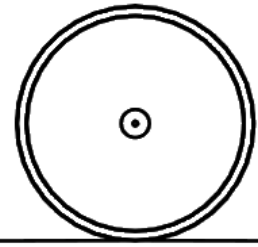


HAMBURGER FAHRGAST FORUM



Heft 23

1 / 2011

30 Jahre



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



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 Stadtbahnplanung 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 Stoltze** mit uns, nach dem Desaster mit der Hamburger Stadtbahnplanung, seine Erinnerungen an frühere Zeiten im Raum Barmbek, als Straßenbahnen in Hamburg tatsächlich noch fuhren 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 **FIH** 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 **FIH** gekümmert hat, erneut berichten, sowie einen Auszug aus der damaligen HFI (HAMBURGER FAHRGAST-INFORMATION) liefern. Am Anfang handelt es sich gleich um ein umstrittenes 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

HFF-REDAKTION

Inhaltsverzeichnis

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

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 funkelnagelneuer 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 / Dehnhaide 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 Fuhlsbütteler 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 Dehnhaide 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 Dehnhaide von der Ohlsdorfer Strecke rechts in die Beimoorstraße ein und erreichte dann über Langenrehm auf der Dehnhaide 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

befahren, gesehen haben wir *Kraepelinwegskinder* dort aber nie einen Zug (Stand etwa 1942).

Ich schreibe diese Zeilen aus der Erinnerung eines 12jährigen Jungen. Es ist nicht unmöglich, dass sich ein paar kleine Fehler eingeschlichen 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

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

GÜNTHER STOLTZE

*Leider bleiben auch weiterhin nur Erinnerungen an alte 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!

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 Verbindungsbahn auf die City-S-Bahn (Tunnelstrecke) 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 Harburger Strecke 1983 (Linie **S3**) wurde die **S2** auf dem Westast nach Pinneberg überflüssig. Durch den Entschluss des **HVV**, die Verbindung von Elbgaustraße an Altona vorbei direkt zur Verbindungsbahn (Linie **S21**) wieder ganztägig fahren zu lassen, hat diese Linie auch wieder die Hauptbedienung der Strecke nach Bergedorf und Aumühle übernommen, 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 benachteiligte 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 bahnsteig- 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 **gesamten Berufsverkehr** abdeckt. Aus Sicht der Besteller fahren zu wenige Fahrgäste nach Bergedorf. Wenn das so ist, dann fragt sich, warum auch dort die **Fahrradsperrzeiten** 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, **weigert** sich die **Stadt Hamburg**, es zu bestellen...

MARTIN POTTHAST

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 Tourismusinformation 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 **Twielenfleth** 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 **Twielenfleth** – 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

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 Diebsteich und Hauptbahnhof verlängern sich dadurch in beiden Fahrtrichtungen um 7 Minuten.

Wegen dieser Umleitung der Linie S 2 wird auf der alten Strecke über Sternschanze die **neue Linie S 21 zwischen Elbgaustraße und Hasselbrook** (– Barmbek) bzw. Bergedorf eingerichtet. Die S 21 verkehrt zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof nach folgendem Fahrplan (Auszug):

werktags außer sonnabends

(auch an verkaufsoffenen Sonnabenden)

1. Zug				letzter Zug			
5.59		19.11	↓ ab	Elbgaustraße	an ↑	6.04	18.54
6.06	alle	19.18	↓ ab	Diebsteich	ab ↑	5.56	alle 18.46
6.11	10	19.23	↓ ab	Sternschanze	ab ↑	5.52	10 18.42
6.15	Minuten	19.27	↓ an	Hauptbahnhof	ab ↑	5.47	Minuten 18.37

sonnabends

(an Sonn- und Feiertagen kein Betrieb!)

1. Zug				letzter Zug			
7.51		14.41	↓ ab	Elbgaustraße	an ↑	8.03	14.53
7.58	alle	14.48	↓ ab	Diebsteich	ab ↑	7.55	alle 14.45
8.03	10	14.53	↓ ab	Sternschanze	ab ↑	7.51	10 14.41
8.07	Minuten	14.57	↓ an	Hauptbahnhof	ab ↑	7.46	Minuten 14.36

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

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

Aus/in Richtung Elbgaustraße – Pinneberg 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 - Landungsbrücken - Altona - Diebsteich). Nebenstehend befindet sich ein Auszug aus dem Heft welcher damals auch als Flugblatt (Rückseite):

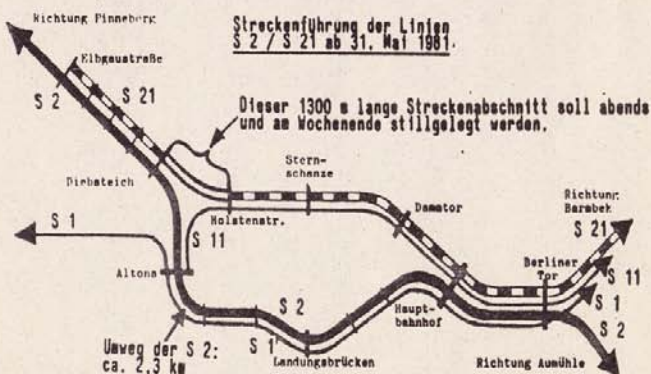
Die Vorderseite ist komplett auf Seite 6 dargestellt. Die **FIH** konnte damals erreichen, dass zwei Jahre später die **S21** (und somit die Verbindung Diebsteich - Holstenstraße wieder) ganztägig befahren wird.

Streckenstilllegung bei der Hamburger S-Bahn!

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

Die Fahrgäste der Pinneberger Strecke haben dann nur noch die Wahl zwischen zwei Ubein: entweder die Fahrzeitverlängerung 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 altem Fahrplan.

Wer aus Richtung Elbgaustraße die Stationen Holstenstraße, Sternschanze oder Dammtor erreichen will, ist sowieso auf die S 21 angewiesen. Aber das ist der Hammer: Diese Linie verkehrt abends und sonnabend nachmittags nicht mehr, sonntags nie!

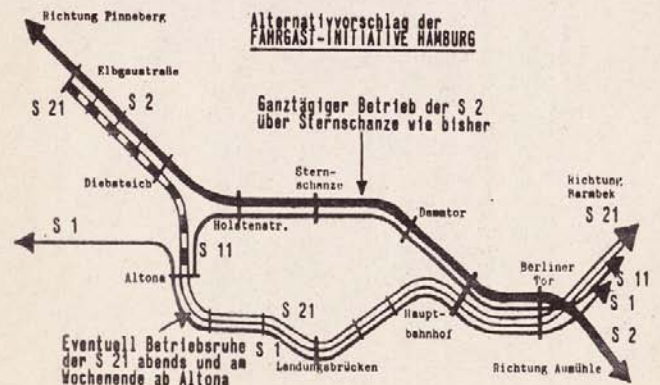


Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG fragt die Verantwortlichen:

- Was ist der wahre Grund für diese einschneidenden Maßnahmen?
- Wurde die aufwendige City-S-Bahn nur gebaut, um anschließend die altbewährte Verbindungsbahn schrittweise stillzuliegen?
- Soll die ohnehin mangelhafte Verbindung zwischen den westlichen S-Bahnlinien und dem nördlichen U-Bahnnetz noch schlechter werden?
- Hat man nicht daran gedacht, daß auch Fahrgäste aus Pinneberg, Elshorn, Quickborn usw. ins Universitätsviertel müssen, abends in die Staatsoper oder ins Kino wollen, am Wochenende zum Ausstellungs Gelände, zum Fernsehen?
- Ist eine weitere Fahrgast-Abwanderung zum Individualverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen heutzutage noch zu verantworten?
- Soll die immer wieder betonte Förderung des öffentlichen Verkehrs doch nur ein Lippenbekenntnis bleiben?
- Warum wurden die Fahrgäste nicht gefragt?

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG fordert:

- Laßt die bewährte Linie S 2 wie sie war: schnell und leistungsfähig zwischen den Stationen Pinneberg - Elbgaustraße - Sternschanze - Hauptbahnhof - Bergedorf - Aumühle, um alte Stammgäste nicht zu verärgern!
- Führt stattdessen die neue Linie S 21 von Elbgaustraße über Altona - Landungsbrücken - Jungfernstieg - Hauptbahnhof - Hasselbrook nach Barmbek, um für eine neue Gruppe von Fahrgästen ein zusätzliches Angebot zu schaffen!
- Laßt diese Linie S 21 in durchgehenden 10-Minuten-Abstand (und zwar ohne die gefürchteten Taktsprünge) bis zum Betriebschluß verkehren und überlaßt es dem müdigen Fahrgast, selbst zu entscheiden, welche Route er benutzen möchte!
- In diesem Falle wäre es dann auch nicht so schlimm, wenn die Linie S 21 in den späten Abendstunden und/oder am Wochenende nur noch zwischen Elbgaustraße und Altona verkehrte, sofern dort günstige Übergänge zur S 1 bestehen! (Am Hauptbahnhof kann ohnehin zwischen S 1 und S 2 umgestiegen werden; ab Sommerfahrplan auch wieder bahnhaltig).



Liebe Fahrgäste!

Teilen Sie uns mit, was Sie von den Vorschlägen der FIH halten! Wenden Sie sich mit Ihrer Beschwerde gleich an den HVV! (Telefon 220 11 31). Benutzen Sie verstärkt die S 21, um den Umweg durch den Tunnel zu vermeiden!

Herausgeber: FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (FIH)

Verantwortlich i.S.d.P.: Werner Rösch

Spendenkonto: Postscheck Hbg. 44 65 06-208 Sonderkonto F (K. Röbler)

Kontakt-Adressen:

Wolfgang Warotzke, Quedlinburger Weg 2, 2000 HH 61, Tel. 55 22 162
Werner Rösch, Rofordweg 21, 2081 Bönningstedt, Tel. 55 66 365
Karlheinz Röbler, Quellenweg 11, 2000 HH 26, Telefon 200 59 19

Bitte dieses Flugblatt nicht wegwerfen, sondern weitergeben!

Zwei Probleme gibt es aber heute noch:

1. Die **S-Bahn**fahrgäste nördlich von **Elbgaustraße** müssen stets umsteigen, weil im Jahre 2003 die wenigen **S21** -

Fahrten von und nach **Pinneberg**, die es während der Berufsverkehrszeit gab, abbestellt worden sind.

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**-

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

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.

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-

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** (Gemarkung der Gemeinde **Tremsbüttel**) quer zur Dorfmitte von **Tremsbüttel** eine **S-Bahn-Station** gebaut wird und ebenso eine beim Dorf **Rümpel** bei **Bad Oldesloe**, dann werden diese beiden Ortschaften (beide zur Zeit je rund 1.300 Einwohner) innerhalb von etwa zehn bis fünfzehn Jahren förmlich explodiert sein und sich als **S**-Bahn-Stationen rechnen. Bei Tremsbüttel könnte man einen Groß-**P+R**-Platz einrichten (auf der anderen Seite vom Bahnhof bzw. Bahndamm) mit direkter Straßenverbindung von den Autobahnen  und  !

Wenn man also vernünftigerweise den **S**-Bahn-Verkehr vollständig **vom Fernbahn-Verkehr trennt**, warum meint man dann, 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; schließlich beträgt die Niederfrequenz-Spannung von 15.000V ja das 12-fache der Gleichspannung 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 extrem **vordergründig** betrachtet. Zumindest in Berlin benutzt man sowohl bei der **S**-Bahn als auch bei der **U**-Bahn **Aluminium-Stromschiene** mit einer relativ dünnen 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 auskommen. Dazu kommt, dass der Gleichstrom aus dem Dreiphasen-Landesnetz (50Hz) mittels sechs einfacher Einweg-Gleichrichter (in sogenannter Brückenschaltung) gewonnen wird, die an die Sekundär-Ausgänge des **Drehstromtrafos** angeschlossen 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 Wechselstrom-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 zeichnerisch 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 Steuerungselektronik einwirkt, muss also mit einem 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 **Schwel-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-**

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

Kommentar:

Willy Laaser spricht ein paar wichtige Punkte an:

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

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

Möglicherweise sind die Fahrgäste aus Tremsbüttel auch eher an einer umsteigefreien Verbindung nach **Bad Segeberg** interessiert als zum **Jungfernstieg**. Insbesondere wenn die Nordbahn ab Bargtheide 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 **Fahrgastsicht egal** sein. Einerseits macht die **derzeitige Stromschiene Probleme** 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 Erfahrungen** aus den Wintermonaten mit der bereits existierenden **Zweissystem-S**-Bahn nach Stade (Ausfälle bzw. Umsteigezwang in Neugraben, der ja gerade vermieden 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, 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 **zahlungskräftige** Gütertransporte oder Fernverkehrsanbieter reservieren sich die für sie attraktiven Trassen, so dass die **S**-Bahn keinen **starren 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

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, Internet: 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)