Nachbarstädte nicht untätig. 1923 war im Auftrag des preußischen Ministeriums für Volkswohlfahrt von den Stadtplanern Prof. Josef Brix und Gustav Oelsner ein »Generalsiedlungsplan für das preußische Staatsgebiet im Anschluß an das Hamburger Staatsgebiet« vorgelegt worden, der weder mit anderen Ministerien noch mit Hamburg

koordiniert war (Timm 1985). Anders als Schumachers monozentrisches Achsenmodell gingen die Vorschläge von Brix und Oelsner in Richtung eines polyzentrischen Modells. Durch dezentrale Wohngebiete sollte das Zentrum entlastet werden und die Nutzungsfunktionen räumlich »gesondert« werden. 1927 hatte sich schließlich durch Eingemeindungen von Groß- und Klein-Flottbek, Nienstedten, Blankenese, Rissen, Osdorf, Iserbrook, Sülldorf, Lurup, Eidelstedt und Stellingen-Langenfelde die Stadtfläche von Altona verdoppelt (Loose 1988).

Auch für Harburg erstellten Brix und Oelsner eine Expertise: »Gutachten über die städtebauliche Eigenart und Entwicklung Harburgs« (Machule 1988, 280; Hohlbein 1988). Darin wurde eine weitere Orientierung auf die Hafenentwicklung vorgeschlagen, zugleich aber die Abhängigkeit von Hamburg betont. Als schließlich 1927 Wilhelmsburg mit Harburg vereinigt wurde, war mit über 115.000 Einwohnern eine neue Großstadt im Süden Hamburgs erwachsen. Harburgs Stadtoberbaurat Karl Köster, nach 1933 Schumachers Nachfolger in Hamburg, folgte Schumachers Paradigma, dass dem Hafen und der Industrie das Marschland in Wilhelmsburg zuzuordnen sei, während das Geestland im Süden (Harburg) für Wohnen und Erholung auszuweisen sei (Köster 1929).

Schließlich kam es 1928 zur Gründung des Hamburgisch-Preußischen Landesplanungsausschusses und komplementär 1929 zur Gründung der Hamburgisch-Preußischen Hafengemeinschaft. Für den Landesplanungsausschuss wurde in einem Radius von 30 km um das Hamburger Rathaus festgelegt, dass »ohne Grenzen« zu analysieren sei. Fritz Schumacher wurde Leiter des technischen Unterausschusses, der die vielfältigen Voruntersuchungen und

Bestandsaufnahmen initiierte. »Das bedeutet: die soziologischen Verhältnisse müssen durch wissenschaftliche Methoden erfasst sein. Die Grundlage dafür gibt die Statistik. [...] Alle solche Vorarbeiten der »Bestandsaufnahmen«, aus denen eine verantwortungsbewußte Planung hervorgeht, bedürfen bei der Landesplanung eines weit größeren Aufwandes an Kraft als beim städtischen Generalbebauungsplan – nicht etwa nur, weil es sich um größere Räume handelt –, sondern weil weit weniger Unterlagen dafür vorhanden sind [...]. Das darf aber nicht dazu führen, diese mehr wissenschaftlich eingestellte Seite des Tuns zu überschätzen, sie ist und bleibt nichts anderes als eine Hilfeleistung für das Eigentliche: das Gestalten« (Schumacher 1951, 24f.).

In den Arbeiten der Fachausschüsse wurde eine Vielzahl von grundlegenden Daten und wissenschaftlicher Gegebenheiten erhoben. Die Wirkungsmöglichkeiten waren allerdings eingeschränkt, da Finanzmittel und Exekutivbefugnisse fehlten. Vor allem aber wurden Vorhaben der Gemeinden im Planungsbereich erörtert. Schumacher ordnete die vorbereitenden Planungsarbeiten in folgende Struktur: Übersichten über den topografischen, soziologischen, geschichtlichen und naturkundlichen Zustand.

Dieser Bestandsaufnahme folgten »gestaltende Planungsarbeiten«, wie Freiflächen (Grünanlagen, Straßen, Bahnen etc.) und Bauflächen (Plan der Hafengebiete, Industrieverteilung und Siedlungsentwicklung (Schumacher 1932a, 17 ff.). Beeindruckend ist dabei nicht nur die Breite der Bestandsaufnahmen, sondern sind auch die innovativen kartografischen Darstellungsmethoden komplexer sozialräumlicher Zusammenhänge. Schumacher berichtete, wie sich bei einem Rundflug eine »Verkleinerung des Raumes« ergeben würde und welche Missgestaltungen erst aus der Luft

erkennbar würden (Schumacher 1936, 233). So wurden nicht nur die diversen Vorschläge zur territorialen Neugliederung gegenübergestellt, sondern Zuständigkeiten und kulturelle Eigenarten bis hin zu den Mundarten erfasst (Schumacher 1932b, 27 ff.). Die mehr oder minder wissenschaftlich legitimierten Ideen zur Neuordnung der Region klassifizierte Schumacher in fünf Kategorien: volkskundliche, politische (Gleichgewicht föderativer Einheiten), verkehrliche, wirtschaftsgeografische und historische Stammeszusammenhänge.

Auf die kritische Frage nach dem Sinn von Landesplanung führte Schumacher aus: »Was die Landesplanung will, das ist: für einen Lebensraum das Wachstumsgesetz aufzustellen« (Schumacher 1936, 223). Die planerischen Vorarbeiten waren damit breit angelegt und gründlich erfolgt, die Interessen der Akteure waren gutachterlich begründet worden und es war nun an der Politik, eine Entscheidung zu treffen. Aber nach der Weltwirtschaftskrise 1929 und der Massenarbeitslosigkeit setzte eine unvorhersehbare Welle chaotischer Siedlungsentwicklung ein. »In dieser ganzen Stadtfluchtbewegung spielt vor allem die ›Wohnlaube‹ eine unheilvolle Rolle« (ebd., 231). Familien gaben zu Tausenden ihre Stadtwohnung auf, und es begann eine Wanderungsbewegung in die ländliche Umgebung. Diese (ungeplante) Schrebergartenbewegung nahm einen ungeahnten Aufschwung (Ockert 1953, 22). Eine »flutartige Bewegung« und Grundstücksaufteilungen würden zu sozialhygienischen Zuständen in der Großstadtumgebung führen. »Allerlei wilde Siedlungen, die menschlich höchst sympathischer Willenskraft entsprungen sind« (Schumacher 1932c, 382), die aber mittels fehlender Gesetze von der Landesplanung nicht gesteuert werden könnten. Hamburg war zur schrumpfenden Stadt

geworden, von 1927 bis 1936 gab es stagnierende bzw. geringfügig rückläufige Einwohnerzahlen (vgl. Schumacher 1932d, 10).

Ausblick

Die intensive Arbeitszeit des Hamburgisch-Preußischen Landesplanungsausschusses dauerte nur fünf Jahre: von 1928 bis 1933. »Als ich 1933 mein Amt niederlegte, war es gerade gelungen, sowohl die grundlegende wissenschaftliche als auch die gestaltende Arbeit für das ganze Gebiet im Umkreis von dreißig Kilometer um Hamburg in zahlreichen gewaltigen Plänen festzulegen [...]« (Schumacher 1949, 477). Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten stand die Groß-Hamburg-Frage zunächst nicht prioritär auf der Agenda. Nach Schumachers Versetzung in den Ruhestand übernahm Karl Köster (bis dahin Stadtoberbaurat in Harburg) die Dienstgeschäfte des Oberbaudirektors in Hamburg. Er betonte: »Niemand kann an dem großen Ergebnis dieser Arbeit [des Landesplanungsausschusses, der Verf.] vorübergehen« (Köster 1933, 55). Aber die Nationalsozialisten suchten einen zentralistischen Einheitsstaat zu schaffen und 1935 wurde die Reichsstelle für Raumordnung als oberste Einheit für die Reichs- und Landesplanung gegründet und wurden die regionalen Planungsverbände abgeschafft. An ihre Stelle traten flächendeckend für das ganze Deutsche Reich 23 Landesplanungsgemeinschaften als nachgeordnete Dienststellen (Bose/Pahl-Weber 1986). Der Hamburgisch-Preußische Landesplanungsausschuss wurde damit aufgelöst und durch die Landesplanungsgemeinschaft Hamburg ersetzt. Nicht die systematischen Vorarbeiten des Landesplanungsausschusses waren schließlich für das

Groß-Hamburg Gesetz 1937 wegbereitend, sondern eine willkürliche Anordnung des Reichsstatthalters Hermann Göring an die preußischen Dienststellen.

Schumachers Wirken blieb keine Hamburgensie, sondern war eingebettet in nationale und internationale Bestrebungen der Etablierung der Regional- und Landesplanung. Die von Schumacher 1922 mitbegründete Einrichtung »Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung« führte nicht zufällig den Begriff Landesplanung in ihrem Namen (Prager 1955, 32 ff.). Mit Fritz Schumacher und den bekanntesten deutschen Stadt- und Regionalplanern im Präsidium suchte sie internationale Vernetzungen zu befördern, die sich u.a. mit dem Internationalen Verband für Wohnungswesen und Städtebau ergaben. Auch die Namensänderung 1924 in »International Federation for Town and Country Planning« spiegelte die zukünftige Relevanz einer Stadtgrenzen übergreifenden Planung wider. 1924 referierte Fritz Schumacher als deutscher Berichterstatter (neben Robert Schmidt) auf dem Kongress in Amsterdam – so steht es in vielen Publikationen – über Grünpolitik für die Großstadtumgebung. Er lag allerdings krank im Bett, wie er später selbst berichtete: »[...] dies wichtige Thema [wurde] nicht etwa einem anderen Fachmann zugeteilt, sondern meine im Bette geschriebene Abhandlung wurde vom Vorsitzenden in meinem Namen verlesen« (Schumacher 1936, 162).

Literatur

- Baumann, Frederik S. (1919a): Groß-Hamburg, Anlage I. Referat über den Vortrag der Hamburger Baudirektoren vom 20. Dezember 1918. Hamburg 1919
- Baumann, Frederik S. (1919b): Die Bevölkerung Hamburgs. Hamburg 1919
- Bose, Michael; Pahl-Weber, Elke: Regional- und Landesplanung im Hamburger Planungsraum bis zum Groß-Hamburg Gesetz 1937. In: Bose, Michael; Holtmann, Michael; Machule, Dittmar; Pahl-Weber, Elke; Schubert, Dirk: ... ein neues Hamburg entsteht ... Hamburg 1986, S. 9–16
- Hamburger Senat: Großhamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, Anhangsband. Hamburg 1921
- Harth, Susanne: Stadt und Region, Fritz Schumachers Konzepte zu Wohnungsbau und Stadtgestalt in Hamburg. In: Frank, Hartmut (Hg.): Fritz Schumacher, Reformkultur und Moderne. Stuttgart 1994, S. 157–182
- Hohlbein, Hartmut: Harburg-Wilhelmsburg, Von der Doppelstadt zum Hamburger Verwaltungsbezirk. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hg.): Vom Vier-Städte-Gebiet zur Einheitsgemeinde, Altona – Harburg-Wilhelmsburg – Wandsbek gehen in Groß-Hamburg auf. Hamburg 1988, S. 69–74
- Johe, Werner: Territorialer Expansionsdrang oder wirtschaftliche Notwendigkeit? Die Gross-Hamburg-Frage. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hg.): Vom Vier-Städte-Gebiet zur Einheitsgemeinde. Altona – Harburg-Wilhelmsburg – Wandsbek gehen in Groß-Hamburg auf. Hamburg 1988, S. 9–40
- Kallmorgen, Werner: Schumacher und Hamburg, Eine fachliche Dokumentation zu seinem 100. Geburtstag. Hamburg 1969
- Köster, Karl (1929): Aufgaben der Stadt Harburg-Wilhelmsburg. In: Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg (Hg.): Hamburg und seine Bauten mit Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg 1918–1929. Hamburg 1929, S. 116–119
- Köster, Karl (1933): Aus dem Programm Karl Kösters. In: Bau-Rundschau, Nr. 24, 1933, S. 55
- Loose, Hans-Dieter: Altona und die Gross-Hamburg Frage. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hg.): Vom Vier-Städte-Gebiet zur Einheitsgemeinde, Altona – Harburg-Wilhelmsburg –

- Wandsbek gehen in Groß-Hamburg auf. Hamburg 1988, S. 41–55
- Machule, Dittmar: 100 Jahre Städtebau in Harburg – Stadtplanung und Wohnungsbau zwischen 1845 und 1945. In: Ellermeyer, Jürgen; Richter, Klaus; Stegmann, Dirk (Hg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt. Beiträge zur Geschichte Harburgs 1288–1938. Hamburg 1988, S. 280
- Matzerath, Horst: Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert. In: Reulecke, Jürgen (Hg.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter; Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte. Wuppertal 1980, S. 67–90
- Necker, Sylvia; Woyke, Meik: Vom Achsenkonzept zur Metropolregion, Stadt- und Regionalplanung für den Großraum Hamburg seit dem Ersten Weltkrieg. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 95. Hamburg 2009, S. 143–166
- Ockert, Erwin (Hg.): Fritz Schumacher; Sein Schaffen als Städtebauer und Landesplaner. Tübingen 1950
- Ockert, Erwin: Der Hamburgisch-Preußische Landesplanungsausschuß. In: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1929–1953. Hamburg 1953, S. 22
- Pahl-Weber, Elke: Fritz Schumacher und die Anfänge der Regional- und Landesplanung. In: Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Hamburg 1992
- Prager, Stephan: Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. Rückblick und Ausblick 1922–1925. Tübingen 1955
- Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe: Preussische Staatshäfen. Berlin 1925
- Schumacher, Fritz (1917): Die Kleinwohnung, Studien zur Wohnungsfrage. Leipzig 1917
- Schumacher, Fritz (1919): Gross-Hamburg als wohnungspolitische Frage. In: Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Bd. 43. Berlin 1919
- Schumacher, Fritz (1921): Das gesunde und das kranke »Hamburg«. In: Bau-Rundschau, Nr. 5, 1921, S. 63–65
- Schumacher, Fritz (1927): Zukunftsfragen an der Unterelbe, Gedanken zum »Gross-Hamburg«-Thema. Jena 1927
- Schumacher, Fritz (1932a): Wesen und Organisation der Landesplanung im Hamburgisch-Preußischen Planungsgebiet. Hamburg 1932
- Schumacher, Fritz (1932b): Das Gebiet Unterelbe-Hamburg im Rahmen einer Neugliederung des Reiches. Hamburg 1932
- Schumacher, Fritz (1932c): Siedlungs-Sorgen. In: Deutsche Bauzeitung, Mai, 1932, S. 382–384
- Schumacher, Fritz (1932d): Das Werden einer Wohnstadt, Bilder vom neuen Hamburg. Hamburg 1932
- Schumacher, Fritz (1936): Rundblicke, Ein Buch von Reisen und Erfahrungen. Stuttgart und Berlin 1936
- Schumacher, Fritz (1949): Stufen des Lebens, Erinnerungen eines Baumeisters. Stuttgart 1949
- Schumacher, Fritz (1951): Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung. Tübingen 1951
- Sieveling, Wilhelm; Jung, Christian: Die fehlende Arbeiterstadt des Hamburger Hafens. Hamburg 1920
- Stübgen, Josef: Groß-Hamburg. In: Deutsche Bauzeitung, Nr. 23, März 1922, S. 137–140
- Sürth, Anton: Die Verkehrs- und Siedlungspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1919
- Timm, Christoph: Der Preußische Generalsiedlungsplan für Groß-Hamburg von 1923. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 71. Hamburg 1985, S. 75–123
- Wendemuth, Ludwig; Böttcher, Walter: Der Hafen von Hamburg. Hamburg 1928