

die zweite Treppe für den Ausgangsverkehr benutzt werden darf, ist eine glatte Abwicklung des starken Verkehrs in dem an sich räumlich beschränkten Bahnhofe ermöglicht. Auf beiden Seiten des Bahnhofes sind geräumige Vorplätze angeordnet.

Vom Westende des neuen Dammtorbahnhofes läuft die Bahn in den Einschnitt des höher gelegenen Gebietes und gelangt nach Unterfahrung der Renzelstraße in den als Güterbahnhof beibehaltenen Sternschanzenbahnhof. Der frühere Sternschanzenbahnhof ist für den Personenverkehr aufgehoben und als Neubau weiter nach Westen bis an die Schanzenstraße verschoben worden. Zu diesem neuen Bahnhofe (Abb. 794) steigt die Bahn mit 1 : 400 bis 1 : 150 hinauf. Der Bahnhof Sternschanze ist in seiner Anordnung dem Dammtorbahnhofe nachgebildet, wie



Abb. 794. Bahnhof Sternschanze.

bei jenem sind die Empfangsräume und Betriebsräume unter den Gleisen und Bahnsteigen angeordnet und durch Treppen mit diesen verbunden.

Von dem Zeitpunkte des Ankaufes der in Hamburg und Altona endigenden Bahnen bis zur Fertigstellung der durch oben genannten Vertrag festgelegten Arbeiten wurden annähernd angewendet: seitens des preußischen Staates rund 70000000 Mark, seitens des hamburgischen Staates, ohne die Gleisanlagen für das Zollausland, rund 15000000 Mark, seitens der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft rund 2000000 Mark, zusammen 87000000 Mark. Davon entfallen auf den Bahnhof Altona, die anschließenden Bahnstrecken nach Blankenese sowie für den viergleisigen Ausbau der Verbindungsbahn bis nach der hamburgischen Grenze, ferner für den Bahnhof Langensfelde etwa 16000000 Mark.

Der gesamte Eisenbahnverkehr in Hamburg trennt sich in zwei Gruppen: den Personenverkehr und den Güterverkehr. Der Personenverkehr umfaßt den Fernverkehr, den Vorortverkehr und den Ortsverkehr.