

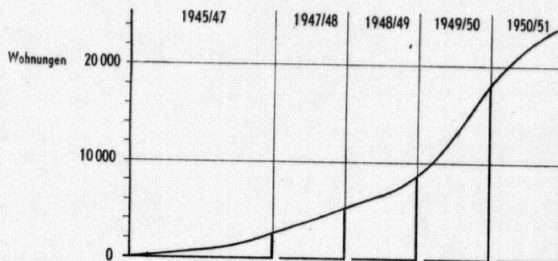
Halten wir das Hamburger Aufbautempo?

Von Bürgermeister Dr. Nevermann

I.

Am Schluß des letzten Berichtes habe ich bereits von den Finanzierungssorgen gesprochen, die für öffentliche Bauten und insbesondere für den sozialen Wohnungsbau bestehen. Diese Sorgen sind größer geworden. Die Baukosten sind gestiegen und die Bundesmittel sind nicht vermehrt worden. Hinzu kommt die neue, von früher her bekannte Sorge der Materialknappheit, die sogar die Bundesregierung veranlaßt hat, Lenkungsverschriften über die Materialverwendung zu verfügen. In Hamburg haben wir noch den Stand der Bauleistungen gehalten und gerade jetzt im Herbst 1951 abermals einen mutigen Vorgriff für den Wohnungsbau in Höhe von 30 Millionen DM beschlossen, um die Kontinuität auf diesem Bausektor aufrechterhalten zu können. Für die Schulbauten wollen wir der Bürgerschaft eine Vorplanung zuleiten, damit nach Bewilligung des neuen Haushalts keine Verzögerungen durch Entwurfsarbeiten eintreten.

So ist für das Baujahr 1950/51 die im letzten Bericht enthaltene Kurve über den Wohnungsbau erfreulicherweise noch aufwärts weiterzuzeichnen, und es ergibt sich jetzt, etwas genauer gezeichnet, seit 1945 folgende Wohnungsbaukurve:



Die nachstehende Tabelle möge diese Kurve erläutern:

Wohnungen in	1945/47	1947/48	1948/49	1949/50	1950/51
Neubauten	—	—	—	—	5 569
An-, Um- und Aufbauten	—	—	4 385	3 990	1 043
Behelfsheimen	—	—	1 534	2 248	1 589
Wiederaufbauten und Wiederherstellung	—	—	2 693	11 774	16 278
im Jahr	—	5280	8 612	18 012	24 413
seit 1945	2500	7780	16 392	34 404	58 823

Es ist die bange Frage, ob wir diese Kurve auch im nächsten Jahr noch weiter aufwärts führen oder auch nur waagrecht weiterzeichnen können. Durch die gesteigerten Baukosten ist der Wohnungsbau in eine Leistungskrise geraten. Wir sind dabei, besondere Geldquellen für den Wohnungsbau zu beraten:

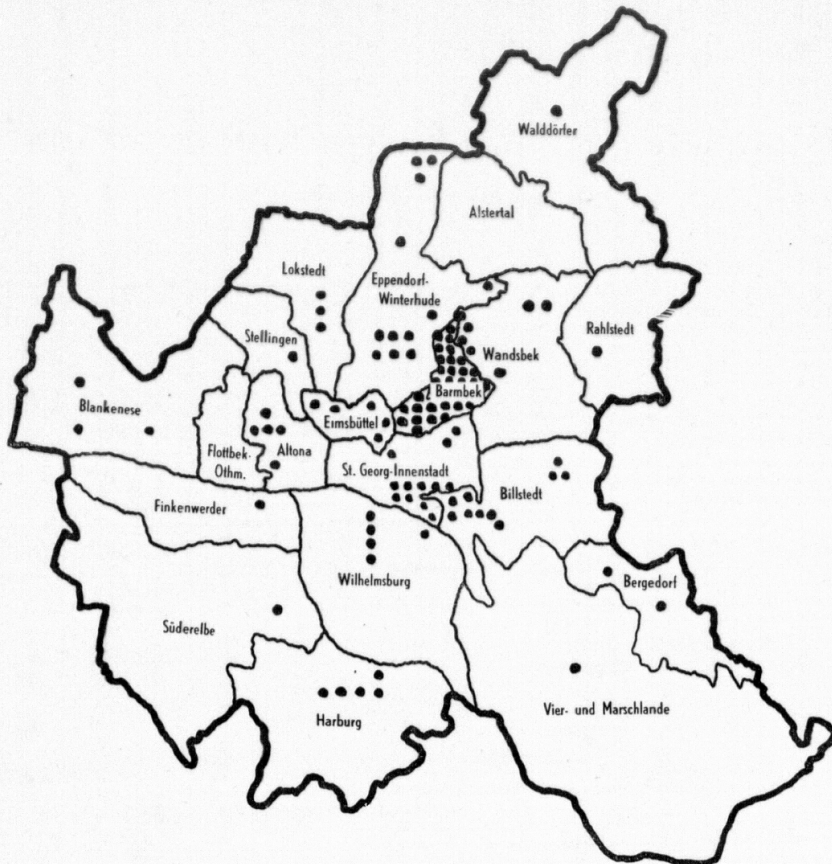
Wohnungsbaunotabgabe auf der Grundlage der Einkommensteuer-Staffelung, teilweise Angleichung der Altbaumieten und Verwendung dieser Mieterhöhung für Neubauten, Aufspaltung des einheitlichen Mietrichtsatzes im sozialen Wohnungsbau zugunsten einer größeren Wirtschaftlichkeit des einzelnen Bauobjektes, das sind die Fragen, über deren Lösung im nächsten Jahr Bericht erstattet werden kann.

In Hamburg spielt neben dieser Leistung die Frage eine große Rolle, wo die Wohnungen gebaut werden sollen. Es herrscht völlige Übereinstimmung darüber, daß es städtebaulich notwendig ist, die Trümmerflächen zu bebauen und nicht eine neue Stadt am Stadtrand entstehen zu lassen. Auf der anderen Seite verlangen die Außenbezirke eine gewisse sichtbare Beteiligung am großen Hamburger Wohnungsbau, und mit ihnen gemeinsam verlangen die Kleinsiedler, daß für die Menschen, die in Geschößwohnungen nicht leben mögen, wenigstens etwas getan wird. So hat die Baubehörde festgelegt, daß etwa 15 Prozent des gesamten öffentlich geförderten Wohnungsbau-Volumens sich am Stadtrand entwickeln kann, etwa 85 Prozent aber im städtischen Bereich.

Entsprechend sieht das Wohnungsbauprogramm für 1952 von den geplanten 20 000 Wohnungen mindestens 16 000 für den städtischen Bereich vor.

Gegenüber einer einseitigen Kritik muß darauf hingewiesen werden, daß bisher in Hamburg keine städtebauliche Fehlentwicklung zu verzeichnen ist. In vielen Städten wird schon am Stadtrand gebaut, trotzdem noch der größte Teil von Brandruinen ungenutzt daliegt. In Hamburg ist der Ausbau der Brandruinen planmäßig vor der Stadtrandbebauung durchgeführt worden. Dadurch haben wir eine städtebauliche Position, die uns berechtigt, nun auch einen Anteil des Wohnungsbaues in den Außenbezirken stattfinden zu lassen, insbesondere, wenn trotz der Aufschließungskosten eine günstige Wirtschaftlichkeitsberechnung vorgelegt werden kann. So können wir in geringem Umfange den Freunden der Kleinsiedlung entgegenkommen.

Der nachstehende Plan zeigt die Verteilung der Wohnungsbautätigkeit im hamburgischen Staatsgebiet. Jeder Punkt ist etwa 1 Prozent des Bauvolumens.



Neben den Finanzierungssorgen wird uns in Zukunft auch stärker als bisher die gute architektonische Gestaltung der einzelnen Bauwerke — auch im sozialen Wohnungsbau — beschäftigen. Bei unseren knappen Mitteln besteht — darauf wurde in einer Tageszeitung mit Recht hingewiesen — die Gefahr, einen Wohnungsbau nach Schema F durchzuführen. Tatsächlich sind die künstlerischen Möglichkeiten für eine hervorragende formale Gestaltung finanziell beschränkt, doch gibt es manches, was ohne Verteuerung schöner gestaltet werden kann. Hier liegt die Aufgabe der für öffentliche Aufträge und für den öffentlich geförderten Wohnungsbau tätigen Architekten. Wir können auch mit beachtlichen architektonischen Lösungen aufwarten, und es kommt nur darauf an, daß alle Bauschaffenden auch diese künstlerische Aufgabe sehen.

II.

Landesplanung

Die Landesplanung muß, nachdem wir vom Ruinenausbau zum Neubau übergehen, die notwendigen Durchführungspläne herausbringen, die die Bebauung der Trümmerflächen ermöglichen, evtl. mit zwangsweisen Umlegungen, Zusammenlegungen und Enteignungen. Wir versuchen vorher, den Weg der freiwilligen Trümmerflächenbebauung zu gehen. Städtebau ist Zusammenarbeit! Dieser Satz muß ein Grundsatz in jeder Stadtplanung sein.

Der Aufstellung der Pläne gehen Beratungen mit allen jeweils in Frage kommenden Behörden und Ämtern voraus. Ganz besonders gilt dies grundsätzlich für die verschiedenen Stadtbezirke, ferner für die Finanzbehörde, für die Schulbehörde bei allen Fragen der Universität und der Festlegung von Schulplätzen, für das Sportamt bei den vielen Fragen des Sportes jeder Art. Beim letzteren spielt die Frage des Baues eines Stadions für Großveranstaltungen, ferner die Unterbringung der Wassersportvereine, der Segel-, Ruder- und Kanuvereinshäuser auf der Elbe, der Alster und den anschließenden Wasserarmen eine besondere Rolle.

Die gute Zusammenarbeit des Landesplanungsamtes mit dem Tiefbauamt, Verkehrsamt, der Liegenschaftsverwaltung und dem Gartenamt ist die Voraussetzung für jede erfolgreiche Arbeit.

Ein für das Bild der Stadt besonders wichtiges Arbeitsgebiet des Landesplanungsamtes ist die Baupflege. Sie hat die Aufgabe, im Stadt- und Landschaftsbild Verunstaltungen zu verhindern und eine harmonische Gestaltung und Erhaltung durchzusetzen. Hamburgs Stadtbild zeigt im Großen und Ganzen, daß die Arbeit der Baupflege trotz vieler Schwierigkeiten und Widerstände erfolgreich ist. Die schlimmsten Auswüchse konnten verhindert werden. Besonders auf dem Gebiet der Reklame wurden im Einvernehmen mit den Werbefachverbänden immer wieder Wege gefunden, die letzten Endes sowohl den Bestrebungen der Baupflege entsprechen als den Forderungen der geschäftlichen Werbung entgegenkamen. Ein Erfolg auf diesem Gebiet ist nur möglich bei starker verständnisvoller Mitarbeit aller beteiligten Kreise der Architekten, der Grundeigentümer, des Handels und des Gewerbes. Es darf dankbar anerkannt werden, daß diese Voraussetzung in Hamburg weitgehend vorhanden ist. An besonderen Punkten der Stadt sind strengere Vorschriften für Gestaltung und Werbung nötig: Für die Binnenalter ist die Binnenalterverordnung vom 3. 5. 1949 maßgebend, die die gesamte bauliche Entwicklung einschließlich der Reklame lenkt und regelt.

Das Landesplanungsamt macht es sich zur Aufgabe, mit besonderer Liebe für die Denkmalspflege zu arbeiten. Hamburg ist sehr arm an Resten alter Baukunst. Der Brand von 1842 hat das schöne alte Hamburg fast restlos vernichtet. Die Zerstörungen des letzten Krieges haben das Übrige getan. So ist es von ganz besonderer Bedeutung, die letzten Reste früherer Baukultur so weit als irgend möglich zu erhalten. Das Landesplanungsamt hält es daher für seine Pflicht, sich für die Erhaltung und den Wiederaufbau des Goerz'schen Palais auf dem Neuen Wall einzusetzen. Das Landesplanungsamt möchte der Petrikirche eine Verbaumung mit Läden und anderen fremden Zutaten ersparen. Es tritt lebhaft ein für den Wiederaufbau der Katharinenkirche. Für die Gestaltung des Platzes, der sich durch die Entfernung des zerstörten Kirchenschiffes von St. Nicolai ergab, wurden Vorschläge ausgearbeitet. Auf jeden Fall soll die Platzfläche ein feierliches Gepräge erhalten, vielleicht eine Gedenkstätte werden. Die erhaltenen Teile des Chors würden den Ausbau einer Kapelle ermöglichen.

Neben der städtebaulichen Arbeit in der Hansestadt Hamburg selbst bestand ein lebhafter Austausch der Meinungen und Absichten auf dem Gebiet der eigentlichen Landesplanung mit den Landesplanungsämtern in Kiel und Hannover.

III.

Arbeitsstätten

Die vom Statistischen Landesamt Hamburg nach den Unterlagen der Baubehörde durchgeführte Statistik über Bauvorhaben der Industrie und des Handels gibt leider keine absoluten Bauvolumenwerte, da erfahrungsgemäß die tatsächlichen Baukosten die bei der Genehmigung angeführten Kosten oft beträchtlich übersteigen. Die nachträglich entstandenen Kosten sind schwer zu erfassen. Es kommt hinzu, daß Unzulänglichkeiten in der statistischen Erfassung nur niedrigere Werte ergeben können. Wenn Bauvorhaben in Höhe von ca. 50 Mill. DM erfaßt sind, so kann das tatsächliche Bauvolumen mit ca. 100 Mill. DM geschätzt werden. Wenn man die geleisteten Arbeitsstunden für Industrie- und Gewerbebauten zugrunde legt, die das Handels- und Statistische Amt bei den Firmen erfaßt, die mindestens 20 Leute beschäftigen, so kommt man zu einem ähnlichen Wert.

Die Aufstellung zeigt, daß in den bisher vorherrschenden Industriezweigen der Wiederaufbau zum vorläufigen Abschluß kommt. Nach Beendigung der Hauptbauarbeiten der Ölraffinerien in Harburg geht der bauliche Anteil der Mineralölindustrie stark zurück. Der Wiederaufbau in der Gummi- und Chemischen Industrie ist zu einem gewissen Abschluß gekommen. Aus dem Ansteigen der Bautätigkeit ist erkennbar, daß sich das Baugeschehen auf kleinere und mittlere Industrie- und Gewerbebetriebe verlagert. Der Anteil der Kontorhäuser, der Banken und Versicherungen, der Läden usw. am Aufbau ist gestiegen.

Der Anteil der Bauvorhaben des Bezirks Mitte wird vorwiegend durch Kontorhausbauten, Bauten der Banken und Versicherungen bestimmt. Der hohe Anteil der Harburger Bauten ergibt sich vorwiegend aus Bauvorhaben der Industrie. Die verhältnismäßige große Steigerung der Bautätigkeit in Altona wird zu ca. $\frac{2}{3}$ von der Industrie und zu $\frac{1}{3}$ vom Handel getragen.

Verteilung des Bauvolumens auf die Wirtschaftszweige:

Wirtschaftszweig	1949/50 %	1950/51 %
A. Industrie und Gewerbe		
Leichtindustrie (Textil-, Leder-, Papier-, Holz- usw.)	8,67	12,70
Gummi	7,10	2,70
Chemie	5,65	3,90
Bauwirtschaft	0,20	1,80
Maschinenbau-Metallurgie	7,23	7,80
Schiffbau	1,35	4,—
Mineralöl	20,—	10,—
Ernährung	8,10	9,20
	58,30	52,10
B. Handel und Kontore	38,20	41,—
C. Presse, Film, Rundfunk, Gesundheitspflege usw.	3,50	5,40
D. Landwirtschaft	—	1,50
	100,—	100,—

Aufteilung der Wirtschaftsbauten nach Bezirken:

Bezirke	1949/50	1950/51
Mitte	57,5	40,—
Eimsbüttel	5,4	6,7
Nord	3,9	7,5
Altona	3,4	11,—
Wandsbek	4,1	9,6
Harburg	24,4	24,—
Bergedorf	1,3	1,2

IV.

Kinderspielplätze

Von 150 Kinderspielplätzen, die vor dem Kriege bestanden, sind 130 wieder in Ordnung gebracht, davon 20 im Berichtsjahr. Die Aufstellung von Klettergerüsten und einfachen selbst hergestellten Spielgeräten und geräumigen Sandkisten wurde fortgesetzt. Mehrere Planschbecken konnten wieder mit Wasser gefüllt werden. Das ehemalige Gelände des Planschbeckens im Altonaer Volkspark wurde durch Einbau einer Radrennbahn, Errichtung eines Boxringes und Aufstellung von robusten Spielgeräten zum Tummelplatz für größere Kinder ausgebaut.

Schulhöfe

Es müssen nicht nur für die neu errichteten Schulen, sondern auch für eine ganze Reihe bestehender Schulen die Schulhöfe wieder errichtet werden.

Sportplätze

An der Linne-Kampfbahn auf dem Dulsberg wurden der Platz und 400-m-Laufbahn mit einer neuen Decke versehen. Stehtraversen wurden gerichtet und die Sprunganlagen neu eingebaut. — In Fuhlsbüttel wurde der Heinrich-Traun-Sportplatz eingefriedigt und neu angesät. Die Jahnkampfbahn im Stadtpark ist umgebaut. Sie soll in erster Linie für leichtathletische Wettkämpfe benutzt werden. Für 18 000 Zuschauer sind Stehtraversen vorgesehen. — In Billstedt ist das „Hein-Klink-Stadion“ hergestellt. Zu einem vorbildlichen Sportplatz mit Leichtathletikanlage wird der 9600 m² große Universitätsportplatz hergerichtet. Der Sportplatz an der Gustav-Falke-Straße, 9200 m² groß, war früher ein Rasenplatz und ist jetzt zu einem Hartplatz umgearbeitet worden. In Altona wurden am Basselweg Einrichtungen für Leichtathletik geschaffen. An der Memellandallee ist eine 100-m-Laufbahn hergestellt, die Spielflächen sind neu angesät. — In Lurup wurde der Sportplatz an der Flurstraße neu angelegt. Die Gesamtanlage umfaßt eine große Rasenspielfläche mit eingebauten Hoch- und Weitsprungsgruben sowie eine 100- und eine 400-m-Laufbahn. Die Sportflächen und die Freibadeanstalt Osdorfer Born wurden umgestaltet und wieder instandgesetzt. Der Sportplatz an der Schenefelder Landstraße ist eingefriedigt, um das Sporthaus wurden die Grünanlagen hergerichtet. — In Harburg ist der Waldsportplatz Süderelbe hergerichtet. In Niederegswerder sind Drainagearbeiten durchgeführt. Das Spielfeld wurde erweitert und Traversen eingesetzt. Auf dem Sportplatz in Bergstedt wurde das Grandfußballfeld, eine Laufbahn und eine Leichtathletikplatzanlage angelegt. — Der Sportplatz in Ochsenwerder wurde trotz schwieriger Untergrundverhältnisse durch Aufschüttung mit Trümmerschutt und Anlage von Drainagen spielfähig hergerichtet. Er wird durch eine 100-m-Laufbahn, die Leichtathletikanlage, eine Liegewiese und die Anpflanzung von Bäumen und Gehölzen als Wind- und Sonnenschutz vervollständigt. Die größte Sportanlage in Bergedorf ist die Billtalanlage, die im Berichtsjahr mit einer großen Feier der Bevölkerung übergeben wurde.

V.

Park- und Gartenanlagen

Bezirksamt 1 Mitte: Der Blohms-Park ist durch die verschiedenen Neuanpflanzungen und die Ansaat der großen Spielwiese wieder ein Anziehungspunkt für die umwohnende Bevölkerung geworden. Die gärtnerischen Anlagen an den Einmündungen der Bundesautobahnen Veddel und Horn sind instandgesetzt worden. Die Böschungen wurden teilweise mit Rasen angesät und eingefriedigt. Bisher sind 5100 m² bearbeitet, weitere 11 000 m² sind an der Lübecker Autobahn zur Ansaat und Bepflanzung vorbereitet worden. — Am Berliner Tor sind die Anlagen neu gestaltet worden. Die Anlagen am Alsterufer neben der Straße an der Alster wurden durch Anpflanzungen instandgesetzt. Weitere Arbeiten wurden ausgeführt für den ersten Teil des Zentralomnibusbahnhofes und den dazugehörigen Autoparkplatz an der Großen Allee. Die Böschungen an der Glinde Au, die Anlagenflächen zwischen Helgoländer Allee und Cuxhavener Allee sind wieder instandgesetzt. Auf Finkenwerder wurden Teilanlagen an der Ostfrieslandstraße und am Finkweg fertig. Auch im Hammer Park wurden Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

Bezirksamt 2 Altona: In das Gelände des Rosengartens wurde das Trümmergrundstück Elbchaussee 101 einbezogen. Damit ist an der Elbchaussee eine weitere Anlage mit einzigartigem Fernblick über den Hamburger Hafen und das Harburger Hügelgelände erschlossen worden. Im Jenischpark wurden die letzten durch die Grabelaktion umgebrochenen Wiesenflächen wieder hergestellt. Um den westlichen Parkteil auch von der Elbchaussee erreichen zu können, ist eine neue Wegführung in Arbeit. Im Volkspark Altona wurde zum ersten Male nach dem Weltkriege in Zusammenarbeit mit der Deutschen Dahliengesellschaft die traditionelle Dahlienschau veranstaltet. Der Dahliengarten wurde derzeit vom Gartendirektor Tutenberg geschaffen. Er hat eine Größe von 12 000 m² und wird jetzt ständig als Sichtungsgarten benutzt. 5000 Dahlien, 2000 Gladiolen, etwa 10 000 Sommerblumen erfreuten während der Sommer- und Herbstmonate die Besucher. Im Lutherpark ist die Waldspielwiese wieder hergestellt und erweitert worden. In den Isebekanlagen sind Schutt und Fundamenträumungen durchgeführt worden. Bei der Johanniskirche und an den Elbhängen wurden die Grünanlagen hergerichtet. In Blankenese wurden im Hirschpark die nördlich der Allee stehenden Rhododendren umgepflanzt und eine weitläufige Gartenfläche geschaffen. Mit der Gestaltung des Elbuferes wurde unter Einsatz von Notstandsarbeitern begonnen. Die Arbeiten sind sehr erswert, weil insbesondere der Abhang bei der Elbschloßbrauerei jahrzehntelang als Schuttablageplatz benutzt worden ist. Um den Pflanzungen und Saaten Wachsmöglichkeiten zu schaffen, mußten Hunderte von Kubikmeter Schutt, Schlacken und Steinen beseitigt werden. — Im Anschluß an Teufelsbrück sind die Grünstreifen bis zum Elbpavillon fertiggestellt. Oberhalb des Elbschloßpavillons ist eine Treppe als Zugang zum Elbuferweg aus Splitterschuttbalken gebaut. Ein Teil der Böschungen ist zur Befestigung mit ausläufertreibenden Wildrosen (*Rosa virginiana*) sowie mit Sanddorn (*Hippophae rhamnoides*) bepflanzt. Zur Befestigung des stark gefährdeten Elbhanges bei Jacob im Augustenburger Park wurden insgesamt bisher etwa 3000 lfd. m Faschinen sowie ca. 1500 m³ Boden eingebaut.

Bezirksamt 3 Eimsbüttel: Der erste Bauabschnitt der Grünanlagen bei den Grindelhochhäusern ist fertiggestellt. Es wurden weitläufige Rasenflächen angesät. Für die Pflanzungen fanden ältere Laubbäume und

schönblühende Gehölze Verwendung. Der *Innocentiapark* ist mit Hilfe von Jugendlichen, die sämtliche Grabe- und Pflanzarbeiten ausführten, umgestaltet worden. Auch im *Bornpark* wurden umfangreiche Erdplanierungs- und Wegearbeiten von Notstandsarbeitern ausgeführt. Im *Eimsbütteler Park* wird der *Ottersbek* reguliert und der *Weiber* entschlammt. Im *Kaiser-Friedrich-Ufer* ist ein Teil des Grünzuges in Zusammenarbeit mit der Tiefbauabteilung hergestellt. Auf dem Nordteil der *Moorweide* sind die Fundamente des ehemaligen Materiallagers der Besatzungsmacht entfernt. Die 1200 m² große Fläche ist neu angesät.

Bezirksamt 4 Nord: Im Stadtpark ist die durch den Krieg verfallene Platanenallee mit Hilfe von jugendlichen Fürsorgearbeitern zur Erweiterung des Rosengartens aufgehoben und mit Füll- und Mutterboden aufgehöhht. An den Stadtparkeingängen *Hindenburgstraße*, *Parkseering Ecke Südring* und am *Linnering* wurden Umpflanzungen vorgenommen. Beim neuhergerichteten *Planschbecken* ist eine Schutzhalle mit Abortanlagen entstanden. Der Ostteil des alten *Eppendorfer Parks* mit seinen weitläufigen Rasenflächen und seinem alten Baumbestand ist freigegeben worden. Auf dem *Dulsberg* wird der Grünstreifen zwischen *Nordschleswiger Straße* und *Elsässer Straße* wieder hergerichtet. Dabei muß die stark beschädigte Sielleitung erneuert werden. Der erste Teil des *Alster-Wanderweges* wurde in diesem Sommer von *Fuhlsbüttel* bis zur *Kanadischen Bucht* freigegeben.

Bezirksamt 5 Wandsbek: In *Wandsbek* sind im *Eichtalpark* 1,2 ha rigolt, 2000 m² Platz- und Wegeflächen wieder hergestellt sowie Pflanz- und Rasenarbeiten vorgenommen. Im *Berner Park* wurden Wege- und Rigolarbeiten ausgeführt und auf 5000 m² Fläche rd. 400 m² Füll- und Mutterboden eingearbeitet. Weitere Gartenarbeiten wurden durchgeführt am *Ölmühlenweg* und *Nelkenweg*, im *Schulgarten* in *Wandsbek* für die Spiel- und Liegewiesen am *Osterkamp*, in der Anlage am *Zobelweg* in *Farmsen*, im *Gutspark Berne* (erster Abschnitt) und am *Marktplatz Sasel*.

Bezirksamt 6 Bergedorf: Der *Rathauspark* ist wieder als öffentliche Grünanlage instandgesetzt. An der Freilichtbühne sind große Nadel- und Zierhölzer in großer Anzahl nachgepflanzt. An der *Alten Holstenstraße* ist die Wohnanlage mit dem Blick auf das Schloß vollkommen instandgesetzt und mit Sitzbänken versehen. Am *Bergedorfer Schillerufer* ist eine Anlage von 2,5 ha Größe mit Notstandsarbeitern in Angriff genommen. Ein besonders gutes Zeugnis für die Leistung der Notstandsarbeiter ist die Erneuerung der Grünanlagen an der *Lohrbrügger Landstraße*.

Bezirksamt 7 Harburg: Im *Stadtpark* sind die Freilichtbühne, die Eingangspforten und die Holzbrücken hergestellt. Das ehemalige *Marx'sche Gelände* wird aufgeschlossen. Die *Schulgarten-Erweiterungsarbeiten* sind im Gange. Für die Anzucht von Sommerblumen wird ein kleines Gewächshaus errichtet.

VI.

Öffentlicher Hochbau

Leistungsübersicht

Leistung	1950	1949	1948
Bettplätze für Kranke, Alte, Sieche und Kinder	1 602	2 098	1 175
Bettplätze für Pflegepersonal	221	597	210
Klassen, Werkklassen und Hörsäle	—	—	—
Neubau mit insgesamt 13 569 m ² NF	220	120	—
Instandsetzung	—	301	415
Turn- und Sporträume 2161 m ² NF	—	—	—
Wohnungen mit insgesamt 12 054 m ² WF	205	859	115
Ausstellungsräume m ²	7 604	6 066	6 910
Arbeits- und Büroräume	32 881	36 336	—
Garagen- und Lagerräume	9 783	—	—
Sonstige Nutzräume	25 617	—	—

Schulbau

Im Haushaltsjahr 1950/51 wurden folgende Schulen fertiggestellt und in Gebrauch genommen:

Volksschulen: *Luftbrückenlager / Jenfeld / An den Teichwiesen / Osdorfer Weg / Niendorf / Neugraben — Erweiterung / Sülldorf / Tontaubenschießstand I / Matthias-Claudius-Oberschule.*

Im Bau befanden sich am Ende des Haushaltsjahres folgende Objekte:

Volksschulen: *Mittelweg / Moorfleet / Fünfhausen / Quellental / Finkenwerder / Kirchsteinbek / Rothestraße / Fischbek / Waltershof / Iserbrook — 2. Abschnitt / Tonndorf / Dempwolfstraße, Harburg, Kriegsschädenbeseitigung.*

Mit der Wiederherstellung der stark angeschlagenen Berufsschulen *Holzdam* und *Angerstraße* wurde begonnen.

In der Planung befinden sich:

Volksschulen: *Meiendorf / Schiffbeker Weg / Moorburg / Eschenweg / Schnelsen / Bahrenfelder Straße / Furtweg / Langenhorn / Neubergerweg / Langenhorn, Heidberg / Rissen / Billbrook / Rahlstedt, Rahlstedter Straße — Erweiterung / Bülastraße — Architektenwettbewerb / Oberschule Poppenbüttel.*

Für die Arbeitsbereiche der anderen Fachbehörden wurde eine Reihe größerer Instandsetzungen von Kriegsschäden durchgeführt, unter denen besonders zu nennen sind:

Wiederherstellung des *Rathausurmes*, Wiederaufbau der Südwestecke des *Ziviljustizgebäudes*, Wiederaufbau des *Instituts für Allgemeine Botanik (Rohbau)*, Wiedererrichtung des *Hörsaals* für das *Physikalische Institut*, Fortsetzung des Wiederaufbaues für die *Ingenieurschule*, Teilwiederaufbau der *Altenheime Oberaltenallee* und *Wandsbek-Marienthal*, Abschluß des Wiederaufbaus des *Gesundheitsamtes Besenbinderhof*, Wiederaufbau des Mittelteils der *Feuerwache Berliner Tor* mit den Räumen der zentralen *Feuerwehrverwaltung*.

VII. Tiefbau Straßenverkehr

Die generelle Verkehrsplanung ist zu einem gewissen Abschluß gelangt. Sie wird jetzt im einzelnen überprüft und durchgearbeitet. Für die Innenstadt und Hammerbrook wurden die Verkehrsplanungen im Maßstab 1:1000 bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet und damit die eigentliche Planung abgeschlossen. Hier wird künftig nur noch eine Überarbeitung der Verkehrsplanung an einzelnen Stellen notwendig sein.

Sowohl für Hammerbrook als auch für die Innenstadt wurden außerdem der Flächenbedarf und die voraussichtlichen Kosten an Hand der genauen Pläne ermittelt, soweit sie durch Verkehrsanlagen bedingt sind.

Kostenermittlung für die geplante nördliche Ost-West-Straße:

zwischen Zeughausmarkt und Rödingsmarkt	DM 2 243 400,—
zwischen Rödingsmarkt und Grimm	" 6 126 400,—
die Reststrecke:	" 5 593 500,—
insgesamt rund:	DM 14 000 000,—

In dieser Summe sind neben den reinen Straßenbaukosten auch die Kosten für Grunderwerb und Entschädigungen enthalten. — Zum Vergleich sei erwähnt, daß für den Bau der Mönckebergstraße in den Jahren 1906 bis 1913 insgesamt 39 389 355,— Goldmark ausgegeben worden sind, von denen allein durch den Wiederverkauf der im Werte gestiegenen Grundstücke 36 644 000 Goldmark wieder eingebracht werden konnten. Der Weg des Ankaufs und Wiederverkaufs der betroffenen Grundstücke kann heute wegen des Mangels an Mitteln nicht gegangen werden. Es müssen die durch die Planausführung entstehenden Wertsteigerungen der Grundstücke auch diesmal zur Finanzierung mit herangezogen werden.

Für die Ausfallstraßen wurde eine Reihe von Fluchtlinienplänen aufgestellt. Beispiele: Der Straßenzug Steindamm — Lübecker Straße — Wandsbeker Chaussee — Wandsbeker Zollstraße — Ahrensburger Straße, sowie der Straßenzug Grindelallee — Grindelberg — Hoheluftchaussee — Lokstedter Steindamm — Kollaustraße — Friedrich-Ebert-Straße — Frohmestraße.

Es wurden eine Reihe von Verkehrszählungen durchgeführt, die für den Verkehrsplaner unbedingt erforderlich sind, wenn die Planung sich auf Tatsachen und nicht auf bloße Annahmen oder Vermutungen stützen soll. Besonders interessant war hierbei eine nach neuen und einfachen Methoden durchgeführte Zählung der Verkehrsströme an der Lombardsbrücke:

Anzahl der Kraftfahrzeuge	1937	1949	1950
die in Hamburg zugelassen waren	71 360 100 %	42 467 59 %	57 904 81 %
die in 12 Stunden die Lombardsbrücke berührten	20 388 100 %	23 779 117 %	35 123 172 %

Während die Zulassungen der Kraftfahrzeuge um 36,5 % zunahmen, ist der Verkehr auf der Lombardsbrücke um weitere 47,9 % gestiegen.

Der Parkraum

Ein besonderes Problem ist noch immer der Mangel an Parkplätzen. Auch hier wurde mit Hilfe eines Fragebogens eine Zählung vorgenommen. Um weite Kreise der Bevölkerung mit diesen Fragen vertraut zu machen, wurde im Juli 1950 eine Ausstellung „Die Parkraumnot in der Innenstadt“ veranstaltet, deren Material später auch von den Städten Berlin und Köln ausgestellt wurde. Abhilfe ist in Hamburg nur durch Modernisierung und Ausbau der Nahverkehrsmittel, durch die allmähliche Schaffung von Einstellplätzen auf den Grundstücken, unter konsequenter Anwendung der Reichsgaragenordnung, und letzten Endes durch den Bau von Großgaragen möglich. Ein Verwaltungsstreitverfahren hat in der 2. Instanz die Rechtmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Forderungen an die Bauherren auf Schaffung von Stellplätzen nach der RGAO. positiv für die Baubehörde entschieden. Für einen nennenswerten Ausbau der Nahverkehrsmittel fehlten die Mittel. Auch der Bau privater Parkgaragen scheiterte bisher an der nicht möglichen Finanzierung. Da in Hamburg die Parkraumnot besonders groß ist, wurde diesen Fragen schon frühzeitig große Aufmerksamkeit zugewendet. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen nunmehr auf Wunsch des Bundesministers für den Wohnungsbau und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in einer gemeinsam mit der Baubehörde herausgegebenen Schrift „Die Parkraumnot“ den anderen Städten zugänglich gemacht werden. Die Arbeiten stehen unmittelbar vor dem Abschluß.

Baumaßnahmen

Das Haushaltsjahr 1950 brachte eine Verknappung der für Bauarbeiten zur Verfügung gestellten Gelder. Von den Kürzungen waren insbesondere betroffen der Straßenbau, die Wasserwirtschaft, die Müllabfuhr und ganz besonders die Aufräumung.

Die Kürzung der Mittel für Straßenbauzwecke hat das zu verantwortende Maß bereits erheblich überschritten. Der weitere, sehr bedenkliche Verfall der Straßen wird unaufhaltsame und später weit höhere Aufwendungen zur Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustandes der Straßen zur Folge haben. Die Kürzung der Mittel für die Aufräumung hat sich als erträglich erwiesen, da durch weitere Rationalisierung und bessere Auswertung des Trümmergutes noch immer gute Leistungen erzielt wurden und die Aufräumung dem Wiederaufbau vorausgeblieben ist.

Bundeshaushalt

Einführung der Bundesautobahn Hamburg—Bremen in den Stadtteil Veddel mit Kostenaufwand von rd. 1,8 Mill. DM (ohne Brücken) bis auf einige wenige Rest- und Nebenarbeiten abgeschlossen. Die Autobahn einschl. der neuen Straßen auf der Veddel am 15. 7. 1950 dem Verkehr übergeben.

An der Wilhelmsburger Bundesstraße den gesamten Unterbau für die Reststrecke Kornweide—Harburger Chaussee (Überseeheim) eingebracht. Im neuen Rechnungsjahr kann mit dem Aufbringen der Asphaltdecke begonnen werden.

Hamburger Haushalt

Im vorigen Jahr wasserseitige Hälfte des Ballindammes fertiggestellt, in diesem Jahr letzter Bauabschnitt (Häuserseite) im September beendet.

Verbreiterung der Lombardsbrücke: Dammschüttungen aus Trümmerschutt für die neu anzulegende nördliche Verkehrsstraße bis auf einen kleinen Teil fertiggestellt.

1. Teilschnitt der Verbreiterung der Fahrbahn der Tangstedter Landstraße zwischen Langenhorner Chaussee und Bahnhof Langenhorn-Mitte fertiggestellt und der 2. Abschnitt begonnen.

Für den Autobusbahnhof wurde auf der Fläche Große Allee — Kreuzweg — Besenbinderhof — Nagelsweg ein Autobusparkplatz hergerichtet.

Nachdem der zweigleisige Ausbau der Kollaustraße in Lokstedt bis zum Niendorfer Marktplatz durchgeführt war, ist wegen des starken Verkehrs eine Verbreiterung der Kollaustraße zwischen Siemersplatz und Niendorfer Marktplatz vorgenommen worden.

Zur Schaffung der seit langem für den Verkehr geforderten Querverbindung von Eidelstedt nach Blankenese wurde mit dem 1. Abschnitt des Ausbaues der Elbgaustraße begonnen (Notstandsarbeit).

Zur Verbesserung der Straßenverhältnisse in Lurup wurde der Ausbau der Straße Lüttkamp in Angriff genommen (Notstandsarbeit).

Um die Parkraumnot bei Veranstaltungen in „Planten un Blomen“ zu beheben und für den Straßenverkehr eine Erleichterung zu schaffen, wurde die Straße „Bei den Kirchhöfen“ zwischen Jungiusstraße und Tiergartenstraße mit beiderseitigen Parkstreifen ausgebaut und hiermit eine Parkmöglichkeit für 245 Personenkraftwagen geschaffen.

Neu- und Ausbau von Bedürfnisanstalten:

- a) Neuer Pferdemarkt — Pavillon mit 5 Läden, Wartehalle, Anstalt für Männer und Frauen;
- b) Luruper Chaussee — Pavillon mit 2 Verkaufsläden, Wartehalle, Anstalt für Männer und Frauen;
- c) Veddel im Unterführungsbauwerk — Anstalt für Männer und Frauen;
- d) Elbufer in Nienstedten — 2 Verkaufsstände, Anstalt für Männer und Frauen;
- e) Falkensteiner Ufer — 1 Verkaufsstand, Anstalt für Männer und Frauen;
- f) Strand Dockenhuden, beim Elbkurhaus — 1 Verkaufsstand, Anstalt für Männer und Frauen.

Größere Unterhaltungsarbeiten

Auf Bundesstraße 5 in Kirchsteinbek — Umlegung des Reihensteinpflasters und Kurvenverbesserung — und in Lohbrügge Instandsetzung des Kleinpflasters durch Aufbringen eines bituminösen Belages von 23 kg/m².

Ausbau der Jungiusstraße — Verbreiterung der Fahrbahn auf 11 m und Aufbringen einer Asphaltfeinbetondecke auf das rauhe Pflaster.

Verbreiterung der westlichen Fahrbahn am Neuen Pferdemarkt.

Abstumpfung des Basaltsteinkleinpflasters:

- a) Bundesstraße 4 zwischen Eidelstedt und Landesgrenze;
- b) Elbchaussee zwischen Liebermannstraße und Corinthstraße;
- c) Blankeneser Landstraße zwischen Bahnhof- und Kösterbergstraße.

Umpflasterung des Kleinpflasters an der Auffahrt Sievekingsallee zur Autobahn Hamburg—Lübeck.

Verkehrsverbesserung Ecke Dammstorstraße/Welckerstraße.

Instandsetzung des Asphaltbelages in der Straße Schwanenwik durch Aufbringen eines 2,5 cm starken Asphaltfeinbetons.

Instandsetzung des Asphaltbelages Uhlenhorster Weg.

Größere Instandsetzungen des Asphaltbelages in der Adolfstraße.

Erneuerung des Asphaltbelages in der Justus-Brinckmann-Straße und August-Bebel-Straße in Bergedorf.

Ausbau der Neugrabener Bahnhofstraße.

Herrichtung des Heiligengeistfeldes für die 41. Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft im Jahre 1951.

Flughafen Hamburg

Der Aufgabenbereich der Dienststelle Bauleitung Flughafen umfaßt die Arbeiten auf dem Flughafen Fuhlsbüttel und die Arbeiten der Außenstellen bei den RAF Subdetachments Langenhorn und Altona. Auf dem Flughafen Fuhlsbüttel wurden die zweite und dritte Phase des 46 000 m² großen und 36 cm starken Abfertigungsvorfeldes zu Beginn des Rechnungsjahres in Angriff genommen. Die Gesamtbaukosten beliefen sich auf DM 2 400 000,— (einschließlich der notwendigen Entwässerungsarbeiten). Die Betonierungsarbeiten wurden im September 1950 beendet. Die Beschaffung sämtlicher Baustoffe für die Arbeiten war Angelegenheit der Bauleitung Flughafen. Die sonst zur Hauptsache anfallenden Arbeiten betrafen Neu- und Ausbau der Flugsicherungsanlagen.

Die auf dem Flughafen Fuhlsbüttel gegen Ende des Rechnungsjahres 1949 begonnene Herstellung einer Hochspannungs-Ringleitung für die Versorgung der Beleuchtungsanlagen der Start- und Rollbahnen wurde fortgesetzt und zu Beginn des Rechnungsjahres 1950 beendet. Die Gesamtkosten für diese Arbeit betragen DM 45 000,—.

Die im Mai 1950 auf Anweisung der RAF begonnenen Arbeiten zur Errichtung einer 4-Mast-Feilstation in Lemsahl, einschließlich des vorzunehmenden Ausbaues der funktechnischen Anlage dieser Station, waren im Herbst 1950 durchgeführt. Die Gesamtbaukosten der Feilstation betragen DM 150 000,—.

Der zu Beginn des Jahres 1950 der Bauleitung Flughafen von der CAB erteilte Auftrag über Ausbau der endgültigen Befeuerungsanlage umfaßte u. a. die Herstellung der Einfugschneisenbeleuchtung für vier Schneisen im Gesamtwert von DM 260 000,—; den Bau von vier Trafo-Unterstationen an den Startbahnen im Gesamtwert von DM 60 000,—; die Beleuchtung der Startbahn I und II, der Rollbahnen und des Abfertigungsvorfeldes im Gesamtwert von DM 300 000,—; die Lieferung und Aufstellung von zwei Diesel-Notstromaggregaten mit automatischer Umschaltung bei Ausfall der HEW-Versorgung, sowie die Errichtung einer Haupttransformatorstation im Gesamtwert von DM 230 000,—. Mit der Fertigstellung der Anlagen ist im Sommer des neuen Rechnungsjahres zu rechnen.

Am 1. Oktober 1950 wurde die Verwaltung des Flughafens Hamburg von der Besatzungsmacht deutschen Dienststellen übertragen. Die Besatzungsmacht beschränkt sich lediglich auf den Flugsicherungs-, Wetter- und Funkdienst, so daß die Bauleitung Flughafen die für die Besatzungsmacht in diesem Rahmen anfallenden Arbeiten weiter auszuführen hat. Mit der Übernahme des Flughafens durch die Hamburger Flughafenverwaltung ist diese Auftraggeber für die auf dem Flughafen anfallenden Arbeiten.

Brücken und Ingenieurbau

Hauptaufgaben sind weiterhin die dem Tiefbauamt unterstellten Brücken- und Ingenieurbauten in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten, durch verstärkte Instandsetzungsarbeiten die in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Zeitschäden weiter auszubessern und die Beseitigung der Kriegsschäden fortzusetzen. Nicht alle dringenden Ausbesserungsarbeiten, vor allem Anstricharbeiten an Stahlbrücken, Torkretierungsarbeiten an Stahlbetonbrücken sowie Instandsetzungen von Holzbrücken, Schutzpflanzgruppen usw. konnten in dem an sich notwendigen Umfange ausgeführt werden. Der Verkehrswert und die Sicherheit der Bauwerke konnte jedoch allgemein gehalten und zum Teil verbessert werden.

Daneben konnten im Rechnungsjahr 1950 umfangreiche Neubauten, die teils 1949 bereits begonnen und 1950 fertiggestellt wurden, teils im Rechnungsjahr 1950 in Angriff genommen wurden und sich weiter bis in das Rechnungsjahr 1951 erstrecken, ausgeführt werden.

Nachstehend wird eine Übersicht über die von der Hauptabteilung Brücken- und Ingenieurbau im Rechnungsjahr 1950 im einzelnen durchgeführten Baumaßnahmen gegeben.

Beseitigung von Kriegsschäden

a) Brücken

Nordereibbrücke. Die im Kriege schwer beschädigte Brücke war bereits in den vorhergehenden Jahren gründlich durchrepariert worden. Die restlichen Kriegsschäden sind im Rechnungsjahr 1950 völlig behoben. Der westliche (ältere) Überbau konnte mit einem neuen Anstrich versehen werden. Durch einen angebotenen Umgang an den Westseiten der beiden Brückenportale wurde die Möglichkeit geschaffen, den Radfahrverkehr auf den Brückenfußweg zu verlegen. Durch diese Maßnahme ist die Verkehrssicherheit erheblich verbessert worden.

Richardstraßenbrücke. Die bereits 1948 begonnenen Arbeiten zur Beseitigung der umfangreichen Kriegsschäden wurden endgültig fertiggestellt.

Die Liebigstraßenbrücke, im Zuge der Liebigstraße über den Tiefstäckkanal, hatte erhebliche Kriegsschäden erlitten. Die Flügelmauern an den beiderseitigen Widerlagern wurden durch Bombentreffer besonders beschädigt. Stahlkonstruktionsteile wurden an vielen Stellen durch Bombensplitter teils durchschlagen, teils verbeult, so daß umfangreiche Instandsetzungsarbeiten erforderlich wurden. Die Brückenunterbauten wurden instandgesetzt, der gesamte Überbau gründlich durchrepariert und neu gestrichen. Die Brücke ist nunmehr wieder völlig in Ordnung.

Bergedorfer Heerweg-Brücke. Die durch einen Bombeneinschlag herausgedrückte nordwestliche Brüstungsmauer wurde erneuert. Die neue Mauer ist als Winkelstützmauer ausgeführt worden.

2. Ausschläger Brücke. 1949 sind die Bombenschäden am südlichen Widerlager und am stählernen Überbau beseitigt. In diesem Jahr ist die nordwestliche Flügelmauer der Brücke erneuert worden. In das erhalten gebliebene Fundament wurden Profileisen gesetzt, in deren Flanschen bewehrte Betonplatten eingefügt sind. Die Überbauten wurden neu gestrichen. Die Brücke befindet sich wieder in einwandfreiem, verkehrssicherem Zustande.

An einer Reihe weiterer Brücken sind auch 1950 weitere Instandsetzungen kleineren und mittleren Umfanges erfolgt. Der Bauzustand und die Verkehrssicherheit wurden laufend weiter verbessert.

b) Hochbauten

Bismarckdenkmal. Die Wiederherstellungsarbeiten am Unterbau des Bismarckdenkmals wurden fortgesetzt und insbesondere am Standbild und Denkmalsockel die Kriegsschäden beseitigt. Die Standfläche der Figur wurde durch Stahlbeton-Ringanker gesichert. Die Fugen der Granitquader sind neu vergossen worden.

c) Wasserbauten

Die Vorsetze an der Kleinen Katharinenbrücke schließt die Öffnung der aufgehobenen Brücke zum Zollkanal. 1950 wurde die hinterge Isolation, die obere Werksteinabdeckung der neuen Vorsetze, die Aufstellung des Schutzgeländers und die Hinterfüllung der Stützmauer durchgeführt. Anschließend wurde der alte Brückenüberbau ausgebaut, die frühere Brückendurchfahrt verfüllt und die Straße neu gepflastert.

Außergewöhnliche Instandsetzungen

In Fortführung der in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Zeitschäden an Brückenbauwerken wurden 1950 folgende größere Maßnahmen durchgeführt:

Reesendammbücke. Die alten abgängigen Schutzpfahlgruppen vor den Pfeilern der Brücke sind durch Stahlfederdalben (System Wedekind) ersetzt worden. Diese Bauart hat den Vorteil einer bedeutend längeren Lebensdauer und bietet außerdem dem Schiffsverkehr größere Sicherheit. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurden einige Kriegsschäden am nordöstlichen Widerlager behoben und der ordnungsgemäße Anschluß an den verbreiterten Ballindamm hergestellt.

Feldwegbrücke Hohenbuchen. Die abgängige Fahrbahn der Brücke zum Gutshof (Holzkonstruktion) ist durch eine massive Fahrbahndecke ersetzt worden. Die alten Widerlager wurden ausgebessert.

Bleichertwietenbrücke in Hamburg-Bergedorf. Die über die Brookwetterung führende Brücke ist mit einer breiteren massiven Fahrbahndecke versehen worden. Die Arbeiten, insbesondere die Straßenanschlüsse, wurden im Mai 1950 fertiggestellt.

Die Fußgängerbrücke über die Oberalster in Hohenbuchen-Mellingburg konnte im Juli 1950 der Öffentlichkeit übergeben werden. Sie liegt im Zuge des Wanderweges an der Oberalster und verbindet die rechts und links der Oberalster gelegenen Ortsteile.

Die Mühlenbachbrücke in Hamburg-Billstedt führt im Zuge der Bundesstraße 5 über die Glinder Au. Sie liegt in einer unübersichtlichen Kurve und genügt nach Tragfähigkeit und Breite nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen der Bundesstraße 5. Die Pfeiler des um 4,50 m verbreiterten Teiles sind auf abgesenkten Brunnen gegründet und mit Stahlbetongewölben in der Bogenform der bestehenden Brücke überspannt worden. Die Stirnseite ist mit Hartbrandklinkern verblendet und verputzt. Nach Fertigstellung der Verbreiterung wurde auch der vorhandene alte Brückenteil mit einer neuen Isolierung versehen, um das alte Gewölbe vor weiteren Zerstörungen zu schützen. Die Arbeiten werden im Mai 1951 vollendet.

Die Altmanstraßenbrücke überspannt die Anlagen der Bundesbahn im Bereich des Hauptbahnhofes im Zuge Steinstraße — Altmanstraße. Unter der Gehbahn an der nordöstlichen Ecke waren die alten Belageisen (Zorresisen) durch Rost derart zerstört, daß eine sofortige Beseitigung erforderlich wurde. Auf der Tragkonstruktion wurden bewehrte Stahlbetonbohlen verlegt, mit einer doppelten Bitumenisolierung gedichtet und der Gehbahnbelag wieder aufgebracht. Der Eisenbahnverkehr und der Straßenverkehr wurden nicht gestört.

An der Verladebrücke Borsigstraße auf dem Gelände der Verbrennungsanstalt wurde der Unterbau erneuert. Gründung auf Stahlbetonpfählen, durch Stahlbetonkonstruktion verbunden. Tragwerk für den Verladekran in Stahl.

Die Ellerntorsbrücke, durch Kriegseinwirkung stark beschädigt, wurde im letzten Rechnungsjahr wieder hergestellt und dem Verkehr wieder übergeben. Weiter hatte sich der Mauermörtel des über 300 Jahre alten Bauwerks im mittleren und westlichen Gewölbe zersetzt und die Tragfähigkeit der Gewölbe gefährdet. Zur Abwendung dieses Gefahrezustandes wurden etwa 200 Löcher von 5 bis 6 cm Durchmesser und 85 cm Tiefe in die Gewölbeleitung gebohrt und mit Zementmörtel ausgepreßt. Die Arbeiten wurden im Monat März durchgeführt. Die Brücke ist nunmehr wieder völlig verkehrssicher.

Neubauten

a) B r ü c k e n

Die Tunnelstraßenbrücke wurde als Bestandteil der Autobahneinfahrt Veddel dem Verkehr übergeben. Die unterführte Straße ist in einen Stahlbetontrog gelegt, um sie bei Elbhochwasser vor Grundwasser zu schützen. Die Hauptbalken der Fahrbahnplatte sind als Spannbetonbalken nach Freyssiner ausgeführt.

Die Brücke der Autobahn über den Ostarm der Veddeler Bundesstraße wurde als Stahlverbundkonstruktion ausgeführt. Der Stahlüberbau der Brücke war bereits im vorigen Rechnungsjahr fertiggestellt. Durch einen Bombeneinschlag waren die granitene Widerlagerwände rechts und links der unterführten Straße schwer beschädigt. Die Ansichtsflächen wurden durch Verblendung mit neuen Granitplatten wiederhergestellt.

Die Heckkatenwegbrücke, bereits 1949 begonnen, wurde Mitte Mai 1951 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die Neuengammer Hausdeichbrücke ist in ihren Hauptteilen bereits 1949 ausgeführt worden. Die Fahrbahn mit den Isolierungs- und Pflasterarbeiten wurde bis Ende Mai 1950 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die Wilhelmsburger Brücke, bereits 50 Jahre alt und kriegsbeschädigt, genügt anwachsenden Verkehrsanforderungen nicht mehr. Es wird deshalb eine zweite Brücke im Abstand von rd. 50 m von der alten Brücke errichtet. Die neue Brücke wird auf Stahlbetonpfählen gegründet, erhält massive, mit Granitverkleidung versehene Widerlager und einen Überbau aus Spannbetonträgern. Die lichte Weite der Brücke beträgt 42 m. Von der Gesamtbreite von 16 m entfallen 9 m auf die Fahrbahn. Die Fertigstellung ist im Herbst 1951 zu erwarten. Anschließend soll der stählerne Überbau der alten Brücke beseitigt werden, der Unterbau verstärkt und ein Spannbetonüberbau, der dem Überbau der neuen Brücke entspricht, hergestellt werden.

b) H o c h b a u e n

Mit der Erweiterung der Blumenmarkthalle wurde im Januar 1950 begonnen. Das dreigeschossige Gebäude von 39 m Länge und 27 m Breite wurde auf Francki-Stahlbetonpfählen gegründet. Das Tragwerk ist als Stahlbetonskelettbau ausgeführt und mit einem Schalendach abgeschlossen worden. Der Erweiterungsbau liegt mit den Decken der alten Halle in einer Ebene und ist an den Altbau unmittelbar angeschlossen. Das Kellergeschoß der neuen Halle ist als Großlager- und Versandraum ausgebildet worden. Durch eingebaute Lichtbänder wurde eine günstige Belichtung der neuen Halle geschaffen. Die Schalendächer haben eingebaute Oberlichte aus Glasbausteinen erhalten. Die Halle wurde mit roten Hartbrandklinkern dünnen Formats verblendet. Sie ist mit Auf-

zügen, Rolltreppen, einem Kühlraum, modernen Heizungsanlagen, Installationen und sonstigen neuzeitlichen Betriebseinrichtungen ausgerüstet, so daß die Halle allen Anforderungen eines Blumengroßmarktes gerecht wird. Die neue Halle ist in Betrieb genommen. An der Nordseite wurde eine einstöckige Vorhalle für den ambulanten Markthandel errichtet. Auf dem noch freien Gelände der Eisenbahnböschung wurde eine langgestreckte Säulenhalle als Fahrerstand und Packraum für den Marktbetrieb errichtet.

Die Betriebsgebäude der Stadtreinigung wurden baulich verbessert.

Die Rindermarkthalle auf dem Zentralviehmarkt, im Kriege zerstört, wurde in den alten Umrissen in neuzeitlichen Bauformen wieder aufgebaut. Die Randbauten, in denen Büro-, Verwaltungs- usw. -Räume untergebracht sind, und ebenfalls die Lagerräume für Heu und Stroh sind in Stahlbetonbauweise errichtet und mit einem roten Klinker dünnen Formats verblendet. Die eigentliche Verkaufshalle mit 14 200 m² Grundfläche ist ein Stahlbau in Sheddachform. Die senkrechten Shedträger tragen die zur Belichtung der Halle erforderlichen Fensterbänder, die schrägen Dachflächen sind mit bewehrten Bimsbetonplatten abgedeckt. Die Dachkonstruktion ist im Innern der Halle auf 4 Stahlsäulen abgestützt, so daß die Übersicht durch Einbauten nicht gestört ist. Um die Halle auch für andere Zwecke nutzbar zu machen, wurden die Tröge für Futter und Tränkwasser drehbar eingerichtet, so daß nach vollzogener Drehung die glatte Unterseite der Tröge mit dem Hallenfußboden in einer Ebene liegt. Geländer und Geländerteile sind herausnehmbar und können unter Flur gelagert werden. Außerdem sind 9 Wiegehäuser errichtet, die mit je 2 vollautomatischen Viehwaagen ausgerüstet sind. Außerhalb der Halle befindet sich eine große Anzahl Viehboxen zur Unterbringung des Schlachtviehes.

VIII.

Bundesbahn

Aus der Bautätigkeit der Eisenbahndirektion Hamburg wird hervorgehoben:

Wiedereindeckung der Bahnhofshalle Hamburg-Hauptbahnhof. Die 15 Seitendächer der östlichen Nebenhalle (S-Bahnsteig) und der westlichen Nebenhalle (Bahnsteig 4) sind neu eingedeckt worden (rd. 5000 m²) und haben je eine gläserne Lüfterhaube (rd. 1300 m² abgewinkelte Oberfläche) erhalten. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten sind ebenfalls die Haupthallenseitenwände neu verglast worden. Für die in den Nebenhallen einschl. Haupthallenseitenwänden notwendige stahlbaumäßige Instandsetzung sind rd. 60 t neue feingliedrige Stahlkonstruktion eingebaut worden. Die Wiederherstellung der Haupthalle und der westlichen Eingangshalle am Glockengießerwall sind im Gange.

Wiederherstellung der Bahnhofshalle Hamburg-Dammtor. Die östliche Längswand der Halle sowie die beiden Seitenschürzen sind instandgesetzt und verglast worden. Die Dachhaut wurde ausgebessert und die Schürzengesimse mit neuer Zinkblechverkleidung versehen. Bis auf die Neugestaltung der kriegszerstörten Eingänge sowie der Wandverkleidung in den Eingangs- und Schalterhallen ist diese Bahnhofshalle fertiggestellt.

Wiedereindeckung der Bahnhofshalle Hamburg-Altona. Die Hallendächer über dem Bahnsteig 6 und dem Querbahnsteig konnten bis zum Anschluß an die erhaltene Altkonstruktion neu eingedeckt werden.

Wiederherstellung der Bahnsteigdächer auf dem Bahnhof Hamburg-Harburg. Die kriegszerstörten Bahnsteigdächer der Bahnsteige 1, 2B und 3, zusammen 2300 m², sind in ihrer alten äußeren Form im Anschluß an den erhaltenen Teil wiederhergestellt worden. Weiterhin wurden die Personen- und Gepäckbrücke und der Mittelteil des Empfangsgebäudes auf Bahnsteig 2 wiederhergestellt.

Sammelgutempfangsschuppen auf dem Bahnhof Hamburg-Han (Milchrampe). Als Ersatz für den im Kriege vollkommen zerstörten Sammelgutsschuppen an der Banksstraße ist ein Neubau auf Bf. Hamburg-Han auf der ehemaligen Milchrampe erstellt worden. Der rd. 165 m lange, 11 m breite Schuppen ist ein Stahlbetonskelettbau mit Ziegelmauerwerksaufsicherung, der wegen des schlechten Baugrundes auf 3 m breiten Stahlbetonstreifenfundamenten gegründet ist. Die Dachkonstruktion besteht aus Stahlbetonfertigteilen. Die nutzbare Schuppen-Lagerfläche beträgt rd. 1650 m².

Wiederherstellung des Güterschuppens 4 auf dem Bahnhof Hamburg-Han. Im März 1950 war mit der Trümmerräumung des durch Kriegseinwirkung völlig zerstörten Güterschuppens begonnen worden. Ende Dezember 1950 konnten bereits 4500 m² Schuppenfläche mit einem Verwaltungsgebäude von 425 m² Grundfläche dem Verkehr übergeben werden. Die Restarbeiten am Güterschuppen und an der überdachten Kaarbahn zwischen Schuppen 3 und 4 werden bis Anfang Mai 1951 beendet sein. Der Schuppen ist gleichfalls ein Stahlbetonskelettbau mit Ziegelmauerwerk. Die Dachbinder sind geschweißte Vollwandträger mit Zugband und Stahlpfetten. Die Dachhaut besteht aus Bimsbetonplatten mit 2 Lagen Dachpappe. Die Gesamtschuppenlänge beträgt 371 m. Die überdachte Fläche einschl. seitlicher Verladerrampen ist rd. 7500 m².

Instandsetzung des Güterschuppens Lippeltstraße auf Bahnhof Hamburg-Rothenburgsort. Dieses durch Bomben schwerbeschädigte Bauwerk ist bis auf geringe Restarbeiten wiederhergestellt worden. 20 abgestürzte Überbauten der stillgelegten Abstellgleise auf dem Dach des Schuppens wurden ausgebaut und die Lücken (1200 m²) durch ein flachgeneigtes Pultdach überdeckt. Außerdem wurden die beschädigten Betondecken, Unterzüge, Säulen und Außenwände wiederhergestellt.

Dacherneuerung der Rechteck-Lokhalle im Betriebswerk Hamburg-Hbf. Die nach Kriegszerstörung behelfsmäßig wiederhergestellte Dachkonstruktion aus sehr leichten genagelten Brettbindern mußte wegen Einsturzgefahr abgebrochen und durch eine Tragkonstruktion aus Stahlvollwandbindern mit Stahlstützen und Stahlpfetten ersetzt werden. Die Dachhaut des Hauptdaches, der Laterne und des Entlüfters besteht aus Bimsbeton-Stegdielen mit Doppelpaplage.

Dacherneuerung der Rechteck-Lokhalle im Betriebswerk Hamburg-Harburg. Die Dachkonstruktion mußte aus den unter „Instandsetzung des Güterschuppens Lippeltstraße auf Bahnhof Hamburg-Rothenburgsort“ genannten Gründen ebenfalls erneuert werden. Hier wurden Stahlbetonbinder von 11 m Stützweite eingebaut, welche T-förmige Stahlbeton-Fertig-Pfetten tragen. Auf diesen sind Stahlbeton-Fertigkassetenplatten verlegt worden.

Wiederherstellung des Zollviadukts auf Bahnhof Hamburg-Han. Der in der stark belasteten Strecke Hamburg-Harburg—Hamburg-Hbf. liegende 337 m lange stählerne zwei- und viergleisige Zollviadukt in Bf. Hamburg-Han, der erhebliche Kriegsbeschädigungen aufwies, wurde nach rd. dreijähriger Instandsetzungsarbeit endgültig wieder fertig. Alle Arbeiten, auch das Auswechseln zweigleisiger stählerner Überbauteile, wurden unter voller Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes ausgeführt. Für die gesamte Instandsetzung dieses aus 36 Öffnungen von 8,50 m bis 10,20 m bestehenden stählernen Bauwerkes wurden 384 t Stahl aufgewendet, davon 70 t im Jahre 1950.

Unterführung des Honartsdeiches am Nordende des Bahnhofes Hamburg-Wilhelmsburg. Die von der Stadt Hamburg in Angriff genommene neue Verbindungsstraße zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Veddel wird am Nordende des Bahnhofes Wilhelmsburg unter dem Bahnhörper (7 Gleise) im Zuge des Honartsdeiches unterführt. Dazu mußte die vorhandene Unterführung des Honartsdeiches umgebaut werden. Die deswegen notwendige Verstärkung der Widerlagerfundierung war schon 1939/40 ausgeführt worden. Die Arbeiten kamen damals wegen des Krieges zum Erliegen. Sie wurden aber 1950 wieder in Angriff genommen, unter Bereitstellung der Mittel in Höhe von 848 000,— DM durch die Hansestadt Hamburg. Die alten stählernen Überbauten mit ihren Pendelstützen wurden beseitigt, um eine freie Durchfahrtsbreite von 17,0 m und nach Anhebung der Gleise eine lichte Durchfahrthöhe von 4,50 m zu erreichen. Dazu waren neben den Stahlbetonauflagerbänken und einer Widerlagerverblendung fünf neue eingleisige Überbauten und ein neuer zweigleisiger stählerner Überbau mit jeweils 20,78 m Stützweite notwendig, deren genietete Vollwandhauptträger in St. 52 und deren Fahrbahn in St. 37 ausgeführt wurden. Insgesamt wurden 370 t Stahl verbaut, davon 146 t in St. 25. Die Arbeiten sind mit Ende März 1951 bis auf kleine Reste abgeschlossen.

Brücke über die Süderelbe bei Hamburg-Harburg. An der viergleisigen rd. 470 m langen Eisenbahnbrücke über die Süderelbe bei Hamburg-Harburg wurde weiter an der Beseitigung der Kriegsschäden der Stahlkonstruktion und der Pfeiler gearbeitet. Außerdem wurden an den Hängestangen in ihren oberen und unteren Anschlüssen Federgelenke geschaffen, um die hohen Zusatzspannungen infolge der steifen Knotenpunktanschlüsse zu vermindern. Diese Arbeiten waren schwierig.

Wiederherstellung der Brücke über die Lippeltstraße Hamburg. Mit einem Aufwand von 40 t Stahl St. 37 wurde die eingleisige, 103 m lange Eisenbahnbrücke über die Lippeltstraße bei der Güterabfertigung Lippeltstraße endgültig instandgesetzt. Die beiden stählernen Fachwerküberbauten von 48 und 55 m Stützweite waren durch Bombensplitter schwer beschädigt und behelfsmäßig durch zahlreiche Holzstützen auf die darunter liegende Straße abgestützt. Die erhebliche Behinderung des Straßenverkehrs durch diese Holzstützen wurden nunmehr beseitigt.

Die Elektrifizierung Blankenese—Sülldorf und Eröffnung des Haltepunktes Iserbrook wurde von der Hamburger Bevölkerung besonders beachtet und begrüßt, weil sie vor allem für die Einwohner von Iserbrook erhebliche Verkehrserleichterungen zur Folge hatten und damit lange gehegten Wünschen entsprach.

IX.

U-Bahn

Die Torkretierungsarbeiten an den beschädigten steinernen Viadukten auf der Strecke Mundsburg—Barmbek wurden fast zum Abschluß gebracht. Die Verlegung von Betonkabelkanälen im gesamten U-Bahnnetz wurde fortgesetzt. Der innere Ausbau in der Halle des U-Bahnhofes Barmbek ist bis auf den Anstrich fertiggestellt. Auf der Haltestelle Stadtpark sind beide Treppenaufgänge zu den Bahnsteigen erneuert; der Ausbau der Halle und der Wiederaufbau des Mannschaftsgebäudes, in dessen unteren Räumen sich öffentliche Toiletten befinden, ist in Arbeit.

Auch im Berichtsjahre wurde die Aufspürung und Beseitigung verborgener Schäden fortgesetzt. In zwölf Widerlagern wurden Stahlbetonauflagerbänke eingebaut. Zwischen den Haltestellen Berliner Tor und Hauptbahnhof wurde die durch Kriegsereignisse beschädigte und durch den starken Straßenverkehr zermürbte, aus Stampfbeton zwischen Trägern bestehende Tunneldecke herausgeschlagen und durch Stahlbetonkappen ersetzt. (65 lfd. m bis Ende des Berichtsjahres.)

Verschiedene Fundamente von Viaduktstützen wurden untersucht und teilweise verstärkt. Eine große Anzahl von Brücken wurde entrostet und mit neuen Anstrichen versehen.

Straßenbahn und Autobus. Im Straßenbahnbetrieb wurden kriegsbeschädigte Bahnhöfe wieder hergestellt. Auf dem Betriebsbahnhof Harburg ist die Halle 1 nunmehr endgültig wieder aufgebaut. Das behelfsmäßig hergestellte Dach wurde entfernt und nach Erneuerung bzw. Ausbesserung verschiedener Binder neu verschalt und alsdann doppelartig mit Pappe gedeckt. Hierdurch wurden rd. 3000 m² Grundfläche gegen Witterungseinflüsse geschützt. Für die spätere Nutzung als Obus-Halle wurden in Halle 1 ca. 1500 m² Zwischendecke eingezogen. Im Zuge des Wiederaufbaues des gesamten Bahnhofes wurden eine zentrale Heizungsanlage geschaffen, die sanitären Anlagen erweitert und neue Aufenthaltsräume für die Belegschaft hergerichtet. Mit umfangreichen Malerarbeiten und der Verlegung von rd. 600 m² Linoleum schloß die Bautätigkeit auf diesem Bahnhof ab.

Die im vorigen Jahre verbesserte Unterstellmöglichkeit für Autobusse in der Wendemuthstraße wurde durch eine Verlängerung der kleinen Halle um 40 m im Berichtsjahre vergrößert. Die große Halle wurde auf Vorkriegsstand gebracht. Auf dem Bahnhof Angerstraße war die Schürze der Bahnhofshalle im Kriege zerstört; durch Einbau einer neuen Schürze in Stahlbau wurde der alte Zustand wieder hergestellt. Auf dem Bahnhof Krohnskamp erhielten 8500 m² Dachhaut eine doppelartige Pappdeckung; in Langenfelde sind einige kleinere Anbauten errichtet und neue Hallentore eingebaut.

Werkstätten und Verwaltungsgebäude. Durch die Einführung neuer U-Bahnwagen war die Schiebebühne in den Werkstätten Hellbrookstraße zu kurz geworden. Die alte Bühne wurde ausgebaut und durch eine neue, längere ersetzt. Die Halle IV erhielt 4000 m² neue Deckung nach dem Paratekt-Verfahren.

Beim Verwaltungsgebäude in der Steinstraße wurde mit der Vergrößerung durch den Anbau von Seitenflügeln und dem Wiederaufbau begonnen.

X.

Badeanstalten

Ebenso planmäßig und intensiv ist der Wiederaufbau der Badeanstalten fortgesetzt worden.

Das Sommerbad (Kaiser-Friedrich-Ufer, Eimsbüttel) ist seit dem 20. 5. 1950, die Flußbadeanstalt in Bergedorf in qualitativ besserer Form seit dem 1. 7. 1950 wieder in Betrieb.

Die Schwimmhalle Bürgerstraße konnte am 1. 7. 1950 und die medizinischen Bäder im Bismarckbad am 11. 9. 1950 der Öffentlichkeit übergeben werden.

Am 20. 12. 1950 war die Schwimmhalle der Badeanstalt Hoheweide fertiggestellt. Der 1. Bauabschnitt, der die Brausen- und Wannenbäder der Badeanstalt Böhmestraße umfaßt, ebenso die medizinischen Bäder in der Bremerstraße (Harburg) stehen kurz vor der Vervollendung.

Mit dem Bau der Schwimmhalle Harburg wurde begonnen.

Die konzentrierte Bautätigkeit im Badewesen trug dazu bei, den Mangel an häuslichen Bademöglichkeiten auszugleichen.

XI.

Stadtentwässerung

Hauptaufgabe war weiterhin die Beseitigung der Abwässerschäden in den unzureichend besiedelten Randgebieten. Die im einzelnen im Vorjahre geschilderte Verunreinigung der Wasserläufe durch Einleiten von Abwasser und die erheblichen Abwasserschwierigkeiten in den nicht besiedelten Vororten dauern weiter an. Die Gesundheitsämter drängen auf Abstellen der Einleitung von Abwasser in die offenen Wasserläufe, Straßengräben, Teiche usw., ohne daß seitens der Stadtentwässerung trotz des Baues zahlreicher neuer Siele in diesen Vororten wirklich fühlbar geholfen werden kann.

Die Kläranlage Billstedt ist stillgelegt. Das Abwasser wird nach Billbrook übergepumpt. Die Kläranlage Wellingsbüttel an der Oberalster wird ebenfalls stillgelegt, wenn das Schmutzwasser-Rückhaltebecken und das Pumpwerk fertiggestellt sind.

Die Erweiterungsbauten in der Kläranlage Bergedorf konnten in Betrieb genommen werden.

Die Planung des Klärbeckens West für 50 000 Einwohner des Ortes Blankenese, nach dem Entwurf von Prof. Pöpel, ist abgeschlossen.

Die Geruchsbelästigungen in Othmarschen führten zu Überprüfungen des Flottbek-Stammesielgebietes. Auch nach Fertigstellung der Abwasserbehandlungsanlage auf dem Fischmehlwerkgelände sind die Belästigungen erheblich. Den Spangenbergwerken wurde eine Änderung der Abwasserbehandlung für die Tallölbehandlung auferlegt. Bei vielen Industriebetrieben waren die Abscheideanlagen mangelhaft.

Kläranlagen

Klärwerk Nord. Die Vorentwürfe von Prof. Pöpel, a) für das Gebiet des ehemaligen Entwässerungsverbandes Altona-Lokstedt, b) unter Hinzunahme des Gebietes östlich der Tarpenbek, wurden weiterbearbeitet.

Klärwerk West für die Ortsteile Blankenese, Rissen-Ost, Sülldorf, Iserbrook, Osdorf mit 50 000 Einwohnern. Die Planung ist abgeschlossen. Die Ausschreibungsunterlagen sind aufgestellt.

Kläranlage Bergedorf. Nach Einbau der maschinellen Einrichtungen wurde der Spültropfkörper samt Nachhaltebecken und Rücklaufpumpwerk in Betrieb genommen. Die Faulbehälter werden zunächst ohne Beheizung betrieben.

Kläranlage Wensenkamp. Erweiterungsbau ist zu 85 Prozent fertiggestellt. Inbetriebnahme hängt von der Lieferungsmöglichkeit für Motoren und Pumpe ab.

Kläranlage Farmsen. Mit dem Bau eines Vorklärbeckens ist begonnen.

Entwurfsarbeiten wurden durchgeführt für die Kläranlagen:

Neugraben-Langenbek,
Sinstorf,
der Schulen in Meiendorf und Neugraben,
des Sozialheims Sachsenwaldau.

Ferner wurde in Angriff genommen:

Wellingsbüttel — Schmutzwasserpumpwerk, Rückhaltebecken,
Saseler Damm — Schmutzwasserpumpwerk,
Harburg — Schmutzwasserpumpwerk Frankenberg,
Lohbrügge — Schmutzwasserpumpwerk,
Bramfeld — Schmutzwasserpumpwerk Fabriciusstraße.

XII.

Aufräumung

Die Mittel, die für die Aufräumung zur Verfügung standen, sind in den letzten drei Jahren wesentlich herabgesetzt worden. Daß trotzdem die Räumleistung konstant geblieben ist, ist ein Ergebnis weitgehender Rationalisierung, die vor allem im Haushaltsjahr 1949 durchgeführt worden ist. Die weitere Kostensenkung in diesem Berichtsjahr ist, besonders bei der Personalverminderung, Auswirkung dieser Umstellung. Weitere Ersparnisse traten im Berichtsjahr ein, weil die Öjendorfer Trümmerbahn in Betrieb genommen werden konnte.

Straßenräumungen waren nur noch in einigen Fällen nötig. Grundstücksräumungen werden weiterhin durchgeführt, um den Wiederaufbau von Wohnungen zu fördern. Die Anzahl der Flächenräumungen ist vergrößert worden. Flächenräumungen sind relativ am billigsten. Der Umfang der Einzelaufträge wurde verringert, um einer größeren Anzahl von Firmen Beschäftigung zu geben. Die Anzahl der Gefahrenbeseitigungen ist noch beträchtlich. Durch gute Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt konnten Ruineneinstürze fast ganz verhindert werden. Todesopfer sind in diesem Jahr nicht zu beklagen. Zur Zeit bestehen in Hamburg noch etwa 3000 Ruinen, von denen über 2000 nicht mehr ausbaufähig sind.

Trümmertransporte. Die Öjendorfer Trümmerbahn ist voll in Betrieb genommen. Gesamttransport 965 000 m³, durchschnittlich je Tag 3200 m³, Spitzenleistung je Tag 5000 m³. Die angenommene Leistung ist überschritten worden.

Trümmerverwertung. Die Anzahl der geborgenen Ziegelsteine ist erwartungsgemäß zurückgegangen. An der Trümmersplittproduktion ist die Anlage „Thörl'scher Park“ mit 75 000 m³ beteiligt. Sie ist jedoch erst im Juli 1950 in Betrieb genommen.

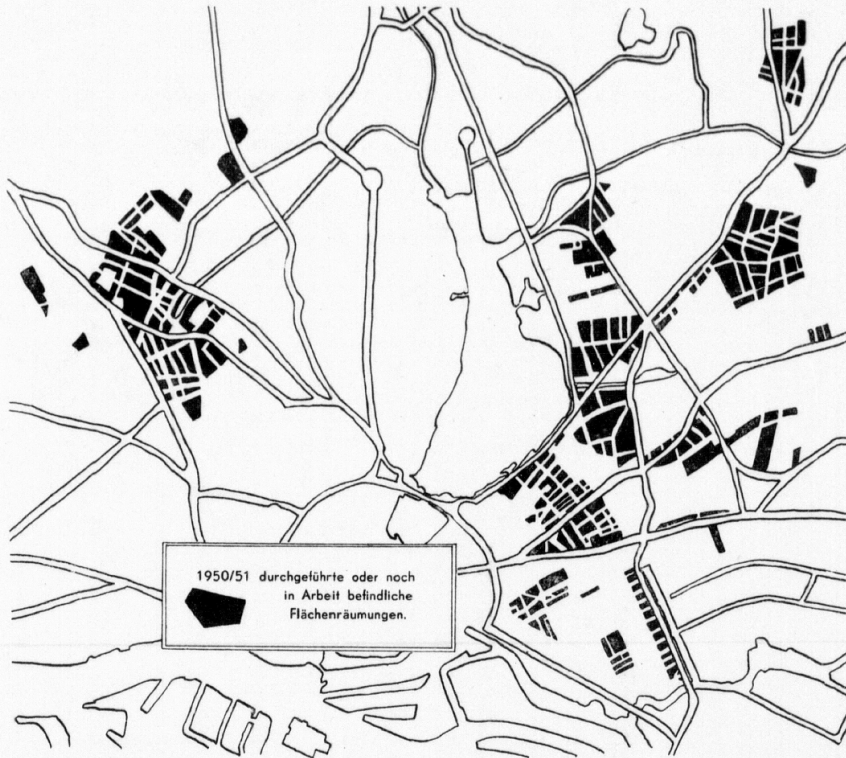
Die Kosten betragen		600 000,— DM
amortisiert sind in den ersten 9 Monaten	130 000,— DM	
Transportersparnis	75 000,— DM	205 000,— DM

Die Anlage wurde durch die Stadt errichtet, wird jedoch von einer Arbeitsgemeinschaft Hamburger Firmen im Pachtvertrag betrieben. Außer dem gebrochenen Splitt wurden 200 000 m³ ungebrochener Trümmerschutt für den Straßen-, Wege- und Wasserbau verarbeitet.

Räumpreise. Der Räumpreis von 3,40 DM dürfte die untere Grenze der Wirtschaftlichkeit darstellen. Bei anhaltendem Steigen des Preisniveaus muß auch hier in Zukunft mit einer Steigerung gerechnet werden.

Einsprüche und Beschwerden erfolgten in 750 Fällen. 738 konnten mit den Grundeigentümern durch Verhandlungen geklärt werden. 12 wurden an den Beschwerdeausschuß für Bauprüfungsangelegenheiten abgegeben.

Nachstehende Skizze gibt eine Übersicht über die durchgeführte und noch in Arbeit befindliche Flächenräumung:



Munitionsbeseitigung

Seit Kriegsende:		dav. i. Ber.-Jahr
Sprengbomben	1 938	267 Stück
davon Langzeitzünd.	138	17 "
Brandbomben	3 934	561 "
sonstige Bomben	54	24 "
Granaten	98 669	58 966 "
Handgranaten	1 969	597 "
Panzerfäuste	745	60 "
sonstige gefährliche Gegenstände	18 474	7 231 "
Infanteriemunition	284 656	57 016 "

Von den 267 Bomben sind 182 durch Aufgrabung, z. T. mit Hilfe von Grundwasserseinkungen, geborgen worden. Darüber hinaus sind auf Grund von Meldungen 298 Aufgrabungen durchgeführt worden, bei denen einwandfrei Fehlanzeigen gemeldet werden konnten.

Im Berichtsjahre wurden auf der Peute auf einem Fabrikgrundstück 450 t Munition, im wesentlichen Granaten aller Kaliber mit z. T. scharfen Zündern, geborgen. Diese Munition war von einer englischen Einheit zur Auffüllung einer wasserseitigen Böschung verwendet und dann als Laderampe benutzt worden.

Bei der englischen Schrottverladestelle im Griesenwerder Hafen wurden in den Kaimauernischen ca. 200 t Munition geborgen und vernichtet. Es liegen z. Zt. für Bombenblindgänger noch rd. 300 Meldungen vor. Die Munitionsbeseitigung wird im wesentlichen im Haushaltsjahr 1951 abgeschlossen werden. Ein kleiner Trupp wird aber noch einige Jahre bereitgehalten werden müssen, mit der Aufgabe, den Rest der vorhandenen und neue Meldungen zu bearbeiten und die bei Räum-, Bagger- und Ausschachtungsarbeiten anfallende Munition zu bergen und zu vernichten. Die Kosten für die Munitionsbeseitigung werden als echte Kriegsfolgelasten vom Bund erstattet.

XIII.

Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung der Straßen im Freihafen und vor allem in den Außenbezirken konnte wesentlich verbessert werden: zwei Drittel der im Haushaltsjahr 1950/51 neu erstellten Lampen entfallen auf die Außenbezirke.

Der wachsende Straßenverkehr macht es notwendig, die Beleuchtung in den Ausfallstraßen weiter zu verbessern. Da die Fahrleitungsmaste der Straßenbahn in einer Reihe dieser Straßen dringend erneuerungsbedürftig waren, wurde mit der Hamburger Hochbahn A.G. ein Abkommen getroffen, den Fahrdraht und die Lampen an den gleichen Masten aufzuhängen. Dadurch konnten für beide Verwaltungen Ersparnisse bei der Beschaffung der Maste erzielt und das Straßenbild besser gestaltet werden. Die Straßenzüge Lübecker Straße—Wandsbeker Chaussee, die Hamburger Straße in Barmbek, die Hammer Landstraße und die Sievekingsallee wurden mit gemeinsamen Masten ausgestattet.

Unter Ausnutzung von Einsparungen, die durch günstigere Strom- und Gasstarife, durch Auswechslung von Glühlampen und Anbringen sparsamerer Lampenträger möglich waren, konnte die Zahl der Lampen weiter erhöht werden. Am Ende des Haushaltsjahres 1950/51 brannten rd. 25 000 elektrische Lampen und rd. 15 000 Gaslampen, d. s. zusammen 40 000 Brennstellen. Am Ende des Haushaltsjahres 1949/50 waren die entsprechenden Zahlen: 21 000 elektrische Lampen und 10 000 Gaslampen, zusammen 31 000 Brennstellen.

Ein großer Teil der ausgebombten Bevölkerung ist noch immer gezwungen, in Behelfssiedlungen ohne ordnungsgemäße Straßen zu wohnen. Der Senat erklärte sich einverstanden, daß ein Teil der erzielten Einsparungen dazu verwandt wird, diesen schwer geprüften Bevölkerungsteilen durch eine behelfsmäßige Beleuchtung der Siedlungswege zu helfen und diese Beleuchtung im Rahmen der „Öffentlichen Beleuchtung“ zu betreiben.

Verkehrszeichen. Die Zunahme des Verkehrs, besonders in der Innenstadt, macht dauernde Ergänzungen und Veränderungen der Verkehrszeichen erforderlich. Im Berichtsjahre wurden rd. 3400 Verkehrszeichen neu aufgestellt oder umgesetzt. Mit der Aufstellung von Rückstrahlerschildern wurden umfangreiche Versuche eingeleitet; ein großer Teil von Hinweisschildern wurde durch Transparentschilder ersetzt.

Die vorbildliche Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei verdient besondere Erwähnung.