

Ansicht vom Lindener Hafen

Phot. Fuchs © Thöneböhm

DIE VERKEHRSEINRICHTUNGEN HANNOVERS VON SENATOR STADTBAURAT BEHRENS

*



1. die Eisenbahn, 2. die Straßenbahn, 3. die Autoverbindungen, 4. die Häfen, 5. die Flughäfen.

I.

Es gibt nicht viele Städte, welche nach allen Richtungen so günstige Eisenbahnverbindungen besitzen, wie die Stadt Hannover. Am Kreuzungspunkt zweier,

man kann bald sagen, Weltverkehrslinien gelegen, ist Hannover unmittelbar an den Weltverkehr angeschlossen. Die West-Ostlinie verbindet die westlichen Völker mit den slawischen Völkern und die Nord-Südlinie vermittelt den Verkehr der nordischen mit den südlichen Ländern. Wenngleich z. Zt. der Nord-Südverkehr noch den Umweg über Lehrte mit zweimaligem Umspannen der Maschine in Lehrte und Hannover macht, so ist wohl schon in naher Zukunft unter Umgehung von Lehrte mit dem direkten durchgehenden Verkehr Hamburg—Celle—Hannover zu rechnen, welcher die Fahrzeit in Richtung Nord-Süd nicht unbedeutlich kürzen wird. Neben diesen Hauptverkehrslinien strahlen von Hannover nach allen Richtungen hin Eisenbahnverkehrslinien minderer Bedeu-

tung aus, die den Verkehr mit den Nachbarstädten und den benachbarten ländlichen Gegenden, die in landwirtschaftlicher und industrieller Beziehung hoch entwickelt sind, vermitteln. Nicht weniger als elf solcher Verkehrslinien verbinden Hannover mit den nördlichen Hafenstädten, mit der Heide, mit dem industriell hochentwickelten Westen, mit den landwirtschaftlich wertvollen Gegenden im Osten und Süden und dem nahen Harz und den Weserbergen, die für den Fremden- und Erholungsverkehr von großer Bedeutung sind.

Das räumlich weit ausgedehnte Stadtgebiet hat es mit sich gebracht, daß in dem äußeren Teile des Stadtgebietes an dem strahlenförmigen Eisenbahnnetz Stationen für den Personenverkehr erforderlich wurden. Auf diese Weise sind, außer dem Hauptbahnhof im Zentrum, in den äußeren Stadtteilen noch 7 Eisenbahnstationen entstanden, die für den Personenverkehr, für den Ausflugsverkehr, sowie für den Berufs-

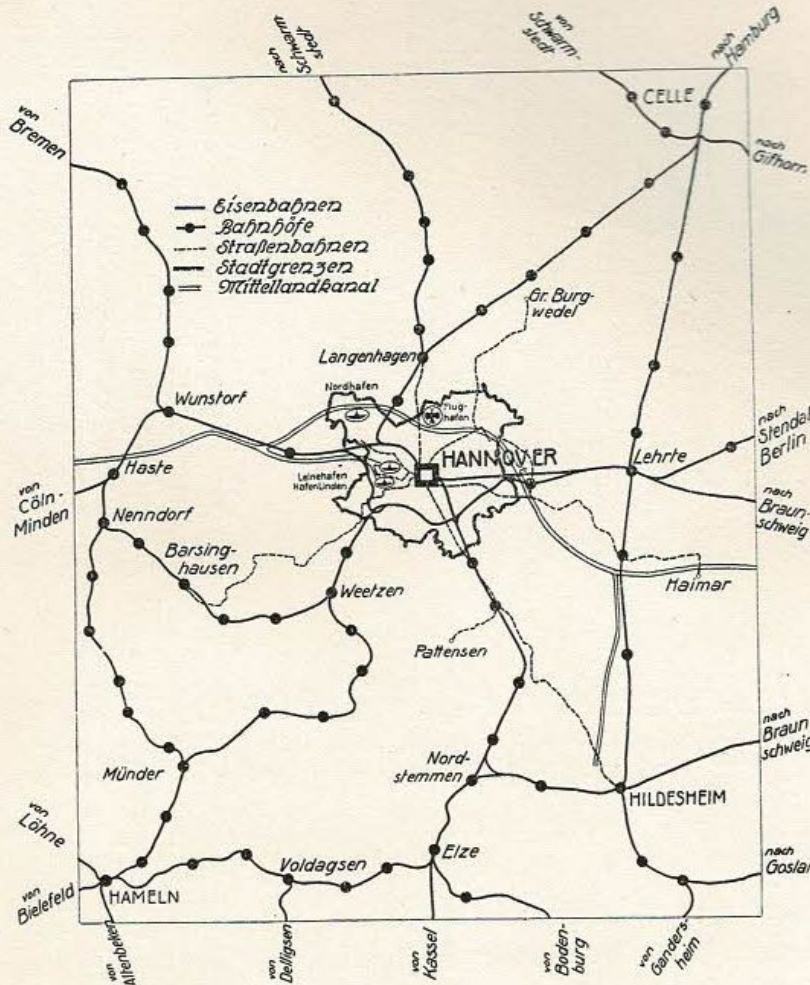
verkehr, von großer Bedeutung geworden sind. Es sind dieses die Stationen Leinhausen, Hainholz, Herrenhausen, Bismarckstraße, Kleefeld, Wüfel und Linden. In weiterem Umkreise des Stadtgebietes sind dann an dieses strahlenförmige Verkehrsnetz die Vororte Hannovers mit ihren Vorortbahnhöfen angeschlossen. Nicht unerwähnt soll hier bleiben, daß es bis jetzt trotz aller Bemühungen nicht gelungen ist, einen regelmäßigen Vorortverkehr mit dichter Zugfolge und niedrigen Tarifen, ähnlich Berlin und Hamburg, zu erhalten.

Der sich von Jahr zu Jahr steigende Personen- und Güterverkehr machte es in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts notwendig, daß der durchgehende Güterverkehr von dem Personenverkehr getrennt und nicht, wie bisher, durch den Mittelpunkt der Stadt geführt wurde. Die preußische Staatsbahn erbaute im Westen und Osten, in Seelze und Lehrte, zwei große Rangierbahnhöfe und verband diese durch

eine Güterumgehungsbahn, die südlich um das innere Stadtgebiet herumgeführt wurde und die industriell stark entwickelten Gebiete der Vororte Döhren und Wüfel, sowie die rein industrielle Vorstadt Linden unmittelbar an die großen Verkehrslinien anschloß. Hierdurch ist es möglich geworden, an zahlreichen Stellen Gelände mit Eisenbahnanschluß zu schaffen und der Industrie und dem Handel günstiges Ansiedlungsgelände zu bieten.

Auch darauf sei noch hingewiesen, daß auch die Güterbahnhöfe Hannovers für den Verkehr äußerst günstig liegen. Sie greifen

tief in das innere Stadtgebiet hinein, so daß die mit Autos und Fuhrwerken abzufahrenden Güter nur verhältnismäßig kurze Wege zurückzulegen brauchen. Vier derartige tief in die Stadt hineingeschobene Bahnhöfe vermitteln diesen Ortsgüterverkehr, Hannover-Nord und -Süd, Linden und Küchengarten. Außerdem bestehen noch die Vorortsgüterbahnhöfe Herrenhausen und Wüfel und die beiden Hafenbahnhöfe Hafen Linden und Nordhafen. — Über die Verkehrszahlen der Eisenbahn gibt ein Aufsatz an anderer Stelle dieses Werkes näheren Aufschluß.



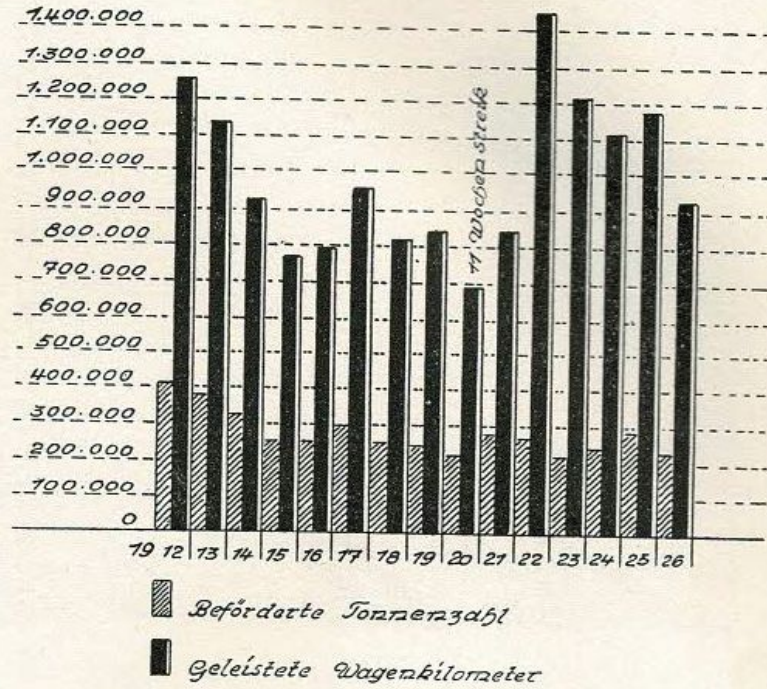
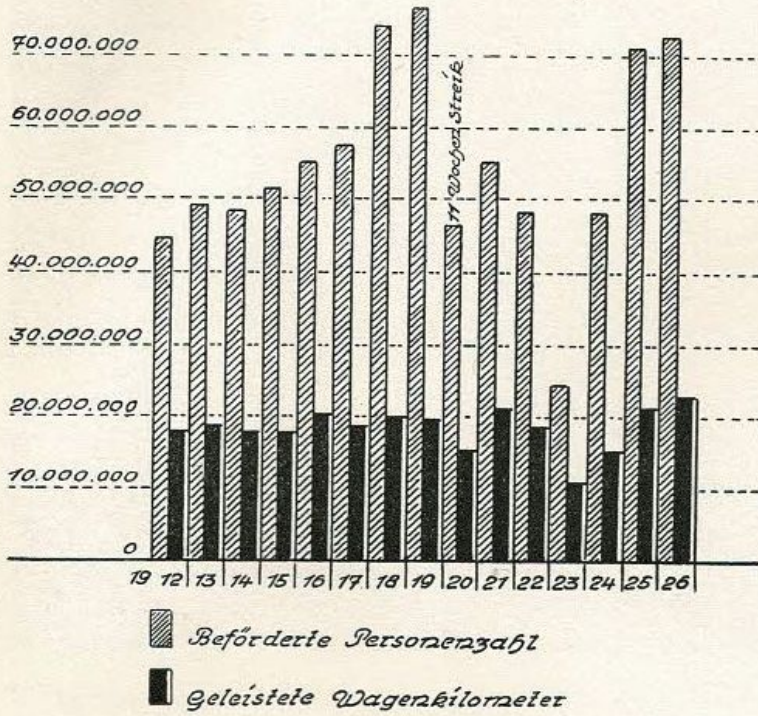
Verkehrsplan

II.

Sind schon die Eisenbahnlinien für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr äußerst günstig, so wird diese Verkehrseinrichtung noch wesentlich unterstützt durch die Hannoversche Straßenbahn. In einer Ausdehnung von 315 km Gleislänge dient sie nicht nur den Bedürfnissen des örtlichen Personen-

schafflicher Produkte dient die Straßenbahn im wesentlichen noch dem Transport von Kohlen aus den Deistergruben, auf welche ein großer Teil der hannoverschen Industrie angewiesen ist.

Über die Bedeutung der Straßenbahn Hannover mögen die nachstehenden graphischen Verkehrsdarstellungen Aufschluß geben:



Straßenbahnverkehr

verkehrs im Innern der Stadt, sondern sie verbindet auch durch ihre zum Teil über 35 km langen Außenlinien nach Burgwedel, Misburg, Haimar, Hildesheim, Pattensen und Barsinghausen, die nahe Umgegend mit Hannover. Von größerer Bedeutung neben dem Berufsverkehr von und nach den Vororten ist der Ausflugsverkehr nach den Deisterbergen und nach der Nachbarstadt Hildesheim.

Die Straßenbahn dient aber nicht nur dem Personenverkehr, sondern sie vermittelt auch den Güterverkehr zwischen Stadt und Land. Wengleich dieser Verkehr nicht sehr groß ist, so ist er doch wichtig für die Stadt Hannover. So führt die Straßenbahn z. B. aus den ländlichen Nachbargebieten der Stadt täglich 30000 – 32000 Liter Milch zu, was namentlich für die Ernährung der hannoverschen Bevölkerung im Kriege, in welchem die Volksernährung unter der Verkehrsnot außerordentlich litt, von höchster Bedeutung war. Neben der Beförderung landwirt-

Die Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover sind eine Aktien-Gesellschaft, deren Aktienmehrheit sich in den Händen des preußischen Staates befindet.

III.

Neben der Eisenbahn und Straßenbahn hat sich der Autobus als neuestes erdgebundenes Verkehrsmittel seinen Platz erobert, und zwar nicht nur im innenstädtischen Verkehr, wo die Überlandwerke und Straßenbahnen A.-G., Hannover, zwei Linien eingerichtet hat, sondern hauptsächlich im Zubringerverkehr aus der näheren und weiteren Umgebung nach der Großstadt. Hier hat die Reichspostverwaltung die Initiative ergriffen und fünf Autobuslinien ins Leben gerufen:

- Hannover – Wettmar – Burgdorf
- Hannover – Bemerode – Wülferode
- Hannover – Barsinghausen – Bad Nenndorf
- Hannover – Osterwald – Neustadt a. Rbg.
- Hannover – Stöcken – Schloß Ricklingen.



Nordhafen

Auf diesen Linien sind im letzten Jahre nicht weniger als 232 000 km zurückgelegt und 221 000 Personen befördert.

Neben der Reichspost ist aber das Privatkapital nicht untätig geblieben. Es hat den Postlinien 4 weitere Zubringerstrecken hinzugefügt, nämlich

- Hannover — Bredenbeck
- Hannover — Landringhausen
- Hannover — Gestorf
- Hannover — Alferde

und dadurch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Stadt und Land fördern helfen.

Der Autoverkehr scheint sich in Deutschland noch im Anfang der Entwicklung zu befinden. In Fach- und Wirtschaftskreisen wird das Problem der Nur=Autofernstraße lebhaft erörtert. Auch hier wird Hannover dank seiner günstigen verkehrsgeographischen Lage in das Netz der Auto-Fernstraßen einbezogen werden. Die Verbindung der Nordsee mit Oberitalien über Hamburg — Hannover — Kassel — Frankfurt am

Main — Basel durch eine großzügige Nur=Autostraße wird schon ernstlich verfolgt.

IV.

Die Häfen Hannovers sind kommunale Einrichtungen und erst während des Krieges in den Jahren 1916/17 erbaut und 1917 bzw. 1918 in Betrieb genommen. Es sind drei Häfen vorhanden, der Nordhafen, der Hafen Linden und der Stapelhafen. Nur ungern ist die Stadtverwaltung Hannover und die frühere Stadtverwaltung in Linden an die Erbauung der Häfen herangegangen, weil mit der Anlage von Häfen fast allgemein ein sichtbarer Vorteil nicht verbunden und eine unmittelbare Wirtschaftlichkeit nur in denselben Fällen gewährleistet ist. Für die Städte Hannover und Linden war aber der Entschluß, so umfangreiche Hafenanlagen zu errichten, deshalb besonders schwierig, weil mit einer Fortführung des Mittellandkanals über Hannover hinaus bis Magdeburg und mit der Aufschließung des Hinterlandes durch Stichkanäle mit Hildesheim, Peine, Braunschweig gerechnet werden mußte. Wenn auch zunächst die

hannoverschen Häfen Endpunkt des Binnenschiffahrtsverkehrs von Westen her sein würden und der Umschlagplatz für ein größeres Einflußgebiet werden konnten, so konnten sie doch diese Bedeutung nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit haben. Nichtsdestoweniger haben sich beide Stadtverwaltungen entschlossen, die Häfen zu erbauen, nicht in der Hoffnung, daß diese Anlagen sich rentieren würden, vielmehr in der Hoffnung, daß die indirekten Vorteile dieser Anlagen für das Wirtschaftsleben von Hannover von Bedeutung sein würden. Letzteres ist auch Tatsache geworden. Die Bedeutung der Häfen für das Wirtschaftsleben Hannovers ist während des Krieges deutlich zum Ausdruck gekommen. Während in anderen Städten ohne Verbindung durch Wasserstraßen mit dem Kohlengebiet während des Krieges und nach dem Kriege aus Mangel an Brennstoffen das wirtschaftliche Leben vielfach für kurze oder längere Zeit stillgelegt oder gestockt hat, so ist das Wirtschaftsleben in Hannover hiervon doch so gut wie ganz verschont geblieben, was im wesentlichen doch darauf zurückzuführen ist, daß auf dem Mittellandkanal unter Vermittelung der Häfen Hannovers genügend Kohlenvorräte herangebracht sind.

Der Verkehr in den städtischen Häfen war gleich nach der Inbetriebnahme von Anfang an ein höherer, als von vornherein erwartet worden war. Er wies folgende Zahlen auf:

Geschäfts- jahr	Nordhafen		Leine- hafen Schiffs- verkehr t	Hafen Linden		Gesamtver- kehr in den stadthann. Häfen t
	Schiffs- verkehr t	Eisenb.- verkehr t		Schiffs- verkehr t	Eisenb.- verkehr t	
1917/18	—	—	—	501 460	—	501 460
1918/19	390 168	—	12 992	606 520	—	1 009 580
1919/20	351 227	—	31 963	681 853	—	1 055 043
1920/21	454 819	—	13 096	491 235	11 940	971 090
1921/22	241 663	—	2 416	308 917	48 682	601 678
1922/23	287 810	—	3 800	438 460	189 156	919 226
1923/24	44 205	—	101	208 522	140 609	393 437
1924/25	111 158	48 940	2 410	324 152	178 761	665 421
1925/26	51 784	29 984	730	331 488	211 126	625 112

Aus vorstehenden Zahlen zeigt sich, was ja von vornherein jedem ersichtlich war, daß der Verkehr während der ersten Jahre ein zwangsweiser war, der durch die Maßnahmen der Heeresverwaltung und durch den Mangel an rollendem Eisenbahnmaterial hervorgerufen wurde. Wenn auch der auffallende

Rückgang des Verkehrs nicht allein auf die Aufhebung der Zwangsmaßnahmen, sondern zum erheblichen Teil auf die für die Wasserstraßen äußerst ungünstige Verkehrs-Tarifpolitik des Reiches zurückzuführen ist, so ist doch mit großer Bestimmtheit anzunehmen, daß der Verkehr nicht wieder einen derartigen Umfang annehmen wird, wie in den ersten Betriebsjahren, namentlich dann nicht, wenn der Mittellandkanal bis Peine und Braunschweig weitergeführt und der Stichkanal nach Hildesheim fertiggestellt ist. Das Einflußgebiet der Häfen Hannovers wird durch die Erbauung der Häfen in Hildesheim, Peine und Braunschweig nicht unerheblich eingeschränkt werden.

Mit dem Rückgang des Verkehrs in den Häfen muß gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, die Häfen für den Bezug von Gütern im Ortsverkehr in größerem Umfange nutzbar zu machen. Der Versuch ist gemacht dadurch, daß die beiden wichtigsten Häfen, die ursprünglich Konkurrenzhäfen waren, nach der Eingemeindung Lindens nach Hannover sich gegenseitig dadurch ergänzen können, daß jedem dieser beiden Häfen eine ganz bestimmte Aufgabe zugewiesen wird.

Der Lindener Hafen hat mit Rücksicht auf seine Belegenheit nur eine beschränkte räumliche Ausdehnung erhalten können. Seine Lage ist allerdings in bezug auf den Ortsverkehr äußerst günstig, weil er fast bis in das innere Stadtgebiet hineingreift und in unmittelbarer Nähe eines großen, industriell stark besiedelten Stadtteiles liegt. Seine Verbindung mit der Güterumgebungsbahn ist günstig. Ein großer Teil der Industrie hat unmittelbar Anschluß an den Hafen erhalten, ohne die Reichsbahn berühren zu müssen. Im letzten Jahre sind die bislang von der Reichsbahn bedienten Anschlußgleisstationen Signalstation und Linden-Küchengarten in die Hafenbahn eingegliedert, wodurch eine Befruchtung des Hafensverkehrs zu erhoffen ist. Diesen Vorzügen steht jedoch der Nachteil entgegen, daß der Grund und Boden verhältnismäßig teuer und die Ausdehnungsmöglichkeit mit Rücksicht auf den Straßenverkehr eingeschränkt ist. Die Durchführung von Hauptverkehrsstraßen durch das Hafengebiet hat sich nicht vermeiden lassen. Der Nordhafen dagegen besitzt den Nachteil, daß er nicht so nahe an die Stadt herangeführt und daß durch die weitere Entfernung von der Stadt der

Verkehr außer mit der Eisenbahn ziemlich zeitraubend ist. Dagegen ist eine ziemlich unbegrenzte Ansiedlungsmöglichkeit vorhanden. Das im Eigentum der Stadt befindliche und mit Wasseranschluß und Eisenbahnanschluß versehene bzw. zu versehende Gelände hat eine Ausdehnung von rund 292 ha oder 1114 hannov. Morgen. Aus diesen Eigenschaften der beiden Häfen heraus ist eigentlich ihre gegenseitige Aufgabe gegeben. Es wird sich der Lindener Hafen, abgesehen von dem Umschlagverkehr nach der in unmittelbarer Nähe belegenen Industrie, hauptsächlich zum Handelshafen entwickeln, während der Nordhafen zu einem Industrie- und Umschlaghafen bestimmt ist. Diesem Umstande hat die Stadtverwaltung in den letzten Jahren bei allen ihren Maßnahmen auch Rechnung getragen. Der Stapelhafen, fast mitten in der Stadt an der Leine gelegen, hat geringere Bedeutung, da er Eisenbahnanschluß nicht hat erhalten können. Sein Verwendungszweck ist daher beschränkt, er kommt nur in Frage für den reinen Ortsverkehr.

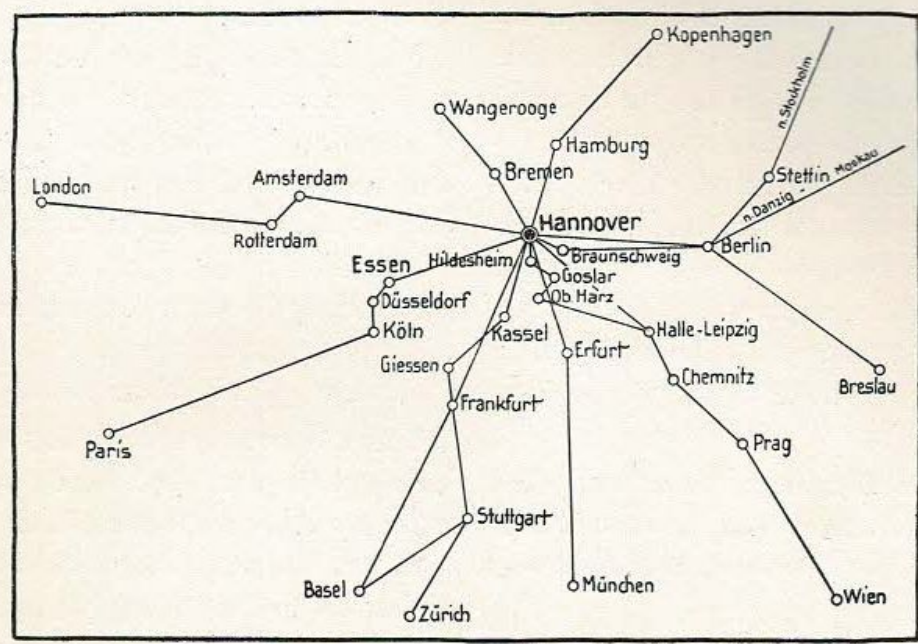
Sämtliche Häfen sind mit den modernsten Umschlaganlagen versehen. Im Lindener Hafen bewirken sieben elektrische Krane von 3–5 Tonnen Tragfähigkeit den Umschlag, außerdem hat die hiesige Hannoversche Maschinenbau-A.-G. (Hanomag) einen 50-Tonnen-Kran aufgestellt, der in erster Linie dazu bestimmt ist, schwere Schiffskessel von 40–50 Tonnen Gewicht, die in ihrem Werke hergestellt werden, zur Verladung ins Schiff zu bringen. Im Nordhafen sind sechs elektrische Krane, ebenfalls von 3–5 Tonnen Tragfähigkeit, zum Umschlag aufgestellt. Der Lindener Hafen ist mit senkrechten Ufermauern, der Nordhafen und Leinehafen mit geböschten Uferändern und gemauertem Fuß ein-

gefaßt. Das Hafengelände ist im Lindener Hafen bislang mit wenigen Ausnahmen auf die Dauer von 20–30 Jahren verpachtet, während das Gelände im Nordhafen an die Industrie, die sich daselbst anzusiedeln beabsichtigt, verkauft worden ist.

Außer den drei erwähnten Häfen sind von der Stadt Hannover innerhalb des Stadtgebietes noch zwei Anlegestellen, Lister Mühle und Bothfelder Straße, erbaut worden, beide ohne Eisenbahnanschluß. Sie haben zur Zeit nur geringe Bedeutung.

V.

Schneller als man erwarten konnte, hat das jüngste der Verkehrsmittel, das Flugzeug, sein engmaschiges Verkehrsnetz über Deutschland und die benachbarten Länder gespannt und Hannover in dieses Netz verknüpft, wo es schon jetzt einen der wichtigsten Knotenpunkte bildet. – Die Vahrenwalder Heide, die bereits während des Krieges als Kriegsflughafen bestand, dient jetzt als Verkehrs-



Flugverkehrsplan

flughafen friedlichen Zwecken. Leider ist es noch nicht gelungen, diesen Flughafen in städtisches Eigentum zu bringen und ihn zu einem erstklassigen Hafen auszubauen, wie es vorgesehen ist. Hoffen wir, daß die langwierigen Verhandlungen mit dem Reichswehrskiskus baldigst zum Abschluß gebracht werden, damit die bestehenden Pläne in die Tat umgesetzt werden können.

Welche Bedeutung Hannover im Luftverkehr hat, zeigt, daß im Jahre 1926 im Flughafen Hannover 3947 Flugzeuge landeten und starteten, 2548 Passagiere ihre Fahrt begannen oder endeten, 23620 kg Güter verladen wurden, sowie das im Sommer 1927 Hannover berührende Flugstreckennetz.