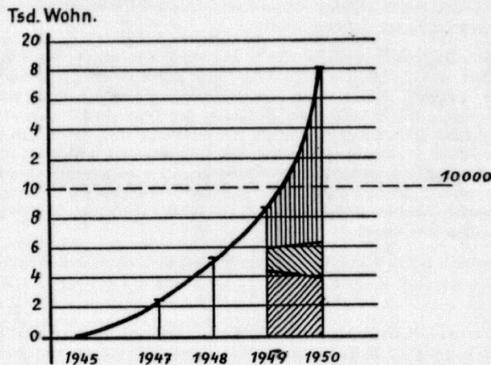


# Weiter im Aufbau!

Von Bürgermeister Dr. Nevermann

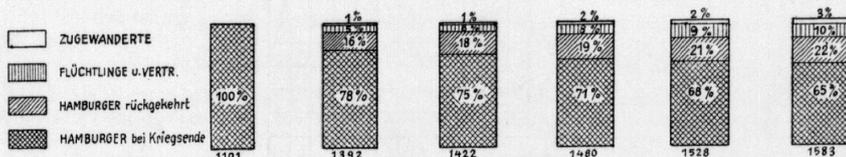
In der Ausgabe 1950 des Hamburger Adreßbuches hatte ich Gelegenheit, einen Überblick über die Kriegszerstörungen und die nach der Kapitulation erfolgten Aufbaumaßnahmen zu geben. Der damalige Bericht beruhte auf dem Stande vom Sommer 1949. Ich darf heute an diesen Bericht anschließen und die Aufbaumaßnahmen schildern, die in dem inzwischen verstrichenen Zeitraum von etwa einem Jahre durchgeführt werden konnten. Es handelt sich also im wesentlichen um die Arbeiten im Baujahr 1949/50, das am 31. März 1950 abschloß und dessen statistische Ergebnisse inzwischen eindeutig vorliegen.

Für dieses vergangene Baujahr ist das Wohnungsprogramm, das sich auf 10 000 Wohnungen bezog, weit überschritten worden. Es wurden 18 012 zusätzliche Wohnungen erstellt, von der Winterfestmachung und Sanierung von Behelfsheimen abgesehen. Es ergibt sich somit für die bisherigen Jahre folgende erfreuliche Wohnungsbaukurve:



Trotzdem können wir der Hamburger Bevölkerung keine Erleichterungen bei ihrem Raumbedarf gewähren, weil der Zuzug stärker ist als die Wohnungsbautätigkeit. Während noch etwa 160 000 geflüchtete Hamburger auf ihre Rückkehr warten, übersteigt seit 1947 der Zustrom von Nicht-Hamburgern die Zahl der Rückkehrer, trotzdem die Bedingungen für diese schlechter sind. Ihre Notlage zwingt jedoch die Flüchtlinge, mit primitiven Unterkünften auszukommen. Noch größer dürfte der Anteil der Flüchtlinge an den illegal in Hamburg Wohnenden sein.

Nachstehende Tabelle möge die Bevölkerungsentwicklung Hamburgs in der Zeit nach der Kapitulation festhalten:



	1945/46		1946/47		1947/48		1948/49		1949/50		1950
	Stand	Zuwachs	Stand								
Hamburger											
a) b. Kriegsende anwes.	1 101	- 14	1 087	- 24	1 063	- 12	1 051	- 14	1 037	- 9	1 028
b) rückgekehrt	-	+ 225	225	+ 34	259	+ 35	294	+ 27	321	+ 30	351
Flüchtlinge u. Vertriebene	-	+ 67	67	+ 16	83	+ 29	112	+ 29	141	+ 24	165
Zugewanderte	-	+ 13	13	+ 4	17	+ 6	23	+ 6	29	+ 10	39
Zusammen	1 101	+ 291	1 392	+ 30	1 422	+ 58	1 480	+ 48	1 528	+ 55	1 583

Stand und Zuwachs der Bevölkerungsgruppen in Tausend Personen

Trotz verschlechterter Finanzlage bleibt also für die Hansestadt Hamburg der Wohnungsbau nach wie vor Aufgabe Nr. 1.

Für das jetzt laufende Jahr ist ein Wohnungsbauprogramm von 15 000 bis 20 000 Wohnungen verkündet worden, und es kann bereits heute festgestellt werden, daß dieses Programm mit seiner maximalen Zahl als finanziell gesichert gelten kann. Die Bürgerschaft hat auch einen weiteren Vorgriff auf Mittel des nächsten Haushaltsjahres beschlossen, so daß die Kontinuität des Wohnungsbaues in Hamburg für den Übergang in das neue Haushaltsjahr gesichert ist. Was dann kommt, muß allerdings heute als rätselhaft bezeichnet werden, weil das Bundeswohnungsministerium mitgeteilt hat, daß in Zukunft wesentlich geringere Beträge für den Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden könnten. Trotzdem sind wir in Hamburg entschlossen, das bisherige Wohnungsbauvolumen nicht zusammenschumpfen zu lassen.

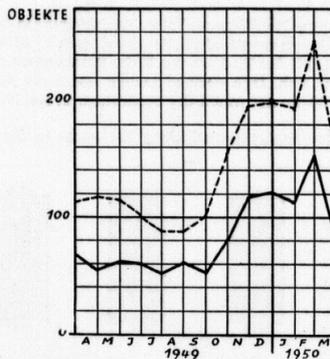
Mit dem Ende dieses Haushaltsjahres werden die planmäßig durchgeführten Ruinenausbauten als Großaktion beendet sein. Schon im Jahre 1951 geht Hamburg zum Neubau über. Bei einem Programm von 20 000 Wohnungen entfallen nur noch 1000 auf die Wiederherstellung ausgebrannter Großwohnblocks. Die übrigbleibenden Ruinen müssen abgerissen werden, weil sie — vielleicht von geringen Ausnahmen abgesehen — nicht mehr ausbauwürdig sind. Mit diesem Übergang zum Wohnungsbau ergibt sich mehr als bisher das Problem der Wohnungsgröße und der Grundrißgestaltung. Für diese Fragen kommt es auf den wirklichen Wohnungsbedarf der wohnungssuchenden Bevölkerung an.

Zur Zeit bestehen in Hamburg 602 000 Haushaltungen, davon 163 000 aus einer Person und 197 000 aus zwei Personen. Wohnungen mit 1 Zimmer sind jedoch nur 55 000 und mit 2 Zimmern 123 000 vorhanden. Wir rechnen mit einer weiteren Zuwanderung von 210 000 Personen. Andererseits wohnen auch in normalen Zeiten etwa 60 000 Personen als Einzelhaushalte in Untermiete. Der Bedarf an 1-Zimmer-Wohnungen kann danach auf 50 000 bis 60 000, der Bedarf an 2-Zimmer-Wohnungen auf 110 000 bis 120 000 geschätzt werden. Das sind zusammen zwei Drittel des gesamten Wohnungsbedarfes. Wegen der großen Wohnungsnot müssen zur Zeit aber auch Haushalte mit 3 und 4 Personen unter Umständen in 2-Zimmer-Wohnungen untergebracht werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, in erster Linie den Bau von kleinen Wohnungen zu fördern. Die Wohnungsbauabteilung hat deshalb Typengrundrisse nach den Belegungsrichtlinien des Amtes für Wohnungswesen ausgearbeitet. Daneben wurden in Einzelberatungen Vorschläge ausgearbeitet.

Das zweite Problem ist typisch hamburgisch: Es kommt darauf an, die Stadt von innen her wieder aufzubauen, um zu verhindern, daß die Trümmerflächen der Großstadt-Wohngebiete liegen bleiben und eine neue Stadt an den Stadträndern erwächst. Dieses wäre verkehrsmäßig und wirtschaftlich eine unheilvolle Entwicklung, trotzdem dieses der leichtere Weg wäre. Bei der Bebauung der Trümmerflächen muß nämlich das große Problem der Neuordnung des Grund und Bodens in Angriff genommen werden. An vielen Stellen kann die Trümmerfläche nicht wieder so bebaut werden, wie sie bebaut war. Schlitzbauten, ungesunde Hinterhöfe und eine zu dichte, sonnenzerstörende Bebauung muß verhindert werden, wenn wir eine gesunde Großstadt errichten wollen. Die notwendigen Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens auf Grund des Hamburgischen Aufbaugesetzes sind zur Zeit eingeleitet worden, und die Zukunft muß zeigen, ob die Behörden, Grundeigentümer und Bauherren in gemeinsamer Arbeit einen Weg finden.

Um nicht den erfreulich hohen Zuwachs an neuen Wohnungen durch den Abgang beschädigter Wohnungen zu beeinträchtigen, müssen auch Maßnahmen für die Erhaltung des bestehenden Wohnungsbestandes getroffen werden:

Im Baujahr 1949/50 sind 1011 Wohnungen mit 1766 Wohnräumen abgegangen. Das entspricht dem Durchschnitt der Vorkriegszeit. Der Abgang von Wohnungen ist, wie nachstehende Skizze zeigt, stark von der Jahreszeit abhängig:



Es wurden 4 Millionen DM Haushaltsmittel für Instandsetzungen über die Kreditkasse für Hausinstandsetzungen bzw. die Hamburger Sparkasse in Harburg zur Verfügung gestellt. Dazu kommen weitere 400 000 DM aus den Rückflüssen der Darlehen. — Besonderer Wert wurde auf die Instandsetzung der Dächer und das Verputzen der Giebel gelegt, die durch abgebrannte Nebenhäuser freigelegt worden waren.

Die drangvoll fürchterliche Enge in Hamburg wird beleuchtet durch die immer noch bestehenden Massenquartiere. Es bestehen zur Zeit in Hamburg 172 Lager mit 37 470 Plätzen. Im Jahre 1949/50 wurden hier 4771 Personen eingewiesen, davon waren 882 Familien mit durchschnittlich 3,7 Personen. — Notunterkünfte, die zum

Wohnen wenig oder gar nicht geeignet sind, aber doch infolge Wohnraummangels noch bewohnt werden müssen, gibt es noch

4290 Wohneinheiten in nicht ausgebauten Ruinen,  
1676 Wohneinheiten in Nissenhütten,  
3296 Wohnlauben und sonstige von der Baupolizei beanstandete Objekte,

zusammen: 9262 Unterkünfte, in denen 30 000 Personen wohnen.

Die Entwicklung des Wirtschaftsbaues läßt sich seit der Aufhebung der Bewirtschaftung nur schätzungsweise auf Grund der zentral erfaßten Baufreigabeanträge über 25 000 DM angeben. Kennzeichnend ist das starke Anwachsen des Wirtschaftsbauteiles nach der Währungsreform und die Verschiebung innerhalb der Wirtschaftszweige zugunsten des Kontorhausbaues, während Bauten für die Landwirtschaft fast gar nicht mehr ausgeführt werden.

Der Anteil des Zweiges Industrie und Gewerbe war bereits vor der Währungsreform programmgemäß auf 57,4 Prozent herabgesetzt worden. Dieser Anteil ist seitdem gehalten, doch haben sich innerhalb der Gruppe wesentliche Verschiebungen ergeben. In der Leichtindustrie hat der Bau von Gummifabriken einen starken Anteil erhalten. Größere bauliche Investitionen sind in der Bauwirtschaft im Baujahr 1949/50 kaum vorgenommen. Erheblich ist der Anteil der Mineralölindustrie. Größere Einzelobjekte belasten die Baukapazität sehr stoßweise.

Die gebietsmäßige Verteilung des Wirtschaftsbaues ist von der zweigmäßigen abhängig, z. B. in der Innenstadt vom Kontorhausbau, in Harburg von der Mineralölindustrie. Der starke Anteil, der nach dem Bauprogramm auf Altona und Harburg entfiel, konnte in der freien Wirtschaft nicht mehr gehalten werden. Einen starken Aufschwung nahm die Bautätigkeit in den östlichen alten hamburgischen Gebieten.

#### Verteilung des Bauvolumens auf die Wirtschaftszweige

Wirtschaftszweig	1946/47	1947/48	b. 30. 6. 1. 7. 48/ 1949/50			
			1948	31. 3. 49		
<b>A. Industrie u. Gewerbe</b>						8,67
Leichtindustrie						
Textil-Leder-Papier-						
Gummi	18,6	10,4	20,0	12,4	7,10	
Chemie	4,6	6,0	5,6	12,5	5,5	
Bauwirtschaft	3,1	4,6	2,3	4,0	0,20	
Maschinenbau-						
Metalurgie	12,5	11,8	9,5	7,2	6,95	
Schiffbau	4,6	4,0	3,9	1,1	1,25	
Elektro	0,6	1,3	0,7	0,7	0,28	
Kohle	0,7	0,8	0,2	1,1	0,15	
Mineralöl	7,2	16,1	3,8	7,0	20,0	
Ernährungsindustr.	22,5	17,6	11,4	13,7	8,10	
	74,4	72,6	57,4	58,7	58,3	
<b>B. Handel u. Kontore</b>	12,4	15,1	29,7	32,9	38,2	
<b>C. Presse, Film usw.</b>	7,2	4,6	4,7	5,7	3,5	
<b>D. Landwirtschaft</b>	6,0	7,7	8,2	1,7	0,0	
<b>Zusammen</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Die Wiederinstandsetzungen der Grünanlagen, die bereits in den Vorjahren erfolgreich begonnen war, konnte im Jahre 1949/50 durch die Erwerbslosenaktion verstärkt werden. Etwa 300 000 Tagewerke wurden dadurch zusätzlich geleistet. In der Innenstadt wurden die Wallanlagen am Gorch-Fock-Wall und der Universitätsgarten fertiggestellt, im Stadtpark das Gelände um das Planschbecken und in Hammerbrook der Heckengarten und die Spielwiese. In Altona wurde die Elbblickanlage südlich des Altonaer Rathauses neu geschaffen. In Blankenese wurde der größte Teil des Hirschparkes gründlich erneuert, ebenso der Hessepark. In Harburg wurde der Juteplatz zu einer Grünfläche zwischen Hannoversche Straße und Nöldekestraße umgestaltet. Auch im Rathausgelände entstand wieder eine Parkanlage. Ebenso wurde die Rathausanlage in Bergedorf erneuert. In Wandsbek entstand die Schilleranlage und die Marienanlage neu. Der Eichtalpark wurde im Sommer für die Besucher freigegeben.

Vor dem Kriege bestanden 150 Kinderspielplätze. 110 sind bereits wieder in Ordnung, davon wurden allein im Jahre 1949/50 49 Plätze wiederhergestellt, zum Teil in Verbindung mit Alte-Leute-Gärten.

40 Schulhöfe wurden neu instandgesetzt, 33 mit Sprunggruben versehen und 22 erhielten Gartenanlagen, davon sind 4 Schulgärten.

5 Sportplätze wurden neu angelegt und 11 weitere neu eingefriedigt, umgebrochen oder neu eingesät.

Von den 100 000 Straßenbäumen waren 70 000 zerstört. Neu angepflanzt wurden bis 1948 4000, 1948/49 9000, 1949/50 17 000 Bäume, so daß jetzt wieder 60 000 Straßenbäume vorhanden sind. 1900 Sitzbänke wurden neu aufgestellt.

Auch die Aufforstung wurde fortgesetzt, insbesondere in den Walddörfern, dem Jugendpark Raakmoor, dem Trinkwasserschutzgebiet Stellingen und dem Trümmerfeld Hellgrundweg (Altona). Das Ziel ist, einen äußeren Groß-Grüngürtel von den Elbparks über den Altonaer Volkspark, das Niendorfer Gehege, den Raakmoorpark, die Walddörfer, Höltigbaum bis zum neuen Friedhof in Oejendorf zu schaffen.

So groß in der Bevölkerung die Freude an dem neuen Grün ist, so wenig Achtung finden viele der jungen Bäumchen. Der Schaden durch Tierhaltung und Menschen ist noch beträchtlich.

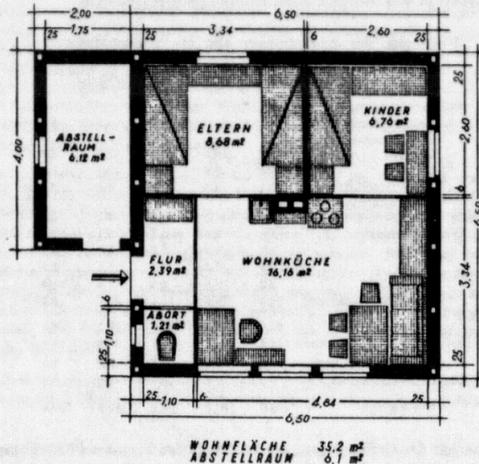
Auch die Instandsetzung der Friedhöfe Ohlsdorf, Altona, Bergedorf und Harburg konnte durch die Arbeitslosenfürsorgeaktion beschleunigt werden. Allein in Ohlsdorf wurden 22 000 qm und in Altona 40 500 qm Wegeflächen neu befestigt und neu angelegt. Fast überall mußten die Einfriedigungen wiederhergestellt werden.

Im Wettbewerb mit den selbständig schaffenden Gärtnern hat das Friedhofsamt nach reiflicher Überlegung auch die Pflege der privaten Gräber wieder mit übernommen. Für die Güte und Preiswürdigkeit des Grab schmucks war dieser Wettbewerb von großer Bedeutung.

Die Kleingärten dienen nach Überwindung der Ernährungsnot in steigendem Maße der Erholung der Großstadtbewohner. Sie haben aber auch für die Großstadt die Funktion des öffentlichen Grüns. Der größte Teil der Kleingärten ist auf Gelände angelegt, das endgültig anderen Zwecken dienen soll. Daraus ergeben sich die besonderen Probleme des Kleingartenwesens. Infolge der starken Wohnraumzerstörung in Hamburg sind in vielen Kleingärten Selbsthilfeheime entstanden, die der eigentlichen Nutzungsart entgegenstehen. Die Aufgabe besteht darin, das Gelände seinem ursprünglichen Zweck wieder zuzuführen, oder aber die Zweckbestimmung zu ändern. So ist vor allem in Billstedt begonnen worden, ein Kleingartengelände zu einem Kleinsiedlungs gelände umzubauen. Andere Kleingartengebiete müssen für Schulen und Wohnungsbauten zur Verfügung gestellt werden, oder es sind im Aufbauplan Grünflächen als Dauerkleingärten vorgesehen, die von jeglicher Bebauung freizuhalten sind.

In den bestehenden Kleingartengebieten wurden erhebliche Aufwendungen für den Bau der Wege-, Wasser- und Energieleitungen gemacht. Allein für die Wasserversorgung wurde ein Betrag von 600 000 DM zur Verfügung gestellt.

Wegen der dringenden Wohnungsnot mußten in diesem Jahre in vielen Gebieten noch Wohnungsbauten zugelassen werden. Um diese Bauten so einzuordnen, daß der Charakter des Kleingarten nicht verloren geht, wurde das Selbsthilfeheim Typ 49 entwickelt, daß bei 35 qm Wohnfläche die Unterbringung einer Familie mit 1 bis 2 Kindern ermöglicht.



Ein besonderes Problem der Grünanlagen ist die Schaffung einer **Großsportanlage**, die etwa 65 000 Besucher fassen kann. Die Hauptabteilung Verkehrsanlagen des Tiefbauamtes hat eine Untersuchung der sich daraus ergebenden Verkehrsaufgaben durchgeführt.

Der Besucher ist als Verkehrsteilnehmer entweder Fußgänger oder Benutzer von Massen- oder Einzelfahrzeugen. Für den Fußgänger ist entscheidend die Nähe der Wohngebiete. Für die Massenfahrzeuge ist Leistungsfähigkeit und Entfernung der Aufnahmepunkte entscheidend. Da die Leerung innerhalb einer halben Stunde erfolgen muß, kann jedes Verkehrsmittel zu einer Veranstaltung nur einmal eingesetzt werden. Größte Leistungsfähigkeit hat die U- und S-Bahn mit etwa 1800 Personen je Zug. Die Straßenbahn folgt mit etwa 200 Personen je Zug, der Autobus mit etwa 50 Personen je Wagen. Sind die Aufnahmepunkte zu nahe, so ergeben sich Stauungen. Einzelfahrzeuge benötigen erheblichen Raum für Abstellplätze und Zufahrtsstraßen. Die Teilnehmergruppen müssen beim Abgang so geordnet werden, daß sie sich nicht gegenseitig stören. Nach diesen Bedingungen wurden untersucht und die Kosten der notwendigen Verkehrsanlagen ermittelt:

**Volkspark Altona.** Die Wohngebiete sind weit entfernt und der Anteil der Fußgänger ist gering. Als Massenverkehrsmittel reicht die Straßenbahn nicht aus. Die Bundesbahnhaltestelle Eidelstedt ist zu weit entfernt, es entstehen Schwierigkeiten durch den Kopfbahnhof Altona. Die Zufahrtsstraßen und Parkplätze reichen nicht aus. Die Kosten dieser Verkehrsanlage betragen etwa 2,6 Millionen DM.

**Das Stadion Stellingen** in der Kaiser-Friedrich-Straße wäre verkehrlich eine befriedigende Lösung, wenn die U-Bahn Hellkamp-Stellingen gebaut wird. Die Kosten der Verkehrsanlage würden etwa 5,5 Millionen DM betragen.

**Jahn-Stadion Stadtpark.** Die Verkehrsabwicklung in unmittelbarer Nähe des Stadions ist hier schwierig. Sonst bestehen gute Vorbedingungen und es wären keine erheblichen Kosten für die Verkehrsanlagen aufzuwenden.

**Stadion nördlich des Stadtparks.** Dieses Stadion bedeutet eine befriedigende Lösung für alle Teilnehmer ohne nennenswerte Kosten. Außerdem ist eine spätere Erweiterung für noch größere Zuschauermengen mit geringem Kostenaufwand möglich.

HSV - Stadion am Rothenbaum. Hier ist eine Lösung für Fußgänger und Massenfahrzeuge möglich, aber es bestehen Schwierigkeiten für Einzelfahrzeuge, denn die Rothenbaumchaussee muß für die Straßenbahn und der Mittelweg und Hochallee für Kraftwagen reserviert bleiben. Alle Wohnstraßen des Gebietes würden als Parkplätze beansprucht, so daß Grindel, Dammtor, Klosterstern, Außenalster während der Zeit von Groß-Veranstaltungen nicht zu benutzen wären.

Vom Standpunkt der Landesplanung und des Verkehrs kommt also nur das Stadtparkgelände als Stadion in Frage.

Der gesamte Etat des **Hochbauamtes** betrug 49,9 Millionen DM. Davon entfielen fast 10 Mill. DM auf die Aufgaben der Besatzungsmacht. Von den 39,9 Mill. DM für deutsche Zwecke konnten im Etatjahr nur 29,95 Mill. DM ausgegeben werden. Auch bei den öffentlichen Bauten zeigt sich also in diesem Jahr wie in allen Zweigen ein erheblicher Bauüberhang. Daß dieser Bauüberhang bei den öffentlichen Bauten über das sonst übliche Maß gewachsen ist, hängt in erster Linie mit der späten Verabschiedung des Etats zusammen. Ein Teil der Mittel wurde erst durch die Nachtragshaushalte im Dezember 1949 bzw. März 1950 zur Verfügung gestellt. Daneben haben sich jedoch Behinderungen ergeben, weil die Bauprogramme geändert wurden oder weil die Grundstücke nicht rechtzeitig zur Verfügung standen.

Diese Schwierigkeiten traten besonders im Schulbau auf. Während der Anteil am besonderen Hamburger Etat wie im Vorjahre 39,6 Prozent betrug, machen die fertiggestellten Arbeiten nur 34,2 Prozent der Gesamtsumme aus. Der absolut ausgegebene Betrag für Schulen war jedoch gleich groß. Da die Baukosten im Jahre 1949/50 weiter nachgegeben haben, waren die Leistungen noch größer. Statt 415 Klassen im Vorjahre konnten bis zum 31. März 1950 421 Klassen übergeben werden, denen weitere Klassen zu Beginn des neuen Baujahres folgten. Entscheidend für die Leistung ist jedoch der Übergang von der Kriegsschädenbeseitigung im engeren Sinne und vom Provisorium zu endgültigen Bauten. Im Vordergrund stand dabei die Entwicklung der wachsenden Schule im Flachbau für die stark überfüllten Randgebiete. Da jedoch die jetzt ins schulpflichtige Alter kommenden Jahrgänge stärker besetzt sind als die abgehenden, ist auch in Hamburg die Lage auf dem Gebiete des Schulbaues noch sehr ernst.

Eine erhebliche Steigerung hat im Berichtsjahre das Gesundheitswesen erfahren. Die Anzahl der neu hinzugekommenen Betten hat sich gegenüber dem Vorjahre fast verdoppelt.

Für das Kulturwesen ist die Staatsoper fertiggestellt und am Thalia-Theater konnten Verbesserungen durchgeführt werden. In Harburg wurde die Friedrich-Ebert-Halle wieder errichtet.

Für die Wirtschaft sind die neue Schweineschlachthalle und die Ausstellungshalle im Bau.

Die Polizei erhielt neben 1220 qm Betriebsräumen eine neue Sporthalle.

Künstlerische Maßnahmen sind nur in sehr bescheidenem Umfange durchgeführt worden. 110 000 DM sind nur 0,25 Prozent des Etats von 40 Millionen. Neben dem Zwang zur Sparsamkeit war in erster Linie maßgebend, daß nicht alle Bauaufgaben künstlerische Bereicherungen vertragen. Wert wurde jedoch aus pädagogischen Gründen auf künstlerischen Schmuck der Schulen gelegt. Die Summe wurde zu vielen Einzelaufträgen für Bildhauer-, Maler-, Graphiker-, Kunstschmiede- und Kunsttischlerarbeiten verwendet.

Die **Bundesbahn** mußte auch im Berichtsjahre noch viele Kriegsschäden beseitigen. Die Hansestadt Hamburg hat der Bundesbahn ein Darlehen von 5 Mill. DM zur Verfügung gestellt für die Wiederherstellung von Bahnhofshallen, Güterschuppen und Brücken.

Im Hauptbahnhof ist die Nebenhalle über dem S-Bahnsteig eingerüstet, um den Bahnbetrieb ungestört aufrechterhalten zu können. Die abgängigen Teile der Stahlkonstruktion sind durch neue ersetzt. Dieser 1. Bauabschnitt wurde im Sommer 1950 fertig.

Im Dammtorbahnhof war die südliche Längswand 1948 in Ordnung gebracht. Jetzt ist auch die nördliche Längswand in Angriff genommen und fertiggestellt.

Im Bahnhof Altona wurden die dringlichsten Teile, die Dächer über dem Querbahnsteig und Bahnsteig 6, ebenfalls im Sommer 1950 fertiggestellt.

Im Bahnhof Hamburg Han ist mit dem Wiederaufbau des bis auf die Fundamente zerstörten Stückgüterschuppens 4 begonnen. Für den Bauabschnitt I bis III mit 4500 qm Schuppenfläche ist die Aufräumung fertig, ebenso das Grobplanum und die Sielarbeiten. Der gesamte Schuppen soll 1950 fertig werden. Im Güterschuppen Lippeltstraße sind 20 Prozent der Schuppendecke zerstört, mit der Aufräumung ist begonnen.

**Brückenbauten:** Der Zollviadukt auf der Strecke Hamburg-Hauptbahnhof/Harburg war durch Bombentreffer in einzelnen Teilen zerstört und durch Brände in den Lagerräumen unter dem Viadukt waren Teile der Stahlkonstruktion ausgeglüht und verformt. Die endgültige Wiederherstellung des Bauwerks, das zunächst behelfsmäßig in Betrieb genommen war, ist in Angriff genommen. Zu etwa 90 Prozent ist die Konstruktion, der Süderelb-Eisenbahnbetrieb, wieder hergestellt. Besondere Schwierigkeiten bereitete die Wiederherstellung des Gewölbes der Sonderburgstraße, weil der Betrieb der Trümmerbahn aufrechterhalten bleiben mußte.

Auch beim Brückenbau stand die Beseitigung der Kriegsschäden noch im Vordergrund. Daneben konnten bereits einige Neubauten ausgeführt bzw. in Gang gebracht werden. Die normale Unterhaltung ist soweit durchgeführt worden, daß der Verkehrswert und die Sicherheit der Bauwerke erhalten wurde. Für die Zukunft wird eine Unterhaltung durch Anstrich der Stahlbrücken und Torkretierung der Stahlbetonbrücken erforderlich werden.

Kriegsschäden wurden an 16 Brücken beseitigt. Darunter an der Ellerntorsbrücke, deren östliches Gewölbe eine Stahlbetonschale erhielt. Die Winserbrücke über dem zugeschütteten Klingberg wurde abgebrochen. Bei den meisten Brücken mußten Schäden an Widerlagern beseitigt werden. Besonders gründlich ist die zweite Ausschlägerbrücke instandgesetzt, die nunmehr 70 t tragen kann.

Außergewöhnliche Instandsetzungen erfolgten an 13 Brücken, die zum größten Teil völlig neue Aufbauten erhielten.

Neue Brücken wurden fertiggestellt in Curslack (Schiefebrücke, Neuengamme und Billwerder), 2 weitere Fußgängerbrücken in Billbrook und Hohenbuchen (Poppenbüttel) werden jetzt fertig. Im Zuge der Autobahn Veddel sind 5 Brücken neu gebaut oder instandgesetzt.

Die Brückenprüfstelle hat mit Unterstützung von Zivilingenieuren für 205 Brücken statische Nachrechnungen, vollständige Brückenbücher oder Zeichnungen für Brückenbücher aufgestellt und Brückenhauptprüfungen durchgeführt.

**Hochbahn:** Auf dem Schlußstück des Ostringes zwischen Mundsburg und Barmbek sind die beschädigten steinernen Viadukte torkretisiert und von oben isoliert. Neue Kabelkanäle aus Beton wurden verlegt. Der Eingang der Haltestelle Barmbek wird außen erneuert und 1950 auch innen fertiggestellt.

Die Haltestelle Dehnhaike ist zusammen mit dem Brückenwiderlager grundüberholt.

Am stärksten zerstört ist die Haltestelle Wagnerstraße. Auch ihre Wiederherstellung bis 1950 ist gesichert. Die Einrichtung der Haltestelle Mönckebergstraße wurde ebenfalls erneuert.

Auf verborgene Schäden mußte das besondere Augenmerk gerichtet werden. Das Widerlager Moorkamp wurde verstärkt und durch Bohrpfähle neu gegründet. Weitere 25 Widerlager erhielten Stahlbetonauflegerbänke. Bei 3 Brückenpfeilern wurden die Pfähle unter Waser durch Taucher untersucht. 5 Stahlbrücken wurden verstärkt.

**Straßenbahn und Autobus:** Im Bahnhof Langenfelde sind die Außenwände der Halle aufgemauert und das Dach über 4000 qm Grundfläche erneuert. In der Wendemuthstraße wurde die Unterstellmöglichkeit für die Autobusse verbessert. Die Bahnhöfe Angerstraße und Krohnskamp erhielten 400 qm bzw. 1500 qm Drahtglaseindeckungen.

Die Werkstatt Falkenried ist mit 6000 qm Drahtglas versehen und in der Werkstatt Hellbrook ist die Tischlerei umgebaut und die Verglasung des Oberlichts durchgeführt worden.

Die Haltestelle Tiefstack erhielt eine Wartehalle und einige kleine Diensträume.

**Straßen:** Die laufende und außergewöhnliche Unterhaltung der 6000 hamburgischen Straßen, die insgesamt 3000 km lang sind, mußten sich auch im Jahre 1949/50 auf die dringendsten Arbeiten beschränken. Sie konnten verstärkt werden durch die Arbeit von Fürsorgearbeitern, so daß insgesamt 8,7 Millionen DM zur Verfügung standen. Weitere 2,2 Millionen DM konnten für die Beseitigung von Kriegsschäden ausgegeben werden.

**Autobahn:** Die 7 km lange östliche Fahrbahn zwischen Harburg und der Veddel erhielt eine neue Betondecke. Die Kosten betragen 475 000,— DM. In der An- und Abfahrt in Harburg wurde das Kleinpflaster erneuert. Die Einfahrtstrecke in Richtung Harburg konnte bis zum Neuhäuserdamm dem Verkehr übergeben werden. Die Gesamtkosten der Einfahrt Veddel werden 1,9 Millionen DM betragen, von denen der Bund 750 000,— DM übernimmt.

Auf der Reichsstraße 5 — Harburg — Bergedorf — wurden Kurvenverbesserung in Kirchsteinbek und Abstumpfen des Basaltkleinpflasters vorgenommen. In Bergedorf zwischen Brink und Brunnenstraße wurde die Straßenführung verbessert.

Die Möllner Landstraße erhielt Radwege.

Landstraße I Nr. 95 zwischen Bramfeld und Sasel wurde instandgesetzt und erhielt auf 3,5 km Länge eine Teersplittdecke.

Auf der Wilhelmsburger Reichsstraße konnte die Strecke zwischen Kornweide und Mengestraße dem Verkehr übergeben werden.

Der erste Abschnitt des Ballindammes mit der zweiten Fahrbahn, dem mittleren Parkstreifen und dem Fußweg an der Alsterseite ist fertig. — Die Verkehrsknotenpunkte Gänsemarkt, Dammtorstraße, Loignyplatz, Esplanade, Jungfernstieg, Lohmühlenstraße/An der Alster konnten umgestaltet werden.

Die Reichsstraße 75 (Stader Straße in Harburg) ist im ersten Abschnitt fertiggestellt. — Die Tangstedter Landstraße wurde zwischen Langenhorner Chaussee und Bahnhof Langenhorn Mitte verbreitert. — Auf der Flottbeker Chaussee sind die Arbeiten zwischen Halbmondweg und Parkstraße abgeschlossen. — Die Rissener Landstraße erhielt einen Bitumenbelag. — Die Osdorfer Landstraße erhielt zwischen der Osdorfer Landstraße und Schenefelder Landstraße einen Teersplittbelag. — Im Ortsamt Lokstedt konnten von den 59 Straßen, die wiederhergestellt werden müssen, zehn im Jahre 1949/50 fertiggestellt werden. — Der Volksdorfer Damm zwischen Volksdorf und Wohldorf wurde verbreitert und erhielt eine Teersplittdecke. — Zwischen der Großen Allee und dem Besenbinderhof wurde ein Autobusbahnhof errichtet.

**Post:** Die allgemeine Instandsetzung des Gebäudeblocks Gorch-Fock-Wall/Dammtorwall ist abgeschlossen. Das Gebäude Alter Wall 55/59 wurde aufgestockt. Beim Wiederaufbau des Gebäudes Altona Poststraße ist der erste Bauabschnitt vollständig, der zweite Abschnitt zum größten Teil fertig. Ein dritter Teil ist in Angriff genommen. Das Gebäude Alter Wall 60 wurde angemietet und ausgebaut. In Blankenese ist das Postamt wieder aufgebaut. Die Erdgeschoßräume wurden bereits in Betrieb genommen. In Volksdorf sind Postdiensträume in einem Mietshaus eingebaut. In der Innenstadt wurde das Postamt 18 in der Mönckebergstraße und das Zweigpostamt Rathausmarkt eröffnet. Nahezu fertig ist der Ersatz des zerstörten Steildaches durch ein Staffelgeschoß im Dienstgebäude Drehbahn. Der Umbau des Postgebäudes in Rahlstedt ist im Gange.

**Fernsprechbauten:** In der Schlüterstraße ist der 2000 qm große Saal fertig und in Betrieb genommen. Das Fernmeldebauamt erhielt eine Garagenanlage und das Amt in Lokstedt für seine fünf Türme Massivdecken. Im Fernsprechgebäude Altona Poststraße wurde der abgebrannte Dachstuhl ebenfalls durch ein Staffelgeschoß mit acht Wohnungen besetzt.

**Bahnpost:** In Rothenburgsort ist der 120 m lange Bahnsteig überdacht. Auch das 5000 qm große Glasdach der Gleisanlage am Hühnerposten ist wieder überdeckt worden. Das ganze Gebäude ist zur Zeit baulich überholt. Am Magdeburger Kai wird der Postschuppen wiederhergestellt.

Durch die Zusammenballung der Bevölkerung in den Randgebieten sind große Probleme für die **Stadtentwässerung** entstanden. Für öffentliche Siele wurden im Baujahr 1949/50 1,27 Millionen DM ausgegeben. Dazu kamen 0,27 Millionen DM, die von den Anliegern aufgebracht wurden. Der Schwerpunkt der Sielarbeiten lag in Rahlstedt, Billstedt und Langenhorn. In Groß-Borstel wurden 2 km Sielleitungen auf Veranlassung der Militärregierung gebaut in Verbindung mit der Luftbrücke. Überwiegend sind Schmutzwassersiele gebaut worden. Regenwassersiele wurden gemeinsam mit den Schmutzwassersielen nur dort verlegt, wo es wegen der schlechten Vorflutverhältnisse der Wege unbedingt erforderlich war.

Von den 2110 festgestellten Schäden waren bis Ende des Berichtsjahres 2045 beseitigt, davon 53 im Jahre 1949/50. Obgleich die Anzahl der beseitigten Schäden nur weniger als 20 % des Vorjahres ausmacht, ist der Kostenbetrag 70 %. Die bauliche Leistung ist jedoch höher als im Vorjahr, da die sinkende Tendenz der Preise auch für den Sielbau anhielt.

Ursache der erhöhten Kosten je Schaden ist das nunmehr auch die schwierigsten Schadenstellen in Angriff genommen werden mußten. Allein für die Wiederherstellung der Doppeldüker im Niederhafen wurden 1947/48 DM 350 000,— und 1949 DM 310 000,— ausgegeben. Die beiden Dükerrohre waren in ganzer Länge freigelegt worden, jedoch nur die beiden 35 m langen Dükerhäuse an der Baumwallseite waren zerstört. Sie wurden ausgewechselt.

Die **Trümmerräumung** ist zunächst ein Problem der Räumung und Ablagerung. Zwischen beiden steht der Transport und die Verwertung.

	erteilte Aufträge	geleistet 1000 m <sup>3</sup>	Alfu	dazu Hafen-Steinbr. arb.
Straßenräumung	24	23	)	
Grundstück	322	270	)	573
Flächen	12	1096	498	143
Ein- u. Abtragungen	1400	141		
Sonder	124	18		
<b>Zusammen</b>		<b>1548</b>	<b>498</b>	<b>573</b>
<b>Gesamt 1949/50</b>			<b>2 762 000 m<sup>3</sup></b>	

Die Kosten der Aufräumung steigen mit der Dringlichkeit ihrer Durchführung und sinken relativ mit dem Umfang, in dem sie durchgeführt werden können. Eine Stadt, die mit ihrem Wiederaufbau in absehbarer Zeit rechnen kann, wird deshalb Gefahrezustände vermeiden und eine planmäßige Flächenräumung anstreben.

Die Flächenräumungen in Altona / St. Pauli / Innenstadt und in Wandsbek sind abgeschlossen. Das Gebiet Eimsbüttel / Altona-Nord ist zu 50 % geräumt. In der Harburger Innenstadt wurden Flächenräumungen für die 1950 zu erwartende Neubautätigkeit durchgeführt. In St. Georg ist die Aufräumung etwa zu einem Drittel fertig.

Einreiß- und Abtragearbeiten ergeben sich bei der Beseitigung von Gefahrezuständen. Die große Anzahl der 1400 Einreißaufträge gegen 230 im Vorjahr ist das Ergebnis einer systematischen Beobachtung der Ruinen. Während der Dezemberstürme waren nur wenige, im Februar nur noch ein Einsturz gemeldet. Einzelräumungen werden nur durchgeführt, wenn die Durchführung eines Bauvorhabens gesichert ist. Die Straßenräumung wurde bis auf geringe Reste abgeschlossen. Die weitere Räumung muß entsprechend dem Zeitfolgeplan der Landesplanung nunmehr östlich der Alster längs der Hauptverkehrsstraßen, der U- und S-Bahn von der Innenstadt vorangetrieben werden.

Die Blindgängerräumung konnte technisch und wirtschaftlich verbessert werden. Zur Ortsbestimmung wurde eine Spül- und Kontaktsonde entwickelt, mit der Bomben bis 6 m Tiefe sehr genau festgestellt werden können. Weitere Ortungsgeräte werden gemeinsam mit dem Physikalischen Institut der Universität Hamburg entwickelt. Für die Bergung der Bomben wurden eiserne Brunnenringe entwickelt, durch die die Kosten bis um 70 % gesenkt werden. Erhebliche Schwierigkeiten bereitete die Beseitigung von zehn Bomben mit ehemaligen Langzeitzündern und Ausbausperren. Auch in der Öffentlichkeit wurde die Räumung eines Blindgängers in der Bartelstraße (St. Pauli) bekannt, der trotz des großen Risikos abtransportiert wurde, um die Zerstörung von einigen hundert Wohnungen zu vermeiden. — Von den 600 festgestellten Blindgängern, die noch nicht beseitigt sind, liegen etwa 20 % abseits des Verkehrs in Äckern und Wiesen. Die übrigen stellen jedoch noch immer eine große Gefahr dar. Sie sollen bis 1952/53 entfernt sein.

Zur Ablagerung der Trümmer, soweit sie nicht verwertet werden, stehen im Weichbild der Stadt mehrere Sand- bzw. Tongruben zur Verfügung. Neben der Kippe nördlich des Altonaer Volksparks und den Ziegelgruben in Wandsbek wurde im Baujahr 1949/50 die Oejendorfer Grube mit einem Fassungsvermögen von 7 Millionen cbm Trümmer in Betrieb genommen. Der Transport wird mit Gleis-, gleislosen- und Wasserfahrzeugen durchgeführt. Wasserfahrzeuge haben sich jedoch nicht bewährt, weil die Trümmer mehrfach umgeschlagen werden müssen und dabei erhebliche Beschädigungen der Fahrzeuge entstehen. Im Jahre 1949/50 wurden noch 650 000 t auf dem Wasserwege abtransportiert. Seit dem 1. April 1950 ist dieser Transport jedoch eingestellt. Die Wirtschaftlichkeit des Schienentransportes ist abhängig von einer Mindestmenge auf einer be-

stimmten Strecke. Sie ist gegeben auf der Strecke zwischen dem Zentrum des noch zu räumenden Trümmergebietes und der Oejendorfer Grube. Es wurde eine 7,5 km lange zweigleisige Bahn mit einer Leistung von 3500 cbm in acht Stunden gebaut. Die Gesamtanlage gehört der Stadt. Der Betrieb wird privatwirtschaftlich durchgeführt. Er ist zunächst auf ein Jahr an eine Arbeitsgemeinschaft von vier Großfirmen vergeben worden. Die Verwertung ist wirtschaftlich abhängig vom Standort der Anlage, dem echten Absatz und dem Verhältnis der verwerteten Menge zur Räummenge. Grundsätzlich werden Bergungsaufträge jetzt so vergeben, daß dem Auftragnehmer die Verwertung freisteht. Diese Möglichkeit führt zu einem Optimum der Verwertung und zur Senkung der Räumpreise. Die Standortbedingungen sind bei der Umschlaganlage im Thörl'schen Park günstig. Der Absatz für Ziegelsplitt ist durch den Übergang des Wohnungsbaues auf den Neubau und die Möglichkeit der Verwendung des Ziegelsplitts auch für Stahlbeton sowie für den Tiefbau gut. Die Aufbereitungsanlage wird so aufgebaut, daß sich die Verwertung der Räumung anpassen kann, ohne daß sich die Räumung der Verwertung anpassen muß. Es ist auch die Möglichkeit vorhanden, den Feinschutt, soweit er nicht abgesetzt werden kann, mit der Trümmerbahn abzufahren.

Die Aufräumungskosten sind von 41,2 Millionen DM im Jahre 1947 auf 37,6 Millionen DM 1948 und auf 20 Millionen DM 1949/50 zurückgegangen, weil die Haushaltsmittel nach der Währungsreform stärker begrenzt sind. Der Rückgang der Mittel konnte ausgeglichen werden durch eine Ordnung des Verdingungswesens mit öffentlichen und beschränkten Ausschreibungen an Stelle von freihändigen Vergaben, eine stärkere Rationalisierung, der Arbeit bei den Unternehmern und die Möglichkeit der Trümmerverwertung durch den Auftragnehmer. Die Räumpreise konnten dadurch gegenüber dem Vorjahr um 50 % gesenkt werden. In dieser Zeit gingen die Tagewerke von 776 000 bis 616 000 auf 490 000 zurück. Der Rückgang wäre noch stärker, wenn nicht zur Beschäftigung der Hafendarbeiter und Fürsorgearbeiter ein besonders intensives Verfahren angewandt worden wäre. Die Beschäftigung der Hafendarbeiter war als Arbeitsreserve für den Hafen gedacht. Durch die ungleichmäßige Beschäftigung und den steten Wechsel des Personals waren die Leistungen im Verhältnis zu den Rahmenleistungen unzureichend. Dieser Einsatz wurde nach Verhandlungen am 31. Dezember 1949 eingestellt. Alu-Arbeiter wurden zunächst im Tagelohn von der Baubehörde beschäftigt, während Geräte und Aufsicht von Unternehmern gestellt wurden. Die Versuche auch diese Arbeiten im Unternehmerwettbewerb zu vergeben, sind geglückt. Die Kosten liegen bei diesen intensiven Arbeiten höher als beim Maschineneinsatz, sind jedoch für Räumung von Einzelgrundstücken wirtschaftlich vertretbar.

Die Räumleistung ist um 0,9 Millionen cbm auf 2,8 Millionen cbm gestiegen. Innerhalb des Jahres 1949/50 von 328 000 cbm im Mai 1949 auf 125 000 cbm im März 1950 zurückgegangen. Der Hauptrückgang entfällt auf die Hafendarbeiter und die Alu-Arbeiter. Die vorgesehenen Mittel für 1950 lassen eine gleichmäßige Leistung in dieser Höhe als möglich erscheinen. Durch die Senkung der Zielpreise ist die Steinebergung von 64 auf 28 Millionen Stück zurückgegangen. Ein weiterer Rückgang der Räumungen ist zu erwarten. Die Eisenbergung ist noch konstant geblieben, doch ist mit einem Rückgang ebenfalls zu rechnen. Gesteigert von 61 000 auf 101 000 cbm hat sich die Erzeugung von Splitt. Abgesehen von dem saisonbedingten Rückgang ist die Splitterzeugung auch 1949/50 gestiegen. Ein weiterer Anstieg ist mit der Eröffnung der Splittaufbereitung im Thörl'schen Park zu erwarten, da die Anlagen kostenmäßig günstiger sind und der Bedarf an Splitt ebenfalls steigt.

Für die Fortführung dieser gewaltigen Leistungen wird es entscheidend darauf ankommen, wie die Zusammenarbeit Hamburgs mit dem Bund sich gestalten wird. Die Senate der Hansestädte Bremen und Hamburg haben auf einer gemeinsamen Tagung ihre Gesichtspunkte zusammengestellt und der Bundesregierung übermittelt. Das entscheidende Problem beim Finanzausgleich zugunsten armer Länder ist, daß man nicht einfach die Steuerkraft zur Grundlage von Hilfeleistungen macht. Dieser Steuerkraft müssen auch die besonderen Aufgaben und die damit notwendigerweise verbundenen Ausgaben des jeweiligen Landes gegenübergestellt werden. Hamburg insbesondere muß darauf verweisen, daß es die Aufgabe hat, seinen Hafen und seine Werften für die gesamtdeutsche Bevölkerung wieder in Stand zu setzen. Häfen, Werften und Seeschifffahrt sind Devisenbringer für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Allein im Hafen hat Hamburg an den öffentlichen Einrichtungen einen Kriegsschaden von 530 Millionen DM zu verzeichnen. Die Wiederherstellung des Hafens muß also beim Finanzausgleich berücksichtigt werden, ebenso der große Zerstörungsgrad der Stadt, der im Landesdurchschnitt weit über jedem anderen Lande liegt.

Wenn auf Grund dieser Gesichtspunkte eine gerechte Behandlung der Hansestädte durch den Bund erfolgt, wird auch das große Aufbauwerk fortgeführt werden können.