

Die Hamburger Straßenbahn und Hochbahn, seit 1922 mit der Altonaer Zentralbahn in der Hamburger Hochbahn-Aktien-Gesellschaft vereinigt, hat folgende Verkehrszahlen aufzuweisen:

|      | Wagen    |           | Streckenlänge |           | Beförd. Personen |              |
|------|----------|-----------|---------------|-----------|------------------|--------------|
|      | Hochbahn | Straßenb. | Hochbahn      | Straßenb. | Hochbahn         | Straßenb.    |
| 1925 | 259      | 1370      | 35,9          | 132,7     | 94 021 558       | 246 138 000  |
| 1924 | 224      | 1471      | 35,9          | 132,2     | 87 955 875       | 229 195 000  |
| 1923 | 200      | 1379      | 35,9          | 130,2     | 50 149 447       | 120 563 000  |
| 1919 | 168      | 1512*     | 28,2          | 120,5*    | 65 363 447       | 199 453 000* |

\* einschließlich Zentralbahn

Der Autobusverkehr hat sich auch erst im Jahre 1925 und 1926 zu einem ernsthaften Verkehrsfaktor entwickelt. Am Anfang des Jahres 1926 verfügte die Hamburger A.-G. bereits über neun Wagen, nachdem das Vorjahr nur mit drei Wagen eröffnet werden konnte. Die Zahl der in diesen Wagen beförderten Personen betrug im Jahre 1925 bereits 2 658 057, eine nicht unbeträchtliche Zahl, die klar für die wachsende Bedeutung dieses wichtigen Verkehrsmittels spricht. Heute wird sich die Zahl der Wagen beträchtlich vermehrt haben, so daß Hamburg den großen Vorsprung, den andere Großstädte bereits auf diesem Gebiet erreicht haben, im Laufe der kommenden Jahre einholen kann. Was dieses wichtige Verkehrsmittel besonders auszeichnet, ist der große Vorteil, daß der Autoomnibus nicht an ein Geleise gebunden ist und sich demnach fast automatisch jeder Veränderung des Verkehrs anpassen kann. Während in Hamburg noch der Omnibus hauptsächlich dort Verwendung findet, wo eine Straßenbahn noch nicht im Betrieb ist oder wo eine schnelle Verbindung mit einem dicht bevölkerten Stadtteil und Vorort erreicht werden soll, besteht berechtigte Aussicht, daß mit der Zeit der Autoomnibus in verkehrsreichen Straßen und Stadtteilen die Straßenbahn ersetzen muß und in großen Verkehrsstraßen auch die in Hamburg nicht übermäßig schnellfahrende Straßenbahn ergänzen muß. Ob, wie in anderen Weltstädten, einmal in der City der Autoomnibus ganz an die Stelle der Straßenbahn treten kann oder treten muß, ist heute noch nicht zu beurteilen, kann aber erwartet werden.

Der Wasserverkehr ist in einer Hafenstadt wie Hamburg gleichfalls von Bedeutung. Es wurden hier nachstehende Zahlen erreicht, die sich natürlich nur auf im Hamburger Stadtgebiet beförderte Personen beziehen:

|      | auf der Alster |            | auf der Elbe |  |
|------|----------------|------------|--------------|--|
| 1925 | 5 620 654      | 15 677 942 |              |  |
| 1924 | 4 843 946      | 15 713 568 |              |  |
| 1923 | 2 327 770      | 14 504 900 |              |  |
| 1919 | 6 775 942      | 11 187 986 |              |  |

Die Kraftfahrzeuge spielen in einem modernen Großstadtverkehr eine nicht unbeträchtliche Rolle, zumal die starke Verbreitung gerade dieses Verkehrsmittels dem heutigen Großstadtverkehr den am meisten charakteristischen Stempel aufgedrückt hat. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich im Laufe der letzten Jahre beträchtlich vermehrt, während die Pferdedroschke fast ausnahmslos aus dem Verkehr verschwunden ist. Von nicht geringem Interesse sind die Zahlen über das Hamburger Droschkenwesen:

|                   | Pferdedroschken | Kraftdroschken |
|-------------------|-----------------|----------------|
| Bestand Ende 1925 | 1               | 554            |
| 1924              | 75              | 251            |
| 1923              | 75              | 251            |

Auch die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich in den letzten Jahren erheblich vermehrt:

Bestand an Kraftfahrzeugen in Hamburg (Stadtgebiet):

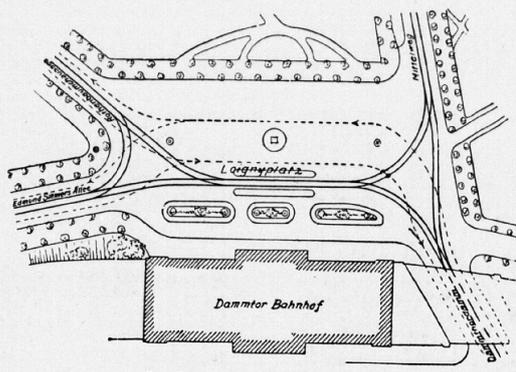
|  | 1925   | 1924  | 1923  | 1921  |
|--|--------|-------|-------|-------|
|  | 10 111 | 7 748 | 5 938 | 3 458 |

Nach diesen soeben aufgezählten Verkehrsmitteln spielt das Fahrrad eine große Rolle in dem Hamburger Straßenverkehr, doch ist es nicht möglich, über den Umfang des Radfahrverkehrs genauere Zahlen beizubringen, wie auch über den Verkehr mit Kleinkraft- und Motorrädern nicht. Ohne Zweifel können gerade diese Beförderungsmittel wesentlich auf den Verkehr einwirken.

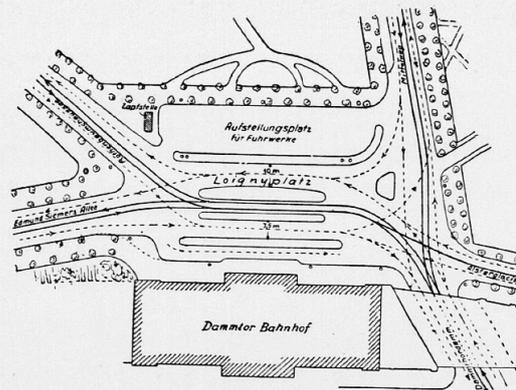
Seitens des Hamburger Staates sind im Laufe der letzten Jahre beachtliche Wege zur Verbesserung des Straßenverkehrs eingeschlagen worden, zumal auch die Zunahme der Straßenfahrzeuge gebieterisch die Ergreifung besonderer Maßnahmen forderte.

Erhobliche Straßenverbesserungen sind in Angriff genommen und durchgeführt worden. So hat von bekannten Plätzen der Hamburger Loigny-Platz aus verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Gründen ein ganz anderes Gesicht erhalten. (Abb. 2.) Eine im heutigen modernen Großstadtverkehr undenkbar Blumenbeetanlage vor dem Dammtorbahnhof war für die glatte Durchführung des gesamten Verkehrs ein großes Hindernis, das nur dadurch bewältigt werden konnte, daß der Fahrzeugverkehr aus der Stadt in einem Riesensbogen umgelenkt werden mußte. Die einfache Fortnahme der Beete und die Anlage von Verkehrsinseln brachten sofort grundlegende Verbesserungen, die nicht allein von den Fahrzeugführern, sondern auch von der Bevölkerung dankbar begrüßt worden sind. Aber auch die Veränderung des Hamburger Stephansplatzes ist durch den immer mehr anwachsenden Verkehr bewirkt worden, nachdem hierzu das Kriegerdenkmal den Forderungen der Neuzeit hatte weichen müssen. Was bei diesem Platz eine außergewöhnlich große Verkehrsunsicherheit zur Folge hatte, war, daß auf dem einen Teil des Platzes die Straßenbahn nicht in der Mitte, sondern auf der rechten Seite sich befand, so daß die anderen

Abbildung 2



Der Loignyplatz vor dem Umbau



Der Loignyplatz nach der Modernisierung

glatte Durchführung des gesamten Verkehrs ein großes Hindernis, das nur dadurch bewältigt werden konnte, daß der Fahrzeugverkehr aus der Stadt in einem Riesensbogen umgelenkt werden mußte. Die einfache Fortnahme der Beete und die Anlage von Verkehrsinseln brachten sofort grundlegende Verbesserungen, die nicht allein von den Fahrzeugführern, sondern auch von der Bevölkerung dankbar begrüßt worden sind. Aber auch die Veränderung des Hamburger Stephansplatzes ist durch den immer mehr anwachsenden Verkehr bewirkt worden, nachdem hierzu das Kriegerdenkmal den Forderungen der Neuzeit hatte weichen müssen. Was bei diesem Platz eine außergewöhnlich große Verkehrsunsicherheit zur Folge hatte, war, daß auf dem einen Teil des Platzes die Straßenbahn nicht in der Mitte, sondern auf der rechten Seite sich befand, so daß die anderen