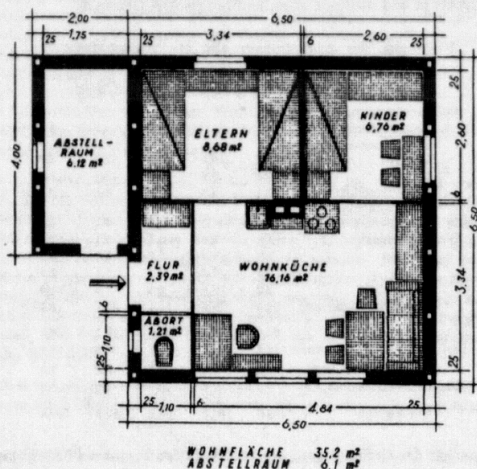


Im Wettbewerb mit den selbständig schaffenden Gärtnern hat das Friedhofsamt nach reiflicher Überlegung auch die Pflege der privaten Gräber wieder mit übernommen. Für die Güte und Preiswürdigkeit des Grab schmucks war dieser Wettbewerb von großer Bedeutung.

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 Kleinsiedlungsgelände 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 Bundesbahnhaltstelle 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.