

trag, der Preußen das Recht zusicherte, eine Eisenbahn von Hagenow über Ratzeburg nach Oldesloe zu bauen, die durch die Lübschen Enklaven Sierksrade und Düchelsdorf führte.

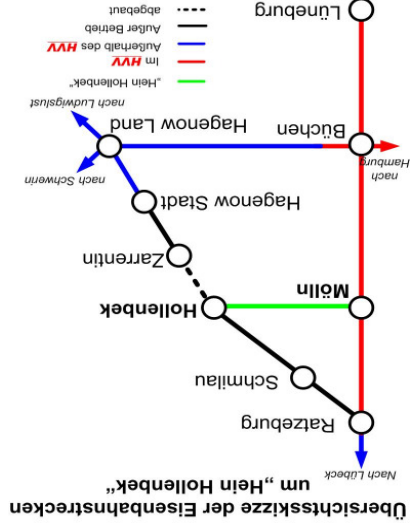
Mölln reichte in Berlin einen Protest ein und erreichte den Bau einer Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln, die 1899 eröffnet wurde. Zudem brachte es dem Möllner Hafen die erwünschte Verbindung nach West Mecklenburg. Diese Strecke erhielt, wohl aufgrund Ihres ländlichen Charakters, bald den Spitznamen "Hein Hollenbek".

War der Betrieb anfangs bescheiden, so änderte es sich 1935 mit Eröffnung der Heeresmunitionsanstalt (Muna) auf dem Steinfeld südlich von Mölln. Jetzt wurden über den "Hein Hollenbek" Arbeiter in Sonderzügen aus Oldesloe zur Haltestelle Schneiderschere gebracht und die gefertigte Munition abgefahren. Im Frühjahr 1945 wurde der Bahnhof Hollenbek durch einen Tieffliegerangriff stark beschädigt, was zur Folge hatte, dass der Zugbetrieb auf der Strecke von Berlin nach Kiel, der Kaiserbahn, für mehrere Wochen unterbrochen war.

Nach der Kapitulation im Mai 1945 lagerte die britische Armee auf dem Gelände der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt Munition, um sie später in der Ostsee zu verklappen. Der An- und Abtransport erfolgte über den "Hein Hollenbek". Ab 1953 setzte die noch junge Deutsche Bundesbahn (DB) neue Schienenbussse auf dem "Hein Hollenbek" ein. Leider ging trotz dieser Maßnahme das Auf-

kommen so stark zurück, dass die DB die Strecke zum 03. Oktober 1959 stilllegte.

Bitte beachten Sie:
In der Novemberausgabe 2010 der **Lauenburgischen Heimatblätter** erscheint der vollständige Text des Artikels über "Hein Hollenbek" von **Birger Kaiser**.



Kommentar:

Die Stilllegung von alten Eisenbahnstrecken, weil es dort zu wenig Nachfrage gibt, ist immer wieder schade. Einen Bedarf für diese Strecke zu erzeugen, dürfte jedoch schwierig sein. Die LVS plante einmal, zusätzliche Zugfahrten in der Relation Mölln – Büchen – Aumühle (– Hagenow) zu bestellen. Diese Fahrten sollten jedoch nicht bis in die Kreisstadt Ratzeburg fahren, sondern bereits in Mölln beginnen und enden. Diese Fahrten könnten ja auf der Trasse des „Hein Hollenbek“ weiterfahren, was aber ein weiteres Kopfmachen – genau wie es Büchen erforderlich wäre – nach sich zöge. Eine betrieblich problematische Sache, womit die Wiederaufbauchancen eher gering sind.

MARTIN POTTHAST

Sehr geehrter Herr Potthast,
sehr geehrte Herren,

mit Interesse haben wir den o.g. Artikel zu den Veränderungen im Spätverkehr im Raum Jestedt / Hanstedt von Herrn Klaus Müller gelesen. Wir sind der Ansicht, dass es hierzu einiger Ergänzungen bedarf. Da wir den Autor leider nicht direkt per E-Mail erreichen können, wären wir für eine entsprechende Weiterleitung dankbar.

Grundsätzlich sei zunächst einmal erwähnt, dass das Bestehen einer Linie schon seit 1920, in diesem Fall also Harburg - Hansstedt, nicht per se ein Argument für die Richtigkeit der Linienführung auch noch 89 Jahre später ist, da sich Verkehrsbeziehungen im Laufe der Zeit verändern können. Es ist somit kein Argument gegen die neue Linienführung, dass eine Linie bereits seit 1920 in unveränderter Linienführung verkehrt.

Eine Linienveränderung wäre zudem, auch unter Berücksichtigung der alten Tarif- und HVV-Grenze vor Einführung des HVV-Linie 1901 auch früher erst ab Hittfeld zum HVV-Tarif benutzbar. Falsch ist zudem die Aussage, dass die neue Linienführung für Zeitkartenbesitzer eine zusätzliche Tarifzone erfordert. Nehmen wir die Hamburgur Innenstadt als Ziel, so sind von Hanstedt auf beiden Routen 8 Tarifzonen erforderlich. Der Kunde würde also für diesen Fall Großbereich Harburg + 3 Zonen wählen. Dies wären für die Route über Harmsdorf die Zonen 718, 608, 618 + Großbereich Harburg, für die Route über Buchholz die Zonen 718, 708, 608 + Großbereich Ham-

LESEBRRIEFE

burg. Auch für das Ziel Harburg Harburg bleibt die Zahl der Tarifzonen auf beiden Routen gleich. Lediglich für Jestedturger Inhaber eines sog. Job-Tickets wäre bei einer Fahrt über Buchholz ein Ticket für den Gesamtbereich notwendig. Alternativ steht ab Jestedt aber weiterhin die Linie 4148 mit quasi unverändertem Fahrtenangebot zur Verfügung.

Ziel der neuen Linie, die im Übrigen weder vom HVV noch vom Landkreis Harburg geplant wurde, sondern auf Vorschlägen des Fahrgastbetriebes für den Landkreis Harburg basiert, war

a) eine erstmalige Anbindung der Samtgemeinde Hanstedt, mit den Orten Ewendorf, Döhle, Wesel, Undeloh, Egestorf, Sahrenedorf, Schätzendorf, Nindorf, Hanstedt und Dierkschusen an das Mittelzentrum Buchholz. Dieses war aus o.g. Orten bisher gar nicht erreichbar bzw. nur mit völlig unattraktiven Umsteigeverbindungen wenige Male am Tag

b) eine deutlich schnellere Anbindung o.g. Orte an Harburg. So betrug die Reisezeit allein von Hanstedt nach Harburg Harburg über die alte Linie 1901/4148 1 Stunde!

c) eine deutlich verbesserte Anbindung von Jestedt und Asendorf an Buchholz, wie dies von Jestedturger Bürgern immer wieder, letztmalig in einem Bürgerworkshop im Frühjahr 2008, seit langem gefordert wurde. Statt früher 7 bis 8 Fahrten der Linie 4408 stehen nun in Kombination der Linien 4207 und 4408 auf dem Li-

nienabschnitt Asendorf - Buchholz 19 Fahrten sowie zudem Fahrmöglichkeiten am späten Abend zur Verfügung

- d) eine erstmalige Anbindung der Jesteburger Ortsteile Wiedenhof und Lüllau an Buchholz und eine verbesserte Anbindung an Jesteburg
- e) Verbesserung der Erreichbarkeit o.g. Heideorte aus Richtung Bremen und damit dem Ruhrgebiet für Urlaubstouristen.

Im Frühjahr 2008 einigten sich der Landkreis Harburg, die Planungsgesellschaft VNO, die KVG sowie der Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg auf die Bildung einer Arbeitsgruppe, in der sich auf das vom Fahrgastbeirat vorgelegte heutige Liniennetz geeinigt wurde und abschließende Details ausgearbeitet wurden. Der HVV war, wie bereits erwähnt, zu keiner Zeit an den Planungen beteiligt, zumal Planung und Bestellung des Busverkehrs ausschließlich Landkreisaufgabe ist. Auch das von Herrn Müller erwähnte Faltblatt, welches übrigens via Postwurfsendung an alle im Einzugsgebiet der Linie liegenden Haushalte sowie in den Bussen verteilt wurde, wurde von der VNO in Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat erstellt. Der HVV steuerte die Farbe und sein Logo bei. Der Fahrgastbeirat informierte zudem via Handzettel an den Bussen und Haltestellen. Nach nunmehr einem dreiviertel Jahr Betrieb der neuen Linie kann festgestellt werden, dass, unter Berücksichtigung des sehr ländlichen Verkehrsraumes, die Linie sehr gut angenommen wird. Dies gilt, insbesondere an Freitagen und Samstagen auch für die Fahrt 23:45 bzw. 23:50 Uhr ab Buch-

holz mit direktem Metronom Anschluss von Hamburg Hbf. Wir hätten uns noch vor 1 Jahr nicht vorstellen können, dass selbst in Orten wie Lüllau um 23:50 Uhr Fahrgäste aus oder sogar einsteigen. Die Gründe für die gute Inanspruchnahme des Spätbusses liegen jedoch auf der Hand: Statt der langsamen Fahrt "über die Dörfer" steht nun eine schnellere und dank Metronom Benutzung komfortablere Verbindung zur Verfügung. Die Benutzung der in den Abendstunden nicht unproblematischen S3 kann entfallen, da der Metronom 23:15 Uhr ab Hamburg Hbf verkehrt. Auch aus dem Mittelzentrum Buchholz besteht nun noch eine Rückfahrmöglichkeit am späten Abend in die Heideorte. Und nicht zuletzt haben wir uns für einen Anschluss des ME 23:15 Uhr ab Hamburg Hbf entschlossen, da Beobachtungen ergeben haben, dass dieser Zug ausgesprochen gut genutzt wird, was offensichtlich an einer zeitlich günstigen und von den Kunden nachgefragten Fahrpläne liegt. Für Besucher kultureller Veranstaltungen (Kino, Theater, Oper etc.) liegt die Abfahrtszeit ausgesprochen günstig. Eine 13-minütige spätere Abfahrt mit der ungeliebten S3 dürfte da nur wenig mehr Nutzen bringen. Die angebliche Verschlechterung scheint für viele Fahrgäste also gar keine zu sein. Im Gegenteil, haben doch Stichprobenartige Fahrgastzählungen des Fahrgastbeirates ergeben, dass die Spätfahrten der Linie 4148 nur im unteren Liniennetz akzeptabel genutzt wurden. Die von Herrn Müller zitierte Verschlechterung berücksichtigt zudem nicht, dass nun auch Abendveranstaltungen im Mittelzentrum Buchholz besucht werden können, die

"Hein Hollenbek"

114 c Hollenbek – Mölln (Lauenburg)										Alle Züge nur 3. Klasse								
X 850	X 852	+ 814	X 854	+ 824	X 856	X 858	km	Zug Nr	RBD	Hamburg	Zug Nr	X 851	X 8363	X 853	855	X 8367	X 857	+ 840
X 6.00	X 7.17	+ 9.15	X 10.33	+ 14.48	X 16.30	X 19.40	0,0	ob	Hollenbek	114 c	ab	X 5.55	X 5.40	X 7.07	10.25	X 15.18	X 19.29	+ 22.33
6.07	7.23	9.22	10.39	14.55	16.36	19.47	3,3	ψ	Kehrsen		ab	X 5.49	X 5.32	X 7.01	10.19	X 15.09	X 19.23	+ 22.27
6.12	7.28	9.27	10.44	15.00	16.41	19.52	6,7	↓	Lehrsdorf		ab	X 5.44	X 5.18	X 6.56	10.14	X 14.51	X 19.18	+ 22.22
6.22	7.38	9.37	10.54	15.10	16.51	20.02	8,9	↓	Schneiderschere		ab	X 5.34	X 5.07	X 6.46	10.04	X 14.39	X 19.08	+ 22.12
X 6.28	X 7.44	+ 9.43	X 11.00	+ 15.16	X 16.57	X 20.08	11,7	on	Mölln (Lauenb)	114 d	ab	X 5.26	X 4.55	X 6.39	9.57	X 14.32	X 19.00	+ 22.04

Fahrplattabelle aus dem Amtlichen Kursbuch Winterfahrplan 1949/50

Die **FIH** hat in ihrer Zeitschrift **HFF** – früher **HFI** – immer über den Bereich des **HVV** berichtet, also ein bisschen über die Stadtgrenzen Hamburgs hinaus. Inzwischen ist das Gebiet des **HVV** mehrfach erweitert worden und damit der Bereich, über den die Autoren berichten können, entsprechend gewachsen. Das gibt uns die Möglichkeit, einmal einen Blick in die Vergangenheit zu werfen, auf "**Hein Hollenbek**", die **Nebenbahn von Mölln nach Hollenbek**. Die noch weitgehend erhaltene Trasse liegt in ganzer Länge im Bereich des heutigen **HVV**. Schon Anfang der 50er Jahre hatte ich auf einer Radtour den ersten Kontakt zu dieser Bahn. Ich habe an anderer Stelle - u.a. [Schleswig-Holstein-Schiene Nr.22 \(1/2007\)](#) - darüber berichtet. Seitdem hat sie mich immer wieder angezogen und fasziniert. Sie bot wirklich alles, was das Herz eines Schienenromantikers begehrt. Sie führte durch eine wunderschöne Landschaft und fuhr in den wenigen Jahren, in denen ich sie kannte, mit einer Vielzahl unterschiedlicher Züge. Es gab durchlaufende Züge von Klein Zecher nach Mölln und weiter nach Ratzeburg. Dann gab es Züge, die nur die Stammstrecke Mölln – Hollenbek befuhren. Entsprechend groß war die Vielfalt des rollenden Materials. 64er Dampfloks mit bis zu 4 Bühnenwagen, wahrscheinlich Hollenbek – Mölln – Rat-

zeburg – Neumünster, sah man neben einer Diesel-Kleinlok für die Stammstrecke mit 2 Bühnenwagen. Ab etwa 1953 verkehrten dann auch die Uerdinger Schienenbusse. 1959 war es dann mit der Romantik vorbei, im Oktober wurde die Strecke stillgelegt. Näheres über diese liebenswerte Bahn im nachstehenden Bericht von Birger Kaiser.

GÜNTHER STOLTZE

„Hein Hollenbek“ - geliebte Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln

ein Bericht von Birger Kaiser

Am 01. April 2009 jährte sich zum 110ten mal die Eröffnung der Nebenbahn von Hollenbek nach Mölln.

Mölln wurde bereits 1851 eisenbahntechnisch durch die private Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE) erschlossen. Auf einen Staatsbahnanschluss musste Mölln aber noch bis 1899 warten, obwohl sich Preußen schon 1879, nach Erwerb der Provinz Holstein, eine eigene Eisenbahnverbindung von Berlin nach Kiel wünschte. Mölln unterstützte das Projekt, bestand doch die Hoffnung, dass die Strecke über Hagenow-Mölln-Oldesloe geführt würde. Am 13. Dezember 1889 schlossen Preußen und der Lübecker Senat einen Ver-

Somit kommen tatsächlich auch vereinzelte Fahrten der **S11** zum Flughafen. Insbesondere morgens kurz vor 9 Uhr kann so eine Fahrt eine interessante Verbindung für **Messbesucher** sein, die mit dem Flugzeug anreisen, da eine **direkte Verbindung** vom **Flughafen** zu den Messstationen **Dammtor** und **Sternschanze** hergestellt wird. Im Fahrplan stehen diese Fahrten (zwischen Airport und Ohlsdorf) natürlich nicht. Vielmehr denkt die **S**-Bahn darüber nach, diese wenigen, aber dem Ansehen der **S**-Bahn und der Attraktivität für Fahrgäste sehr zuträglichen Angebote zu vermeiden, wohl um ein paar Euros zu sparen. Die Ohlsdorfer Kehrgleise sollen wieder vollzugauglich umgebaut werden. Selbst eine teure **Bahnsteigverschiebung** nach Süden mit weiteren Wegen für die Fahrgäste war im Gespräch! Offenbar gilt immer noch: **„Wir müssen sparen, koste es, was es wolle!**

Es gibt übrigens noch weitere versteckte Angebote der Hamburger **S**-Bahn, die

nicht im Fahrplan stehen, weil sie nicht offiziell bestellt worden sind, sondern nur aus betrieblichen Gründen geleistet werden, obwohl sie auch für die Fahrgäste einen großen Nutzen haben und das Angebot der **S**-Bahn bei Veröffentlichung deutlich besser aussehen lassen würden.

So kehrt montags bis freitags ein Zug der Linie **S21** bereits ab Pinneberg und zwar bereits um 9.35 Uhr. Für Studierende der Universität Hamburg mit Wohnort Pinneberg, Thesdorf, Halstenbek oder Krupunder ist das eine ideale **umsteigefreie Verbindung** zur 10-Uhr-Vorlesung (Dammtor an 10.01 Uhr). Planmäßig beginnt die Fahrt natürlich offiziell in Elbgaustraße um 9.46 Uhr.

Ebenfalls fährt montags bis donnerstags und freitags nachmittags ein Zug der Linie **S2** über Bergedorf hinaus bis Aumühle, so dass auch **Reinbek, Wohltorf** und **Aumühle** umsteigefrei von Altona und den Stationen der **City-S-Bahn** erreicht werden können. Der Grund ist „Wagenausgleich“.

Die Abfahrtszeiten sind:

S2	an/ab	montags bis donnerstags	Freitags
Altona	ab	16.27	14.47
Jungfernstieg	ab	16.37	14.57
Hauptbahnhof	ab	16.40	15.00
Bergedorf	ab	17.01 (beobachtete Zeit)	15.21 (beobachtete Zeit)
Aumühle	an	17.13 (beobachtete Zeit)	15.33 (beobachtete Zeit)

kleinen Mehrleistungen mit in das **offizielle Angebot** aufgenommen werden.

MARTIN POTTHAST

vorher weder von Hanstedt noch von Jestedt überhaupt erreichbar waren.

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass ab Fahrplan 2011 der heutige **ME 23:15 Uhr** durch einen **MEr Hamburg Hbf - Bremen 23:37 Uhr** ab Hamburg Hbf ersetzt werden soll. Eine Anbindung der Linie **4207** an diesen Zug versteht sich von selbst. Ob die spätere Abfahrt auch im Sinne der Fahrgäste sein wird, bleibt abzuwarten. Für den Besuch von Veranstaltungen in der Woche wird sie sicherlich eher nachteilig sein.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Neuordnung der Linien im Raum Hanstedt mit einer Verringerung der Fahrtenhäufigkeit für Hanstedt verbunden war. Einer deutlich qualitativen Verbesserung steht also eine quantitative Verschlechterung gegenüber. Doch offensichtlich reichte das gute quantitative Angebot nicht aus, um nennenswerte Fahrgastpotenziale zu heben, war doch der Linienabschnitt Jestedt - Hanstedt der Linie **1901/4148** nur sehr schwach genutzt. Mit insgesamt **13** Fahrten **Mo - Fr** dürfte ein Ort wie Hanstedt aber auch heute noch über ein gutes Angebot verfügen. So mancher Ort im ländlichen Raum würde sich ein solches Angebot wünschen. Auch die Nutzung der Linie **4148** von und nach Jestedt war nicht optimal, da die lange Fahrzeit auch hier Nutzungshemmend wirkt. Mit der Linie **4207** steht nun auch für Jestedt ganztagig eine schnelle Anbindung an die Hamburger Innenstadt und Hamburg zur Verfügung.

Das bisher Umgesetzte ist noch nicht die abschließende Lösung für den Raum Hanstedt - Eggestorf. Ein erstes weiteres Gespräch zwischen dem Landkreis, der **VNO**,

Antwort des Autors

Sehr geehrter Herr Kindermann,

Stefan Kindermann
 Stellv. Sprecher des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg Sprecher AG Bus

der **KVG** und dem Fahrgastbeirat zur Weiterentwicklung der Linie/ des Verkehrsraumes hat bereits stattgefunden. Neben einer zusätzlichen Fahrt in der abendlichen **HVZ** und kleinerer Anpassungen sollen insbesondere die Linienführungen im Raum Eggestorf überprüft und neu strukturiert werden. Dies wird sich aber erst zum Fahrplanwechsel **2010/2011** umsetzen lassen und ohne Frage Auswirkungen auf die Linie **4207** haben. Derzeit ist u.a. eine Erhöhung der Fahrtenzahl zwischen Hanstedt und Eggestorf, ggf. Evendorf geplant. Abschließend muss erwähnt werden, dass mit der neuen Linie **4207** trotz einer Verringerung der Fahrtenzahl mehr Buskilometer erbracht, die vom Landkreis Harburg bestellt und bezahlt werden. Der Kreisrat stimmte der neuen Linie sowie der hierfür erforderlichen Finanzierung einstimmig im Herbst **2008** zu.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Landkreis Harburg

daß dies allein deswegen nicht geändert werden dürfe. Er sollte lediglich den historischen Hintergrund beleuchten. Ich meine allerdings, daß die Änderungen der Verkehrsbedienung im Raum Hanstedt tatsächlich erst durch die **HVV**-Ausweitung möglich wurden - denn davor hätten die Hanstedter Fahrgäste bei Nutzung der Verbindung über Buchholz statt zwei Fahrausweisen auf dem Weg über Hittfeld (KVG Hanstedt - Hittfeld, **HVV** Hittfeld - Hamburg) drei benötigt (KVG Hanstedt - Buchholz, **DB** bzw. **ME** Buchholz - Hittfeld und **HVV** Hittfeld - Hamburg). Das wäre dann doch sehr umständlich gewesen, zumal im Bus immerhin gleich in Hanstedt der **HVV**-Fahrschein mit Gültigkeit ab Hittfeld gelöst werden konnte. Bei Nutzung der Bahnverbindung hätte dagegen die ab Hittfeld gültige **HVV**-Fahrkarte nicht einmal auf dem Buchholzer Bahnhof gekauft werden können! Was die jetzige tarifliche Situation angeht, haben Sie natürlich Recht, da hatte ich übersehen, daß man die Tarifzone 618 zwar für die Busfahrt zwischen Jesteburg und Harburg benötigt, nicht aber für die Bahnstrecke Buchholz - Harburg. Die Vorteile der neuen Verbindung für die Fahrgäste habe ich in meinem Artikel ja erwähnt und will sie auch nicht in Abrede stellen. Daß der Fahrgastbeirat Harburg an der Angebotsumstellung beteiligt war, war dem **HVV**-Handzettel übrigens nicht zu entnehmen; schade, daß sein Engagement darin nicht gewürdigt wurde (zumal er nach Ihrer Aussage ja sogar bei der Erstellung mitgewirkt hat). Allerdings sind

die mit den Änderungen verbundenen Nachteile eben doch erheblich: Aus den 13 Minuten, die der Hanstedter Fahrgast jetzt früher vom Hamburger Hauptbahnhof fahren muß, um seinen letzten Bus zu erreichen, werden am Sonnabend und Sonntag immerhin schon 33; und für den Hittfelder, der ja weiterhin auf die "ungelebte **S**-Bahn" angewiesen ist und von der Anbindung der Linie 4207 an den Metronom nicht profitiert, ist der Abend in Hamburg durch die Fahrplanänderungen montags bis freitags 20 und am Sonntag sogar 50 Minuten eher zu Ende als bisher. Gewiß gibt es auch Fahrgäste, denen eine frühere Abfahrt lieber ist; bei der Abwägung ist m.E. aber eher den "früheren" Nutzern eine gewisse Wartezeit zuzumuten als den "späteren", überhaupt nicht mehr nach Hause zu kommen. Deswegen sollte die letzte Abfahrtszeit immer so spät wie möglich liegen. Daß die abendliche Anbindung an Buchholz verbessert wurde, ist für die hieran interessierten Fahrgäste sicherlich erfreulich - doch sollten Verbesserungen für eine Gruppe von Fahrgästen nicht durch Verschlechterungen für eine andere erkaufte werden. Für mich hätte die Anbindung an Hamburg immer Priorität vor der an das nächste Mittelzentrum, denn in Hamburg werden dem Bürger eben doch weitaus mehr Möglichkeiten geboten, z.B. was das Spektrum an kulturellen Veranstaltungen betrifft. Dies gilt vor allem für Menschen mit geringem Einkommen - während es in Hamburg viele Veranstaltungen gibt, die kostenlos besucht werden können (z.B. im Körber-Forum oder in

S11 zum Flughafen und andere Geheimnisse der Hamburger **S**-Bahn

Seitdem in Ohlsdorf das neue elektronische Stellwerk in Betrieb gegangen ist, lässt die Sicherungstechnik nur noch Kurzzüge in den nördlich der **S**-Bahnhofstation Ohlsdorf gelegenen Abstellgleisen zu. Das heißt, in Ohlsdorf ankommende Vollzüge können nicht mehr über die nördlichen Kehrgleise gekehrt werden. Auch können in Ohlsdorf eingesetzte Vollzüge nicht mehr aus der Abstellgruppe neben dem Betriebswerk über die nördlichen Kehrgleise bereitgestellt werden.

Eigentlich ist das ja kein Problem, denn seit Eröffnung der Flughafen **S**-Bahn gibt es nun nördlich von Ohlsdorf gleich zwei Strecken, die von der einen südlich von Ohlsdorf versorgt werden müssen. Somit dürfte aus Richtung Stadt kommend kein Kehrbedürfnis für **S**-Bahnzüge in Ohlsdorf bestehen. Zwei **S**-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren südlich von Ohlsdorf in der Hauptverkehrszeit, sonst nur eine. Da man sich entschieden hat, die Züge der ganztägig verkehrenden Linie **S1** in Ohlsdorf zu teilen („Flügeln“), endet von dieser Linie niemals ein Zug in Ohlsdorf. Die andere Linie (**S11**) verkehrt ohnehin nur in der Hauptverkehrszeit. Da jedoch nach Poppenbüttel durch die Flügelung der **S1** auch in der Hauptverkehrszeit nur noch ein Kurzzug in 10 Minuten zur Verfügung steht, muss die **S11** nun wieder als Verstärkerlinie nach Poppenbüttel durchfahren. Dass diese Linie nicht ebenfalls in Ohlsdorf geflügelt wird, dürfte vor allem daran liegen, dass auf-

grund des Fahrzeugmangels bei der Hamburger **S**-Bahn die **S11** oft nur mit Kurzzügen fährt, welche nicht mehr geteilt werden können.

Nur ganz wenige Züge der Linie **S11** enden und beginnen wirklich in Ohlsdorf. Die meisten davon werden danach in die Abstellgruppe beim Betriebswerk ausgesetzt und benötigen die nördlichen Kehrgleise nicht. Lediglich beim Bereitstellen dieser Züge hat der Umweg über diese Kehrgleise Vorteile, da beim direkten Bereitstellen am Bahnsteig von der Abstellgruppe beim Betriebswerk zu einem bestimmten Zeitpunkt das Streckengleis aus Richtung Innenstadt gekreuzt werden muss.

Nur vereinzelte Züge, die in Ohlsdorf enden, fahren anschließend wieder in die Stadt zurück und benötigen eines der nördlichen Kehrgleise. (Hier fragt man sich, warum diese wenigen Fahrten nicht auch bis Poppenbüttel verlängert worden sind. Es macht eigentlich wenig Sinn, einerseits Züge teilen zu lassen, andererseits Verstärkerfahrten auf der gemeinsamen Strecke nur bis zum Trennbahnhof zu bestellen.) Lediglich wenn diese Fahrten der **S11** auch tatsächlich mit einem Vollzug geleistet werden, gibt es ein Problem. Da diese Züge ja partout nicht nach Poppenbüttel weiterfahren sollen, entscheidet sich die **S**-Bahn Hamburg auf eigene Rechnung, die Züge auf dem anderen Ast zum Flughafen fahren zu lassen. Diese Strecke ist im Prinzip nur ein verlängertes Kehrgleis mit Bahnsteig.

Vorwort

Liebe Fahrgäste im Hamburger Nahverkehr, nach längerer Zeit gibt es nun wieder eine richtige Ausgabe des Hamburger Fahrgast-Forums (HFF), der aktuellen Zeitschrift der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **[FIH]**. Stand für Werner Rönisch ursprünglich die Information über neuere Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr im Mittelpunkt unserer damaligen Zeitschrift HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION (HFI), so wurde mit dem Redaktorenwechsel im Jahre 2003 eine neue Zeitschrift eingeführt, die nunmehr von einzelnen Autoren Artikel veröffentlicht, die konkrete Verbesserungsvorschläge bringen sollen. Auch unsere Leser sind herzlich eingeladen, in Form von Leserbriefen ihre Meinung kundzutun. Die reine Information über Entwicklungen im Nahverkehr übernehmen heutzutage andere Medien. Nun, nach dem Tod unseres bisherigen HFF-Redaktors Jürgen Susott, wird das HFF zwar weitergeführt, allerdings liegt seine Produktion in neuen Händen. So gibt es künftig ein Redaktionsteam aus mehreren Personen, *Pascal Fischer (Layout)*, *Klaus Müller (Lektor)* und *Martin Pothast (Produktion)*. Auch am Layout und am Inhalt ändert sich etwas. Beibehalten wird das DIN-A-5-Format. Es bleibt auch bei 12 Seiten pro Ausgabe. Ebenfalls sollen die Artikel auch zusätzlich in der [Schleswig-Holstein-Schiene](#), der Zeitschrift des [Landesverbandes Hamburg/Schleswig-Holstein](#) von [ProBahn](#) erscheinen. Es wird angestrebt, künftig vier Ausgaben pro Jahr herauszugeben, was besser zum Zwei-Ausgaben-Takt der [Schleswig-Holstein-Schiene](#) passt, die dann künftig zwei Ausgaben HFF pro Heft enthalten wird. Neu ist, dass wir unser Heft kostenlos online stellen werden. Die Druckauflage wird es künftig in geringerer Stückzahl geben, aber es können auf Wunsch Druckexemplare bestellt werden (Druck-on-Demand). Unser Layout geht versuchsweise auf die von der HFI bekannte Zwei-Spalten-Version zurück. Wir werden sehen, ob sich das insbesondere für die Online-Ausgabe bewährt. Auch sollen Bilder und Symbole künftig farbiger erscheinen. Übrigens, auch die nächste Ausgabe soll wieder interessant werden! Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihre

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	2
"S11" zum Flughafen und andere Geheimnisse der Hamburger S-Bahn	3
"Hein Hollenbek"	5
LESEBRRIEFE.....	7
ZOB Bergedorf.....	11
IMPRESSUM.....	12

ZOB Bergedorf

In unserer letzten Ausgabe hatten wir einen Artikel von *Ingo Uttech* veröffentlicht, der sich mit den Planungen und dem Umbau des ZOB in Hamburg-Bergedorf beschäftigt. Die Bauarbeiten für die von ihm kritisierte Neugestaltung sind mitten im Gange, so dass keine Chancen für seinen Alternativ-Vorschlag mehr bestehen. Grundsätzlich werden die derzeitigen Umbauten den Fahrgästen im Bergedorf eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Urzustand bringen. Kürzere und strabenkreuzungsfreie Umsteigewege zwischen den Bussen untereinander und zwischen Bus und Bahn werden in Bergedorf endlich realisiert. Städtebaulich ist ein ZOB auf dem Dach eines Parkhauses äußerst interessant! Die Busse sind künftig von den Bahnsteigen aus gut zu sehen. Trotzdem gibt es ein paar Kleinigkeiten, die man noch verbessern kann. Auch hätte die von *Ingo Uttech* favorisierte Lösung, bei einer etwas aufwändigeren Realisierung als vorgeschlagen, den Fahrgästen noch mehr Vorteile gebracht als das, was jetzt kommt, sofern man dem Bus-Umsteigeverkehr nicht all zuviel Bedeutung beimisst. Dazu hätte man den [S-Bahnsteig](#) als [Brückenbahnsteig](#) über der [Alten Holstenstraße](#) mit Abhängen zu beiden Straßenseiten realisieren müssen, damit die umsteigenden Fahrgäste nicht zwischen den Bussen herumlaufen, und die Alte Holstenstraße zu einer reinen [Bus- und Fahrrad-Trasse](#) umgestalten müssen. Bequemes, sicheres Umsteigen und kurze Wege zu den umliegenden Ge-

der Bucertius Law School), verlangen die Institutionen in den Mittelzentren meist recht erhebliche Eintrittspreise. Das dürfte bei der "Empore" in Buchholz nicht anders sein als im "Stadenum" in Stade oder der Halépaghen-Bühne in Buxtehude - und gilt natürlich auch für Vorträge bei den Volkshochschulen oder Lesungen in Buchhandlungen. Im übrigen bin ich mir nicht sicher, ob sich bei der von Ihnen erwählten vorgesehenen Verlegung des Metronom von 23.15 auf 23.37 Uhr ab Hamburg Hbf. die Anbindung der Linie 4207 an diesen Zug tatsächlich "von selbst versteht". Ich habe jedenfalls wiederholt erlebt, wie sehr sich die KVG gegen mit der Verschiebung von Abfahrtszeiten verbundene Dienstplanverlängerungen sträubt, auch wenn es nur um wenige Minuten geht. Insofern ist von Seiten des Harburger Fahrgastbetrates sicherlich viel Überzeugungsarbeit erforderlich, um die KVG bzw. den Landkreis dazu zu bewegen, die entsprechenden Mehrkosten in Kauf zu nehmen. Gelänge dies, würde das sicherlich die von mir angesprochenen Nachteile für die Nutzer aus dem Raum Hanstedt wieder aufheben. Allerdings sollte dann darauf geachtet werden, daß auch für die Fahrgäste aus Hittfeld montags bis freitags und sonntags wieder eine Anbindung an die [S3](#) um 23.28 bzw. 23.48 Uhr ab Hauptbahnhof angeboten wird. Für Ihre weitere Arbeit viel Erfolg!

Mit freundlichen Grüßen

KLAUS MÜLLER

schäften wären dann gleichzeitig möglich gewesen. Auch hätte es für die S-Bahn-Fahrgäste den Vorteil, dass die dritte Bahnsteigkante (**Gleis 5**) dann bei der Gelegenheit endgültig wegsaniert worden wäre. Die Spielchen der S-Bahn Hamburg, den Betrieb zu stabilisieren und dabei Verwirrung der Fahrgäste in Kauf zu nehmen, hätten somit endlich ein Ende. **Nachteilig** dabei wäre natürlich, dass es für den Busbetrieb schon günstiger ist, einen richtigen **ZOB** zu haben, wo Busse auch überlegen können, was bei der alternativen Lösung so nicht möglich wäre.

Für den **Busverkehr** sollten noch zwei Forderungen mit auf den Weg gegeben werden:

- 1) Die ehemalige Haltestelle „Eisenbahnbrücke“ (derzeit S-Bergedorf)

soll nach den aktuellen Planungen im Endzustand aufgegeben werden. Dieses sollte verhindert werden. **Vorschlag:** Ersatzhaltestelle im Ludwig-Rosenberg-Ring, Ecke Alte Holstenstraße mit dem Namen „**Alte Holstenstraße**“ einrichten.

- 2) Ebenfalls sollte vor dem alten **CCB** in der Bergedorfer Straße, Ecke Vierlandenstraße Richtung Bf Bergedorf, eine Haltestelle eingerichtet werden (Name: „**Serrahnufer**“ oder „**CCB**“) als Ersatz für die derzeitige Nothaltestelle „**Kupferhof**“. Die Gegenhaltestelle wird ja bereits vor dem **CCB**-Fachmarktzentrum vorbereitet.

Wir werden insgesamt die Entwicklung am Bf Bergedorf weiter beobachten und zu gegebener Zeit konkrete Vorschläge unterbreiten.

MARTIN POTTHAST

IMPRESSUM

HAMBURGER FAHRGAST-FORUM, Zeitschrift der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH**

Herausgeber: FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH**

Erscheint: 4-mal im Jahr

Druckauflage: 30 Stück, zusätzliche Exemplare können auf Wunsch gegen eine Spende gedruckt werden

Online: www.fih.de.vu

Redaktionsteam:

Pascal Fischer (Layout), Klaus Müller (Schlussredakteur) und Martin Potthast (Produktion)

V.i.S.d.P.: Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle

Versand: Günther Stoltze, Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 25.04.2010

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar erbeten.

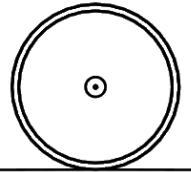
FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH**

Kontakt: e-Mail: FIH@wiwi-hamburg.net, Web: www.fih.de.vu

Treffpunkt: jeden 3. Donnerstag in geraden Monaten (Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember) im **Wappenhof Restaurant Dubrovnik**, Borgfelder Straße 16, 20537 Hamburg

Spendenkonto: Konto-Nr: 318809, BLZ: 20069177 (Raiffeisenbank Südstormarn)

HAMBURGER FAHRGAST FORUM



Heft 22

1 / 2010



Der Abschiedszug am Drüsensee (Foto: Stadtbildstelle Mölln)

Aus dem Inhalt

S11 zum Flughafen und andere Geheimnisse der Hamburger S-Bahn

„Hein Hollenbek“

ZOB Bergedorf

Herausgeber: FAHRGAST – INITIATIVE HAMBURG

