

2

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.