

Den Vorortverkehr, von Hamburg ausgehend, vermitteln ferner die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, die Südstormarnsche Kreisbahn zwischen den Stationen Tiefstack und Trittau, die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn und die Vierländerbahn, beide in Bergedorf von der Vorortlinie Hamburg—Friedrichsruh abzweigend.

Im Vorortverkehr werden nur Fahrkarten zweiter und dritter Klasse ausgegeben, außerdem Monatskarten, Monatsnebenkarten, Schüler- und Arbeiterwochenkarten zu erheblich ermäßigten Fahrpreisen.

Der Umfang des Vorortverkehrs ist sehr erheblich, besonders auf den Strecken Hamburg—Altona—Blankenese, Altona—Hamburg—Friedrichsruh und Altona—Hamburg—Harburg. Er tritt aber wesentlich zurück gegen den Ortsverkehr, der durch die Einführung der elektrischen Betriebskraft auf allen dem Ortsverkehr dienenden Linien und die damit ermöglichte geringe Zugfolge einen ganz erheblichen Umfang angenommen hat. Der Ortsverkehr wird betrieben auf Eisenbahnen und Straßenbahnen.



Abb. 795. Haltestelle Wandsbeker Chaussee, Bahnhofsgebäude.

Mit der Elektrifizierung des Stadtbahnbetriebes auf der Verbindungsbahn zwischen Altona und Hamburg, der Verlängerung dieser Linie bis Ohlsdorf und der Strecke Altona—Blankenese ist schon während der Ausführung der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen zwischen Altona und Hamburg begonnen worden. Der elektrische Betrieb auf dieser Strecke wurde am 1. Oktober 1907 eröffnet.

Die große Bevölkerungszahl in den Stadtteilen Hohensfelde, Borgfelde und Eilbeck hatte es erforderlich gemacht, eine Verlängerung der Stadtbahngleise bis nach dem Bahnhofs Hasselbrook im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen zu entwerfen und auszuführen. Die weitere Entwicklung der Bautätigkeit im Stadtteile Barmbeck und die weit ab vom Stadttinnern gelegene Zentralfriedhofsanlage in Ohlsdorf, die durch den Straßenbahnbetrieb nicht in ausreichender Weise mit der Stadt verbunden war, zwang zur Verlängerung der Stadtbahngleise über die Station Hasselbrook hinaus nach dem Friedhofe. Diese 6,5 km lange Verlängerung einschließlich der Bahnhöfe ist von Hamburg auf eigene Kosten mit einem Geldaufwand von 8530000 Mark durch das Ingenieurwesen der Baudeputation entworfen und erbaut worden.

Die Bahn zweigt am Berliner Tor aus der sechsgleisigen Strecke ab und führt in paralleler Lage zur Lübecker Bahn, dicht neben ihr laufend, teils im Einschnitt, teils in hoher Lage auf