

Stein auf Stein!

Von Bürgermeister Dr. Nevermann

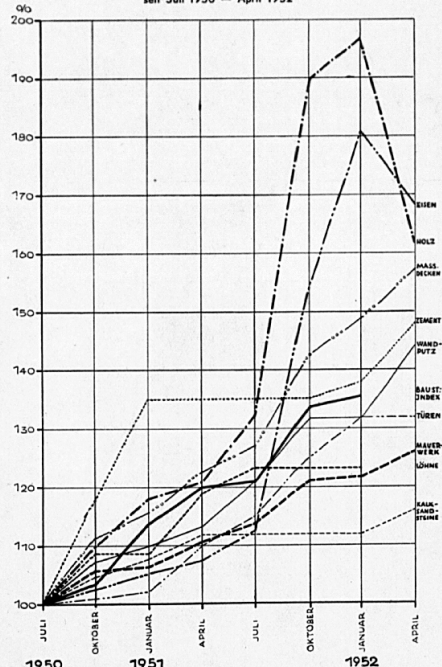
Noch geht der Aufbau in Hamburg in annähernd gleichem Umfange weiter wie in den Vorjahren, von denen hier berichtet wurde. Unter Anspannung aller Kräfte, insbesondere durch den jährlichen Vorgriff auf Wohnungsbaumittel des nächsten Haushaltsjahres konnte ein kontinuierlicher Baufortgang gesichert werden. Allerdings ist die Zahl der neuen Baugenehmigungen in diesem Jahre bereits kleiner geworden. Es kommt jetzt auf die Finanzierung im Frühjahr 1953 an, bzw. auf einen neuen Vorgriff für diese Finanzierung, denn die Forderung Hamburgs auf eine mehrjährige Festlegung der Bundesmittel für den Wohnungsbau ist bisher noch nicht erfüllt worden.

Aber haben wir bisher in stetiger Arbeit Stein auf Stein fügen können, so wollen wir auch für die Zukunft den Willen nicht aufgeben, das Aufbauwerk in gleichem Umfange fortzusetzen.

Bevölkerung, Beschäftigung und Preise

Die Erwerbslosigkeit der Bauarbeiter in Hamburg lag im Berichtsjahr etwas höher als 1949/51, im Sommer 1952 jedoch geringer! Im Jahresdurchschnitt waren 18 Prozent aller Bauarbeiter erwerbslos, während der Bundesdurchschnitt bei 15 Prozent lag. In den saisonmäßig schlechten Monaten Dezember, Januar und Februar waren im Bund prozentual mehr Erwerbslose vorhanden als in Hamburg, das zeigt, daß die Bemühungen Hamburgs, soweit es die Witterung zuläßt, auch in den schlechten Monaten die Beschäftigung im Baugewerbe zu halten, sich doch ausgewirkt haben. Durch die Bereitstellung öffentlicher Mittel für den Wohnungsbau, durch einen Vorgriff auf das Etatjahr 1952/53 konnte der sonst zu erwartende tiefe Einbruch in die Beschäftigung im Baugewerbe z. T. aufgefangen werden.

Baukostenentwicklung
seit Juli 1950 — April 1952



Der Baukostenindex zeigt den Durchschnitt der Preisentwicklung für Baustoffe. Die Bewegung der Preise für die verschiedenen Baustoffe und Bauarbeiten sind aus der graphischen Darstellung ersichtlich.

Die bessere Entwicklung der Bauwirtschaft im Bundesdurchschnitt ist vor allem auf das Anlaufen der Bauvorhaben der Besatzungsmächte im Westen Deutschlands zurückzuführen. Es waren im Durchschnitt etwa 8600 Bauarbeiter im Berichtsjahr arbeitslos. Um eine Vollbeschäftigung zu erreichen, wäre der Einsatz größerer Mittel erforderlich gewesen. Der mittlere Wert eines Tagewerkes kann mit 43,50 DM angenommen werden. Die Beschäftigung von 8600 Arbeitslosen bei 250 Arbeitstagen und einem Wert des Tagewerkes von 43,50 DM hätte zusätzlich 94 Mill. DM aus öffentlichen oder privaten Mitteln erfordert.

Im Jahre 1951/52 hat sich auch die Baukostensteigerung fortgesetzt, so daß am Ende des Berichtsjahres bereits der höchste Stand nach der Währungsreform überschritten wurde, wobei die Kosten für Baustoffe stärker gestiegen sind als die Löhne. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt liegt Hamburg über diesem, während die benachbarten Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen unter dem Bundesdurchschnitt liegen.

Das Steigerungsverhältnis ist im Vergleich zum Bundesgebiet etwa dasselbe, jedoch liegt das hamburgische Niveau des Indexes um sechs Prozent höher als im Bundesgebiet. Infolge der besonderen wirtschaftlichen Lage wird Hamburg immer über dem Bundesdurchschnitt liegen, jedoch wäre eine Annäherung an die durchschnittlichen Kosten des Bundesgebietes von wesentlichem Vorteil.

Die Angebotspreise für Bauleistungen sind nicht in dem Maße gestiegen wie die Materialpreise. Rationalisierungsmaßnahmen der Bauwirtschaft und eine Steigerung der Leistung der Arbeiter haben einen Teil der Preissteigerungen aufgefangen.

chmis
der
der
rufs-
hilfe-
eini-

imen
aders

gister
h das
erbe-

Ver-
nits.
mern
t ab-
n.

tten zu Werbezwecken
(ettbewerb) gerichtlich
ung unzulässig.
tionelle und technische

„Janushaus“, Gerhart-
i, Hamburg-Blankenese

Niedrige Preise und billiges Geld sind die Grundlagen des Bauens, insbesondere des Wohnungsbaues.

1951 sind Preise und Zinsfüße nicht nur gestiegen, ihre Entwicklung war völlig unübersichtlich. Die Differenz zwischen Alt- und Neumiete durfte nicht noch größer werden. Es war daher geboten, die Mieten getreu dem Bundeswohnungsbaugesetz festzusetzen. Durchschnittlich beträgt die Miete, die 1951 in Hamburg für den sozialen Wohnungsbau festgesetzt wurde, 1,05 DM je m² Wohnfläche im Monat. Die Finanzquellen des sozialen Wohnungsbaues sind auf die Bundesrepublik übergegangen; die Rückverteilung auf die Länder war für Hamburg nicht günstig. Die Preisentwicklung ging, da ein Abwälzen auf die Miete und damit eine Erhöhung der Hypotheken nicht möglich war, wieder auf Kosten der öffentlichen Mittel. Trotzdem wurde das gute Ergebnis des Vorjahres fast wieder erreicht.

Bei allem ist zu bedenken, daß die Bevölkerung Hamburgs weiter zugenommen hat, doch ist die Zunahme geringer als in den Vorjahren. Geburten und Todesfälle gleichen sich seit zwei Jahren aus. Der Wanderungsgewinn ist noch beträchtlich, wenn sich auch der Abzug gegenüber dem Vorjahr um 6000 vergrößerte und der Zuzug um 17 000 verringerte. Den Hauptanteil stellen die Flüchtlingsländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bayern.

Die gesetzliche Umsiedlungsaktion 1950 umfaßte für Hamburg 5000 Personen. Sie konnte terminmäßig durchgeführt werden, verzögerte jedoch die Unterbringung von Hamburgern, die sich in dringender Wohnungsnot befinden.

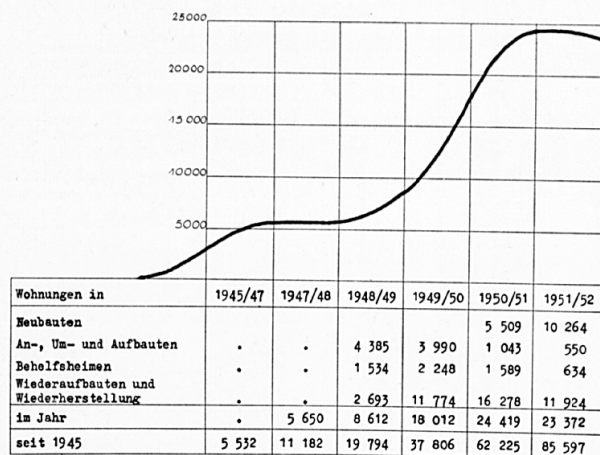
Besondere Sorge bereitet noch immer die Rückführung der Butenhamburger, von denen Ende 1951 noch über 20 000 Personen registriert waren. Bei der Anerkennung als Flüchtlinge in den jetzigen Aufnahmeländern sind Fortschritte erzielt.

Der Zustrom aus der Ostzone hat weiter angehalten. Der Anteil, den Hamburg aufnehmen muß, ist von 2,0 auf 2,6 Prozent heraufgesetzt worden. Aus den Auffangslagern wurden im Jahre 1951 1837 Personen aufgenommen.

Durch die Bautätigkeit hat auch die innerstädtische Wanderung wieder größere Bedeutung erhalten. Während das Schwergewicht der Bautätigkeit im städtischen Bereich liegt, hat dieser, soweit es Umzüge betrifft, noch einen geringen Bevölkerungsverlust. Der Verlust betrifft in erster Linie die stark überfüllten Gebiete Eimsbüttel, Eppendorf und Innenstadt, während als Aufnahmegebiet Barmbek-Uhlenhorst über 80 Prozent der Gewinne aufnimmt. Von den nicht-städtischen Gebieten sind es vor allem Billstedt und Fuhlsbüttel-Langenhorn mit ihrer überwiegend staatlich geförderten Siedlungsbautätigkeit, die Zuzüge erhalten haben.

Der Wohnungsbau

Bleibt nun die Kurve waagrecht? Das ist die große Frage!



Die Wohnungsbauzahlen der Vorjahre sind auf Grund der Volkszählung 1950 berichtigt worden. Die Gesamtzahl der seit dem Kriege neu erstellten Wohnungen betrug bis zum 31. März 1951 demnach 62 225 Wohnungen statt 58 823 Wohnungen, wie im Vorjahresbericht angegeben.

Die Anzahl der fertiggestellten Wohnungen ist im Berichtsjahre mit 23 372 etwas geringer als im Vorjahre, während im Vergleich der Kalenderjahre der Wohnungszugang 1951 etwas größer war. Die Ursache liegt in dem starken Anstieg der Fertigmeldungen im Monat Dezember 1951, dem ein Nachlassen in den Monaten Januar bis März 1952 gegenübersteht; eine Tatsache, die auch in dem geringen Bauübertrag ausgedrückt wird.

Der Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaues ist gegenüber dem Vorjahre konstant geblieben. Da jedoch die Teile der Bevölkerung, die nicht unter das Wohnungsbaugesetz fallen, bereits besser mit Wohnungen versorgt sind, muß mit einem Nachlassen des nicht geförderten Bauens gerechnet werden. Bei dem geförderten Wohnungsbau ist der Anteil der gemeinnützigen Unternehmen gestiegen.

Bei den f
doch hat sich
bauten wurde
bauten Grund
Durchführungs
zugute komme

Der Anteil
auch der Auf
weiter ab.

50 Prozen
aller erstellte
bau, auch der
Zimmer je Wo
je Wohnung u

Starke Kr
im Berichtsjah
bieten gebaut
Maßnahmen d

Die neu e
Während im V
in diesem Jahr
sowie die Auß

Das Bund
lich geförderte
und Art der n
und 1952 war
ausbauten lag
den Außenbez

mäßig, hervor
ausbildung au
Neben den

nungsgröße w
vorhandenen
zuteilung nicht
richtlinien ber
baut werden
Grenze muß j
fördert werde

Der Umla
Die Bundesmi
größerem Uml
aus. Von den

nstant geblieben. Das
ts besser mit Woh-
werden. Bei dem

Der Umfang der zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel war um 20,9 Mill. DM größer als im Vorjahr. Die Bundesmittel sind weiterhin in ihrem Zweck eng bestimmt. Soforthilfemittel sind zum ersten Male in größerem Umfange als Eigengeld eingesetzt worden, fallen also insofern für die zweistellige Finanzierung aus. Von den Landesmitteln ist der Betrag aus umgeschuldeten Hypotheken einmalig.

Wohnungsbauschwerpunkte und Gestaltungsfragen

Die Wiederaufbaugelände Jarrestadt, Barmbek-Nord, Dulsberg, Veddel, Altona-Nord gehen, soweit es den Ausbau der Ruinen betrifft, ihrer Wiedervollendung entgegen. In der Jarrestadt sind nur einzelne Blocks vorhanden, bei denen Finanzierungsschwierigkeiten den Wiederaufbau verhinderten.

Barmbek-Nord wird im wesentlichen bestimmt durch den Wiederaufbau des Laubenganghauses Heidhöfen, das als erstes Laubenganghaus durch die Gebrüder Frank errichtet worden war, und durch die Wiederaufbauten der Neuen Heimat am Schwalbenplatz und am Habichtplatz. Während beim Erstaufbau Barmbek-Nord als zu weit von der Stadt entfernt empfunden wurde, gilt es heute als bevorzugtes Wohngebiet. Für das Gebiet südlich der Walddörferbahn wird 1932 ein Wettbewerb durchgeführt.

Auf dem Dulsberg ist der erste Teil bis zur Elsässer Straße in der alten Art wieder hergerichtet. Die städtische Gesellschaft „Neues Hamburg“ hat ihren Block zwischen Dulsberg-Nord und Alter Teichweg nicht wieder in doppelter Randbebauung, sondern in Zeilenbebauung durchgeführt. Die neue Architektur hat versucht, durch verschiedenartige Fensterformen den Kasernencharakter der Großwohnbauten aufzuheben. Nicht geglückt ist in diesem Block dagegen die gärtnerische Gestaltung. Die „Ageka“ baut ihre Blocks zwischen Elsässer Straße und Nordschleswiger Straße wieder in der geöffneten Randbebauung. Die Größe des Vorhabens und seine bevorzugte Lage hätten eine Neugestaltung gerechtfertigt. Die Wiederherstellung der Grünanlage am Dulsberg ist weiter fortgeschritten; nur in ihrem Westteil stören noch die Behelfsheime, die wegen der noch immer drückenden Wohnungsnot nicht beseitigt werden können. Für ein bisher noch nicht bebautes Gelände am Alten Teichweg hat die Gesellschaft „Neues Hamburg“ einen Wettbewerb ausgeschrieben, der beachtliche Ergebnisse gebracht hat. Es ist vorgesehen, im Nordteil höhergeschossige Bauten für Alleinstehende und im Südteil Reihenhäuser für Familien zu bauen, während der Mittelteil als Grünfläche ausgebildet werden soll.

In Hamm-Hörn hat sich der Wiederaufbau weiter nach Osten verschoben. Die größten Bauvorhaben sind hier der Block der „Neuen Heimat“ an der Washingtonallee und der Block Horner Weg der Baugenossenschaft „Freier Gewerkschafter“, in dem auch ein Kindertagesheim wieder mit ausgebaut werden konnte.

Die Wiederherstellung des Wohngebietes Veddel ist ebenfalls fast abgeschlossen. Der noch fehlende Block der „Ageka“ an der Veddeler Brückenstraße wurde mit der Angliederung der „Ageka“ an den Betrieb der „Neuen Heimat“ wieder ausgebaut. Hier konnte die öffentliche Grünanlage zwischen der Bebauung und der Autobahneinfahrt in neuer Art hergestellt werden. Der Wohnungsbau erfolgt nicht in so starker örtlicher Konzentration wie der Ausbau der Ruinen. Dem Wunsch, Wohnstätten in möglichst Nähe der Arbeitsstätten zu haben und der Notwendigkeit, zunächst solche Gebiete zu bebauen, in denen bereits Straßen mit ausgebautem Leitungssystem vorhanden sind, stehen die Schwierigkeiten der Grundstücksbereinigung gegenüber. Die günstigsten Verhältnisse liegen da, wo ausgebauten Straßen vorhanden sind, die Grundstücke aber noch nicht bebaut waren.

Das größte Neuaufbaugelände befindet sich in der Altonaer Altstadt. Hier hatte die Stadt vor längerer Zeit Grundstücksankäufe getätigt, um eine Sanierung durchführen zu können. Es fallen also günstige Straßenverhältnisse mit geschlossenem Grundeigentum und Nähe der Arbeitsstätten, vor allem des Hafens, zusammen. Der erste Baubauabschnitt nimmt Rücksicht auf die teilzerstörte vordere Bebauung. Der mittlere Teil weist einen reinen Zeilenbau aus; im Westteil muß auf das Baudenkmal Palmallee Rücksicht genommen werden.

Ebenfalls verkehrsgünstig liegt in Wilhelmsburg der 1931 erbaute Klubundehof an fertiger Straße. Hier mußte der Vorteil allerdings durch höhere Kosten bei der Gründung erkauft werden. Auf dem Marschboden der Elbinseln sind höhere Bauwerke nur mit besonderen Gründungsmaßnahmen möglich.

Harburg, das beim Ruinenausbau zu kurz gekommen war, weil nur in geringem Maße ausbaufähige Ruinen zur Verfügung standen, ist im Neuaufbau sowohl durch gemeinnützige wie private Bauherren gut vorangekommen.

Die Beispiele Rosenhofstraße und Rückertstraße zeigen, wie mit Hilfe der Wohnungsbauförderung die Absichten der Stadtplanung wirksam durchgeführt werden können.

Während auf vielen Gebieten des deutschen Bauschaffens seit 1945 in der Architektur ein für unsere Zeit gültiger Ausdruck gefunden worden ist, zeigt der Wohnungsbau, insbesondere der soziale Wohnungsbau noch eine gewisse Erstarrung. Die Ursachen sind mannigfaltig. Der Ausbau der Ruinen zwang den Architekten nicht zu gestalterischer Auseinandersetzung. Dafür bedrückten ihn und sein Büro viele andere Sorgen. Architektur als Aufgabe muß erst wieder neu empfunden werden. Das gilt jedoch ebenso sehr für den Bauherrn. In der Architektur geht es heute nicht so sehr um die Frage, was schön sei, als um die Frage, was uns schön sein wert ist. Beim großstädtischen Mehrfamilienhaus muß die Wohnung in den Baukörper eingeordnet werden, so daß die einzelne Wohnung noch als Wohnung empfunden wird, und doch der Gesamtkörper die Ruhe behält, die er selber als Teil eines Ganzen gebraucht.

Um die Fragen der Gestaltung — nicht nur der Ansichten, sondern auch der Grundrisse — stärker in Bewußtsein zu bringen, hat das Amt für Wohnungswesen mehrere Wohnungsunternehmen veranlaßt, Architektenwettbewerbe auszuschreiben. Der Wettbewerb Friedrich-Naumann-Straße in Harburg brachte eine gute Einfügung der Baukörper in das stark bewegte Gelände; die formale Gestaltung ist noch nicht ganz befriedigend. Auch ein Wettbewerb der SAGA für ein Gelände in Eidelstedt war erfreulich. Besondere Beachtung fand in der Öffentlichkeit der Wettbewerb der Gesellschaft „Neues Hamburg“ am Alten Teichweg, wo die Architekten Sprotte und Neve an der Nordseite des Geländes 4 höhergeschossige Bauten für kinderlose Ehepaare anordnen und am Südrand Zeilen für Vollfamilienwohnungen, während der mittlere Teil als Grünfläche freigehalten wird. In diesem Jahre ist ein größerer Wettbewerb für das Gebiet der Barmbeker Hochbahnstrecke vorgesehen.

Der Kleinsiedlung sind in Hamburg durch die besondere Lage enge Grenzen gesetzt. Nur in geringem Umfange ist leicht aufschließbares Gelände vorhanden. Bei den meisten Projekten ist nicht nur die Aufschließung in der Siedlung selbst, sondern auch ein kostspieliger Anschluß an das weiter entfernte allgemeine Straßennetz erforderlich. Daher konzentrierte sich die Siedeltätigkeit im wesentlichen auf die Fortführung der im Vorjahresbericht genannten Siedlungen. Die Sanierung des ehemaligen Segelfluggeländes in Billstedt ist im großen und ganzen abgeschlossen. Die Siedlung hat auch eine eigene Schule erhalten. Zu den bedeutenderen Objekten gehören die Siedlungen Karlshöhe und Heidberg der Nordwestdeutschen Siedlungsgesellschaft, die Siedlungsbau- und Siedlungsgesellschaft Jarrestadt, Barmbek-Nord, Dulsberg, Veddel, Altona-Nord gehen, soweit es den Ausbau der Ruinen betrifft, ihrer Wiedervollendung entgegen. In der Jarrestadt sind nur einzelne Blocks vorhanden, bei denen Finanzierungsschwierigkeiten den Wiederaufbau verhinderten.

schaft, die Siedlungsbau- und Siedlungsgesellschaft Jarrestadt, Barmbek-Nord, Dulsberg, Veddel, Altona-Nord gehen, soweit es den Ausbau der Ruinen betrifft, ihrer Wiedervollendung entgegen. In der Jarrestadt sind nur einzelne Blocks vorhanden, bei denen Finanzierungsschwierigkeiten den Wiederaufbau verhinderten.

Die meisten und eine tragfähige wirtschaftliche hamburgische architektonische

Zu meinen: Er wurde wesentlich im Zusammenhang mit der Lebendigkeit. Die „Ageka“ baut ihre Blocks zwischen Elsässer Straße und Nordschleswiger Straße wieder in der geöffneten Randbebauung. Die Größe des Vorhabens und seine bevorzugte Lage hätten eine Neugestaltung gerechtfertigt. Die Wiederherstellung der Grünanlage am Dulsberg ist weiter fortgeschritten; nur in ihrem Westteil stören noch die Behelfsheime, die wegen der noch immer drückenden Wohnungsnot nicht beseitigt werden können. Für ein bisher noch nicht bebautes Gelände am Alten Teichweg hat die Gesellschaft „Neues Hamburg“ einen Wettbewerb ausgeschrieben, der beachtliche Ergebnisse gebracht hat. Es ist vorgesehen, im Nordteil höhergeschossige Bauten für Alleinstehende und im Südteil Reihenhäuser für Familien zu bauen, während der Mittelteil als Grünfläche ausgebildet werden soll.

Das Wohngebiet Veddel ist ebenfalls fast abgeschlossen. Der noch fehlende Block der „Ageka“ an der Veddeler Brückenstraße wurde mit der Angliederung der „Ageka“ an den Betrieb der „Neuen Heimat“ wieder ausgebaut. Hier konnte die öffentliche Grünanlage zwischen der Bebauung und der Autobahneinfahrt in neuer Art hergestellt werden. Der Wohnungsbau erfolgt nicht in so starker örtlicher Konzentration wie der Ausbau der Ruinen. Dem Wunsch, Wohnstätten in möglichst Nähe der Arbeitsstätten zu haben und der Notwendigkeit, zunächst solche Gebiete zu bebauen, in denen bereits Straßen mit ausgebautem Leitungssystem vorhanden sind, stehen die Schwierigkeiten der Grundstücksbereinigung gegenüber. Die günstigsten Verhältnisse liegen da, wo ausgebauten Straßen vorhanden sind, die Grundstücke aber noch nicht bebaut waren.

In gleicher Weise errichteten Häuser rings um die Mitteln formale und funktionale Bauweise errichtet sind; je m² DM 13,7 Werk 1½ Stein

Auf dem Lager begonnen und als U

Hamburg der Bundesrepublik Bedeutung

Die öffentlichen Anlagen und die der Haltungen, die die nicht nur der Steuereinkommen Bundesrepublik

Es konnten Schwierigkeiten Grundbesitz für Grundstücken,

Die städtische Kammer durch

Mit den N 55 B, 56, 57 und der HHLA über Schuppenneubau gestaltet. U. a.

Am Kaiser Von den hier arbeiten ist etw

Der Ausbau sowie ein Teil. Anfang Mai 19 wurden weiter An einer g den Widerlager

Unter den Fischhallen Sandtorhafen u 24 B am Baske der Zollbauten

ragen

gehen, soweit es den nur einzelne Blocks

Laubenganghauses war, und durch die nd beim Erstaufbau vorzugtes Wohngebiet.

wieder hergerichtet. und Alter Teichweg neue Architektur hat mbauten aufzuheben. aut ihre Blocks zwi- ausung. Die Größe des Wiederherstellung der die Behelfsheim, die in bisher noch nicht Wettbewerb ausge- geschossige Bauten für teileil als Grünfläche

größten Bauvorhaben Weg der Baugeossen- werden konnte.

Der noch fehlende "geka" an den Betrieb n der Bebauung und t in so starker ört- r Nähe der Arbeits- bereits Straßen mit ksberreinigung gegen- lie Grundstücke aber

te die Stadt vor län- fallen also günstige or allem des Hafens, ung. Der mittlere Rücksicht genommen

an fertiger Straße. n. Auf dem Marsch- möglich.

Maße ausbaufähige e Bauherren gut vor-

der Wohnungsbau-

ein für unsere Zeit e Wohnungsbau noch ing den Architekten undere Sorgen. Archi- r für den Bauherrn. rage, was uns Schön- er eingeordnet wer- samtkörper die Ruhe

drisse — stärker in en veranlaßt, Archi- ung brachte eine gute h nicht ganz befrie- Besondere Beachtung n Teichweg, wo die für kinderlose Ehe- e Teil als Grünfläche irmbeker Hochbahn-

t. Nur in geringem nicht nur die Auf- entfernte allgemeine auf die Fortführung geländes in Billstedt alten. Zu den bedeu- hen Siedlungsgesell-

schaft, die Siedlung der Flughafenwohnungsbaugesellschaft in Langenhorn, die Siedlung der Sozialen Wohnungsbaugesellschaft der Kleingärtner in Groß-Borstel, die Siedlung der SAGA in Eidelstedt und die Siedlung der „Reichsbund-Baugenossenschaft“ in Hummelsbüttel. Es konnte nicht in allen Fällen die Mindestgröße von 1000 m² je Grundstück eingehalten werden. Auf günstigen Böden wurde die Mindestgröße auf 600 m² herabgesetzt; in anderen Fällen wurde die Anlage einer Kanalisation erforderlich.

Die meisten Siedlungshäuser haben Einliegerwohnungen erhalten, um eine richtliniengemäße Belegung und eine tragbare Miete zu erhalten. Tatsächlich hat sich das Kleinsiedlungshaus mit Einliegerwohnung im Dach wirtschaftlich der Geschloßwohnung als gleichwertig erwiesen. Die Gestaltung der Kleinsiedlung im hamburgischen Raum hat auch außerhalb Hamburgs Anerkennung gefunden. Es ist gelungen, mit den geringen architektonischen Mitteln, die unserer jetzigen Lage entsprechen, ansprechende Lösungen zu finden.

Zu meiner Freude ist auch der Umfang der privaten Wohnungsbautätigkeit in Hamburg sehr erheblich. Er wurde wesentlich unterstützt durch die Vergünstigungen nach § 7c des Einkommensteuergesetzes, vielfach im Zusammenhang mit Grundsteuerbefreiungen. Die Gestaltung dieser Wohnbauten zeigt eine größere Lebendigkeit. Wenn auch nicht verkannt werden darf, daß die größeren Wohnungen mehr gestalterische Möglichkeiten bieten, so dürfte doch auch das stärkere Verlangen nach der besonderen Lösung bei den Bauherren dieser Gruppe eine große Rolle spielen. Auch bei der privaten Wohnungsbautätigkeit spielt das Mehrgeschloßhaus eine größere Rolle, daneben selbstverständlich das Einfamilienhaus, während das zwei- und dreigeschossige Haus in Hamburg nicht so stark in Erscheinung tritt.

Das Wohnungswesen stand in Hamburg vor einer ganzen Reihe von Sonderaufgaben.

Wohnungsinhaber, denen durch Gerichtsurteil der Schutz des Mieterschutzgesetzes aberkannt ist, können in vielen Fällen keine neuen Wohnungen erhalten; sie werden obdachlos. Für diese Familien wurden in fünf Stadtteilen Häuser errichtet, die in zwei Stockwerken je 19 Einraumwohnungen, vier gemeinsame Aborte und zwei Zapfstellen enthalten. Die Kosten betrugen je Wohneinheit DM 2630,—.

In gleicher Art wurden im Lager Alsterdorf von der Sozialbehörde für obdachlose Familien fünf Häuser errichtet. Das Gelände bietet noch für weitere Häuser Platz; auch können die vorhandenen eingeschossigen Massivgebäude aufgestockt werden. Grundrisse und Einrichtungen sind so entwickelt, daß sie mit geringen Mitteln zu Alters- oder Lehrlingsheimen umgebaut werden können. Zwei Häuser wurden mit großformatigen Turrüststeinen, außen 20 cm, innen 15 und 10 cm dick, gebaut: zwei Häuser wurden in der Monobauweise errichtet, bei der 15 cm Ziegelsplittbeton innen und außen mit je 2,5 cm Holzwolle-Leichtbauplatten bekleidet sind; ein Haus erhielt Außenwände aus Ziegellochsteinen. Die Preise für die Außenwände betrugen je m² DM 13,75 für Turrüst, DM 14,30 für Mono und DM 16,50 für Lochziegel, während Kalksandsteinmauerwerk 1½ Stein dick DM 25,— m² kostet.

Auf dem Gelände am Weg beim Jäger war zur Zeit der Berliner Luftbrücke mit dem Bau eines Wohnlagers begonnen worden. Sechs Baracken, die damals nicht fertiggestellt wurden, sind jetzt ausgebaut worden und als Unterkunft für die bisher im Barackenlager Stadtpark wohnenden Männer eingerichtet.

Arbeitsstätten

Hamburg ist mit seinen 100 000 Erwerbslosen das Land, das die zweitgrößte relative Erwerbslosigkeit in der Bundesrepublik aufweist. Der Ausbau und die Neuschaffung von Arbeitsplätzen ist deshalb von besonderer Bedeutung.

Die öffentliche Förderung der Bauten für die Wirtschaft erstreckt sich auf die Bereitstellung öffentlicher Anlagen und von Mitteln, Grundstücken und stadtplanerischen Unterlagen für die privaten Bauvorhaben.

Da der Hamburger Hafen das Rückgrat der Hamburger Wirtschaft ist, sind die erheblichen Aufwendungen, die der Hamburger Staat für den Strom- und Hafenbau Jahr für Jahr gemacht hat, Leistungen, die nicht nur der hamburgischen, sondern der ganzen deutschen Wirtschaft zugute kommen. Je mehr sich das Steueraufkommen von den Ländern auf den Bund verlagert, um so notwendiger wird die Beteiligung der Bundesrepublik an diesen Kosten.

Es konnten nur geringe Mittel für den Wirtschaftsbaubereitgestellt werden.

Schwierigkeiten begegnete in vielen Fällen die Beschaffung von Industriegrundstücken, da der private Grundbesitz für gewerbliche Zwecke zu stark zersplittert ist. Die planmäßige Räumung von Liegenschaftsgrundstücken, die zur Zeit mit behelfsmäßigen Wohngebäuden besetzt sind, wird daher in Angriff genommen.

Die stadtplanerischen Aufgaben für den Wirtschaftsbaubereitgestellt werden konnten in gutem Einvernehmen mit der Handelskammer durchgeführt werden.

Mit den Neubauten am Südwesthafen wurde Mitte Mai 1951 begonnen. Von den hier geplanten Schuppen 55 B, 56, 57 und 58 wurden Ende Februar 1952 der Schuppenteil 55 B und Ende März 1952 der Schuppen 56 der HHLA übergeben, während die Schuppen 57 und 58 vor der Vollendung stehen. In Verbindung mit diesen Schuppenneubauten wurden die Gleisanlagen und Pflasterflächen der Kaizeuge Afrikastraße weitgehend neu gestaltet. U. a. wurde auf dem Gelände des früheren Schuppenteils 54 A ein Vorbahnhof angelegt.

Am Kaiser-Wilhelm-Hafen wurde mit den Neubauten am Auguste-Viktoria-Kai im Oktober 1951 begonnen. Von den hier geplanten Schuppen 71 und 72 sind von ersterem am Ausgang des Berichtsjahres die Rohbauarbeiten zu etwa zwei Drittel fertiggestellt.

Der Ausbau des Altonaer Fischereihafens machte im Berichtsjahre weitere Fortschritte. Die Fischhalle II sowie ein Teil der Fischhalle III wurden am 1. 8. 1951 fertiggestellt, desgleichen ein Teil der Packhalle XII Anfang Mai 1951 sowie die Packhalle XIII am 1. Juli 1951. Die Arbeiten für den Neubau des Ausrüstungskais wurden weitergeführt.

An einer größeren Anzahl Straßenbrücken wurden Instandsetzungsarbeiten an der Stahlkonstruktion und den Widerlagern durchgeführt.

Unter den Hochbauten ist — abgesehen von den bereits erwähnten Schuppen 55 B, 56, 57, 58 und 71 sowie den Fischhallen II und III und den Packhallen XII und XIII — die Fertigstellung der neuen Schuppen 4/5 am Sandtorhafen und 27 B (Fa. Schenker & Co. GmbH.) am Baakenhafen, der Wiederaufbau des Schuppenteils 24 B am Baskenhafen sowie die Instandsetzung der Schuppen 16 und 32 zu erwähnen. Die Wiederherstellung der Zollobbauten wurde im Berichtsjahre planmäßig fortgesetzt.

Der Wiederaufbau des Hafenbahnnetzes wurde fortgesetzt und verschiedene Eisenbahnbrücken wieder hergestellt. 93 Prozent des Hafenbahnnetzes von 1938 sind wieder in Betrieb.

Die Wiederherstellungsarbeiten an den Anlagen der Überseebrücke wurden im Juli 1951 beendet. Damit ist ein Liegeplatz von etwa 200 m Seeschiffslänge geschaffen.

Der Wiederaufbau und Neubau von Kaimauern wurde von staatlicher wie privater Seite im Berichtsjahre verstärkt vorangetrieben. So wurden fertiggestellt: am Seehafen 1 (Harburg) bei FUTAG 132 m; am Seehafen 2 (Harburg) bei Thörl 215 m; am Seehafen 4 (Harburg) bei EBANO 140 m und eine Vorsetze am Reiherstieg bei Böning & Co. (70 m). Im Bau befinden sich am Ende des Berichtsjahres der bis auf die Reederei-schuppen und Klappbrücke fertiggestellte Ausrüstungskai Fischereihafen (300 m), eine Kaimauerstrecke am Grevenhufener (161 m) sowie am Reiherstieg für das Mineralölwerk Grasbrook eine Vorsetze (60 m).

Die Schwerpunkte der Uferinstandsetzungen lagen in den Moorfleeter Kanälen, an der Süderelbe vor Bullenhausen und Holstenkathen sowie an der Unterelbe vor Nienstedten und Dockenhuden.

An der Instandsetzung der Schleusen wurde im Berichtsjahre weitergearbeitet. Im April 1951 konnte die Tatenberger Schleuse nach einjähriger Bauzeit in Betrieb genommen werden. Anschließend wurde an der Abdämmung der Dovebe, Herstellung des Sieles und Aufschüttung des Straßendamms gearbeitet. Diese Arbeiten sind am Ende des Berichtsjahres nahezu abgeschlossen.

Die Baggerleistungen im hamburgischen Hafengebiet, auf dem hamburgischen Teil der Elbe und in den hamburgischen Hafenanlagen in Cuxhaven betrugen 3,6 Mill. m³ im Berichtsjahre, von denen 208 000 m³ auf Cuxhaven entfallen. Das Baggergut wurde u. a. auf größeren Flächen im Spadenländer Busch, Horn- und Blumensand sowie Köhlfleet-West aufgespült. Auf dem Spülfeld Ebano in Moorburg wurden bis Ende des Berichtsjahres rund 1,6 Mill. m³ Baggersand aufgespült.

Die Wiederherstellung der Hebezeuge machte gute Fortschritte. Insgesamt sind bis zum 1. 4. 1952 57 Prozent der Anzahl der Kräne von 1938 wieder in Betrieb genommen worden.

In den unter hamburgischer Verwaltung stehenden Teilen des Hafengebietes von Cuxhaven wurden Instandsetzungsarbeiten an Kränen, Gleisen, Pflaster sowie an Schuppen des Lentzkais ausgeführt. Im Amerikahafen, dessen Bedeutung als Schutzhafen bei stürmischem Wetter sich wiederum bewiesen hat, mußten größere Baggerarbeiten durchgeführt werden. Für die Schaffung eines neuen Liegeplatzes am Steubenhöft wurden die Vorarbeiten beendet und am bestehenden Teil Sicherungsarbeiten ausgeführt.

Von den vielen Arbeitsstätten, die im letzten Jahre fertiggestellt wurden, soll hier nur die neue Rindermarkthalle erwähnt werden. Diese wurde im Rahmen des Gesamtprojektes für den Wiederaufbau des Zentralviehmarktes hergestellt und ist eine der größten Hallen Europas. Die neue Halle ist eine kombinierte Stahl- und Stahlbetonkonstruktion.

Das Gesamtbauvolumen der Wirtschaftsbauten kann auch im Berichtsjahre 1951/52 mit 100 Mill. DM angenommen werden. Es hat sich gezeigt, daß die Bautätigkeit in der Industrie und im Handel in den letzten Jahren ziemlich konstant war, wenn auch innerhalb der Gesamtgruppe Verschiebungen der einzelnen Wirtschaftszweige zu verzeichnen sind. Bemerkenswert ist, daß zum erstenmal der Anteil der Industrie und des Gewerbes unter 50 Prozent gesunken ist, während die Bauvorhaben für Kontore, Banken und Versicherungen, Ladengeschäfte usw. von 41 Prozent auf 48 Prozent des Gesamtvolumens angestiegen sind.

Der Umfang der Bauvorhaben der Leichtindustrie (Textil-, Leder-, Papier-Holzverarbeitung, graphische Betriebe usw.) ist merklich zurückgegangen. Der geringe Anteil der Gummiindustrie zeigt, daß der Wiederaufbau hier als abgeschlossen anzusehen ist. Der Anteil der Mineralölindustrie ist leicht gestiegen, es hat sich gezeigt, daß auch nach Beseitigung der Kriegsschäden hier ein großer Rest an Bauaufgaben verblieben ist. Obgleich der Anteil am Bauvolumen seit 1949/50 von 20 Prozent auf 13 Prozent herabgegangen ist, liegt die Mineralölindustrie immer noch an der Spitze aller Industriezweige.

Den Hauptanteil innerhalb der Gruppe Handel und Kontore stellen die Kontorhausbauten, dann folgen die Warenhäuser und Gebäude für Banken und Versicherungen. In der Aufgliederung der Bauvorhaben nach den Bezirken sind keine grundlegenden Änderungen eingetreten. Der Bezirk Mitte wird seine führende Stelle behalten, solange die Bauten des Handels im bisherigen Umfang weitergeführt werden. Es kommt hinzu, daß dieser Bezirk auch Gebiete im Osten Hamburgs und im Hafen umfaßt, in denen größere Industriebauten ausgeführt sind. Die Steigerung der Wirtschaftsbauten im Bezirk Eimsbüttel ist wesentlich bedingt durch einen Versicherungsbau und durch Bauten des Nordwestdeutschen Rundfunks, im Bezirk Nord durch den Bau eines Warenhauses und Erweiterung einer Maschinenfabrik.

Probleme des Verkehrs

Die vorliegenden generellen Planungen wurden im Jahre 1951/52 weiter überprüft und in den Einzelheiten in Zusammenarbeit mit dem Landesplanungsamt und den Stadtplanungsabteilungen durchgearbeitet.

Der Gedanke, einen Durchführungsplan für das Gesamtgebiet der Innenstadt aufzustellen, wurde aufgegeben. Die gesetzliche Feststellung eines Gesamtdurchführungsplanes für die Innenstadt hätte allein aus verfahrenstechnischen Gründen eine geraume, kaum abzuschätzende Zeit erfordert. Es erschien deshalb zweckmäßig, die Verkehrsplanung in eine Reihe von Teildurchführungsplänen aufzugliedern. Mit der gesetzlichen Feststellung der ersten Teildurchführungspläne kann in absehbarer Zeit gerechnet werden.

Für einzelne Straßenzüge (z. B. den Glockengießerwall) wurde untersucht, wieweit eine Beschränkung des Straßenquerschnittes im Interesse einer geringeren Inanspruchnahme der anliegenden Grundstücke noch vertretbar ist.

Die Planung für die Anschlüsse der neuen Straßenverbindung über die geplante zweite (nördliche) Lombardsbrücke an das bestehende Straßennetz wurde nochmals eingehend überarbeitet; es liegen jetzt ausführungsfähige Pläne dafür vor.

Ein er
Einwendur
liche Grun
sehene Ur

Im gai
legung der
führungspli

Das voi
pläne) währ
sammenstell
Linie bezog

1. die in
tona u
2. Die St
von de
3. Straßer
4. Planun
weide
Weides
plan v
5. die Pla
ausgeh
Bundes
6. die Ent
7. die Ver
aus übe
etwa d
herstell
8. die Pla
brücke
Westen
desstrai
wichtig
werden

enbahnbrücken wieder

uli 1951 beendet. Damit

r Seite im Berichtsjahre
TAG 132 m; am See-
ne Vorsetze am Reiher-
bis auf die Reederei-
e Kaimauerstrecke am
orsetze (60 m).

an der Süderelbe vor-
huden.

n April 1951 konnte die
schießend wurde an der
mes gearbeitet. Diese

il der Elbe und in den
n denen 208 000 m³ auf
der Busch, Horn- und
wurden bis Ende des

is zum 1. 4. 1952 57 Pro-

Cuxhaven wurden In-
usgeführt. Im Amerika-
en hat, mußten größere
m Steubenhöft wurden

er nur die neue Rinder-
ederaufbau des Zentral-
eine kombinierte Stahl-

mit 100 Mill. DM ange-
ndel in den letzten Jah-
r einzelnen Wirtschafts-
strie und des Gewerbes
Versicherungen, Laden-

erarbeitung, graphische
zeigt, daß der Wieder-
nt gestiegen, es hat sich
fgaben verblieben ist.
gegungen ist, liegt die

ausbauten, dann folgen
der Bauvorhaben nach
rd seine führende Stelle
ien. Es kommt hinzu,
größere Industriebauten
sentlich bedingt durch
irk Nord durch den Bau

und in den Einzelheiten
urdgearbeitet.

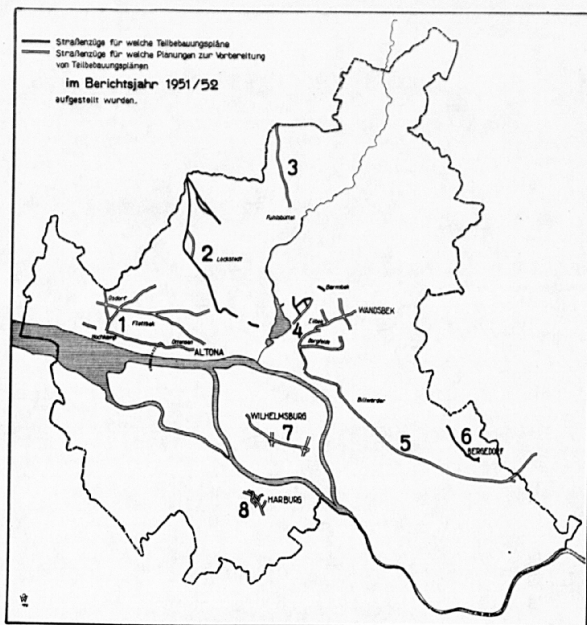
t aufzustellen, wurde
enstadt hätte allein aus
. Es erschien deshalb
jedern. Mit der gesetz-
net werden.

eit eine Beschränkung
iden Grundstücke noch

ante zweite (nördliche)
überarbeitet; es liegen

Ein ergänzter Durchführungsplan für das gesamte Gebiet von Hammerbrook hat offengelegen; die Einwendungen wurden mit den Beteiligten öffentlich verhandelt. Der zur Verwirklichung des Planes erforderliche Grunderwerb durch die Stadt ist bereits in großem Umfange durchgeführt worden, so daß die vorgesehene Umlegung wesentlich erleichtert wird.

Im ganzen wurden im Berichtsjahr die verkehrsplanerischen Beiträge — im wesentlichen durch Festlegung der Straßen- und Baulinien sowie sonstiger Einzelheiten der Verkehrsplanung — für rund 180 Durchführungspläne geliefert.



Das vorstehende Bild zeigt, für welche Straßenzüge im einzelnen Teilbebauungspläne (Fluchtlinienpläne) während des Jahres 1951/52 geschaffen wurden. In dem Bilde sind ebenso wie in der nachstehenden Zusammenstellung diejenigen Straßenzüge mit den Ziffern 1—8 bezeichnet, auf die sich die Arbeiten in erster Linie bezogen, nämlich:

1. die in ost-westlicher Richtung verlaufenden Straßenzüge zwischen Altona und Osdorf bzw. zwischen Altona und Hochkamp,
2. Die Straßenverbindung zwischen Eimsbüttel, Stellingen, Eidelstedt und Schnelsen sowie die Verbindung von der Frohmestraße bis zur Landesgrenze,
3. Straßenzug Langenhorn Chaussee zwischen Fuhlsbüttel und der Landesgrenze,
4. Planungen im Stadtgebiet östlich der Alster, u. a. für die Straßenzüge Heidenkampsweg — Bürgerweide — Sievekingsallee (Anschluß an die Autobahn Hamburg — Lübeck) sowie für den Straßenzug Weidestraße — Diederichstraße — Beethovenstraße, der sich über die Karlstraße nach dem im Aufbauplan vorgesehenen Alstertunnel fortsetzt,
5. die Planung für die Ausfallstraße nach Südosten durch die Marsch, die von der Andreas-Meyer-Straße ausgehend südlich der Bahnlinie Hamburg—Bergedorf verläuft, Bergedorf südlich umgeht und an die Bundesstraße 5 und L. I. O. 207 anschließt.
6. die Entlastungsstraße in Bergedorf,
7. die Verkehrsstraße, die den Anschluß des Freihafengebietes und Wilhelmsburg von der Neuhöfer Straße aus über den Straßenzug Groß-Sand — Mengestraße an die Wilhelmsburger Reichsstraße und weiter, etwa der Neuenfelder Straße und dem Siedenfelder Weg folgend, an die Autobahn Hamburg—Bremen herstellt,
8. die Planung im Bezirk Harburg für einen verkehrstechnisch brauchbaren Anschluß von der Süderelbbrücke über die Hannoversche Straße und eine bei der Eisenbahnkreuzung hochgelegte Gabelung nach Westen an die Buxtehuder Straße und die Bundesstraße 73 nach Cuxhaven und nach Süden an die Bundesstraße nach Bremen und Hannover. Die Beseitigung der höhengleichen Kreuzungen zwischen den wichtigsten Harburger Verkehrsstraßen und den Gleisen der Bundesbahn soll damit gleichzeitig erreicht werden.

Verkehrszählungen wurden auch im Berichtsjahre vorgenommen, um eindeutige Grundlagen für die Verkehrsplanungen zu erlangen und nicht auf Annahmen und Vermutungen angewiesen zu sein. Ende Juni 1951 wurde der Verkehr auf den Hamburger Hauptverkehrsstraßen gezählt (mit Ausnahme der Innenstadt, für welche die Ergebnisse sehr eingehender Untersuchungen neueren Datums bereits vorlagen). Es wurde dabei erstmalig auch der Abbiegeverkehr an den Knotenpunkten des Verkehrsstraßennetzes gesondert erfaßt, so daß außer der Verkehrsdichte der Straßenzüge auch die Verkehrsabwicklung an den einzelnen Knotenpunkten erkannt wurde.

Bald nach der Verkehrsübergabe der Wilhelmsburger Reichsstraße wurde im Dezember 1951 eine Zählung im Bereich dieser wichtigen Verkehrsverbindung durchgeführt. Die Voraussage, daß etwa 40 Prozent des Verkehrs der Autobahn auf die etwa parallel verlaufende Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen der Veddel und Harburg übergehen werden, wurde durch die Zählung nach der Inbetriebnahme bestätigt.

Öffentlicher Hochbau

Sehr beachtlich waren im Berichtsjahre 1951/52 die Leistungen im öffentlichen Hochbau. Krankenhaus-erweiterungen, Schulen, Jugendheime, Hörsäle für Universität und Institute, Turn- und Sporträume sind in beachtlicher Anzahl gebaut worden. Ich möchte die einzelnen Objekte des Hochbaus in einem späteren Bericht näher schildern und begnüge mich damit, in diesem Jahre abschließend eine zusammenfassende Zahlendarstellung über die Leistungen im öffentlichen Hochbau anzufügen:

Leistung	1951	1950	1949	1948
Bettplätze für Kranke, Alte, Sieche und Kinder	525	1 602	2 098	1 175
Bettplätze für Pflegepersonal	103	221	597	210
Klassen, Werkklassen und Hörsäle, Neubau mit insgesamt 21 622 m ² Fläche	374	220	120	—
Turn- und Sporträume m ²	2 368	2 161	—	—
Wohnungen mit insgesamt 13 970 m ² Fläche	468	205	859	115
Ausstellungsräume m ²	3 231	7 604	6 066	6 910
Arbeits- und Büroräume m ²	29 222	32 881	36 536	—
Garagen- und Lagerräume m ²	9 204	9 786	—	—
Sonstige Nutzräume m ²	33 907	25 617	—	—

Nach
nicht norm
1952 die T
erstmalig i
preise hat
reichten hi
und die de

Obwoh
ihren Teil
rückblicker
heit für d
schaftszwei
seinem nat
störend bei
hart und s
eine Ausna
Energie w
dert und d
burgs im I
und konsul
deutsche S

Eine h
gesunden u
der drei de
zerschlagen
tung" nach
norddeutsch
und die Co
die Länder
von einem
vermögen s
Geltung zu
auswirken.

Die Be
richtungen,
lisierung de
gesetzt. Inf
Bemühunge
setzten Min
laufende M
kaum mit
12 000 qm Ka
kannten un
um den nac
scheinung t
reserve zu s
Diese Zahl
zent des St
erfolgte, ha
stand erreic
verbessert i
schlagszeite
mit übersee
dieses Jahr
allen Anfor

Seitdem
wurden, hat
und verfügt
war zahlendr
Viertel, da

*) Der Be