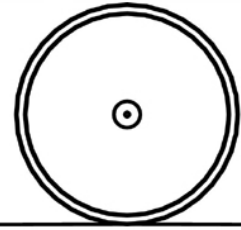
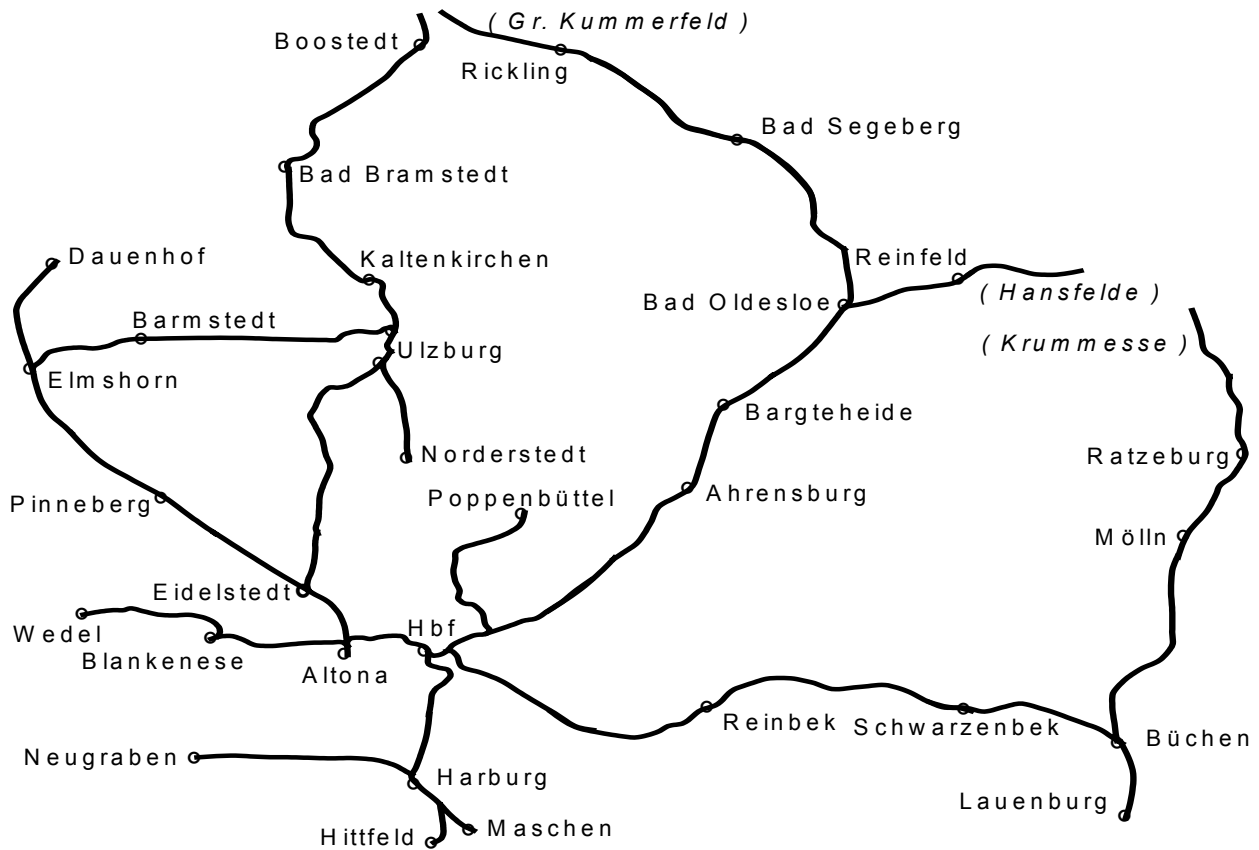


HAMBURGER FAHRGAST FORUM



Heft 1

1 / 2003



Schnellbahnen im neuen HVV-Gebiet

Aus dem Inhalt

*Der HVV kommt ins Umland
Hafencity-U-Bahn – Die neue U4
„Flugzug“ zwischen Kiel und Hamburg*

Herausgeber: **FAHRGAST - INITIATIVE HAMBURG**

Impressum

Hamburger Fahrgast-Forum.

Herausgeber: „FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG“. Vorstand: Martin Potthast (Sprecher); Horst Ihde (Schriftleitung); Günther Stoltze (Kassenwart).

Anschriften:

Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle.

E-Mail: Martin_Potthast@public.uni-hamburg.de.

Horst Ihde, Keustück 15, 22415 Hamburg. Fax: (01212) 528 120 582 (0,12 €/Min.),

E-Mail: horst.ihde@epost.de.

Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf.

Kontakt zu PRO BAHN: Birger Wolter, Heidkampsredder 10, 21031 Hamburg, Tel. (040) 739 89 84. E-Mail: hamburg@pro-bahn-sh.de.

Das „Hamburger Fahrgast-Forum (HFF) erscheint drei- bis viermal jährlich. Auflage: 100 Exemplare. Redaktion: Horst Ihde. Mit Namen oder Kurzzeichen gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt der Redaktion, wieder. Nachdruck aller Artikel mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erbeten. Spendenkonto zum Bezug dieser Zeitschrift: Fahrgast-Initiative Hamburg, Kto-Nr. 523736-204, Postbank Hamburg (BLZ 200 100 20).

Mitarbeiter an dieser Ausgabe:

Texte: Ewald Brincken, Gunther Hasenberg, Martin Potthast, Werner Rönsch, Birger Wolter. Titelseite: Jürgen Susott. Gesamtedaktion: Horst Ihde.

Abgeschlossen am 2. Dez. 2002

Unser Treffpunkt:

An jedem dritten Donnerstag im Monat ab 19 Uhr im Jever-Kroog, Ottensen, Große Brunnenstraße 18/Ecke Brunnenstraße/Holländische Reihe (Bus 115 ab Bf. Altona, Ri. Klein Flottbek, drei Hst. bis Fischers Allee). In den **geraden** Monaten (Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember) unter der Leitung der FIH sowie in den **ungeraden** Monaten unter der Leitung von PRO BAHN. Gäste sind jederzeit willkommen.

Ihre Zuschriften:

Wenn Sie, liebe Leser, einen Computer besitzen, ist es nicht notwendig, daß Sie Ihre Zuschriften und Textbeiträge erst am Computer ausdrucken und uns dann per Post einsenden. Es ist für Sie einfacher und es geht schneller, wenn Sie vorzugsweise alles direkt per E-Mail senden an horst.ihde@epost.de, ansonsten auf Diskette an die im Impressum angegebene Adresse. Natürlich freuen wir uns auch über gedruckte oder handschriftlich verfaßte Textbeiträge.

Ihre Schriftleitung

Liebe Leser

Die „HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION“ (HFI) hat im August 2002 mit der Ausgabe Nr. 75 ihr Erscheinen eingestellt. Wie dort bereits angekündigt wurde, gibt es jetzt das „HAMBURGER FAHRGAST-FORUM“ (HFF) - wieder als Organ der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH). Diese neue Zeitschrift erscheint ebenfalls im gewohnten Umfang von 12 Seiten im DIN A5-Format - wahrscheinlich dreimal im Jahr. Ob dies immer zu erreichen sein wird, hängt nicht nur von aktuellen Gegebenheiten ab, sondern auch davon, inwieweit unsere Leser von der Diskussions-Möglichkeit Gebrauch machen, die ein solches Fahrgast-Forum bietet. Anregungen dazu gibt es bereits durch die Pläne des Senats, eine echte U-Bahnlinie zu bauen, die als U4 sowohl die künftige Hafen-City, wie auch die Stadtteile Steilshoop und Bramfeld erschließen soll. Erste Diskussions-Beiträge finden Sie bereits in diesem Heft.

Zu berichten gibt es auch über die neue Zusammensetzung unseres Vorstandes, der laut Statut aus drei gleichrangigen Mitgliedern bestehen soll. In einer gut besuchten Sondersitzung interessierter FIH-Mitglieder wurden einstimmig gewählt: Martin Potthast als Sprecher und Horst Ihde als Schriftleiter. Eine Neuwahl des Kassenwarts war nicht erforderlich. Dieses wichtige Amt bleibt weiter in den Händen von Günther Stoltze. Dazu wurde Ewald Brincken als zweiter Kassenwart gewählt, der auch die zweite Unterschriftsvollmacht bei der Postbank bekommt. Birger Wolter wurde als Kontaktperson zu PRO BAHN bestätigt. Die Zusammenarbeit mit PRO BAHN wird weiter verbessert.

Die redaktionellen Arbeiten am „HAMBURGER FAHRGAST-FORUM“ werden von Horst Ihde übernommen. Da die FIH kein gewerblicher Zeitschriftenverlag ist, kann es auch kein Abonnement mit festem Bezugspreis geben. Wer die Fahrgast-Initiative Hamburg durch Überweisung eines Spendenbeitrages unterstützt, erhält nach Zahlung das „HFF“ als Abonnent zugesandt. Selbstverständlich liegt die Höhe des Spendenbetrages im eigenen Ermessen, sollte aber die Herstellungs- und Versandkosten in Höhe von 1,50 € pro Ausgabe decken.

Die Mitglieder des Regionalverbandes Hamburg und Umgebung von PRO BAHN erhalten den HFF-Text direkt von PRO BAHN im Zusammenhang mit der „Schleswig-Holstein-Schiene“. Gelegentliche Leser können das „HFF“ auf unseren monatlichen Treffen sowie oft auch auf Veranstaltungen von Nahverkehrsvereinen erhalten.

Wir hoffen, daß Ihnen dieses Blatt gefällt und freuen uns über ihre Zuschriften, vielleicht sogar Textbeiträge und Fotos!

Werner Rönsch/Horst Ihde

Der HVV kommt ins Umland

Der neue HVV-Tarif wird zum 15.12.2002 auf das komplette Gebiet der Landkreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn ausgeweitet. Eingeschlossen sind alle öffentlichen Nahverkehre in diesem Bereich, also zum Beispiel zwischen Elmshorn und Hamburg auch die RE-Züge und die Züge der neu gegründeten Flex AG („Flensburg-Express“ als Nachfolger des Interregios auf der Relation Padborg-Hamburg).

Für den Kunden läßt sich der Nutzen mit den Worten des HVV wie folgt zusammenfassen:

- * Ein Tarif
- * Umfangreiches HVV-Ticketangebot
- * Einheitliche Qualitätsstandards
- * Ein Fahrplan
- * ÖPNV in der Region aus einem Guss: Planung, Durchführung und Erscheinungsbild.

Bedingt durch die unterschiedliche Fahrgastnachfrage wird die Angebotsdichte auf dem flachen Land und in den Kleinstädten auch zukünftig geringer sein als in der Großstadt. Ebenso lassen sich in der Startphase des Verbundes bezüglich der Durchführung und des Erscheinungsbilds des ÖPNV's Abstriche in einzelnen Regionen nicht vermeiden.

Mit der Erweiterung des Tarifgebiets geht eine Umbenennung der S4 in R10 und S5 in R60 bzw. R70 einher. Auf der Strecke Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster wird die NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH pünktlich zum 15.12.2002 ihren Betrieb aufnehmen. Durch die HVV-Erweiterung unterteilt sich das Tarifangebot in Hamburg und Schleswig-Holstein zukünftig in HVV-Tarif, SH-Tarif und SH- bzw. HVV-Plus (SH-Tarif plus HVV), wobei letzteres Angebot sich zunächst auf Tageskarten (erhältlich im Bereich der Eisenbahn) und Zeitkarten beschränkt.

Das neue HVV-Tarifgebiet wird in fünf Tarifränge (A-E) eingeteilt, wobei im bisherigen Großbereich weder Struktur- noch Preisänderungen (außer der Aufnahme einzelner zusätzlicher Gemeinden) entstehen; die Tarifränge A-C entsprechen dem alten HVV-Tarifgebiet plus Bargteheide. Bezüglich des Bartarifs entstehen auch im ehemaligen HVV-Gesamtbereich keine Änderungen. Der Zeitkartentarif ist durch den Großbereich Hamburg plus einzelne Tarifzonen geprägt. Die Schaffung sehr unterschiedlich großer Tarifzonen war unvermeidbar, da z.B. bei der Verkehrsgemeinschaft im Landkreis Pinneberg (VIP) längere Strecken vergleichsweise günstig, bei der Verkehrsgemeinschaft im Herzogtum Lauenburg hingegen vergleichsweise teuer angeboten wurden. Im folgenden sollen nicht alle Details besprochen, sondern nur wichtige strukturelle Dinge herausgegriffen, und exemplarisch für den Landkreis Pinneberg einzelne Preise verglichen werden.

Außerhalb des Großbereichs Hamburg erfährt das Einzelkartensortiment eine Ergänzung um Stadtverkehrs-, sowie 1- und 2-Zonen-Karten. Eine Zone entspricht dabei vom Grundsatz her einer Gemeinde, obwohl in der Realität häufig sogar mehrere Gemeinden zu einer Zone zusammengefasst sind. Die zum Teil angebotenen 6er-Karten entfallen. Das Tageskartensortiment wird zukünftig nach 2, 3, 4 oder 5 Ringen gestaffelt. Der Kinderfahrtschein wird in zwei Preisstufen angeboten und um das Angebot einer Kindertageskarte ergänzt. Durchgängig erfolgt die Anhebung der Kindergrenze von elf auf vierzehn Jahre. Die besonders günstige CC-Karte wird nach 3, 4, 6 Zonen, Großbereich Hamburg, Großbereich Hamburg plus 2 Zonen sowie Gesamtnetz gestaffelt. Bei der Proficard wird nach den Tarifrängen ABC und dem Gesamtnetz differenziert. Die Schülermonatskarte für Hamburger Schüler wird auf den Großbereich Hamburg zurückgenommen. Außerhalb Hamburgs werden im Angebot für Schüler weitere Differenzierungen vorgenommen, wobei Schülerwochenkarten nicht mehr angeboten werden.

Das Angebot an Seniorenzeitkarten umfasst drei verschieden große Gebiete. Der Preis für das Semesterticket wird geringfügig erhöht und gilt dafür auch weiterhin netzweit. Ebenfalls netzweit gilt das Kombiticket in Verbindung mit Eintrittskarte zu Veranstaltungen.

Ausgewählte Preisbeispiele für den Landkreis Pinneberg (in €):

	Bartarif		Zeitkartentarif	
	(Hin- und Rückfahrt)		(Monatskarte)	
	bis 14.12	ab 15.12	bis 14.12	ab 15.12.
Barmstedt	7,40	7,40	106,50	128,00
Elmshorn DB	11,00	%		%
Elmshorn HVV	7,40	7,40	97,00	106,50
Quickborn	7,40	4,60	87,00	76,00
Uetersen	9,10	7,40	94,90	87,00

Anmerkungen:

- Der auf den ersten Blick hohe Zeitkartentarif ab Barmstedt erklärt sich beim Vergleich mit den schleswig-holsteinischen RE-Linien zum Hamburger Hauptbahnhof: Barmstedt 128,-- € (47 km), Elmshorn 106,50 € (37 km), Pinneberg 76,-- € (22 km); Reinfeld 128,-- € (48 km), Bad Oldesloe 106,50 € (40 km), Ahrensburg 76,-- € (21 km); Büchen 148,-- € (47 km), Schwarzenbek 106,50 € (37 km), Bergedorf 76,-- € (16 km).
- Zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf gelten bis zum 14. 12. 2002 HVV-Fahrkarten nicht in den RE-Zügen und Interregios (Ersatz durch „Flex“ ab dem 15.12.2002).
- Quickborn wird am 15.12.2002 in den Großbereich Hamburg aufgenommen.
- Uetersen gehört bis zum 14.12.2002 der Verkehrsgemeinschaft im Landkreis Pinneberg (VIP) an.

Sowohl im Erweiterungsgebiet als auch im HVV-Altbereich wird die Bahncard nicht anerkannt, wodurch für Einzelkarten bei reiner Benutzung der Eisenbahn im Vergleich zum Bahncard-50-Tarif Preissteigerungen unvermeidbar sind. Über alle Kunden hinweg betrachtet kommt es zu einer Senkung der Fahrpreise, die aus Durchtarifierungen und einem gegenüber dem Bahntarif niedrigeren Verbundtarif resultiert. Rabattierungen für Einzelkarten wären bei Nutzung der Geldkarte denkbar - derart verfahren jene Verbände, die ihre Streifenkarten abschaffen. Die Mitnahmeregelung für ABO-Zeitkarten-Inhaber an Wochenenden bleibt erhalten, die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs hingegen wird zukünftig auf die Tarifränge ABC begrenzt, welches allerdings auch einem Fortbestand des Status-Quo entspricht.

Das Marketing für den erweiterten HVV-Tarif begann mit einer Auftaktveranstaltung am 18.11.2002 in den "Fliegenden Bauten" am Hamburger Heiligengeistfeld. Vier Gelenkbusse schwärmten anschließend in das Erweiterungsgebiet zwecks Information der Bevölkerung aus. Sämtliche 400.000 Haushalte im Erweiterungsgebiet werden mit einer Postwurfsendung angeschrieben, wobei die Informationen in 25 Regionalausgaben unterteilt sind.

Abschließend sei noch angemerkt, daß die Süderweiterung des HVV nach wie vor "mit großem sportlichen Ehrgeiz" für den Dezember 2003 angestrebt wird.

Birger Wolter

Eine U-Bahn im Freihafen?

Man ist überrascht, daß es nun doch eine unterirdische Schnellbahn im Freihafen geben soll. Bisher war immer behauptet worden, eine U-Bahn könne im Hafengebiet nicht gebaut werden wegen des hohen Grundwasserstandes. Doch spricht das wirklich dagegen? Die Holländer hatten aus dieser Not eine Tugend gemacht. Sie haben die Baugruben extra geflutet, um vorgefertigte Tunnelsegmente einfach einschwimmen zu können.

Doch auch dort sind es die hohen Kosten, die künftig gegen U-Bahnbau sprechen. Deshalb werden in den Niederlanden keine U-Bahnen mehr gebaut, nur noch Stadtbahnen. Beispiel: Amsterdam mit einer Stadtbahnlinie nach Amstelveen - einem Vorort.

Das könnte ein Vorbild für Hamburg sein, denn diese Züge verkehren im vorhandenen U-Bahntunnel an der Stromschiene und oberirdisch auf vorhandenen Straßenbahnschienen an der Oberleitung. Dort mußten die Züge, im Gegensatz zu hiesigen Gegebenheiten, zusätzlich sogar noch an unterschiedliche Profilmfreiheiten angepaßt werden.

Gegen eine oberirdisch geführte Stadtbahn wird im Neubaugebiet des Freihafens ausgeführt, daß die Züge nicht durch die Kurven einer eng bebauten Straßenführung hindurchpassen würden. Dabei käme es doch darauf an, wer zuerst baut. Stadtpläne, die bisher nur auf den Reißbrettern existieren, können noch angepaßt werden.

In der 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde in Hamburg noch aufgeständert gebaut, nämlich in Hammerbrook die S-Bahn nach Harburg. Daß bereits ansässige Firmen gegen eine so auffällige Streckenführung protestiert hätten, wurde nicht bekannt. Und die später hinzugekommenen Bezieher von Neubauten mußten sich von vornherein damit abfinden, daß die S-Bahnzüge an ihren Fenstern vorüber fahren. Gegenüber einer ebenerdigen Straßenbahn ermöglicht die Stelzen-Bauweise eine bessere Ausnutzung des Straßenraumes.

Daß eine oberirdisch geführte Straßenbahn in der Innenstadt kaum noch durchzusetzen ist, hat die Baubehörde offenbar erkannt. Doch was spricht dagegen, Neubauzüge mit kürzeren Wagen anzuschaffen, die engere Kurven durchfahren können und dennoch U-Bahn-gängig sind?

Werner Rönsch

Hafencity-U-Bahn - Die neue U4

Wie aus der Pressemitteilung der Freien und Hansestadt Hamburg vom 11. September 2002 zu entnehmen ist, sollen nach dem Willen des derzeitigen Senates und dem Bausenator Mario Mettbach Steilshoop und die Hafencity mit einer U-Bahn erschlossen werden. In einer Voruntersuchung sind bezüglich der Hafencityerschließung mehrere Varianten durchgeprüft worden, dabei Metrorapid, S-Bahn, Kabinenbahn („People-Mover“). Jedoch wurde die U-Bahn als das günstigste Verkehrsmittel ausgewählt. Oberirdische Verkehrsmittel wären entweder nicht leistungsfähig genug oder passen nicht in das geplante rechtwinklige Architekturkonzept der Hafencity. Die S-Bahnvarianten würden entweder unzureichend erschließen (S3/S31) oder aber wären zu aufwendig (Abzweigung Jungfernstieg aus der City-S-Bahn) und wegen eines erforderlichen zusätzlichen Bahnsteiges für die S-Bahn in der 5. Etage auch für die Fahrgäste unattraktiv und verwirrend.

Aus Sicht der Hamburger Hochbahn AG (HHA) ist natürlich die U-Bahnvariante das Beste. Dieses aber auch, weil damit ein weiteres dringendes Anliegen der HHA verfolgt werden würde, nämlich der Umbau des Knotens Berliner Tor, mit dem Ziel, die Linienäste der U2 und U3 im Osten auszutauschen. Somit würden auch nach Billstedt 8-Wagen-Züge fahren können und der am stärksten frequentierte Ast im U-Bahnnetz (Berliner Tor - Mümmelmansberg) wäre nicht mehr mit dem am

schwächsten frequentiertesten Ast (Westring) zusammengeschlossen. Damit könnten viele HVZ-Verstärker (Züge die den Takt auf 2 bis 3 Minuten verdichten und nur von Billstedt bis Berliner Tor gebraucht werden, aber bis St. Pauli fahren müssen, um die Innenstadt noch zu erschließen) entfallen.

Durch das neu entstehende Liniennetz ergeben sich folgende Linien:

- **U1:** Norderstedt Mitte - Ohlstedt/Großhansdorf (wie bisher).
- **U2:** Niendorf Nord - Schlump - Jungfernstieg - Hauptbahnhof Nord - Berliner Tor - Billstedt - Mümmelmannsberg .
- **U3:** Barmbek - Kellinghusenstraße –Schlump - St. Pauli - Rathaus - Hauptbahnhof Süd - Berliner Tor - Barmbek - Wandsbek-Gartenstadt.
- **U4:** Hafencity - Rathaus - Hauptbahnhof Süd - Berliner Tor - Barmbek - Bramfeld (neu).

Somit gibt es eine Doppelbelegung des Ostringes der Hamburger U-Bahn (historisch älteste Strecke), der auch stärker frequentiert ist als der Westring. Die Doppelbelegung (U3; U4) ist auch gleichzeitig der Ersatz für die 8-Wagenzüge, die künftig dort nicht mehr verkehren können, weil die Bahnsteige HBF Süd und Mönckebergstraße nicht lang genug sind.

Richtung Bramfeld wird die U4 kurz vor Habichtstraße ausgefädelt; in Richtung Hafencity wird hinter Rathaus abgezweigt, was zur Folge hat, dass die seit langem geplante, fast fertiggestellte, aber nach der Viadukterneuerung nicht mehr vorgesehene unterirdische Ersatzstation für Rödingsmarkt (U3) nun doch noch zum Zuge kommt, aber eben auf einer anderen Linie.

Das Projekt der U4 muss als ganzes realisiert werden, da entweder Teile des Projektes (Umbau Berliner Tor) zu wenig Kosten (36 Millionen Euro) verursachen würden (GVG-Förderung mindestens 50 Millionen Euro) oder aber Teilstrecken (Bramfeld) alleine nicht genug Vorteile im Sinne einer Kosten-Nutzen-Rechnung hätten (Faktor <1), sodass die GVG-Förderung ausbleiben würde. Hamburg müsste (und will !) das sonst auch alleine machen, aber Geld ist ja bekanntlich knapp.

Die Streckenführung nach Bramfeld folgt im wesentlichen einem alten Plan, der vorsieht, über Elligersweg - Steilshooper Allee bis Bramfeld Dorfplatz zu fahren.

Die Strecke der Hafencity erhält auch einige Erschließungsstationen. Eine spätere Verlängerung nach Wilhelmsburg und Harburg ist optional vorgesehen. Beide Strecken enden allerdings im Nichts (keine weiterführenden Linien).

Interessant dürfte auch sein, dass die U4 - Bahnsteige auch nur eine Länge für 6-Wagen-Züge haben werden, weil ja im stark belasteten Abschnitt die U3 parallel

verkehrt. Außerdem wird nun wieder vom linienreinen Verkehr abgewichen. So ähnlich sah das ja auch das U-Stadtbahn-Konzept der Fahrgast-Initiative Hamburg vor.

Wir begrüßen die Idee des Hamburger Senates, den Schienenverkehr in Hamburg weiter auszubauen. Unser in der vorletzten HFI vorgestelltes U-Stadtbahnkonzept basierte auf zwei Vorgaben

- Keine neuen U-Bahnen zu bauen (außer Verlängerungen).
- Keinen Umbau des Knotens Berliner Tor.

Trotzdem sollten möglichst viele noch nicht mit Schnellbahnen erschlossenen Stadtteile eine schnellbahnmäßige Anbindung erhalten. Darum ist das U-Stadtbahnkonzept als Kompromiss dieser Ziele und Vorgaben zu begrüßen. Wenn nun der Senat etwas Komfortableres bauen möchte, ist dagegen nichts einzuwenden. Daß nun nur zwei statt sechs (U-Stadtbahnkonzept) Linienäste realisiert werden, ist nicht ganz so tragisch, da auch das U-Stadtbahnkonzept nicht auf einmal errichtet worden wäre und immer noch für die anderen Äste realisiert werden kann. Auch bei dem oben erwähnten FIH-Konzept sollte zur Hafencity aus der U3 ausgefädelt werden, nur eine Station später, was aber unwesentlich ist. Durch den Umbau Berliner Tors ergeben nun weitere Perspektiven, die dann auch ein anderes Liniennetz ermöglichen.

Folgendes sollte modifiziert oder erweitert werden:

1. Die neu gebauten Stationen sollten auf jeden Fall von vornherein eine Bahnsteiglänge für 8 Wagen DT4 bzw. 9 Wagen DT3 erhalten.
2. Der Umbau Berliner Tor sollte so geschehen, daß zwischen derzeitiger und künftiger Linienführung gewählt werden kann. Also muß aus dem heutigen Richtungsbetrieb ein Richtungsbetrieb mit Option auf Linientausch werden. Das ist leider nicht vorgesehen, da nämlich am Westkopf der Station der Umbau stattfinden soll. Dort aber ist im Prinzip schon alles fertig und Linientausch mit Vorsortieren möglich. Nur der Ostteil läßt keinen Linientausch mit Vorsortieren zu. Würde man aber die Abstellanlage mit in die Umbauplanungen mit einbeziehen und dort auf ein paar Freiheitsgrade verzichten, dürfte dort der Umbau leicht möglich sein.
3. Die Linienführung der neuen U3: (aufgespaltener Ring) ist aus unserer Sicht unglücklich, da sie sehr verwirrend ist! Besonders in Barmbek wird sich dann ja dieselbe Linie treffen. Züge mit gleichem Fahrziel und gleicher Liniennummer, aber unterschiedlicher Streckenverlauf, machen die Sache kompliziert. Nur in der NVZ bei 5-Minuten-Takt auf dem Ring und 10-Minuten-Takt zwischen Barmbek und Wandsbek-Gartenstadt wird es dann echte Ringzüge geben. Hierzu wird es in der nächsten HFF noch Vorschläge zur Modifizierung geben.
4. Da in jedem Falle eine Verlängerung der Hafencity-U-Bahn in Richtung Wilhelmsburg über Veddel geführt werden muß, sollte gleich im ersten Abschnitt bis S-Veddel gebaut werden und dort ein bahnsteiggleicher Anschluß (ähnlich Wandsbek Gartenstadt) Richtung Harburg geschaffen werden. Damit würden Wilhelmsburg und Harburg auch ohne einen Weiterbau der U-Bahn dorthin Anschluss an die Hafencity-U-Bahn erhalten.

5. Der Bramfelder Ast muß in jedem Falle zu einer anderen Schnellbahn weitergeführt werden, mit deren stadtauswärtigen Richtung ein bahnsteiggleicher Anschluß besteht. Dieses könnte in Farmsen sein (vier Gleise und zwei Bahnsteige bereits vorhanden) oder aber besser in Volksdorf bei gleichzeitiger Übernahme einer der Walddorfer Außenäste (Großhansdorfs/Ohlstedt), vorzugsweise den Großhansdorfer Ast, da ja hier die geringe Auslastung zu den kürzeren Zügen der U4 passen würde.

Wie sich aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt, findet das Konzept unsere Zustimmung. Dennoch halten wir unsere Anregungen für realisierungswürdig.

Martin Potthast

„Flugzug“ zwischen Kiel und Hamburg Hauptbahnhof Vorschlag für eine neue Schnellverbindung

Zwischen Schleswig-Holstein und dem Hamburger Flughafen fehlt offensichtlich eine gegenüber der Straße wettbewerbsfähige Schienenverbindung. Daran wird auch der S-Bahnanschluß des Flughafens ab 2007 nichts ändern. Unzumutbare Fahrzeiten für Fluggäste ergeben sich auch bei der Benutzung der AKN.

Angesichts dieser unbefriedigenden Ausgangslage hatte das Land Schleswig-Holstein bereits 1990 mögliche Schienenverbindungen zum Flughafen durch die Deutsche Eisenbahn-Consulting (DEC) untersuchen lassen. Ein weiteres Gutachten hat 2001 die Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) bei Intraplan (JTP) in Auftrag gegeben. Zwar mußten beide Gutachten wegen der durch die Auftraggeber unverständlich eingeeengten Aufgabenstellung hinsichtlich eines Flughafenanschlusses über Ulzburg negativ ausfallen. Doch sind darin zahlreiche objektive Feststellungen getroffen worden, auf die sich nunmehr eine „Flugbahn“-Studie von PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg stützen kann.

Die im Mai d.J. veröffentlichte von Dr. Holger Busche vorgelegte Studie weist überzeugend nach, wie ein „Flugzug“ schnell und ohne Mehrkosten zwischen Kiel und Hamburg Hbf über Ulzburg und Ohlstedt verkehren kann. Diese positive Wertung folgt vor allem daraus, daß sich PRO BAHN im Gegensatz zu den vorhergehenden Gutachten nicht nur auf das Potential an Fluggästen stützt. Es leuchtet ohne weiteres ein, wenn die Studie auf den allgemeinen Bedarf einer schnellen und bequemen Verbindung zwischen den nördlichen und östlichen Hamburger Stadtteilen und Schleswig-Holstein abstellt. Mit dem Ziel einer optimalen Bedienung dieses mit dem Mehrfachen der von DEC und ITP prognostizierte Fluggäste bezifferten Potentials hat

PRO BAHN Alternativen hinsichtlich Fahrweg und Fahrzeugeinsatz untersucht und ist dabei zu meist einleuchtenden Ergebnissen gekommen.

Um das erwartete beachtliche Fahrgastpotential bedienen zu können, fordert PRO BAHN, den „Flugzug“ nicht - wie von den genannten Gutachtern vorausgesetzt - als taktunabhängige (und wartepflichtige) Zusatzleistung zu fahren, sondern als stündlichen RE auf kürzestem Weg. Zum Ausgleich könne man dafür auf den von der LVS geplanten RE-Halbstundentakt über Elmshorn verzichten. Die Fahrzeit zwischen Kiel und Hamburg Hbf würde über den neuen Weg gleich bleiben. Allerdings würde das den Einsatz von Neigetriebzügen und moderaten Streckenausbauten voraussetzen.

Die von PRO BAHN propagierte Strecke soll ab Neumünster im AKN-Korridor bis Ulzburg und dann über Hasloh oder besser noch über Norderstedt mit einer Neubaukurve zum Flughafen führen. Anschließend sollen der Flughafenbahnhof und der Flughafentunnel der Hamburger S-Bahn mitbenutzt werden; die „Flugzug“-Triebzüge müssen selbstverständlich S-Bahn-kompatibel sein. Für den Abschnitt zwischen Ohlsdorf und Wandsbeker Chaussee wird eine Mitbenutzung der - entsprechend auszubauenden - Güterumgebungsbahn (möglichst mit zweigleisigem Bahnhof in Barmbek) vorgesehen. Die alternativ mögliche Weiterfahrt auf den S-Bahngleisen würde dagegen etliche Minuten an zusätzlicher Fahrzeit kosten.

Eine die meisten Leser wohl überraschende Problemlösung hat sich PRO BAHN für die letzten Kilometer des „Flugzugs“ bis zum Hauptbahnhof einfallen lassen. In der Studie werden zunächst die naheliegenden Alternativen erörtert: Die Einfädelung in beiden Richtungen entweder in die S-Bahn oder in die Lübecker Strecke. Sie werden wegen der erforderlichen teuren Überwerfungsbauwerke vor Hasselbrook (insbesondere im Hinblick auf die dort ebenfalls einzufädelnde künftige Gleichstrom-S4) und der dann kaum lösbaren Wendeprobleme am Hauptbahnhof verworfen.

Es bleibt also nur die auf den ersten Blick kompliziertere Lösung: Der „Flugzug“ soll zum Hauptbahnhof auf dem Lübecker Gleis fahren und zurück auf der S-Bahn. Die Wende soll auf dem Gleisfeld hinter dem Hauptbahnhof erfolgen. Letzteres dürfte nicht immer ganz einfach sein, weil die Bahnsteige oft doppelt belegt sind. Vor allem würde sich die S-Bahn GmbH wohl dagegen wehren, die „Flugzüge“ insbesondere in der HVZ aus dem Kehrfeld nach Gleis 3 oder 4 zu leiten; immerhin sind dort künftig (einschließlich der künftigen Gleichstrom-S4) bis zu sieben Züge innerhalb von 10 Minuten abzufertigen.

Bei einer allgemeinen Einschätzung der hier skizzierten Studie sind die sorgfältigen Berechnungen zum Fahrgastpotential und zur Wirtschaftlichkeit hervorzuheben. Aber auch zur Streckenführung sind die Ausführungen so detailreich und abgewogen, wie es im Rahmen einer unbezahlten Arbeit kaum erwartet werden kann. Es bleibt abzuwarten, ob die Verantwortlichen in Kiel sich zu einer unvoreingenommenen Prüfung entschließen können, nachdem sich ihr Verständnis für die einschlägigen Fragestellungen offenbar bisher in Grenzen gehalten hat.

Nicht begeistert von einem „Flugzug“ - Projekt über Ulzburg sind verständlicherweise interessierte Kreise im Raum Elmshorn/Pinneberg und insbesondere Eisenbahnfreunde im Regionalverband Westholstein. Eine Auseinandersetzung mit deren gewichtigen Einwendungen würde jedoch den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

Ewald Brincken

Neues Eisenbahn-Museum in Neumünster

Für die Eisenbahn-Fans gibt es Grund zur Freude: Neumünster ist neuer Standort eines DB-Museums geworden.

Als betriebsfähiges Fahrzeug ist die Öl-gefeuerte Schnellzug-Dampflokomotive 012 100-4 (01 1100) in Neumünster stationiert. Sie wird von DB-Nostalgie-Reisen in Norddeutschland eingesetzt. Zudem ist die Reko-Lok 50 36 94-2 als rollfähiges Exponat ebenso im Lokschuppen des ehemaligen Bw Neumünster museal erhalten, ebenfalls die preußische Tenderlokomotive der Gattung T16.1, Baujahr 1924 mit der Betriebsnummer 94 1692. Als Verschub-Gerät dient die Köf II 323 525-6 und als Dampfspender wird die 216-221-2 verwendet.

Einzelheiten zu „Tagen der offenen Tür“ kann man unter folgender Adresse erfahren: DB-Museum Neumünster, Brückenstraße 2, 24537 Neumünster, Telefon 04321/16672 oder über Internet unter www.dbmuseum.de.

Gunther Hasenberg