

### Linie S 2/S 21

Sehr geehrte Fahrgäste!

Wegen Abschluss der Bauarbeiten am Bahnhof Altona verkehren

ab Sonntag, den 31. Mai 1981

die Züge der Linie S 2 über Altona – Landungsbrücken.

Die Fahrzeiten zwischen Diersteich und Hauptbahnhof verlängern sich dadurch in beiden

Fahrtrichtungen um 7 Minuten.

Wegen dieser Umlieferung der Linie S 2 wird auf der alten Strecke über Sternschanze die

neue Linie S 21 zwischen Elbgaustraße und Hasselbrook (- Barmbek)

und Hauptbahnhof nach folgendem Fahrplan (Auszug):

Werktags außer sonnabends

1. Zug	letzter Zug	ab Elbgaustraße	an Hauptbahnhof	19.11	19.27
5.59	6.06	ab Diersteich	ab Sternschanze	19.18	19.23
6.11	6.15	ab Sternschanze	an Hauptbahnhof	19.23	19.27
7.51	7.58	ab Elbgaustraße	an Hauptbahnhof	14.41	14.57
7.51	7.58	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.41	14.48
8.03	8.03	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	8.03	8.03
14.53	14.53	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.53	14.53
14.45	14.45	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.45	14.45
14.53	14.53	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.53	14.53
8.07	8.07	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	8.07	8.07
14.53	14.53	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.53	14.53
14.57	14.57	an Hauptbahnhof	ab Elbgaustraße	14.57	14.57

1. Zug  
 1. Zug  
 letzter Zug  
 letzter Zug

innerhalb der aufgeführten Betriebszeiten kann zwischen S 2 und S 21 zwischen Elbgaustraße und Diersteich umgestiegen werden. Der Zugabstand beträgt in beiden Richtungen 3 bis 5 Minuten.

Aufgrund der genannten Betriebszeiten der S 21 können die Stationen Holstenstraße, Sternschanze und Dammtor nur über die Linie S 11 erreicht werden.

Aus/n Richtung Elbgaustraße – Pinnberg muß in Altona umgestiegen werden.

Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten in beiden Richtungen um 5 bis 10 Minuten.

Bitte benutzen sie einen früheren Zug, um Ihre Anschlüsse zu erreichen!

haben Sie dafür Verständnis?

Was wir davon halten, können Sie auf der Rückseite lesen!



FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG

### Fortsetzung von Seite 5

nach Fertigstellung der City-S-

Bahn (Hauptbahnhof – Lan-

dingsbrücken – Altona – Diersteich).

Nebenstehend befindet sich ein Auszug aus dem Heft

welcher damals auch als Flug-

blatt (Rückseite):

## Streckenstilllegung bei der Hamburger S-Bahn!

Unserig abgedruckter Fahrplan ist kein schlechter Scherz der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG, sondern ein kurzer Auszug aus dem aktuellen Sommerfahrplan 1981.

Die Fahrgäste der Pinnberger Strecke haben dann nur noch

die Wahl zwischen zwei Ueberl: entweder die Fahrzeitverlänge-

rung von 7 Minuten bis zum Hauptbahnhof in Kauf zu nehmen

oder in die S 21 umzusteigen, dann ist man "nur" 3 bis 5 Min-

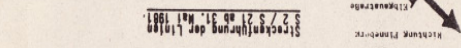
später am Hauptbahnhof als mit der S 2 nach Altona fahrlan.

Mer aus Richtung Elbgaustraße die Stationen Holstenstraße,

Sternschanze oder Dammtor vor sich hat, ist somit so auf die

S 21 umgestiegen, aber das ist der Hammer; diese Linie verkehrt

abends und sonabend nachmittags nicht mehr, sonntags nie!



Streckenführung der Linien S 2 / S 21 ab 31. Mai 1981.  
 Dieser 1300 m lange Streckenabschnitt soll abends und am Hochabend stillgelegt werden.

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG fragt die Verantwortlichen:

- Was ist der wahre Grund für diese einschneidenden Maßnahmen?

- die nichtwenige City-S-Bahn nur gebaut, um nachteilig die althergebrachte

Verbindung zum Hauptbahnhof zu verbessern?

- Soll die wichtige Verbindung zwischen dem weltlichen S-Bahnlinien

- hat man nicht daran gedacht, daß auch Fahrgäste aus Pinnberg, Elsborg oder

Quickborn usw. im Winter (Skiverkehr) mühen, abends in die Stadt zu gehen?

- Ist eine weitere Fahrgast-Abwanderung zum Individualverkehr mit all seinen

negativen Auswirkungen heutzutage noch zu verantworten?

- Soll die inner wieder betonte Förderung des öffentlichen Verkehrs doch nur

- kann wurden die Fahrgäste nicht gefragt?

Bitte dieses Flugblatt nicht wegwerfen, sondern weitergeben!

Kontakt-Adressen: **FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH)**

Verantwortlich i.S.d.r.F.: Werner Rönisch

Spandauerstr. Postfach Hbg. 44 05 06-208 Sanderkohl F. (K. Rönisch)

Holtenauer Str. 21, 2003 Barmbek, Tel. 55 55 56

im Jahre 2003 die wenigen S 21

1. Die S-Bahnfahrtraste nördlich von Elb-

gaustraße müssen stets umsteigen, weil

Zwei Probleme gibt es aber heute noch:

Seite 7

Die Vorderseite ist komplett auf Seite 6 dargestellt. Die

FIH konnte damals erreichen,

dass zwei Jahre später die

Diersteich - Holstenstraße

(wieder) gantztägig befahren

wird.

Die Fahrgäste der Pinnberger

Strecken - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

neuen Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

brücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Barmbek nach dem

alten Fahrplan von Elbgaustraße über Altona - Landungs-

2. Die Probleme der 1981 auf die City-S-Bahn verlegten S2 sind nur aus westlicher Sicht, also aus dem Raum Eidelstedt, gesehen und für dessen Belange bis heute optimiert worden. Für den Ostast der damaligen S2 und heutigen S21 sieht die Angelegenheit ganz anders aus. So bekamen die Bergedorfer und Aumühler Fahrgäste am 31.05.1981 **die neue Schiene in die City** („City-S-

### Art der Elektrifizierung der S4

Es ist umstritten, wie man die S4 von **Hasselbrook nach Bad Oldesloe** elektrifizieren soll. Will man etwa ab Bargtheide bis Bad Oldesloe, um ein eigenes Gleis einzusparen, die Gleise der Fernbahn mitbenutzen, so kommt man um die Verwendung von **Zwei-System-Zügen** nicht herum. Nur sind diese Gleise, anders als die der Strecke von Neugraben nach Stade, sehr stark vom Fernverkehr frequentiert. Wir erinnern uns: Als die **Öresund-Querung** eröffnet worden war, lag der Kfz-Verkehr weit unter den Prognosen, der Eisenbahn-Verkehr aber weit darüber. Das zeigt, dass mit der Eröffnung der **Fehmarnbelt-Querung** ebenfalls mit einem starken **Anwachsen des Eisenbahn-Verkehrs** zu rechnen ist. Wir sollten uns klarmachen, dass an der Strecke gut die Hälfte der Dänen mit rund 2.000.000 Einwohnern hängen und darüber hinaus 4.000.000 Norweger und 9.000.000 Schweden, also mit jenen zusammen 15.000.000 Nordeuropäer. Diese wahrhaft europäische Eisenbahn-Magistrale wird insbesondere auf der Strecke **Bad Oldesloe – Hamburg** den Bahnverkehr gewaltig anschwellen lassen.

**Bahn: jetzt auch S2**“) und brauchten nicht mehr umzusteigen, um in die Innenstadt (= **Jungfernstieg!**) oder nach **Altona** zu fahren. Dieses wurde zum Sommerfahrplan 1983, seitdem die S21 ganztägig fährt, einfach wieder rückgängig gemacht. (Siehe auch Artikel: **S2** *verkehrt zu selten*).

MARTIN POTTHAST

Wir müssen uns auch darüber im Klaren sein, dass auf einer derart hochbelasteten Strecke **merkliche Fahrplanabweichungen an der Tagesordnung** sein werden, die dann immer in das im Hauptbahnhof, in Altona und in Diebsteich verknüpfte gesamte S-Bahn-Netz hinein getragen werden. Das führt dazu, dass wir im S-Bahn-Netz immer wieder einen **gestörten Spitzenverkehr zu beklagen** haben. Wie sagte doch der frühere Bevollmächtigte der DB-Konzernleitung für Hamburg und Schleswig-Holstein, **Reiner Latsch**, zum Verfasser: „**Die Stärke der S-Bahnen von Berlin und Hamburg resultiert aus ihrem jeweiligen Inselbetrieb!**“ Sie können also nicht vom Fernverkehr gestört werden!

Es ist für den Verfasser ein Zeichen absoluter **Planungsschwäche**, wenn man von Bargtheide nach Bad Oldesloe selbst im Berufsverkehr einen **Studentakt** vorsieht. Dafür braucht man keine Stadtschnellbahn. Da wäre es ehrlicher, wenn man die zur Zeit von **Neumünster über Bad Segeberg nach Bad Oldesloe** führende **Nordbahn** bis **Bargtheide** verlängert, um dort die Rei-

### HADAG-Niederelbefahrten wieder bis Stadersand

Seit der vergangenen Saison – erstmals am 2. April 2010 – fahren die Niederelbeschiffe der **HADAG** über den bisherigen Endpunkt **Lühe** hinaus bis nach **Stadersand**. Damit wird eine alte Tradition wieder aufgenommen, denn in früheren Jahren gehörte die Weiterfahrt bis Stadersand – z.T. auch darüber hinaus nach Grauerort, Krautsand und Glückstadt – zum planmäßigen Linienweg des **HADAG-Niederelbedienstes**. Am 11. August 1984 wurden die Anleger jenseits von Lühe letztmals in dieser Weise bedient; in den letzten Betriebsjahren war die **HADAG** allerdings nur noch einmal in der Woche, nämlich sonnabends, bis Stadersand und Glückstadt gefahren. Zwischen 1996 und 2008 hatte dann der „**Elbe-City-Jet**“ in Stadersand angelegt – nach dessen Betriebs-einstellung gab es dort keinen planmäßigen Schiffsverkehr mehr. Die Wiederaufnahme des Betriebes durch die **HADAG** erfolgte auf **Initiative der Stadt Stade**, die sich dieses zusätzliche Angebot für Touristen 15.000 € im Jahr kosten läßt. Bereits bei der ersten Fahrt am 2. April 2010 fuhren ca. 30 „Eröffnungsfahrgäste“ mit; schade nur, daß diese sang- und klanglos ohne irgendwelche Feierlichkeiten erfolgte. Ein kleine Begrüßung der ersten Fahrgäste durch Vertreter der Stadt Stade mit einem Glas Sekt oder Saft an der Endstation der **KVG-Anschlußbuslinie** 2006 bei der Stader Tourismusinformatio am Stadthafen wäre doch eine nette Geste gewesen und hätte bestimmt nicht viel gekostet. Nach Auskunft der **HADAG** wurden die Fahrten nach Stadersand in der Saison 2010 zufriedenstellend

genutzt, so daß auch 2011 wieder **an Wochenenden und Feiertagen** zweimal täglich von **Hamburg-Landungsbrücken nach Stadersand** und zurück gefahren wird. Zwar gilt auf den Schiffen **nicht der HVV-Tarif**, zumindest der Fahrpreis zwischen Lühe und Stadersand liegt aber mit 1 € sehr niedrig – wer Geld sparen will, kann also mit dem **HVV (Bus 2357 Stade – Jork – Cranz)** zum **Lühe-Anleger** anreisen und fährt dann mit der **HADAG** nur das letzte preisgünstige Stück. Zwischen Stadersand und Stade verkehrt – wie bereits erwähnt – als Zubringer die **KVG**-Linie 2006 zum **HVV**-Tarif.

Leider wird im Unterschied zu den Jahren bis 1984 nicht mehr der Anleger **Twiefleth** bedient, obwohl das dortige Freibad und der Sandstrand auch dieses Ziel für Touristen attraktiv machen würden. Es wäre daher wünschenswert, wenn die **HADAG**-Schiffe in den kommenden Jahren auch wieder in **Twiefleth** – das ohnehin zwischen Lühe und Stadersand auf dem Weg liegt – anlegen würden. **KLAUS MÜLLER**

### FIH vor 30 Jahren

In unserer Rubrik **FIH** vor 30 Jahren stellen wir künftig wichtige Themen vor, die die **FIH** seinerzeit beschäftigt haben und in der damaligen Zeitschrift **HFI** veröffentlicht worden sind. In der ersten Ausgabe der **HFI (Heft 1 1981)** wurde ein heute noch wichtiges Thema behandelt, nämlich die **Linienführung** der S-Bahn im **Innenstadtbereich**

Fortsetzung Seite 7

befahren, gesehen haben wir *Kraepelin-wegskinder* dort aber nie einen Zug (Stand

zur Feder, zum Telefon oder kommt digital zu uns, Hauptsache, ihr kommt.

### GÜNTHER STOLTZE

*Leider bleiben auch weiterhin nur Erinnerung an alle Zeiten, wenn es um das Thema Straßenbahn in Hamburg geht. Auch in der Zukunft scheint die U-Bahn die einzige Hamburger „Straßenbahn“ (ist ja ein BO-Strab-Betrieb) auf absehbare Zeit zu bleiben. Wollen wir hoffen, dass sich doch noch eine Wende zugunsten einer modernen Straßenbahn (Stadtbahn) ergibt.*

### HFF-REDAKTION

## S2 verkehrt zu selten!

Ich schreibe diese Zeiten aus der Erinnerung eines 12jährigen Jungen. Es ist nicht unmöglich, dass sich ein paar kleine Fehler einschlichen haben. Ich würde mich freuen, wenn ich das Interesse einiger Leser erweckt hätte, die uns Beiträge oder Korrekturen ein-senden würden.

Wir sind ein **Fahrgast-Forum**, d.h. wir möchten gern auch andere Meinungen hören und diskutieren, auch wenn sie kontrovers zu den unseren sind. Also liebe Leser, greift

Seit der **Fertigstellung** des dritten und letzten Abschnitts der **City-S-Bahn** am **31.05.1981**

wurde die Linie **S2**, genau wie die Linie **S1** zwei Jahre zuvor von der Ver-

bindungsbahn auf die City-S-Bahn (Tunnel-

strecke) verlegt. Neu war für die **S2** im Gegensatz zur **S1**, dass sie nicht nur direkt in

die City geführt worden ist, sondern erstmals auch Altona bediente. Mit Eröffnung der Har-

burger Strecke 1983 (Linie **S3**) wurde die **S2** auf dem Westast nach Pinneberg über-

flüssig. Durch den Entschluss des **HVV**, die Verbindung von Elbgestraße an Altona vor-

bei direkt zur Verbindungsbahn (Linie **S21**) wieder ganztägig fahren zu lassen, hat diese

Linie auch wieder die Hauptbedeutung der Strecke nach Bergedorf und Aumühle über-

nommen, was zu einem **Schattendasein** der **S2** (sie verkehrt seitdem nur in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs) führte. Damit

hat der Bergedorfer Ast bis heute eine gegenüber den anderen **S-Bahn**-Außenstrecken be-

nachteilige Situation, zumal **nicht** einmal **Altona** mehr umsteigefrei zu erreichen ist,

sofern die **S2** nicht verkehrt. Ohnehin erreicht diese Linie ja nur Bergedorf. Nur eine unveröffentlichte Fahrt montags bis freitags erreicht Aumühle. Der bahnstei- und zeitgleiche Anschluss am Hauptbahnhof von der Linie **S21** an die **S1** ist kein Ersatz für die fehlende Direktverbindung, da am **Hauptbahnhof das Umsteigen nervig** und der Anschluss oft **unzuverlässig** ist. Besonders schlimm ist, dass die **S2** nicht einmal den der Besteller fahren zu wenige Fahrgänge nach Bergedorf. Wenn das so ist, dann fragt sich, warum auch dort die **Fahradsperrzeiten** gelten! Auch besteht eine Benachteiligung der Bergedorfer Strecke darin, dass sie im Gegensatz zu anderen Strecken nicht wenigstens im **gesamten Berufsverkehr** im **5-Minuten-Takt** bedient wird. Die Züge sind oftmals zu **voll** für ein angenehmes Reisen. Obwohl die **S-Bahn** Hamburg ein Angebot zur Ausweitung des **S2**-Angebotes gemacht hat, **wel-** **gert** sich die **Stadt Hamburg**, es zu bestehen...  
**MARTIN POTTHAST**

senden in die **S-Bahn** umsteigen zu lassen.

Die beste Lösung ist aber doch, die **Schnellbahn auf einem eigenen Gleis** bis

**Bad Oldesloe** zu führen. Wenn bei **Aufhebung** des Haltepunktes **Kupfermühle** (Ge-

markung der Gemeinde **Tremsbüchel**) quer zur Dorfmitte von **Tremsbüchel** eine **S-**

**Bahn-Station** gebaut wird und ebenso eine **Bahn-Station** (ist ja ein **BO-**

**Hamburger „Straßenbahn“**) auf absehbare Zeit zu bleiben. Wollen wir hoffen, dass sich doch noch

etwa zehn bis fünfzehn Jahren förmlich ex-



plodiert sein und sich als **S-Bahn**-Stationen

rechnen. Bei Tremsbüchel könnte man einen

Groß-**P+R**-Platz einrichten (auf der anderen

Seite vom Bahnhof bzw. Bahndamm) mit

direkter Straßenverbindung von den Auto-

bahnen  und  ;

Wenn man also vernünftigerweise den **S-**

**Bahn-Verkehr** vollständig vom **Fernbahn-**

die separaten Gleise mit der **Fernbahn-**

**Stromversorgung** versehen und damit

Zwei-System-Züge einsetzen zu müssen?

Na ja, für die Fernbahn-Elektrifizierung

braucht man nur ein **Unterwerk** in Lübeck

für die ganze Strecke bis Hamburg; schließ-

lich beträgt die Niederfrequenz-Spannung

von 15.000V ja das 12-fache der Gleich-

spannung von 1.200V in der Stromschiene!

Die **S-Bahn** würde zwischen **Hasselbrook**

und **Bad Oldesloe** doch mindestens fünf bis

sechs Unterwerke benötigen. Das ist nun

**vordergründig** betrachtet. Zum in-

dest in Berlin benutzt man sowohl bei der

**S-Bahn** als auch bei der **U-Bahn** **Alumi-**

**nium-Stromschienen** mit einer relativ dünn-

nen Stahlschleiffläche. Wenn man für die

Strom-Rückleitung dann noch starke Aluminium-Kabel benutzt (bloß **nicht** solche

aus Kupfer!), wie der Verfasser sie am **U-**

Bahnhof **Kiekut** gesehen hat, dann wird

man vielleicht mit vier Unterwerken aus-

kommen. Dazu kommt, dass der Gleich-

strom aus dem Dreiphasen-Landesnetz

(50Hz) mittels sechs einfacher Einweg-

Gleichrichter (in sogenannter Brückenschal-

tung) gewonnen wird, die an die Sekundär-

Ausgänge des **Drehstromtrafos** ange-

schlossen sind. Durch die Überlagerung der

drei Phasen ist der Gleichstrom schon so

glatt, dass man nicht mehr von Wellenstrom

sprechen kann; eine Nachbehandlung ist

nicht mehr erforderlich.

Wie sieht es nun bei der Stromversorgung

der Zwei-System-Züge unter der Wechsel-

strom-Oberleitung aus?

Im **Niederfrequenz-Trafo** des Triebzuges

wird der Ein-Phasen-Wechselstrom von

15.000V aus der Oberleitung zunächst auf

rund 1.200V heruntergespannt. Würde man

jetzt nur eine einfache Gleichrichter-

Brückenschaltung anschließen, so wäre das

Ergebnis ein Wellenstrom, den man zeich-

nerisch dadurch darstellen kann, dass man

quasi die negativen Sinuswellen-Anteile

nach oben klappt. Dieser Strom ist für den

Gleichstrom-Zwischenkreis absolut nicht

brauchbar. Mit einer durch **Leistungs-GTO-**

**Thyristoren** aufgebauten Schaltung, dem

Vier-Quadranten-Steller, auf den eine Steue-

rungselektronik einwirkt, muss also mit ei-

nem gewissen Aufwand aus dem Ein-

phasen-Wechselstrom erst einmal ein glatter

Gleichstrom erzeugt werden. Aus diesem

Wird dann wie auch beim Gleichstrom-Zug

mit einem nicht unbedeutenden elektroni-

schen Aufwand **Drehstrom wandelbarer Frequenz** erzeugt. Im Gleichstrom- und Stromschienen-Bereich benötigt man beim Zwei-System-Zug natürlich weder den Trafo noch den Vier-Quadranten-Steller; deren Gewicht wird nur mitgeschleppt. Wie der für die **Technik zuständige Geschäftsführer** der **S-Bahn Hamburg GmbH, Michael Dirmeier**, dem Verfasser mitteilte, hat allein der Niederfrequenz-Trafo (mit seiner großen Eisenmasse) ein Gewicht von 5,5t; die gesamte zusätzliche Anlage eines von über 6,0t. Der Vollzug hat mit seinen zwei derartigen Anlagen ein Mehrgewicht von 12,0t; das entspricht der Masse von acht Mercedes-Mittelklasse-Pkw. Diese Masse muss alle zwei Minuten von 0 auf 100km/h beschleunigt werden, um sogleich wieder abgebremst zu werden. Bei den großen Einheiten in größerem Zugfolge-Abstand der **Stadtschnellbahnen** kann von dem zusätzlichen Energiebedarf durch Nutzbremmung nur recht wenig zurückgewonnen werden.

Es kommt **noch etwas zugunsten der Gleichstrombahn** hinzu: Nicht nur, dass die **S-Bahn** aufgrund ihrer Zugfolge-Dichte wahrscheinlich im Tagesdurchschnitt noch einmal mehr als die Menge an elektrischer Energie benötigt als der Fernbahn-Betrieb, so dass das Unterwerk schon deswegen mehr als doppelt so groß sein muss, als bräuchte es nur die Fernbahn zu versorgen. Dazu kommen auch die erforderlichen stärkeren Zuleitungen zum Unterwerk und die entsprechend größeren 16,7Hz-Trafos und Generatoren im E-Werk. Nein, **Stadtschnellbahnen** haben eine für die **Stromversorger** ganz **unangenehme Eigenschaft**, um derentwegen diese der Bahn nicht nur

eine bestimmte Kilowattstunden-Zahl in Rechnung stellen, sondern auch noch die vom **Stadtschnellbahn-System** abgenommene **Spitzenleistung**, denn nach dieser muss ja die Größe der Anlagen berechnet werden! Im 16,7Hz-System gibt es für diesen zusätzlichen Leistungsbedarf im Norden keinerlei Reserven mehr. Am Main stellt z. B. das **DB** –Pumpspeicherwerk **Langenprozelten** einen solchen **Leistungspuffer** dar. Weiter südlich sind es die **Schwell-Wasserkraftwerke** der **DB** im Verlauf der Donau oder das **Walchensee-Kochelsee-Kraftwerk**, bei dem Überschussstrom zum Wieder-Hochpumpen des Wassers in den Walchensee verwendet wird. Man könnte nur aufwändig mit statischen Umartern in den Unterwerken über das Drehstromnetz auf das Pumpspeicherwerk Geesthacht zurückgreifen. Das macht man dann doch gleich besser mit dem am Anfang dieser Abhandlung genannten einfachen **Gleichrichterwerk**.

Nebenbei bemerkt: Die in Betracht kommenden Bundesländer sollten sich einmal mit den Stromversorgern zusammensetzen, um darüber zu befinden, wo man das Baggergut aus der Elbvertiefung zu einem Hügel für ein weiteres Pumpspeicherwerk zusammenführt.

Ja, dann ist da aber noch die Empfindlichkeit der zur Innenseite hin offenen Stromschiene. Deren Crux ist es, dass sie zwar schon einmal vereist, das aber sehr selten, so dass man sich fragt, ob es wirklich erforderlich ist, in Ohlsdorf einen **Diethylenglykol-**

## Erinnerungen eines Barmbeker Jungen an die Stadt- und Vorortbahn und die Barmbeker Straßenbahnen

Meine Eltern wohnten mit mir, ihrem einzigen Sprössling, bis **1943** am Kraepelinweg nahe am **S-Bahndamm**. Die **S-Bahn**, damals noch **Stadt- und Vorortbahn** genannt, war denn auch unser Hauptverkehrsmittel. Wir nutzten sie zur Fahrt in die Innenstadt und zum Besuch der Großeltern in Sasel. Im Betrieb waren bis 1938 ausschließlich die Wechselstromzüge mit Abteilwagen für Oberleitungsbetrieb. Es gab 2 Typen: Die ältesten von 1907 mit Treppendach und 8 Abteilen pro Waggon und die neueren mit Tonnendach und 7 Abteilen. So lief es viele Jahre.

Dann kam etwas sensationell Neues. 1939 wollte ich wie üblich von Friedrichsberg nach Poppenbüttel. In Ohlsdorf hieß es: „Alle aussteigen“. Der Zug wurde abgeräumt, und zur Weiterfahrt rollte ein funkelneulerner Gleichstromzug der BR ET 171 (später BR 471), eine der Einheiten 001 bis 047, heran. Ich war begeistert! So etwas Schönes hatte es auf Vorortbahnschienen noch nie gegeben! In Poppenbüttel sah ich mir die 2. Klasse (es gab nur 2. und 3. Klasse) an. Es war wirklich Luxus: Tiefe weich gepolsterte Sitze und Intarsien an den Trennungswänden. (Der Vandalismus wurde erst später erfunden.) Ein Komfort, der heute selbst in der 1. Klasse der **ICE**-Züge kaum erreicht wird. Zum Glück wusste noch niemand, dass diese Pracht nur wenige Jahre währte, bis ein Teil der Züge verbrannt und der Rest heruntergewirtschaftet war.

Neben der Vorortbahn benutzten wir aber auch gelegentlich die Straßenbahn, denn wir hatten einen Garten in Marienthal. An der

Ecke Pfenningbusch / Dehnhaid hielt die **Linie 21** von Barmbek, Drosselstraße kommend und fuhr dann weiter durch die Von-Essen-Straße nach Rothenburgsort, Hanseatenhalle. Sie kreuzte die Wandsbeker Chaussee, wo ich in die **Linie 4** nach Marienthal umsteigen musste. Die **Linie 21** war eine mäßig frequentierte Querverbindung, sie fuhr in der Regel mit einem Anhänger.

Zur **Innenstadt** fuhren die **Linien 6, 7, 8 und 9**. Die stark benutzte **Linie 6** rollte mit 2 Anhängern über Barmbek Markt und die Fuhsbütteler Straße nach Ohlsdorf. Die schwach ausgelastete **Linie 7** fuhr mit einem größeren Triebfahrzeug ohne Anhänger durch die Rönnhaidstraße zum Schleidenplatz. Alle anderen Barmbeker Linien wurden mit der **Einheitsbaureihe** betrieben.

Neben der **Linie 6** war die **Linie 8** nach Farmsen Trabrennbahn stark frequentiert, ich kenne sie nur mit 1-2 Anhängern fahrend. Sie bog am **Barmbeker Markt** von der „Hauptstrecke“ nach Ohlsdorf rechts in die Dehnhaid ab. Unbedeutend war die **Linie 9**, die ohne Anhänger über die Bramfelder Straße zum Neuen Schützenhof fuhr.

Am **Barmbeker Markt** gab es ein den meisten Lesern sicher unbekanntes kaum benutztes **Kehrgleis**. Es bog kurz hinter der Dehnhaid von der Ohlsdorfer Strecke rechts in die Beimoorstraße ein und erreichte dann über Langenrehm auf der Dehnhaid das Gleis der **Linie 8** Richtung Innenstadt. Das Rillengleis war ständig versandet, und es war für uns Jungen schon eine kleine Sensation, wenn sich im Schmutz einmal ein Radprofil zeigte. Es wurde also gelegentlich

## Vorwort

Liebe Fahrgäste im Hamburger Nahverkehr,

auch dieses Mal hat es wieder etwas länger gedauert, bis endlich wieder eine Ausgabe herausgekommen ist. Eigentlich sollen es 4 Hefte im Jahr sein. Gründe warum es nicht dazu kam, gibt es viele. Die ständigen Änderungen bei der Stadtabplanung haben sämtliche Überlegungen über den Haufen geworfen. Auch arbeiten wir allesamt ehrenamtlich und neben Beruf und Ausbildung, so dass nicht ständig Zeit bleibt für das Wirken in unserer Initiative. Themen gibt es jedoch genug. Und wir haben einige davon in dieser Ausgabe behandelt. So teilt **Günther Stolze** mit uns, nach dem Desaster mit der Hamburger Stadtabplanung, seine Erinnerungen an frühere Zeiten im Raum Barmbek, als Straßenbahnen in Hamburg tatsächlich noch führten und nicht nur in Gutachten und Planungsstadien in der Warteschleife standen. Unser Mitglied **Willy Laaser** befasst sich mit der optimalen Stromversorgung für die geplante **S4** und deren geplantes Angebot nördlich von Ahrensburg. Weiterhin möchten wir daran erinnern, dass die **FH** mittlerweile 30 Jahre existiert. Gemäß unseren Beschlüssen vom 28.01.2010 wollen wir einen Rückblick auf die Zeit vor 30 Jahren machen und über damals aktuelle Themen, um die sich die **FH** gekümmert hat, erneut berichten, sowie einen Auszug aus der damaligen **HFI** (HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION) liefern. Am Anfang handelt es sich gleich um ein unstrittenes und auch heute noch zentrales Thema, nämlich die Linienführung der **S**-Bahn in der **Hamburger Innenstadt** nach Fertigstellung der City-**S**-Bahn.

Übrigens, auch die nächste Ausgabe soll wieder interessant werden! Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihre

## Inhaltsverzeichnis

VORWORT.....	2
INHALTSVERZEICHNIS .....	2
ERINNERUNGEN EINES BARMBEKER JUNGEN AN DIE STADT- UND VORORTBAHN UND DIE BARMBEKER STRAßENBAHN.....	3
<b>S2</b> VERKEHRT ZU SELTEN! .....	4
HADAG-NIEDERRELBEEFAHRTEN WIEDER BIS STADERSAND.....	5
<b>FH</b> VOR 30 JAHREN .....	5
ART DER ELEKTRIFIZIERUNG DER <b>S4</b> .....	8
VIER- UND MARSCHLANDE: SPÄTVERKEHR VERSCHLECHTERT.....	12
IMPRESSUM.....	12

## WILLY LAASER

### Kommentar:

**Sprühzug** bereit zu halten – es kommt doch wohl höchstens alle fünfzehn Jahre einmal vor. Die Lösung liegt wohl in einem Mehrzweck-Zug, mit dem man auch im Herbst die Laubschmiere wegsprühen kann und mit dem auch Unkraut-Bekämpfungsmittel ausgetragen werden können.

**Kurzum:** Wie brauchen für die **S4** besondere Gleise, die dann mit der kostengünstigeren Gleichstrom-Einrichtung versehen werden sollten.

*Willy Laaser* spricht ein paar wichtige Punkte an:

Die Problematik des **Mischverkehrs** und die zu **geringe Taktung** des geplanten **S**-Bahnangebots nach Bad Oldesloe.

**S** Es sollen grundsätzlich nur dort **S**-Bahnstrecken gebaut werden, wo der für Hamburg **übliche Grundtakt von 20 Minuten** von Betriebsbeginn bis Betriebsabschluss jeden Tag angeboten werden kann. Die **S**-Bahn nur bis **Bargteheide** fahren zu lassen und stattdessen die **Nordbahn von Bad Oldesloe** zu verlängern, entspricht auch den Überlegungen der **FH**, die auf einer Sonder Sitzung im Juli 2009 gefasst worden sind.

Möglicherweise sind die Fahrgäste aus Tremsbüttel auch eher an einer umsteigerfreien Verbindung nach **Bad Segeberg** interessiert als zum **Jungfernstieg**. Insbesondere wenn die Nordbahn ab Bargteheide genau wie die **RegionalExpress-Züge** der **DB** ohne Halt zum **Hamburger Haupt-**

**bahnhof** durchfahren würden, wäre das die für alle Beteiligten bessere Lösung.

Was die **Stromversorgung** angeht, könnte das aus **Fahrerassistenz egal** sein. Einerseits macht die **derzeitige Stromschiene Probeleme** bei „Personen im Gleis“. Das könnte durch **kürzere Speisungsabschnitte** und **konsequente Einzäunung** der **S**-Bahnanlagen in den Griff zu kriegen sein. **Andererseits** sprechen die **negativen Erfahrungungen** aus den Wintermonaten mit der bereits existierenden **Zweitsystem-S**-Bahn nach Stade (Ausfälle bzw. Umsteigezwang in Neugraben, der ja gerade vermeiden werden sollte!) **gegen** eine solche Lösung nach

Ahrensburg/Bad Oldesloe.

Ein weiterer wichtiger Aspekt dürfte ein ganz anderer sein: Sind die **S**-Bahn-Gleise genauso nutzbar wie die Fernbahngleise, genauso nutzbar wie die Fernbahngleise, könnte dieses zu **Trassenproblemen** führen, da nicht nur die **S**-Bahn bei Störungen auf den eigenen Gleisen auf die Fernbahngleise wechseln könnte, sondern auch umgekehrt könnte die Fernbahn nicht nur bei akuten Störungen, sondern auch bei größeren Bauarbeiten die **S**-Bahngleise nutzen mit entsprechenden Einschränkungen oder Taktabweichungen im **S**-Bahnverkehr.

Schlimmstenfalls bestimmen noch **ökonomische Erwägungen**, wer welche Trasse auf dem **S**-Bahngleisen nutzen darf, und **zahlungs-kräftige** Gütertransporte oder Fernverkehrsanbieter reservieren sich die für sie attraktiven Trassen, so dass die **S**-Bahn keinen **starken Taktfahrplan** anbieten kann, sondern vereinzelte **Minutenabweichungen** vom Grundtakt vorkommen.

## MARTIN POTTHAST

## Vier- und Marschlande: Spätverkehr verschlechtert


In den letzten Jahren hatte es im Hamburger **Busverkehr** keine gravierenden Verschlechterungen mehr gegeben – während es im innerstädtischen Bereich sogar zu beträchtlichen **Leistungsausweitungen** kam, wurde das Angebot im ländlich strukturierten Raum zumindest nicht reduziert. Jetzt scheint aber eine **bedenkliche Tendenzwende** eingeleitet: Die Fahrgäste des „Hamburger Gemüsegartens“ zwischen Rothenburgsort und Bergedorf – auch als **Vier- und Marschlande** bekannt – mußten eine fühlbare Verschlechterung des Spätverkehrs hinnehmen.


Bis zum 11. Dezember 2010 fuhr der letzte Bus der Linie **124**, der die Ortschaften der Vier- und Marschlande direkt mit dem Hamburger Zen-

trum und Bergedorf verbindet, täglich um 1.10 Uhr ab Hauptbahnhof/ZOB und damit in der Woche sogar noch **nach Betriebsschluß der Schnellbahnen**. Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurde die letzte Fahrt nun um eine halbe Stunde auf 0.40 Uhr vorverlegt. Zwar haben die Fahrgäste aus dem Bereich der Vier- und Marschlande damit nach wie vor eine deutlich bessere Spätverbindung als andere vergleichbare Gebiete in Hamburg (z.B. die Orte im **Alten Land** oder **Moorwerder**); auch bleibt ihnen der Vorteil einer direkten Busverbindung aus der Innenstadt, ohne eine Schnellbahn benutzen zu müssen. Dennoch bedeutet die **Vorverlegung des Betriebsschlusses eine deutliche Einschränkung**. Solche Sparmaßnahmen passen nicht zum ehrgeizigen Titel einer „Umwelthauptstadt 2011“!

*KLAUS MÜLLER*

### IMPRESSUM

HAMBURGER FAHRGAST-FORUM, Zeitschrift der FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG 

Herausgeber: FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG 

Erscheint: 4-mal im Jahr

Druckauflage: 50 Stück, zusätzliche Exemplare können auf Wunsch gegen eine Spende gedruckt werden

Internet: [www.fih.de.vu](http://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: 25.04.2011

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar erbeten.

**FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG** 

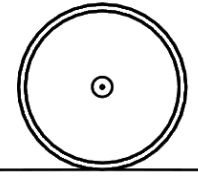
Kontakt: e-Mail: [FIH@wiwi-hamburg.net](mailto:FIH@wiwi-hamburg.net), Internet: [www.fih.de.vu](http://www.fih.de.vu)

**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 23

1 / 2011


## 30 Jahre

FAHRGAST INITIATIVE HAMBURG



Aus dem Inhalt

Erinnerungen eines Barmbeker Jungen an die Stadt- und Vorortbahn und die Barmbeker Straßenbahnen

30 Jahre 

Art der Elektrifizierung der 

Herausgeber: FAHRGAST – INITIATIVE HAMBURG 