

liegt
nig
ann
i zu
ann-
gen
ich
eine
Ver-

des
rst-
hts-
hn-
ahn
öfe,
cor-
ein
ell-
auf
nen
an
viel
eits
Auf
ke
em
an-
en,
nd,
er-
ler
reg
ten
en
ter

en
be-
ner-
ler
ört
ne
er
en
tz
n-
el
er
er
ch
ig
d-
it
es
th
n
n.

ir
er
d
n
d
i-
a
n
e
d
e
r
it

schon beim Austritt aus Hamburg in der preußischen Nachbarstadt Wandsbek andere Verkehrszeichen vorfind, die in Lübeck wieder ganz andere waren. Einem derartigen Verkehrswirrwarr müßte natürlich recht bald gründliche Abhilfe geschaffen werden. Dieser in Deutschland aus partikularistischen Gründen oftmals sehr beschwerliche Weg der Vereinheitlichung fand allerdings auf internationalen Konferenzen starke Förderung, da hier nicht allein die Forderung erhoben wurde, in einem Lande einheitliche Zeichen ins Leben zu rufen, sondern weil man sich bereits auf internationale Verkehrsschilder festlegte. So kennen wir heute nur den nach unten gekehrten Pfeil, sowie dreieckige und viereckige Schilder mit roter Umrandung. Der nach unten gerichtete Pfeil bedeutet heute immer ein Verbot, eine Straßensperrung für eine bestimmte Gattung von Fahrzeugen. So sagen dicke Punkte im Pfeil, daß die Straße für bestimmte Fahrzeuge die ganze Zeit gesperrt ist, während kleine Kreise in der gleichen Größe wie die Punkte sagen, daß die Sperrung nur für Sonn- und Feiertage gilt. In den Dreiecks-Schildern, die in Hamburg auch versuchsweise beleuchtet gezeigt werden, befinden sich alle Bezeichnungen, die Warnungen und Achtung bedeuten und bisher in dem nach oben gerichteten Pfeil sich befunden haben. In dem Viereck-Schild befinden sich Geschwindigkeitsangaben.

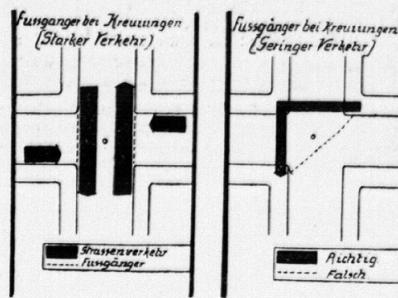
Das Fehlen einer modernen Straßenordnung. *

hat sich in Hamburg bereits in den zurückliegenden Jahren infolge des verstärkten Verkehrs oftmals in recht störender Weise bemerkbar gemacht, wie auch die Beleuchtungsfrage und die Anbringung von stets sichtbaren Straßenschildern nicht mehr von den zuständigen Fachdezernenten sondern von Verkehrssachleuten behandelt und entschieden werden mußten. Aber dringend nötig ist die baldige Herausgabe der jetzt 25 Jahre in Kraft befindlichen Hamburger Straßenordnung in einer neuen modernen Fassung, da viele Bestimmungen schon lange überholt und im Zeitalter des modernen Straßenverkehrs veraltet sind. Man hat im Vorjahr davon gelesen, daß diese neue Straßenordnung im Werden und Entstehen ist, aber noch ist nicht bekannt geworden, ob sie bereits das Stadthaus verlassen hat, um der neuen Hamburger Bürgerschaft zur Beschlußfassung übergeben zu werden. Dabei ist eine grundlegende Änderung gerade der Straßenordnung ein Gebot der Stunde. Noch kann in Hamburg ein Handkarren ohne Beleuchtung gefahren werden und noch haben wir für sämtliche Fahrzeuge, Pferdefahrzeuge, Kraftfahrzeuge und Fahrräder verschiedene Beleuchtungszeiten. Dabei dürfte doch nichts einfacher sein, als die für Pferdefahrzeuge maßgebenden Straßenbeleuchtungszeiten auch für sämtliche anderen Fahrzeuge als Pflichtzeiten einzuführen. Wenn man bedenkt, daß das Verordnungswesen auch in Hamburg gerade auf dem Verkehrsgebiet Formen angenommen hat, die an die Zeiten der Geldinflation erinnern, so wird man es verstehen können, daß in der Bevölkerung die baldige Herausgabe einer einzigen Verkehrsordnung begrüßt werden wird.

Das Hamburger Straßenpublikum.

Wenn es auch verfehlt erscheint, gerade dem Hamburger Passanten den Vorwurf zu machen, daß der Fußgänger in Hamburg am wenigsten sich nach den bestehenden Vorschriften richtet, und daß in Hamburg besonders viele Unglücksfälle sich ereignen, ist es doch am Platze, abschließend einige warnende Ausführungen an die Bevölkerung zu richten, um mitzuwirken, daß die große Zahl der Verkehrsunfälle wenigstens ein wenig herabgemindert wird. Es mag zugegeben werden, daß der Fußgänger auf der Straße von dem Automobilisten nur geduldet wird, und daß er hier meistens dem Zufall preisgegeben ist, so darf man nicht außer acht lassen, daß wir auf dem Gebiet der Er-

ziehung des Hamburger Fußgängers zu einem verkehrsfreudigen Staatsbürger nicht sehr weit gekommen sind. Noch immer sieht man, daß die einfachsten Verkehrsregeln nicht beachtet werden und daß sich auf diese Weise die meisten Unglücksfälle ereignen. Viele Passanten sieht man häufig auch mitten in einer Hauptverkehrsstraße auf dem Fahrdamm entlangbummeln, manchmal sogar die Morgenzeitung lesend, so daß es eigentlich ein Wunder ist, daß auf diese Weise nicht noch mehr Unglücksfälle sich ereignen. Man hat an einzelnen Stellen in der Innenstadt verschiedene Punkte vergittert und für das Publikum Richtungszeiger angebracht, um jedenfalls an diesen gefährlichen Stellen die Gefahrenmomente auf ein Minimum herabzumindern. Auch sonst sieht man die Hamburger Straßenpolizei vielfach an der Arbeit, sich des oft recht hilflosen Fußgängers anzunehmen, besonders dann, wenn ein altes Mütterlein es nicht wagt, sich der Gefahr der Straße preiszugeben, und ein Gefährt nach dem anderen ihr das Überqueren der Straße schwierig macht. Aber noch weiß kaum jeder Fußgänger, daß stets der kürzeste Weg über den Fahrdamm die geringsten Gefahrenquellen birgt, daß man immer im rechten Winkel den Fahrdamm überqueren muß,



und daß schon jedes zu lange Verweilen auf dem Fahrdamm, das stets durch ein schräges Überschreiten des Fahrdamms erzielt wird, die Möglichkeiten des An- und Überfahrens bringen muß.

Überhaupt sollte man den Fahrdamm nur an den Punkten überschreiten, die für das Publikum bestimmt sind, an den Straßenkreuzungen, da man nur hier mit Bestimmtheit darauf rechnen kann, daß an dieser Stelle der Automobilist auf einen Fußgänger besonders gefaßt ist. Gerade an den Kreuzungspunkten sieht man meistens die größten Fehler. Noch auf dem Stephansplatz eilt ein Fußgänger nach dem anderen, um Sekunden einzusparen, mitten über die Kreuzung, statt auf dem geraden Weg stets in Verlängerung der Bordsteinschwelle über die Straße zu gehen. Viele glauben, daß die Stärke des Verkehrs ausschlaggebend ist, wie er die Straße überschreitet, aber auch diese Ansicht ist fehlerhaft, da immer der kürzeste Weg gewählt werden muß, wenn man sich auf das Glatteis des Fahrdamms begeben will.

Bei dem Stoppverkehr wissen auch noch lange nicht alle unsere Mitbürger, wann sie über die Straße gehen können, ohne daß sie von Fahrzeugen behindert werden. Auch hier denke man daran, daß das senkrechte Überqueren der einzig mögliche Weg ist, und daß man stets mit dem Verkehrsstrom gehen muß, das heißt wie der Fahrzeugführer auf grünes Licht. Wenn sich jeder Fußgänger dies einprägt, wird man immer mehr die vielen Unglücksfälle vermindern können.

Hamburgs Grünflächen

Das Stadtgebiet Hamburgs umfaßte 1927 ca. 515 ha an öffentlichen Grünflächen einschließlich den Sportplätzen, Schulhöfen und sonstigen Gärten bei Staatsgebäuden, das sind ca. 3,8 Prozent der Gesamtfläche des 13566 ha großen Stadtgebietes. Vor dem Kriege im Jahre 1914 war das Verhältnis wesentlich ungünstiger. Damals standen der Bevölkerung nur 257,5 ha an Grünflächen zur Verfügung, das waren bei ca. 13566 ha Gesamtfläche 1,9 Prozent.

Als letzte der deutschen Großstädte schaffte Hamburg erst im Jahre 1914 eine eigene Gartenverwaltung, vordem wurden die öffentlichen Grünanlagen vom Ingenieurwesen entworfen, ausgeführt und unterhalten. Das Gartenwesen, dem seit 1911 nunmehr sämtliche öffentlichen Grünanlagen auf Staatsgrund im Stadtgebiet einschließlich der Sport- und Spielplätze sowie der Schulhöfe und die Gärten und Höfe bei Staatsgebäuden unterstellt sind, gehört neben dem Hochbauwesen und dem Ingenieur-