Bleed Through Repaired Document
Plastic Covered Document

die Straßenbahnen meistens mit mehreren Anhängern durch die Absperrungen der Verkehrsbeamten hindurchschleichen, sich für die Dauer nicht mehr aufrechterhalten läßt. Man hat daher auch diesen Bedenken Rechnung getragen und der Hamburger Hochbahn A.-G. die Durchführung der als Untergrundbahn geplanten Rothenbaumlinie bis zum Jungfernstieg genehmigt, die bereits im Bau ist. Dadurch ist eine wichtige Verkehrsader unter die Erde gelegt worden und es bleibt abzuwarten, in welcher Weise diese Maßnahme dem Verkehrszustand auch des Eröffnungsjahres bereits Rechnung getragen hat. Die Verlegung von wichtigen Verkehrsstrecken unter die Erde ist das Hauptkennzeichen der modernen Großstadtentwicklung. Die Geschäftshäuser wachsen gen Himmel und die hier beschäftigte Bevölkerung kommt von ihrer Wohnung auf unterirdischem Wege zur Arbeitsstätte.

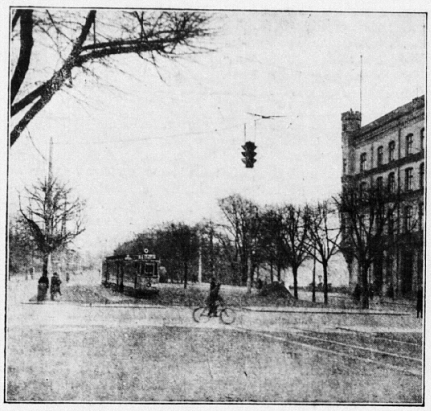

Abb. 1: **Die Signalanlage an der Kreuzung Esplanade—Neuer Jungfernstieg**

Aber Hamburgs Entwicklung zur Citystadt ist nicht das Hauptkennzeichen des Hamburger Großstadtverkehrs. Der stetige Ausbau des Hafens und seiner Anlagen, die Belebung des Welthandelsverkehrs und des Schiffbaus hat in dem Hafengebiet auch in den letzten Jahren der Hamburger Bevölkerung die Hauptarbeitsstätte gegeben, so daß auch hier der Großstadtverkehr ungeahnte Dimensionen annahm, was zur Folge hatte, daß man die Erweiterung der Hochbahnanlagen in Angriff nehmen mußte und für die Entlastung der Elbbrücken die seit Jahren angefangene Freihafenelbbrücke bereits im letzten Jahr dem Verkehr übergeben hat.

Sind also die City und der Hafen die Hauptbrennpunkte des Hamburger Großstadtverkehrs, so findet man in den angrenzenden Stadtteilen die zum großen Teil aus Mietskasernen bestehenden Wohnbezirke der Hamburger Bevölkerung, an diese angrenzend den Ring der Vororte, die aber zum größten Teil bereits in das engere Wirtschaftsgebiet der Hamburger Großstadt übergreifen und dann über diese hinaus das weite Gebiet der Freiflächen, das für Großbetriebe wie Flughäfen und Rennbahnen in Anspruch genommen wird.

Man kann auch im Hamburger Großstadtverkehr einen Fern- und Nahverkehr unterscheiden. Der durch die Vorortsbahn geleistete Verkehr spielt in dem Hamburger Stadtgebiet nicht die große Rolle wie in anderen Großstädten, da diese Verkehrslinie, die sich allein auf Strecken der Reichseisenbahn A.-G. erstreckt, nur einen Verkehrshauptpunkt, die City, und dann noch tangential berührt, zwar von großer, aber nicht ausschlaggebender Bedeutung ist, so daß wir hier nicht weiter auf den Fernverkehr einzugehen brauchen. Auch Hamburgs Wasserverkehr ist für den engeren Großstadtverkehr so ziemlich bedeutungslos, da er mehr der Güter- als der Personenbeförderung dient. Es bleibt daher für unsere heutigen Ausführungen nur der

Nahverkehr

übrig, der in der Tat auch den Hamburger Großstadtverkehr am meisten beeinflußt. Auch hier ist der Berufsverkehr, der einmal den Verkehr zwischen der Wohn- und Arbeitsstätte und den Verkehr zwischen den einzelnen Arbeitsstätten herstellt, der bedeutendste. Die beträchtlichen Arbeitermassen, die frühmorgens aus den Wohnbezirken nach dem Hafen gebracht werden, verlangen eine weitsichtige Berücksichtigung dieses Berufsverkehrs durch die Hochbahn A.-G. und die Verkehrspolizei, wie auch allerdings zu späterer Zeit die Stunden der Geschäftszeit. Zu diesen Stunden rücken von den Bannkreiswachen der Hamburger Polizei verstärkte Posten aus und besetzen die wichtigsten Punkte in der City. Um die Mittagszeit lebt dieser Verkehr abermals wieder auf. Essens- und Börsenzeiten bringen noch einmal Bewegung in den Hamburger Verkehr, der dann am Spätnachmittag wieder den Abtransport der arbeitenden Bevölkerung bewältigen muß. Die Nachmittagsstunden zeigen gerade in Hamburg auch den Besuchsverkehr mit Laden- und Marktbesuch auf der Höhe, dessen Regelung oftmals auf große Schwierigkeiten stößt, weil zu diesen Zeiten vielfach Verkehrsunkundige in der verkehrsreichen Innenstadt anzutreffen sind. Hamburgs Vergnügungsverkehr beschränkt sich immer mehr auf die Abendstunden und erstreckt sich vornehmlich auf den Stadtteil St. Pauli. Der Theater- und Konzertverkehr läßt aber auch in der Innenstadt zeitweise zu den Abendstunden, allerdings nur zu den Beginnzeiten, den Verkehr verstärken. Der Ausflugsverkehr führt an Sonn- und Festtagen zu einer starken Belastung der Verkehrsmittel, wie auch der Krankenhaus- und Friedhofsverkehr, der zeitlich begrenzt stets ein augenblickliches Anschwellen des Verkehrs zur Folge hat.

Abb. 1a: **Der Lichtsignalmast auf dem Loignyplatz**

Die Hamburger Verkehrsmittel

beschränken sich im Nahverkehr auf die Vorortsbahn, die Straßenbahn, die elektrische Schnellbahn, den Omnibus und die Kraftfahrzeuge. Die Vorortsbahn ist in der Lage, bedeutende Massen durch eine einfache Verstärkung der einzelnen Züge und durch eine kurze Reihenfolge der Züge zu befördern. In dem Nahverkehr des Hamburger Großstadtverkehrs, der von Ohlsdorf bis Sternschanze reicht, sind folgende Zahlen von beförderten Personen erreicht worden:

1923: 28 101 462,
1924: 22 407 745,
1925: 28 516 004.

Ob sich noch eine Steigerung dieser Verkehrszahlen erreichen läßt, kann heute nicht gesagt werden. Daß im Jahre 1923 fast so viel Personen befördert worden sind wie im Jahre 1925, erklärt sich aus den billigeren Preisen gegenüber der Hamburger Hochbahn A.-G.