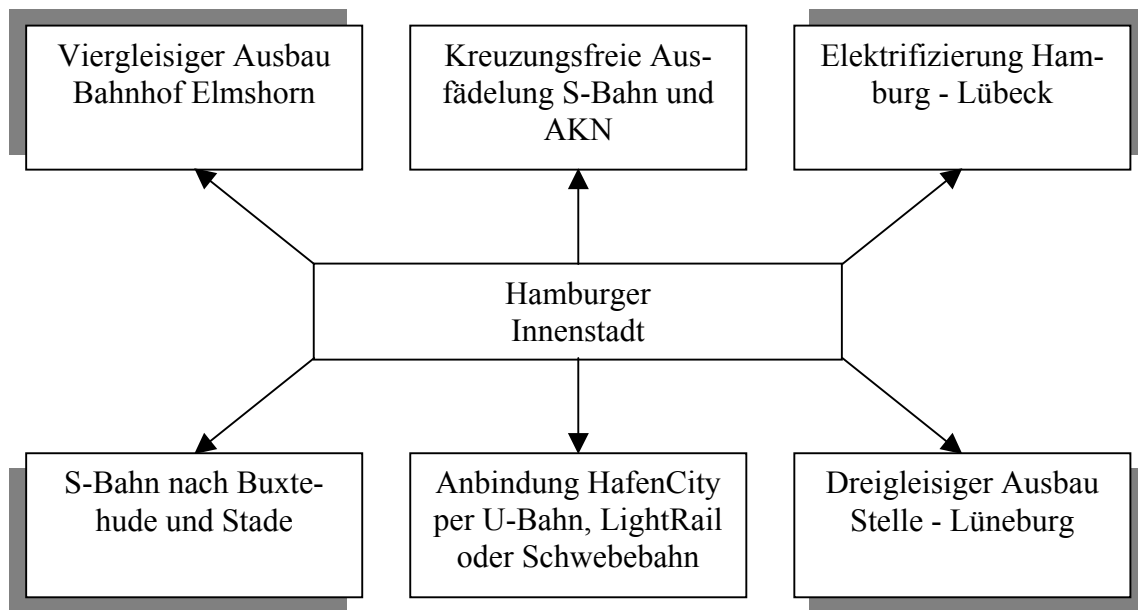


Hamburger Fahrgast Information



Mitglied bei PRO BAHN



Stadt- und Regionalverkehrsprojekte

HFI 74 • Heft 1 / 2002 • Aus dem Inhalt

Konzept eines Hamburger U-Stadtbahnnetz (Heftmitte)
Im Rollstuhl von Bönningstedt nach Hamburg
Streckenbeirat Hamburg – Lübeck ▪ RE-Halt in Ahrensburg
HVV-Verbunderweiterung ▪ Hamburger Koalitionsvereinbarung
Gleichstrom-S-Bahn nach Aumühle ▪ S-Bahnverlängerung nach Stade

Fahrgast-Initiative Hamburg
<http://www.nimmbus.de/fih> • hamburg@pro-bahn-sh.de

Liebe Fahrgäste im Hamburger Nahverkehr,

In diesem Jahr wird die HFI ihr Erscheinen einstellen. Damit möchten wir unsere Stammleserinnen und Stammleser schon jetzt bekannt machen, obwohl noch eine weitere Ausgabe geplant ist. Die erste Nummer erschien im September 1981, damals aus gegebenem Anlass. Dass wir mehr als 20 Jahre lang fast regelmäßig diese kleine Zeitschrift herausgebracht und zu immer dem gleichen Preis von DM 1,- angeboten haben, das hätte am Anfang niemand gedacht. Immer wieder gab es neuen Gesprächsstoff, und daran würde es auch in Zukunft gewiss nicht mangeln. Doch leider ist der Begründer und langjährige Redakteur seit nunmehr einem Jahr ans Krankenbett gefesselt. Dankenswerter Weise haben sich andere Mitglieder der Fahrgast-Initiative bereit gefunden, die HFI im bewährten Stil weiter zu führen, aber nicht auf die Dauer – sie haben noch andere Aufgaben. So soll mit der Nummer 75 Schluss sein, wo wir einen Rückblick auf unsere Tätigkeit liefern wollen. Alle Ausgaben können Sie für je € 1,- portofrei beziehen.

Die PRO BAHN – Mitglieder unter unseren Leserinnen und Lesern können wir auf die „Schleswig-Holstein-Schiene“ verweisen, wo künftig mehr über Hamburg berichtet werden soll. Es lohnt sich also noch mehr als bisher schon, bei PRO BAHN Mitglied zu werden. Unser Landesverband umfasst ja Schleswig-Holstein und Hamburg. Unseren treuen Abonnenten, die teils sogar weit über das Notwendige hinaus gezahlt haben, möchten wir danken und versichern, dass wir ihre Spenden immer zur Verbreitung dieser Zeitschrift durch kostenlose Verteilung an ausgewählte Fachleute, Journalisten und Politiker verwendet haben, so dass wir am Jahresende kaum mehr als einen ausgeglichenen Haushalt aufweisen konnten. Diese längst überfällige 74. HFI-Ausgabe wird uns nicht nur wegen ihres doppelten Umfangs sondern auch wegen der farbigen Innenseite sogar ins Minus stürzen. Doch wir brauchen zur deutlichen Darstellung unseres Stadtbahn-Konzepts mit den vorgeschlagenen Erweiterungen eine farbige Unterscheidung, wozu es sich anbietet, die gleichen Grundfarben wie die der U-Bahn-Stammstrecken zu benutzen. Darüber hinaus sind noch viele weitere aktuelle Themen wie z.B. die bereits im letzten Heft angekündigten verkehrlichen Aspekte der Hamburger Koalitionsvereinbarung enthalten.

Auch mit dieser aktualisierten Fassung (Hafen-City) unseres langjährigen Konzepts einer echten und kostensparenden Stadtbahn für Hamburg möchten wir uns mit dieser HFI und der noch folgenden Retroperspektive von unseren Leserinnen und Lesern verabschieden. Wir meinen, in einer Zeit, wo eine konventionelle Straßenbahn offiziell abgelehnt wird und eine echte U-Bahn nicht zu finanzieren ist, wäre es nützlich, unser „Hamburger Modell“ in die Überlegungen mit einzubeziehen. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen weiterhin gute Fahrt im öffentlichen Verkehr,

Ihre HFI-Redaktion

*Helmuth Haack, Gunther Hasenberg, Jörg Kopschina, Ingo Lange,
Martin Potthast, Werner Rönsch, Günther Stoltze, Jürgen Susott, Birger Wolter*

Stellungnahme : Mehr Pep durch MobilCard ?

Der PRO BAHN Regionalverband Hamburg und Umgebung wird sich im Einklang mit dem Regionalverband Westholstein an der Kampagne des PRO BAHN LV NRW "Mehr Pep durch MobilCard" (50%-Rabatt bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln wie bei der bisherigen DB-Bahncard) nicht beteiligen, da die Tarifstruktur des Hamburger Verkehrsverbunds gegen die Einführung eines derartigen Angebots spricht :

1. Rund 85% der HVV-Kunden sind Zeitkarteninhaber, die ohnehin keinen Nutzen aus per MobilCard reduzierten Preisen ziehen. Von den restlichen rund 15% Barzahlern nutzt ein nicht geringer Teil Tages- und Familienkarten, die ebenfalls nicht per MobilCard rabattiert werden. Somit würden weniger als 10% der HVV-Fahrgäste von der MobilCard profitieren.
2. Den Verkaufssystemen des HVV sind Halbpriekarten unbekannt, da für den Kinderfahrchein ein entfernungsunabhängiger Pauschalpreis berechnet wird. Insofern würde für einen kleinen Kreis Profitierender ein erheblicher Umstellungsaufwand der Verkaufssysteme (hauptsächlich Automaten) notwendig.
3. In Hamburg sind die Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. Freizeitziel häufig groß, weshalb die Verbundfahrpreise derartiger Relationen deutlich unter den DPT-Fahrpreisen liegen (z.B. Hamburg-Bergedorf nach Hamburg Hbf : HVV : 2,20 € und DPT : 3,10 €). Daher wäre eine 50%-ige Ermäßigung ein unverhältnismäßig hoher Rabatt.
4. Halbpriekarten drohen die Zeitkarten zu kannibalisieren, wodurch der Verkaufsaufwand (z.B. auch beim Busfahrer) unnötig steigt.
5. Generell gilt : Gewährte Rabatte müssen zunächst auf den Grundpreis aufgeschlagen werden, und machen somit den ÖPNV für Gelegenheitsfahrer unattraktiv.

Vorteile einer Stadtbahn gegenüber der normalen Straßenbahn

Eine richtige Stadtbahn fährt überall schnell und störungsfrei auf eigener Trasse: Im Außenbereich auf Mittelstreifen der großen Ausfallstraßen und ampelgesichert, in der Innenstadt durch Tunnel wie eine U-Bahn.

Für die Fahrgäste bringt die Stadtbahn nach dem „Hamburger Modell“ (so genannt, weil es wegen der bescheidenen Breite der hiesigen U-Bahnzüge von 2,55 Meter nur in Hamburg realisiert werden könnte) den großen Vorteil, dass sie umsteigefrei in das U-Bahnnetz hineinfahren können und dann an vielen Stationen bahnsteiggleich zur U-Bahn umsteigen, z.B. Barmbek, Kellinghusenstraße, Sengelmannstraße, Wandsbek Markt, Berliner Tor, Saarlandstraße usw. Dass die Haltestellen auf den Straßen als Hochbahnsteige gebaut werden müssen, bedeutet für die Fahrgäste eine erhöhte Sicherheit gegenüber dem Straßenverkehr. Kein Kraftfahrzeug kann versehentlich auf einen bis zu 90cm hohen Bahnsteig (siehe HFI 25 – 3/89) hinauffahren !

Die Finanzierung der Neubaustrecken wird wesentlich erleichtert, wenn jede Linie auch abschnittsweise gebaut und in Betrieb genommen werden kann, ohne dass laut erstem Stadtbahngutachten ein wirtschaftlicher Betrieb der Straßenbahn erst bei einem Netz von mindestens 46 Kilometern erreicht wird.

Da die Stadtbahnlinien nach unserem „Hamburger Modell“ auf und innerhalb des U-Bahnringes über vorhandene U-Bahnstrecken geführt werden können, spart man viele Kilometer Neubaustrecken. Damit wird auch eine Parallelführung zu vorhandenen Schnellbahnen vermieden, was zu einer Kürzung bzw. Ablehnung von Mitteln aus dem Gemeindeverkehr-Finanzierungsgesetz (60% werden aus dem Mineralölsteueraufkommen finanziert) führen könnte.

Darüber hinaus besteht eine echte Chance, die verbleibenden 40% aus dem Etat des Bundesforschungsministeriums zu erhalten, weil das Konzept für Deutschland neu wäre, Schienenfahrzeuge wechselweise auf U-Bahnstrecken an Stromschienen bzw. auf Straßen an Oberleitungen zu betreiben.

Für den Betrieb wäre es ein großer Vorteil, dass keine neue Infrastruktur für ein drittes Schienenverkehrsmittel benötigt wird, wenn die Stadtbahn weitgehend kompatibel (austauschbar) mit U-Bahnzügen gebaut wird.

(aktualisiert aus: HFI 35 – 1/92)

Im Rollstuhl von Bönningstedt nach Hamburg - ein kritischer Erfahrungsbericht von Werner Rönsch -

Wer im Rollstuhl sitzt, kann die Hamburger Schnellbahnen benutzen, soweit die Bahnsteige mit Fahrstühlen zu erreichen sind. Neuerdings sind viele Busse sogar mit Rampen ausgestattet. Bei der AKN sind die Bahnsteige meist (noch) ebenerdig zu erreichen, so auch in Bönningstedt. Doch da sind sie zu niedrig (76cm über Schienenoberkante) bzw. die Einstiege zu hoch. Bei einer entsprechenden Anfrage (04191-933933) wurde mir bei der AKN versichert, es bedürfe nur einer rechtzeitigen Anmeldung, dann würden die Zugbegleiter zur Stelle sein, um dem Behinderten in den Zug zu helfen. Und so war es auch. Am Sonnabend, 09.03.2002 waren sogar vier (!) Helfer zur Stelle, zwei in roten Jacken und zwei in schwarzen Jacken.

Doch zuerst wollte ich den neuen Fahrscheinautomaten testen. Dabei gab es ein unerwartetes Problem: Nicht der Bildschirm war zu hoch, sondern der Himmel spiegelte sich aus der tiefliegenden Sicht des Rollstuhls in der Scheibe, so dass nichts zu erkennen war. Man benötigt einen handlichen Gegenstand, z.B. die eigene Mütze, um diese Blendung abzudecken. Sodann muss man sich durch das Bildschirm-Menü hindurcharbeiten wie jeder andere Fahrgast auch. Bis die geforderten Münzen hervorgeholt sind, erlischt die Anzeige, und die ganze Prozedur muss von vorn beginnen. Man sollte also für diesen Vorgang etwas Zeit mitbringen, sonst ist der Zug weg. Die alten Tasten-Automaten ermöglichten einen direkten Zugang zu dem gewünschten Fahrschein und vermittelten darüber hinaus noch das Gefühl, etwas betätigt zu haben, was bei der bloßen Berührung des „Touch-Screen“ an einer ganz bestimmten Stelle fehlt. Sehschwache und Blinde haben da gar keine Chance mehr. Warum diese praktischeren Automaten abgeschafft wurden, entzieht sich meinem Verständnis. Nicht immer ist das Neue auch das Bessere !

Doch dann kam meine Bahn, pünktlich um 12:50 Uhr. Die vier Helfer hieften mich in den Zug, was mit einer unsicheren Schaukelpartie gelang. Der erste Zweck meiner Reise war es, die bereits weit fortgeschrittenen Bauarbeiten im Bereich Eidelstedt Ost zu besichtigen, was jedoch aus der Rollstuhl-Perspektive nur schlecht möglich war. Alles ging viel zu schnell. Vor der Einfahrt in

Eidelstedt können Wetten abgeschlossen werden, auf welchem Gleis der Zug einfahren wird. Fährt er „falsch“ ein, so steht die S-Bahn schon abfahrbereit gegenüber oder sie kommt gerade. Wir fahren links ein. Dort war das Verlassen des Zuges etwas einfacher, weil der S-Bahnsteig höher ist (96cm über Schienenoberkante) als bei der AKN.

Das eigentliche Ziel meiner Reise, den umgebauten Dammtor-Bahnhof zu besichtigen, musste leider ausfallen, weil der dortige Lift gestört sein sollte. Daher hatten wir bereits einige Telefongespräche geführt: Zuerst Anruf bei der Fahrplan- und Tarifauskunft des HVV (19449). Nach einigen vergeblichen Wählversuchen erfolgte ein Verweis auf die S-Bahnzentrale in Altona (3918-3904). Entgegen der Zusicherung, dass auch am Sonnabend dort jemand zu erreichen sei, keine Reaktion. Daher erneuter Versuch, den HVV anzurufen. Dort gab es nunmehr einen Verweis auf eine Rufnummer bei der S-Bahn am Hauptbahnhof (3918-2290). Dort Verweis auf den „Service-Point“ am Dammtor (3918-2209): „Wir können nicht helfen, dürfen es auch gar nicht. Der Fahrstuhl kann frühestens am Montag repariert werden!“ Soviel zum Thema Kunden-Service bei der S-Bahn, speziell für Rollstuhlfahrer, die auf das Funktionieren der Aufzüge angewiesen sind. Wie, wenn man teure Opernkarten hätte, und nicht vom Bahnsteig runter käme?

Von Eidelstedt aus war meine Tochter die einzige Begleitperson. Wir nahmen die erste S-Bahn, was ein Fehler war, denn es war die S3, und nun mussten wir durch den langen City-Tunnel fahren, um weiteres Umsteigen zu vermeiden. Notgedrungen hatten wir unser Fahrtziel geändert und fuhren bis zum Hauptbahnhof. Beim Aussteigen wurden die umstehenden Fahrgäste durch ein lautes Geschepper erschreckt. Das waren die Fußrasten meines Rollstuhls, die auf dem Bahnsteig scheuerten. Der ältere S-Bahnzug (472/73) ist noch zu hoch.

Es war riskant, am Hauptbahnhof auszusteigen, denn dort brauchten wir bis zur Rückfahrt gleich zwei Aufzüge, die erfreulicherweise beide in Betrieb waren. Diesmal konnten wir bequem mit dem niedrigen S-Bahnzug (474) zum vereinbarten Zeitpunkt wieder in Eidelstedt sein. Dort wurden wir von dem vierköpfigen Team der AKN erwartet und in den Zug gehievt, der uns pünktlich nach Bönningstedt zurückbrachte (Ankunft 14:06 Uhr). Auch dort klappte das Aussteigen trotz der hohen Stufen. Mit der freundlichen Aufforderung, die Dienste des AKN-Begleitservice bei Bedarf wieder in Anspruch zu nehmen, wurden wir verabschiedet.

PS. Beim zweiten Anlauf, den Dammtorbahnhof zu erreichen, hätte sich das Missgeschick am Sonntag (24.03.2002) wiederholt. Denn bei einem Test um 11:40 Uhr hatte der Aufzug auf eine Aufforderung vom Bahnsteig aus nicht reagiert. Beim Anruf am Service-Point (3918-2209) wurde jedoch behauptet, der Fahrstuhl funktioniert, „sonst würden wir das wissen“. Doch wir konnten trotzdem nicht fahren, und mussten uns bei den AKN-Helfern entschuldigen, weil mein Rollstuhl eine Panne hatte. Damit blieb uns eine zweite Irrfahrt erspart, denn um 15:20 Uhr verkündete eine Leuchtschrift am unteren Zugang: „Außer Betrieb“, was oben nicht angezeigt wurde. Immerhin fuhr der Aufzug gegen 22:30 Uhr wieder. Es geht also doch, kleine Störungen sind auch am Wochenende zu beheben. Fazit: Jeder Anruf beim Service-Point war zwecklos, denn alles was uns dort gesagt wurde, stimmte überhaupt nicht!

PPS. Aller guten Dinge sind drei. Also wollten wir am 29.03.2002 einen dritten Anlauf nehmen, zum Dammtor zu fahren. Doch bei der AKN wurde mir erklärt, dass am Karfreitag keine Zugbegleiter im Dienst sein würden. Von einem Freund erhielt ich den Tipp, die LAG (Landes-Arbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen) anzurufen (29995666). Dort wurde mir geraten, es doch mal bei der S-Bahn (3918-8209) zu versuchen. Erst mit der Nummer 238841-19 war ich an der richtigen Stelle. Beim Hamburger Verkehrs-Begleitservice (HVB) wurde mir wider Erwarten das Erscheinen zweier Helfer am AKN-Bahnhof Bönningstedt sofort zugesagt.

Als mich meine Tochter dann zum hiesigen Bahnhof rollte, warteten wieder vier Männer in roten Jacken auf uns. Wegen des Feiertags-Fahrplans hatten sie sogar 40 Minuten warten müssen, um rechtzeitig zur Stelle zu sein. Mit vereinten Kräften hievten sie mich in den Zug, Abfahrt 13:30 Uhr. Sie waren nicht nur beim Umsteigen in Eidelstedt tätig, sondern begleiteten uns zum Dammtor, wo sie bis in den Fahrstuhl behilflich waren. Meine Frage, was sie tun können, wenn der Aufzug nicht funktioniert, wurde dahingehend beantwortet, dass man dann den Rollstuhlfahrer auf der Rolltreppe stützen würde. Und wenn diese auch nicht ginge, könne man den Behinderten über die feste Treppe tragen und den Rollstuhl hinterher. Für mich wäre das jedoch keine beruhigende Möglichkeit. Daher war ich froh, dass der Lift diesmal funktionierte.

Die Tochter fuhr mich durch die vergrößerte Empfangshalle. So konnte ich endlich den umgebauten Dammtor-Bahnhof bewundern. Die vielen Läden waren auch am Sonntag geöffnet, nur der HVV-Schalter war geschlossen. Den „Service-Point“, mit dem wir doch telefoniert hatten, suchten wir vergebens. Skandalös, dass der Fernbahnsteig keine Rolltreppen erhalten hat. Ein kleiner Aufzug am Ende des langen Bahnsteigs dürfte nach Ankunft eines Fernzuges mit den vielen Koffer-Reisenden überfordert sein.

Nach einer Stunde Aufenthalt warteten diesmal (nach Schichtwechsel) vier andere Männer auf uns, zwei am Fahrstuhl unten und zwei oben. Günstig war es auch, dass diesmal kein Fußballspiel stattfand, so dass die S-Bahn nicht überfüllt war. Nach Umsteigen in Eidelstedt gelangten wir pünktlich nach Bönningstedt, Ankunft 15:30 Uhr. Beim Ausladen fuhr der Gegenzug bereits ab, so dass die vier Leute nun auch 40 Minuten warten mussten.

Sie haben ein ganz anderes Problem. Der Verkehrs-Begleitservice soll ab Ende Juni eingestellt werden ! Und wir Fahrgäste fragen uns: Wer wird dann den Behinderten und Beladenen helfen ?

Entwicklung des Regional- und Fernverkehrs im Großraum Hamburg - *eine subjektive Themenauswahl von Birger Wolter* -

Hamburg – Stade

Es wurde vereinbart, bis 2006 die S3 in Zweisystemtechnik über Neugraben hinaus bis nach Buxtehude und Stade (siehe Artikel „Knorre und Mettbach einig: S-Bahnverlängerung bis Stade“) zu verlängern. Als Vision ins Gespräch gebracht wurde die Ausfädelung von Süden her kommend an der Veddel, der Bau einer Neubaustrecke über Olympiastadion und HafenCity in Richtung Innenstadt, die Einfädelung an der Stadthausbrücke in den bestehenden City-Tunnel und die

Verlängerung über Hauptbahnhof hinaus bis nach Bad Oldesloe, womit durchgehende Züge aus Richtung Harburg in Richtung Ahrensburg möglich wären und den vier östlichen Linienästen (Ahrensburg, Bergedorf, Harburg via Hammerbrook und Ohlsdorf) immerhin drei westliche Linienäste (Blankenese, Elbgaustraße, Harburg via HafenCity) gegenüber stehen würden.

Hamburg – Lüneburg

Es wurde vereinbart, bis 2008 ein drittes Gleis zwischen den Bahnhöfen Stelle und Lüneburg zwecks Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr zu bauen.

Hamburg – Westerland

Die Westküstenmagistrale wird dieses Jahr zur Betriebsaufnahme im Jahr 2005 durch einen neuen oder den bisherigen Betreiber (DB Zugbus) ausgeschrieben. Im Mai beginnt jene Ausschreibung, deren Entscheidung für das Ende dieses Jahres erwartet wird. Angesichts des bedeutsamen Auftragsvolumens ist mit einer Beteiligung vieler europäischer Betreiber zu rechnen. Auch die Hochbahn, die sich mit den Partnern AKN, BSAG (Bremer Straßenbahn) OHE (Ost-Hannoversche Eisenbahn) und PEG (Prignitzer Eisenbahn) zukünftig im Nahverkehr engagiert, wird sich eigenständig um den Betrieb bewerben. Im Gegensatz zu den übrigen bisher im Wettbewerb befahrenen Strecken in Schleswig-Holstein erfordert die Westküstenmagistrale ein anspruchsvolles Betriebskonzept :

- **Verschiedene Traktion :** Regional-Bahn Hamburg – Itzehoe elektrisch (z.B. Triebwagen der Baureihe 425.2 die auch bei der S-Bahn Rhein-Neckar zum Einsatz kommen werden) und Regional-Express Hamburg – Westerland mit z.B. von Diesellokomotiven gezogenen Doppelstockgarnituren.
- **Stark schwankende Auslastung :** Montag bis Freitag Spitzen zwischen Hamburg – Itzehoe sowie Niebüll – Westerland und Sonnabend / Sonntag Spitzen im gesamten Abschnitt (z.B. Doppelführung eines morgendlichen 12-Wagenzugs für den Ausflugsverkehr).

Hamburg – Flensburg

Der Fernverkehr wird auf ein IC-Zugpaar reduziert (Dresden – Berlin – Hamburg – Flensburg – Fredericia – Arhus), der Regionalverkehr hingegen auf stündliche durchgehende Regional-Express-Züge ausgeweitet. Die Anbindung Dänemarks ist - von obigem Zugpaar abgesehen - noch offen : Als Minimalvariante kommen Pendelzüge zwischen Flensburg und Tinglev und als Maximalalternative dänische IC3-Triebzüge zwischen Hamburg und Arhus in Betracht. Der Rückzug des Fernverkehrs eröffnet auch die Möglichkeit für ein grenzüberschreitendes vertaktetes Regionalzugangebot mit Zweisystem- und Flügelzügen.

Hamburg - Kiel

Ab Dezember 2002 werden zwei Regionalzugverbindungen pro Stunde in Form eines stündlichen durchgehenden Regional-Express und einer Umsteige Verbindung zwischen stündlichem Regional-Express Hamburg – Neumünster – Flensburg und stündlicher NOB Neumünster – Kiel angeboten.

Bahnhof Elmshorn

Ein Umbau auf vier (bzw. fünf inklusive AKN) Bahnsteigkanten ist bis 2006 vorgesehen. Der dreigleisige Ausbau in Richtung Hamburg steht u.a. unter dem Vorbehalt einer abgelehnten festen Fehmarnbelt-Querung (eine Grundsatzentscheidung zur festen Beltquerung soll bis Ende des Jahres herbei geführt werden).

Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster

Die kreuzungsfreie Ausfädelung in Eidelstedt zwischen S-Bahn und AKN wurde auf Senats- bzw. Verkehrsministerebene ernsthaft ins Gespräch gebracht.

Hamburg - Lübeck

Ab Dezember 2002 ist die Einführung eines halbstündlichen Regionalverkehrstaktes mit abwechselnden Halten in Ahrensburg und Reinfeld vorgesehen. Die fünf „MORA-Züge“ halten bereits seit dem 18.März in Ahrensburg. Als Ergänzung sind zwei Sprinterzugpaare zwischen Hamburg und Lübeck geplant. Der Fahrzeitverkürzung und Kapazitätserweiterung dient die bis 2006 vorgesehene Elektrifizierung

Der Ahrensburger öffentliche Personennahverkehr - eine kritische Analyse des Busangebots von Günther Stoltze -

Der Schwerpunkt des Ahrensburger ÖPNV liegt auf der Verbindung nach Hamburg, diese wird am schnellsten durch die S-Bahn bedient. Die Fahrzeit beträgt 24 Minuten, der Bahnhof liegt zentral. Die zweite Möglichkeit bietet die U-Bahn, mit ihren Bahnhöfen Ahrensburg-West und Ahrensburg-Ost. Diese Bahnhöfe liegen zwar in Randlage zur Stadt, aber immer noch nah am bebauten Gebiet. Die Entfernung zum DB-Bahnhof beträgt in beiden Fällen etwa 1,3 km. Es besteht also keine Umsteigemöglichkeit. Die Fahrzeit nach Hamburg Hbf beträgt im Mittel 35 Minuten. Rückgrat des Ahrensburger Busverkehrs ist die Linie 269 vom Westbahnhof über DB-Bahnhof zum Ostbahnhof und weiter zum Dänenweg. Das Problem dieser meist frequentierten Buslinie ist der unterschiedliche Takt auf S-Bahn (30 Minuten) und U-Bahn (20 Minuten). Da nur einmal stündlich Übereinstimmung besteht, kann man es halt nicht jedem recht machen. Man hat sich bisher an den Takt der S-Bahn gehalten, d.h. man fährt außerhalb der HVZ im 30 Minuten Abstand. Das ist sicher auch richtig gedacht, macht aber in der Praxis Probleme, da die S-Bahn logischerweise durch Fern- und Güterverkehr belastet, verspätungsanfälliger ist als die U-Bahn.

Soll man also auf U-Bahn-Takt umstellen ?

Das würde bedeuten, eine Fahrleistung stündlich mehr erbringen zu müssen. Das ist sicherlich zu erwägen, bedarf jedoch einer sorgfältigen Prüfung, da Kosten und Nutzen in einem angemessenen Verhältnis stehen sollten. Für die U-Bahn-Anbindung spricht die leichtere Erreichbarkeit weiterer Hamburger Stadtteile, während die S-Bahn im wesentlichen auf den Hauptbahnhof fixiert ist. Für die S-Bahn spricht der am Bahnhof Ahrensburg vorhandene ZOB mit Übergang auf die beiden „Fernbuslinien“, die Autokraft nach Bad Oldesloe und die VHH 369 nach Trittau. Beide verkehren im Stundentakt, also S- und U-Bahn gerecht. Dasselbe gilt für die Linie 476 nach Bergstedt, die im ein bis drei Stundenabstand fährt. Ausgesprochen dem S-Bahntakt gerecht sind jedoch die Linien 169 ins Gewerbegebiet und die 569 nach Gartenholz, die teilweise im 30-Minuten-Takt fahren und die der weitere Fahrweg zur U-Bahn unattraktiv machen würde. Es ist sicher noch manches wünschenswert, wie z.B. eine Südanbindung des DB-Bahnhofs und einige Korrekturen im Fahrplan, aber im ganzen gesehen halte ich den Ahrensburger Busverkehr für gut und angemessen.

Bericht über die Gründung des Streckenbeirats Hamburg – Lübeck

Am 6. Februar 2002 fand in Bad Oldesloe die Gründung des Streckenbeirats für die Strecke Hamburg – Lübeck statt. Beteiligt waren die LVS (Landesweite Verkehrs Servicegesellschaft), das Stationsbüro, DB-Netz, die Regionalbahn Schleswig-Holstein, die Busunternehmen und der HVV, die Städte Hamburg und Lübeck, der Kreis Stormarn und die Kommunen. Hinzu kamen die Vertreter der Fahrgastverbände und interessierte Besucher. Mit etwa 50 Teilnehmern war die Veranstaltung gut besucht und auch gut organisiert.

Zuerst sprach Herr Schulz vom Stationsbüro und gab eine allgemeine Einführung.

Ihm folgte Herr Wewers von der LVS. Er sagte, dass werktäglich über zwanzig Tausend Fahrgäste die Strecke Hamburg – Lübeck benutzen, dass die DB die Pünktlichkeit landesweit mit 91%, und auf der S4 mit 95% angibt. Pünktlich ist ein Zug im Sinne der DB-Statistik wenn die Verspätung 5 Minuten nicht überschreitet. Ein ausgefallener Zug wird nicht erfasst. Ab Dezember dieses Jahres soll es einen ganztägigen Halb-Stundentakt geben. Unter anderem soll der Bahnhof Ahrensburg modernisiert werden und noch in diesem Jahr [Anm. seit dem 18. März] einen RE-Halt bekommen. Es ist dabei allerdings zunächst nur an die fünf sogenannten MORA-Züge gedacht, vor allem um den Reinfeldern nicht weh zu tun. Probleme bereitet noch die Einnahmeverlagerung, das aber sollte sich doch im Rahmen der hier noch einmal bestätigten HVV-Erweiterung zum Jahresende lösen lassen. Herr Wewers sagte, dass er fest an eine Wiedereröffnung der Strecke Bad Segeberg – Neumünster zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres glaube !

Herr Eichelberg (MdL) aus Großhansdorf sprach über die Wichtigkeit eines dritten Gleises für die S-Bahn nach Ahrensburg und über die Bedeutung der Strecke Oldesloe – Neumünster für den Güter-Fernverkehr. Außerdem sprach er sich für den Wettbewerb auf der Schiene aus.

Herr Behrens von der Regionalbahn Schleswig-Holstein berichtete, dass ca. 90 Züge pro Tag und Richtung die Strecke Hamburg – Lübeck befahren. Ein Gutachten über eine Gleichstrom-S-Bahn bis Ahrensburg ist in Auftrag gegeben worden. Ein RE-Halt in Ahrensburg soll in naher Zukunft [Anm. seit dem 18.März] kommen, Fahrplanvorstellungen müssten der DB bis zum 15.April mitgeteilt werden. Ebenfalls kommen wird die Elektrifizierung.

Als Letzter hielt Herr Buncke vom Stationsbüro einen Dia-Vortrag über eine mehrstündige Testfahrt auf der Strecke Hamburg – Lübeck. Er fotografierte sehr interessant in Zügen und auf Bahnhöfen. Natürlich gab es Licht und Schatten, wobei das Positive sicher überwog. Eine gute Idee, wobei man stets das Gefühl hatte objektiv informiert zu werden.

An diese informativen Vorträge schloss sich eine rege, etwa 1½-stündige Diskussion an. Schwerpunkt war der geplante RE-Halt in Ahrensburg. Nach insgesamt etwa 2½ Stunden beendete Herr Brodehl die Veranstaltung, obwohl bei weitem noch nicht alles gesagt war. Der Streckenbeirat soll in Zukunft drei bis vier mal jährlich zusammentreten und da müssen nicht gleich beim ersten Mal alle Themen erschöpfend behandelt werden.

(Günther Stoltze, Großhansdorf)

Bericht über den ersten RE-Halt in Ahrensburg

Nun endlich ist es soweit ! Seit 18.03.2002 halten in Ahrensburg fünf Regional-Express-Zugpaare. Wir freuen uns sehr !

Am Starttag waren der Verkehrsminister von Schleswig-Holstein, Dr. Bernd Rohwer, Bernhard Wewers von der LVS, der Konzernbevollmächtigte der DB Reiner Latsch und die Ahrensburger Bürgermeisterin Frau Ursula Pepper anwesend. Sie hatten zu einem kurzen Informationsgespräch um 08:30 Uhr im Bahnhofsrestaurant eingeladen. Nach ein paar einführenden Worten von Frau Pepper ergriff Herr Rohwer das Wort. Er schilderte die Schwierigkeiten der Verhandlungen und sagte eine Verbesserung des Verkehrs auf Schiene und Straße auch weiterhin zu. Nach ihm sprach Herr Wewers. Er sagte der Halt von fünf RE-Zügen in Ahrensburg sei erst der Anfang, möglichst schon zum Jahresende sollen es mehr werden. Der Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Segeberg hat inzwischen begonnen und wird zum Jahresende abgeschlossen sein. Für die Zukunft ist angedacht von dort auch Züge Richtung Hamburg durchzubinden. Außerdem sagte er, dass noch in diesem Jahr mit dem Ausbau des Bahnhofs Ahrensburg begonnen werden soll. Zum Schluss sprach Herr Latsch von der DB. Er schilderte die hohe Belegung der Strecke Hamburg – Lübeck und sagte, dass die Planung der Elektrifizierung Hamburg – Lübeck Travemünde zum Jahresende abgeschlossen wäre. Ein Baubeginn sei dann in greifbare Nähe gerückt.

Hierauf wurden einige Pressefragen beantwortet und dann war es Zeit auf den Bahnsteig zu gehen, um gemeinsam mit dem RE 09:04 Uhr nach Hamburg zu fahren. Es herrschte eine freundliche Atmosphäre, kleine Geschenke wurden überreicht, auch an das Zugpersonal, bevor es pünktlich auf die Reise ging. Im reservierten Zugabteil wurden weitere Fragen beantwortet, aber schnell endete die kurze Fahrt. Zu schnell, um den an diesem Tag für alle Fahrgäste kostenlosen Frühstückservice benutzen zu können. Es war eine gelungene Premiere !

Trotzdem, wie bei fast allem Neuen, so gibt es auch hier Kritikpunkte. Es gelten keine HVV-Tarife, also sind die Züge Richtung Hamburg für die meisten Pendler nicht benutzbar. Es geht ja nicht nur um den höheren Preis, sondern auch um den Zugang zum gesamten HVV-Verkehr, der mit der Nahverkehrskarte Ahrensburg – Hamburg Hbf nicht möglich ist. Diese Fahrkarte gibt es übrigens nicht am Regio-Automaten, sondern nur in der FKA Ahrensburg oder am R&T-Automaten ! Die HVV-Sperrung begründet man mit einer prognostizierten Überfüllung der Züge zwischen Ahrensburg und Hamburg. Ich sehe diese Gefahr nicht, da nur jeweils ein Zug in der HVZ fährt. Ob dieser wirklich so überfüllt ist bleibt abzuwarten. Da aber am 15.12.2002 die HVV-Erweiterung kommen soll, ist der Status quo nur eine Übergangslösung. Wir können damit leben.

Richtung Lübeck haben die neuen sogenannten MORA-Züge einen kleinen Schönheitsfehler. Sie erreichen Lübeck außerhalb des Taktknotens, sodass kaum Anschlüsse an weiterfahrende Züge bestehen. Dieses wird sich wohl auch nicht ändern, da im Wechsel in Reinfeld und Ahrensburg gehalten werden soll. Wir wollen dieses jedoch nicht überbewerten, sondern uns über diese für uns Ahrensburger gravierende Verbesserung im Schienenverkehr zwischen Ahrensburg und den beiden Hansestädten freuen.

(Günther Stoltze, Großhansdorf)

U-Stadtbahn für Hamburg !

In der Frage, ob Hamburg wieder eine Straßenbahn braucht, oder ob das U-Bahn-Netz erweitert werden soll, ist durch den Regierungswechsel wieder etwas Bewegung gekommen. Der neue Senat bevorzugt nun den U-Bahnausbau. Einig sind sich wohl alle Parteien darin, dass das was kommt bloß nicht Straßenbahn heißen darf und so wird es halt einfach umgetauft in „Stadtbahn“. Die Fahrgast-Initiative Hamburg (FIH) hat sich schon seit langem für ein System ausgesprochen, das eigentlich in der Fachwelt den Namen Stadtbahn bekommen hat. Um Verwechslungen mit der geplanten und „beerdigten“ Hamburger „Stadtbahn“ zu vermeiden, wird es jetzt als U-Stadtbahn bezeichnet. Es ist eine Kombination von Straßenbahn und U-Bahn, wie sie bereits in vielen deutschen Großstädten (u.a. Hannover, Düsseldorf, Frankfurt und Stuttgart) verkehrt. Dabei wird auf bestimmten Abschnitten genau wie bei der U-Bahn (Metrobetrieb) im Tunnel oder zumindest auf einem eigenen Gleiskörper gefahren, ohne höhengleiche Bahnübergänge und Verzweigungen, vollständig signalisiert. Auf anderen Abschnitten dagegen, wie bei einer Straßenbahn, liegen die Gleise in der Straße, wenn möglich auf einem eigenen Gleiskörper (Mittelgrünstreifen). Jedoch gibt es höhengleiche Kreuzungen mit dem Individualverkehr, keine Signalisierung, höchstens Ampeln. Die Zugfolge wird auf (elektrische ??) Sicht geregelt. In Hamburg gibt es dabei zwei Besonderheiten zu beachten:

- Die Hamburger U-Bahn hat seitliche Stromabnehmer. Das wäre sowohl aus wirtschaftlichen, als auch technischen Gründen (Tunnelprofil) nicht zu ändern. Auf der Straße ist ein seitliches Stromzuführungssystem aus Sicherheitsgründen nicht zulässig und wäre auch sehr unpraktisch (große Stromlücken an Kreuzungen).
- Die Hamburger U-Bahn ist nicht mit Niederflurfahrzeugen bedienbar.

Darum wäre ein solches System mit besonderen Fahrzeugen (Zweistromzuführungssystem) zu betreiben. So etwas gibt es aber bereits außerhalb Deutschlands in Utrecht und Amsterdam. Für Hamburg und Deutschland wäre das eine Innovation, was besondere Fördergelder locker machen könnte. Das Problem mit den Niederflurfahrzeugen gibt es auch in Stuttgart und Hannover. Dort wird eben auf den Straßenbahnabschnitten auf Stufenlosigkeit und damit Behindertengerechtigkeit verzichtet. Will man das nicht, so müssen Hochbahnsteige auch auf den Straßenbahnabschnitten gebaut werden (wäre bei wenigen Strecken durchaus vertretbar und wird auch in Frankfurt zum Teil so gemacht). Eine andere Möglichkeit wäre ein Minilift in jedem Fahrzeug. Dieses hätte den Vorteil des kostengünstigen und leichter zu realisierenden Streckenbaus. Der Nachteil liegt in den höheren Kosten für die Fahrzeuge und der größeren Störanfälligkeit. Darüber hinaus ist ein ebenerdiges Einsteigen für alle Fahrgäste ein Vorteil und verkürzt die notwendige Haltezeit. Hochbahnsteige auf den Straßenbahnabschnitten bieten einen gewissen Schutz vor dem Kfz-Verkehr.

Theoretisch stehen in Hamburg nun 3 Konzepte zur Auswahl :

- Wiedereinführung einer Straßenbahn, auch wenn sie Stadtbahn oder noch anders heißt.
- Einführung der U-Stadtbahn
- Erweiterung des U-Bahnnetzes

Die erste Lösung hat gewiss einen Charme und ist sehr kostengünstig. Im Prinzip könnte das alte Straßenbahnnetz (Nachkriegsversion) noch heute existieren ohne irgendwo durch eine Schnellbahn vollkommen überflüssig zu sein. Besonders die Querverbindungen (ehemalige Linien 8, 14 und 15) sind angenehmer für den Fahrgast, als die heutigen Busverbindungen. Für große Massentransporte aus den Hamburger Außengebieten sind sie jedoch unattraktiv langsam. Zudem können Investitionskosten für neue Strecken in der Innenstadt gespart werden, wenn die vorhandenen U-Bahnstrecken mit ausgenutzt werden.

Die dritte Lösung jedoch ist sehr teuer. Somit können immer nur kleine Schritte für das Geld realisiert werden. Alle wünschenswerten Verbindungen als U-Bahn zu bauen ist schon deshalb nicht sinnvoll, da die U-Bahn als Schnellbahn gilt und somit zum Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zählt. In Hamburg verkehren fast alle Schnellbahnen außer der A-Bahn (kommt aber noch) über den Hauptbahnhof. Alle U-Bahnlinien sogar über „Stadtmitte“ (= Jungfernstieg/Rathaus). Das sollte so bleiben. In vielen anderen (deutschen) Städten gibt es Schnellbahnen die nicht über den Hauptbahnhof (oder einer vergleichbaren zentralen Fernbahnstation) verkehren. U-Bahnerweiterung sollte in Hamburg nach Meinung der FIH nur noch in zwei Fällen durchgeführt werden :

- Bei reiner Streckenverlängerung von vorhandenen U-Bahnstrecken, insbesondere zum Lückenschluss
- Bei extrem hoher nachgefragter Kapazität (nicht erschlossene Großstadteile). Dieses könnte in Hamburg nur noch im Bereich Bramfeld der Fall sein. Womit jedoch nicht gesagt werden soll, dass die FIH hier unbedingt für eine U-Bahn ist! Wir haben das aber vorsichtshalber mal mit eingezeichnet.



U-Bahnlinien

U1 **Norderstedt Mitte** – Ohlsdorf – Sengelmanstraße – Kellinghusenstraße – Stephansplatz – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Süd – Lübecker Straße – Wandsbek Markt – Wandsbek Gartenstadt – *Hellbrook* – *Bramfeld* – Volksdorf – **Großhansdorf**

U2 (**Burgwedel** – Königskinderweg – Gut Wendlohe –) **Niendorf Nord** – Niendorf Markt – Kollaustraße – Hagenbecks Tierpark – Christuskirche - Schlump – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Nord – Berliner Tor – Lübecker Straße – Barmbek – Wandsbek Gartenstadt – Farmsen – Volksdorf – **Ohlstedt** (– **Duvenstedt**)

U3 Barmbek – Saarlandstraße – Kellinghusenstraße – Hoheluftbrücke – Schlump – St. Pauli – Rödingsmarkt – Rathaus – Hauptbahnhof Süd – Berliner Tor – Billstedt – Steinfurther Allee – **Mümmelmansberg** (– **Mittlerer Landweg**)



U-Stadtbahnlinien

siehe Rückseite

Legende:

Schreibweise

Stationsname

(- Stationsname -)

- *Stationsname* -

Straßename

Stationsname

Stationsname

Stationsname

Bedeutung

Anfangs- und Endstationen einer Linie

Verlängerung einer U-Bahn in U-Bahnbauweise

U-Bahn-Neubaustrecke

Straße, durch die die U-Stadtbahn verkehrt

gemeinsame Station / Strecke von U-Bahn und U-Stadtbahn

Ein-/Ausfädelungsstation der U-Stadtbahnlinie in die U-Bahn

bahnsteiggleicher Anschluß an eine andere Schnellbahnlinie

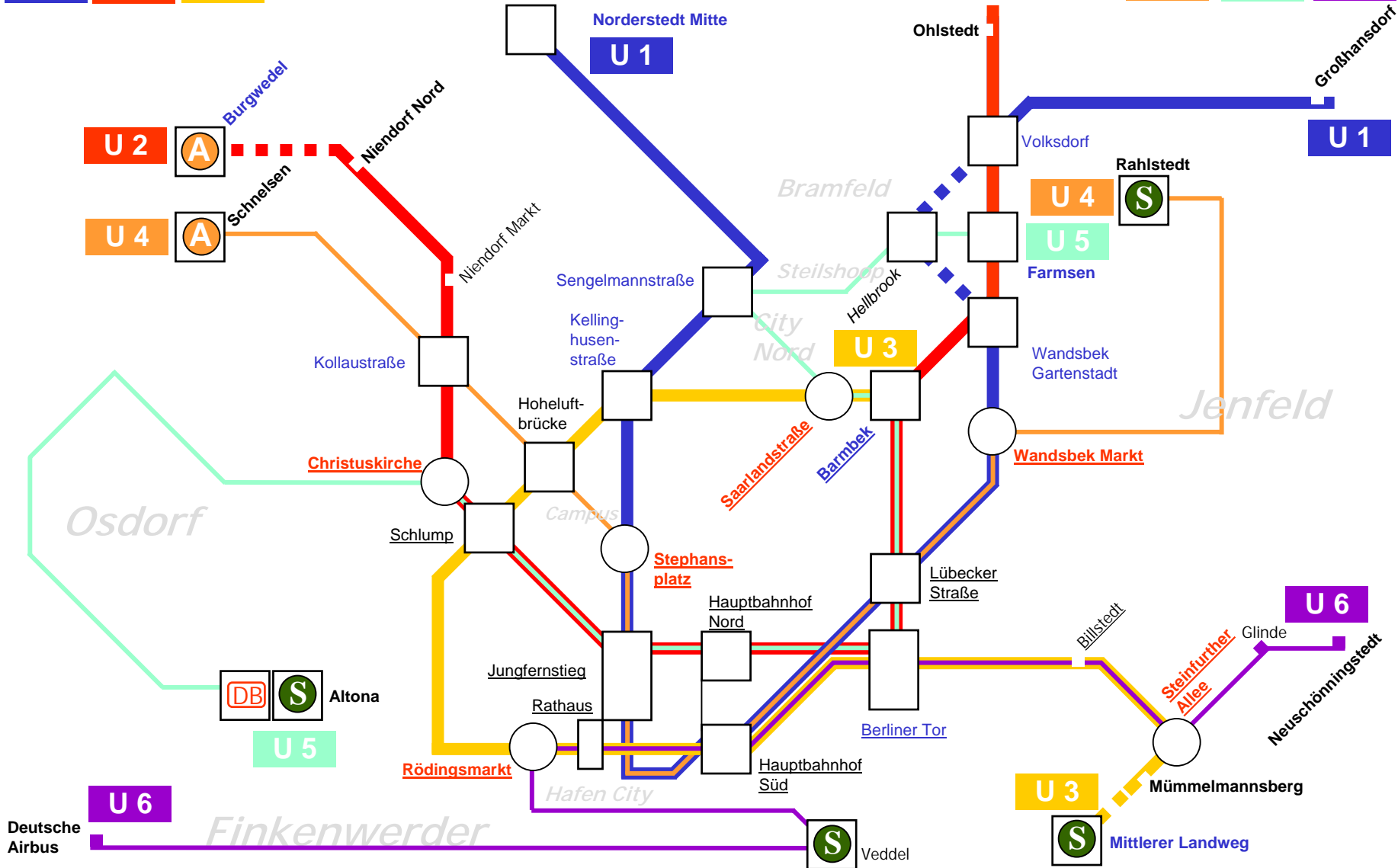


U-Stadtbahn-Vorschlag der FIH (Linienetzplan)



U 1 U 2 U 3

U 4 U 5 U 6





U-Stadtbahnlinien

U4 **Bf. Schnelsen** – *Oldesloer Straße* – *Frohmestraße* – *Friedrich-Ebert-Straße* – **Kollaustraße** – Lokstedt – Hoheluftbrücke – *Grindelallee* – Campus – **Stephansplatz** – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Süd – Lübecker Straße – **Wandsbek Markt** – Bf. Wandsbek – *Rodigallee* – Jenfeld – *Charlottenburger Straße* – Hohenhorst – *Schöneberger Straße* – *Kielkoppelstraße* – *Sorenkoppel* – *Am Sooren* – *Brockdorffstraße* – *Amtsstraße* – **Bf. Rahlstedt**

U5 **Bf. Altona** – Ottensen – Bahrenfeld – *Elbe-Einkaufs-Zentrum* – *Osdorfer Landstraße* – *Rugenbarg* – *Bornheide* – *Schenefelder Platz* – *Luruper Hauptstraße* – *Hamburger Arenen* – *Schnackenburg Allee* – *Holstenkamp* – *Fruchtallee* – **Christuskirche** – *Schlump* – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Nord – **Berliner Tor** – Lübecker Straße – **Barmbek** – **Saarlandstraße** – City Nord – **Sengelmannstraße** – *Hebebrandstraße* – *Steilshooper Allee* – **Farmsen**

U6 **Deutsche Airbus** – *Kreetslag* – *Neßdeich* – *Finkenwerder Norderdeich* – *Ostfrieslandstraße* – *Aue Hauptdeich* – *Finkenwerder Straße* – *Köhlbrandbrücke* – *Neuhöfer Damm* – *Neuhöfer Straße* – *Georg-Wilhelm-Straße* – *Harburger Chaussee* – (S) -Veddel – *Freihafenbrücke* – *Versmannstraße* – *Hafen City* – **Rödingsmarkt** – *Rathaus* – Hauptbahnhof Süd – **Berliner Tor** – Billstedt – **Steinfurther Allee** – *Möllner Landstraße* – *Oststeinbek* – *Glinde* – **Neuschönningstedt**.

Legende:

Schreibweise

Stationsname

(- Stationsname -)

- **Stationsname** -

Straßename

Stationsname

Stationsname

Stationsname

Bedeutung

Anfangs- und Endstationen einer Linie

Verlängerung einer U-Bahn in U-Bahnbauweise

U-Bahn-Neubaustrecke

Straße, durch die die U-Stadtbahn verkehrt

gemeinsame Station / Strecke von U-Bahn und U-Stadtbahn

Ein-/Ausfädelungsstation der U-Stadtbahnlinie in die U-Bahn

bahnsteiggleicher Anschluß an eine andere Schnellbahnlinie

Die U-Stadtbahn (2. Lösung) ist nun bekanntlich das Verkehrssystem, für das die FIH schon seit langem geworben hat. Der Vorteil ist, dass die Neubaustrecken fast so günstig wie die Straßenbahn zu bauen sind, jedoch das gut ausgebauten Innenstadtnetz der Hamburger U-Bahn mitgenutzt werden kann, was auch der Attraktivität und der Beschleunigung sowohl der Bauzeit als auch der Fahrzeit dient. Insgesamt lassen sich somit bei gleichem Aufwand mehr Strecken realisieren als bei den anderen beiden Lösungen.

Das U-Stadtbahnliniennetz basiert auf folgenden Überlegungen:

In Hamburg gibt es drei U-Bahnlinien, die auch jeweils eine Strecke bilden. Der Takt ist maximal 5 Minuten. Anders ausgedrückt, es stehen pro Strecke fünf Fahrplantrassen pro 10 Minuten zur Verfügung. Ein 5-Minuten-Takt nutzt zwei davon. Eine zweite Linie, die ebenfalls alle 5 Minuten verkehrt, würde weitere zwei Trassen nutzen. Die fünfte Trasse jedoch wäre nur durch Verschiebung auf einen 4/6-Minuten-Takt zu belegen, und soll als Puffer und Reservetrasse dienen. Somit kann also jede U-Bahnlinie noch eine U-Stadtbahnlinie aufnehmen. Die zurzeit auf den U-Bahnlinien zu Verkehrspitzenzeiten angebotenen unveröffentlichten Verstärkerzüge, die den 5-Minuten-Takt noch weiter verdichten, würden dann durch diese zweite Linie ersetzt, da sie ohnehin nur auf den künftig von U-Bahn und U-Stadtbahn gemeinsam genutzten Streckenabschnitten benötigt werden.

Im Gegensatz zu früheren Versionen unseres Konzeptes verzichten wir grundsätzlich auf Linientäusche an Knotenbahnhöfen. Die U-Bahnlinien bleiben unverändert; die von der FIH empfohlenen Verlängerungen sind gestrichelt eingezeichnet, aber für die Stadtbahn ohne Bedeutung. Lediglich im Bereich Bramfeld wäre ein echter U-Bahn-Neubau denkbar. Jedoch muss diese Strecke in Wandsbek-Gartenstadt und in Volksdorf anbinden. Diese Maßnahme würde insofern zu begrüßen sein, da eine Verlängerung der U2 ab Wandsbek Gartenstadt nach Ohlstedt (oder Großhansdorf) zur Zerschlagung des „Volksdorfer Knotens“ (Linienverzweigung der U1) erforderlich ist. Statt eines Parallelbetriebes von U1 und U2 zwischen Wandsbek-Gartenstadt und Volksdorf kann eine Alternativtrasse über Bramfeld sinnvoller sein. Diese U-Bahn bedient aber nicht Steilshoop und dürfte billiger sein als die Barmbeker Version. Jedoch ist die (U-)Stadtbahn dann zusätzlich erforderlich. Da der Hamburger Senat lieber eine U-Bahn bauen möchte, kann er dann mit dieser Strecke anfangen, ohne das U-Stadtbahnkonzept zu zerstören.

Mit Ausnahme der U-Stadtbahn nach Neuschönningstedt (wo die U-Bahn immer noch im Gespräch ist) beschränken sich alle Vorschläge der FIH zur U-(Stadt)Bahn-Netzerweiterung auf Hamburger Gebiet. Somit wird hier auch die im Prinzip sinnvolle (verhältnismäßig kostengünstige) Verlängerung der U1 von Norderstedt Mitte nach Ulzburg Süd nicht explizit vorgeschlagen. Am anderen Ende beschränkt sich die „Erweiterung“ der Walddorfer-U-Bahn (geplant war mal ein Ringschluss von Ohlstedt nach Großhansdorf) auf die Verlängerung des Ohlstedter Astes um eine Station nach Duvenstedt. Dieses ist ein regionaler Siedlungsschwerpunkt und gibt diesem Ast erst Sinn. Die Großhansdorfer Strecke gilt es lediglich zu erhalten. Eine Verknüpfung zur heutigen S4 in Ahrensburg wäre wohl die einzige Investition auf diesem Gebiet.

Die U2 soll auch nach den derzeitigen Senatsplänen hinsichtlich einer Verlängerung nach Burgwedel über Schnelsen Nord überprüft werden. Die FIH sieht das als sinnvolle Maßnahme an, da hier eine Anbindung an die A1 in Burgwedel hergestellt wird und damit die Netzwirkung verstärkt wird. Als Zwischenstationen sollten Königskinderweg (Schnelsen-Nord / Ikea) und Gut Wendlohe (Groß P+R und Erwartungsgebiet) eingerichtet werden. Diese Linie steht nicht als Alternative, sondern als Ergänzung zur vorgeschlagenen U-Stadtbahn nach Schnelsen zur Verfügung.

Die U3 ist nur mit technischen und betrieblichen (Kopfmachen) Schwierigkeiten über Barmbek hinaus verlängerbar. Darum empfiehlt die FIH diese Linie auch künftig dort enden zu lassen. Am anderen Ende sieht es wie folgt aus: Nachdem Pläne, eine Abzweigung in Billstedt Richtung Jenfeld - Rahlstedt zu bauen, schon lange ad acta gelegt worden waren, war zunächst geplant, die Strecken in Billstedt wie folgt zu verzweigen :

- 1. Ast über die Möllner Landstraße Richtung Glinde – Trittau und
- 2. Ast über Kirchsteinbek, Mümmelmansberg, Lohbrügge, Bergedorf bis Lauenburg (!)

1970 wurde der 1. Ast bis Merkenstraße realisiert und zwanzig Jahre später um eine Station erweitert, schwenkte danach aber auf den zweiten um und endet seitdem in Mümmelmansberg. Die Trennung der Äste ist nun in Steinfurther Allee vorgesehen. Zwar wäre ein Rückschwenken denkbar durch eine Verlängerung nach Boberg und von dort auf der Südstormanschen Kreisbahn (Personenverkehr bereits eingestellt) weiter bis Glinde. Damit wäre aber Oststeinbek genauso, wie jetzt Kirchsteinbek endgültig um eine Schnellbahnanbindung gebracht. Somit empfiehlt die FIH für diesen Ast die U-Stadtbahn.

Der zweite Ast (Verlängerung von Mümmelmansberg nach Lohbrügge) wäre total überflüssig, da es wenig Sinn macht die Lohbrügger Fahrgäste von der Bergedorfer S-Bahnstrecke auf eine an die Kapazitätsgrenzen und betrieblich eingeschränkte (6-Wagenzüge!) U-Bahnlinie umzulenken. Jedoch sollte für Fahrgäste aus dem Großraum Bergedorf (also auch Lauenburg, Geesthacht, Reinbek, Schwarzenbek, Allermöhe) eine Schnellbahnverbindung nach Billstedt eingerichtet werden, so dass nicht auf Busse umgestiegen werden oder über Berliner Tor gefahren werden muss. Fahrgäste, die die U3 nicht in die Innenstadt, sondern nur auf dem Billstedter Außenast nutzen, verhalten sich komplementär zu den anderen und sorgen somit für eine entlang der Strecke konstante Auslastung, was einen dichten Takt auch auf dem Außenteil (5-Minuten-Takt auch tagsüber nach Mümmelmansberg) sorgen würde. Um dieses kostengünstig zu erreichen, soll die U-Bahnlinie um eine Station von Mümmelmansberg zum S-Bahnhof Mittlerer Landweg verlängert werden (Netzwerkbildung). Genau wie in Burgwedel ist auch in Mittlerer Landweg ein bahnsteiggleicher Anschluss (wie Wandsbek Gartenstadt heute) zur Richtung stadtauswärts der weiterführenden Schnellbahn erforderlich.

U-Stadtbahnlinien:

Jeder U-Bahnlinie wird nun eine U-Stadtbahnlinie „auferlegt“. Dabei kann beim Bau mit jeder Linie angefangen werden. Alle Linien können zunächst auch nur einen Außenast erhalten und in (beliebigen) Teilabschnitten gebaut werden. Es muss kein komplettes Netz auf einmal gebaut werden.

Nun zu den neuen Linien :

U4: Diese Linie verkehrt auf dem Westast auf der Trasse der ehemaligen Straßenbahnlinie 2. Sie wird jedoch in Schnelsen nicht mehr in der Wählingsallee enden, sondern über die Oldesloer Straße zum A-Bahnhof Schnelsen / Albertinenkrankenhaus geführt. Südlich des Grindelhofes muss sie irgendwo in die Strecke der Linie U1 einfädeln. Dieses wird nördlich von Stephansplatz sein. Statt der heutigen Bushaltestellen Staatsbibliothek und Bf.-Dammtor gibt es eine neue Hst. „Campus“ mitten auf dem Uni-Gelände. Die Detailplanung jedoch soll an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Anbindung an die U2 im Nienendorfer Raum soll durch eine neue Station Kollaustraße erfolgen. Hier wäre entweder eine 4-gleisige unterirdische Station oder ein Turmbahnhof denkbar. Der Umweg über den Tibarg soll der Linie U4 erspart bleiben.

Der Ostast verlässt die U1 in Wandsbek Markt, wo heute schon oft jeder zweite Zug endet. Möglicherweise wird bereits schon Wandsbeker Chaussee ausgefädelt, um kostspielige Tunnelbauten, insbesondere in der scharfen Kurve hinter Wandsbek Markt zu vermeiden. Die Linie U4 würde dann Wandsbek Markt in der Schloßstraße bedienen. Spätestens hinter dem Bahnhof Wandsbek würde sie auf der 4-spurigen Rodigallee wieder einen Straßenbahnabschnitt haben. Um die Netzbildung zu erreichen wird über Rahlstedt Ost hinaus bis Bf. Rahlstedt gefahren. Von dort aus hat man wieder einen schnellen Anschluss in die Stadt mit den Regionalzügen der derzeitigen S4.

U5: Die U5 würde im Wesentlichen die ehemals geplante U4 (U-Bahn) ersetzen. Im Westen beginnt diese Linie am Bahnhof Altona, über Ottensen und S-Bahrenfeld wird dann auf der Osdorfer Landstraße, vorbei am Elbe-Einkaufszentrum, der Rugenbarg erreicht. Dort wird dann über den Osdorfer Born, den Schenefelder Platz (Schleswig-Holstein, wo die alte U4 einen Bogen drum machen sollte) in Richtung Volksparkstadion – pardon, AOL-Arena (!?!) - sowie weiter über die Schnackenburger Allee und den Holstenkamp gefahren. Dort könnte eine Verknüpfung zur S3/S21 entstehen. Die S-Bahnstation Diebsteich würde dazu etwas nach Norden unter den Holstenkamp verlegt werden müssen und in „Langenfelde“ umbenannt. Die derzeitige Station Langenfelde könnte entfallen... In der Fruchttallee wird die U2 erreicht, mit getrennten Stationen „Fruchttallee“ (U5) und „Emilienstraße“ (U2). Erst auf dem Weg Richtung Christuskirche mündet die U5 mittels einer Rampe in die Strecke der U2 ein. Sie begleitet sie bis Barmbek und danach die U3 bis Saarlandstraße. Hier wird nun weitestgehend die Planung der Stadtbahn, die der rot-grüne Senat plante, verwirklicht. Jedoch soll die Station Sengelmannstraße (ein Bahnsteig wartet bereits) bahnsteiggleich (Richtungsbetrieb) angebunden werden. Die Weiterführung der U5 erfolgt über die Steilshooper Allee. Die U5 wird nicht „irgendwo“, sondern, wieder zur Weiter-

fahrt ermunternd, am U-Bahnhof Farmsen (auch hier Richtungsbetrieb) enden, wo man Richtung Volksdorf weiterfahren kann.

Die westliche Halbringlinien-Form sorgt für eine optimale Erschließung der Gebiete nördlich der S1/S11 und südlich der S21/S3. Da man nun in zwei Richtungen stadteinwärts fahren kann (einmal Richtung Altona, weiter mit S-Bahn, einmal direkt mit der Stadtbahn in die Innenstadt (über Volkspark), kommt es wohl nicht zu Überlastungen dieser Linie. Außerdem würde der unrentable Lastrichtungsbetrieb ausbleiben, da die Bahnen sich „stadtauswärts“ wieder füllen.

U6: Die U6 ist nun die der U3 zuge dachte U-Stadtbahn. Insofern decken sich die Pläne des neuen Hamburger Senates (Ausfädelung eines Astes der U3 am Rödingsmarkt zur Hafen City) mit denen der U-Stadtbahn. Die Hafen City wird auch an S-Veddel angebunden. Eine Verlängerung dieser Linie nach Wilhelmsburg und Finkenwerder (Deutsche Airbus) drängt sich geradezu auf. Damit erhalten auch Stadtteile südlich der Elbe eine „U“-Bahnanbindung. Nicht eingezeichnet, aber doch denkbar, wäre eine Verlängerung dieser Linie ins Alte Land. Am anderen Ende (Ostast) wird nun der seit langem gewünschte, aber unrealistische Wunsch nach einer U-Bahn nach Glinde verwirklicht. Als Stadtbahn dürfte das machbar sein.

Da sowohl der U-Bahn-Verkehr, als auch der U-Stadtbahnverkehr linienrein bleibt, dürften sich Störungen in Grenzen halten.

(Martin Potthast, Aumühle)

Vortragsnotizen zur HVV-Verbunderweiterung

Am 15. November 2001 hielt Herr Ingelmann – Leiter des Amtes für Verkehr bei der Baubehörde Hamburg – einen (nach wie vor in weiten Teilen hoch aktuellen) Vortrag zum Thema „HVV-Verbunderweiterung“ vor der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) Hamburg. Der Vortrag ist, so Herr Ingelmann, als optimistischer Werkstattbericht zu betrachten, denn fertige Verträge sind noch nicht unterschrieben. Man sei „auf dem richtigen Wege“, und daher diene der Vortrag – wie auch diese Vortragsnotizen – zur Gewinnung von Multiplikatoren [Anm. Die zwischenzeitliche Einigung des Lenkungs-kreises „HVV-Erweiterung“, in dem Staatsrat Dr. Knut Gustafsson, Staatssekretär Michael Rocca und die Landräte der Hamburg-Randkreise vertreten sind, steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der politischen Gremien].

Der HVV ist in folgendes 3-Ebenen-Modell eingebunden :

- Aufgabenträger, Besteller (politische Ebene)
- HVV GmbH als Regieorganisation : Nahverkehrsplan, Rahmenvorgabe für Leistungsangebot, Marketing, Werbung, Tarife
- Verbundunternehmen (Erstellerebene)

Einer Verbunderweiterung müssen alle Gesellschafter der HVV GmbH zustimmen. Einige statistische Zahlen mögen die Notwendigkeit einer solchen Erweiterung verdeutlichen :

- **Verkehrszuwachs Bundesland Hamburg**
 - im ÖPNV : 12%
 - auf den Stadtstraßen : 2%
 - auf der Autobahn : 16% (hauptsächlich durch Fernverkehr begründet)
- **Strukturelle Änderung der Verkehrsbeziehungen** : Die Einwohner verteilen sich immer mehr weg von der inneren Stadt hin zu den Stadtgrenzen bzw. in das Umland. Daraus folgt aus sozialpolitischen Gründen : Weite Verbindungen werden zu billig, kurze Verbindungen hingegen zu teuer angeboten.
- **Anzahl der Berufspendler nach Hamburg rund 300 Tausend, davon**
 - etwa ein Drittel aus dem Süden (hauptsächlich Landkreis Harburg)
 - etwa zwei Drittel aus dem Norden (hauptsächlich Landkreis Pinneberg)
- **Anteil des ÖPNV an den Berufspendlern nach Hamburg derzeit rund 30%**
- **Ist-Verbundgebiet umfasst rund 60 Tausend Bewohner im Süden Hamburgs, und mehrere 100 Tausend Bewohner im Norden Hamburgs**
- **Anzahl der Auspendler nimmt zu (Folge : Bessere Lastverteilung)**
- **Saldo der Ein- und Auspendler bleibt konstant (ein sicheres Indiz für die entstehende Metropolregion)**

Das HVV-Gebiet soll auf folgende komplette (!) Landkreise ausgedehnt werden : Harburg, Lüneburg und Stade im Süden, sowie Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn im Norden. Wegen der EXPO konnten die Verkehrsstromanalysen in Niedersachsen erst knapp ein Jahr später durchgeführt werden.

Bezüglich der Tarife im Erweiterungsgebiet entsteht eine Kombination aus den hamburgischen Ringen wie zurzeit Großbereich Hamburg und Gesamtbereich sowie den schleswig-holsteinischen Zonen. Somit besteht zukünftig in Schleswig-Holstein / Hamburg folgende gebietsmäßige Dreiteilung :

1. HVV-Tarif im Großbereich Hamburg
2. HVV-Tarif außerhalb Großbereich Hamburg (für Fahrten in das Gebiet 1 oder Fahrten innerhalb des Gebiet 2) in Überlappung mit SH-Zonentarif (für Fahrten in das Gebiet 3)
3. SH-Zonentarif außerhalb HVV-Gebiet (ergänzend SH-Plus für Fahrten in das Gebiet 1)

Durch die Verbunderweiterung wird eine Erhöhung der Einnahmen von 703 Millionen DM auf 792 Millionen DM erwartet (prinzipiell stehen denen Aufwendungen in gleicher Höhe entgegen), wobei die Mehreinnahmen sich etwa gleich auf die Nord- und Süderweiterung verteilen. Es werden im Norden 340 Tausend und im Süden 510 Tausend neue Einwohner vom HVV erschlossen. Die Mehreinnahmen kommen den Unternehmen im Erweiterungsgebiet zu Gute.

Durch Anwendung des HVV-Tarifs im Erweiterungsgebiet entstehen Mindereinnahmen durch Harmonisierung (z.B. Anwendung des günstigeren HVV-Tarifs statt des teureren DPT-Tarifs) und Durchtarifizierung (z.B. für eine Fahrt vom Elmshorner Südpol in die Hamburger City Nord) in Höhe von rund 5 Millionen Euro pro Jahr, welche rechnerisch vertretbar und politisch akzeptiert sind.

Als realistisches Ziel wird von dem Termin 15.12.2002 für die Norderweiterung und der Jahresfahrplanwechsel 2003 für die Süderweiterung ausgegangen.

Probleme

Die Verdichtung des integralen Takts insbesondere im Großraum Hamburg (50% des schleswig-holsteinischen ÖPNV werden im erweiterten HVV-Bereich geleistet) müssen noch aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

Der MORA-RE-Halt in Ahrensburg (betrifft zzt. fünf Züge) führt schnell zu einem RE-Systemhalt in Ahrensburg, und somit zur Auszehrung des S4-Verkehrs. Der Einsatz zusätzlicher RE's wäre notwendig, doch die Zwischenhalte wie z.B. Rahlstedt mit gleichen Zusteigerzahlen wie Ahrensburg sind auf den S4-Verkehr angewiesen. In der anschließenden Diskussion machte ein Teilnehmer den Vorschlag der Fahrgaststromsteuerung durch differenzierte Preise in RE und S-Bahn.

Die AKN ist keine S-Bahn und kann somit die vorhandenen Verkehre nicht aufnehmen, d.h. die Durchbindung von Kaltenkirchen zum Hauptbahnhof ist kostenträchtiger und mit Trassenkonflikten verbundener Zusatzverkehr.

Aus der Diskussion

Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe bietet Potential zur Entlastung der Strecke Neumünster – Elmshorn – Hamburg mit Anbindung an die elektrifizierte Strecke Lübeck – Hamburg und Fortführung zum Rangierbahnhof Maschen über die südliche Güterumgebungsbahn.

Der zunehmende Güterverkehr zwischen dem Hafen Lübeck und Hamburg schafft Druck zum Bau zusätzlicher Gleise zwischen Ahrensburg und Horn (Abzweig südliche Güterumgebungsbahn).

Der Pinneberger Kreistag hat dem Finanzierungsbedarf bereits zugestimmt, die drei weiteren schleswig-holsteinischen Kreise folgen noch im Dezember. Auch die niedersächsischen Hamburger Randkreise sind hochgradig an einer zügigen Verbunderweiterung interessiert. Die Stadt Hamburg muss ihren Anteil im Sinne der Metropolregion leisten, wenngleich die Hamburger Entscheidungsträger verständlicherweise zunächst von dem Grundsatz „Zahlen tut derjenige, wo der Verbund erweitert wird“ ausgehen.

(Birger Wolter, Hamburg)

Hamburger Koalitionsvereinbarung : Aspekte des öffentlichen Verkehrs

Für Hamburg als Handelsmetropole sind leistungsfähige Verkehrswege lebenswichtig. Angesichts der zusammenwachsenden Regionen Nord- und Mitteleuropas ist eine gute Anbindung an das bundes- und europaweite Schienen- und Straßennetz von hoher Bedeutung. [...] Die Verwirklichung folgender Eisenbahnprojekte in Norddeutschland wird unterstützt :

- Der Ausbau der S4 bis Ahrensburg ggf. auf eigenen Nahverkehrsgleisen,
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck,
- Eine bessere Schienenverbindung nach Skandinavien,
- Bau der Y-Trasse nach Hannover und Bremen,

- Der Bau dritter Gleise bis Lüneburg und Elmshorn,
- Verlängerung der S3 von Neugraben bis Buxtehude mit neuen Haltepunkten in Fischbek und Neu Wulmstorf - später bis Stade,
- Durchbindung der AKN von Ulzburg bis zum Hauptbahnhof.
- Gespräche mit dem Bund, dem Land, der Wirtschaft und Berlin über eine Transrapid-Verbindung Hamburg – Berlin werden unverzüglich wieder aufgenommen. Weitere Streckenführungen werden im Rahmen des europäischen Gedankens gefördert.

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist für einen großstädtischen Ballungsraum unverzichtbar.

- Ziel ist es, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. Angebot, Taktfolge und Service werden ebenso wie Sicherheit und Sauberkeit verbessert.
- Die Planungen für die Realisierung einer U-Bahnlinie von Barmbek über Steilshoop nach Bramfeld werden unverzüglich wieder aufgenommen.
- Eine Schienenanbindung der Stadtteile Lurup und Osdorfer Born und eine Verlängerung der U2 von Niendorf über Schnelsen nach Burgwedel werden geprüft und ggf. beim Bund als Projekt angemeldet.
- Das Projekt der Einführung einer Stadtbahn wird aufgegeben.
- Die Anbindung der Hafencity an den ÖPNV wird vorangetrieben. Geprüft wird in diesem Zusammenhang auch die Einbeziehung des Hafenrandes und des Hafenbahntunnels.
- Bei Neuinvestitionen in den ÖPNV – z.B. Hafencity, Hafenbahn – wird zukünftig auch verstärkter Wettbewerb möglich sein.
- Arena und Volksparkstadion werden nach Prüfung des besten, finanziell realisierbaren Systems an den ÖPNV angeschlossen.
- Ziel ist es, das Umland besser an die bezirklichen Zentren anzubinden. Es wird das Gespräch mit den umliegenden Gebietskörperschaften gesucht, um generell die Planung für eine gemeinsame Regionalpolitik voranzutreiben und eine Beteiligung des Umlandes an der Finanzierung eines optimierten ÖPNV-Angebots sicherzustellen. [...]
- Die ÖPNV-Anbindung des Flughafens durch den Anschluss an das S-Bahn-Netz wird zügig hergestellt.

Kommentar : Mit denen in der Koalition getroffenen Vereinbarungen stimmen wir größtenteils überein. Für den Ausbau der S4 bis Ahrensburg halten wir eigene Nahverkehrsgleise für unverzichtbar. Bezüglich einer Transrapid-Verbindung nach Berlin und des Verzichts auf die Stadtbahn sind wir jedoch verschiedener Meinung. Nach vielen Jahren bisweilen quälenden Entscheidungsprozesses wurde vergangenen Jahres PRO ICE und CONTRA Transrapid entschieden. Zwischenzeitlich haben die Bauarbeiten für eine konventionelle Hochgeschwindigkeitsstrecke bereits begonnen, deren zügige Fertigstellung durch erneute Überlegungen einer Transrapid-Verbindung unnötig gefährdet wird. Statt des Verzichts auf die Stadtbahn stellen wir in der Mitte dieses Hefts - samt ausführlicher Erläuterung bzw. Begründung - die aktuelle Fassung unseres Vorschlags für ein Hamburger U-Stadtbahnnetz als Kompromiss zwischen einer klassischen Straßenbahn und der reinen U-Bahn vor. (*Birger Wolter, Hamburg*)

Ab dem 26.Mai 2002 wieder mit der Gleichstrom-S-Bahn bis Aumühle

Am 26.Mai dieses Jahres ist es soweit : Nach fast achtjähriger Unterbrechung fährt die Gleichstrom-S-Bahn wieder bis Aumühle. Es wird ein ganztägiger Grundtakt gemäß folgendem Fahrplan angeboten :

05	25	45	ab	Hauptbahnhof	an	17	37	57
25	45	05	an	Bergedorf	ab	57	17	37
26	46	06	ab	Bergedorf	an	55	15	35
30	50	10	ab	Reinbek	ab	51	11	31
32	52	12	ab	Wohltorf	ab	48	08	28
35	55	15	an	Aumühle	ab	46	06	26

Während der werktäglichen Hauptverkehrszeit verkehren die S-Bahnen von und nach Aumühle im 10-Minuten-Takt :

- In Richtung Hamburg ab Aumühle von 05:46 bis 08:26 Uhr
- Aus Richtung Hamburg an Aumühle von 15:55 bis 19:15 Uhr

Bis zum 25.Mai verkehren die Regionalbahnen zwischen Reinbek, Wohltorf, Aumühle und Friedrichsruh noch im Schienenersatzverkehr. Die Züge nach bzw. von Büchen verkehren ab bzw. bis Hamburg-Bergedorf jeweils ohne Halt bis bzw. ab Friedrichsruh.

Der neue Fahrplan, welcher annähernd den Zustand bis 1994 widerspiegelt, bedeutet für Reinbek zwar einerseits die Beschränkung des 10-Minuten-Takts auf die Hauptverkehrszeit, doch andererseits durch die „Zugkreuzung“ (genauer: Begegnung) im Reinbeker Bahnhof auch Vorteile in Form der Möglichkeit zur Schaffung eines (Regional-)Busknotens und des Endes der quälenden Diskussion ob der Sinnhaftigkeit eines auf den Hausbahnsteig begrenzten eingleisigen Betriebs.

(Birger Wolter, Hamburg)

Knorre und Mettbach einig : S-Bahnverlängerung bis Stade

Hamburg und Niedersachsen haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen bei der Verlängerung der S-Bahn-Linie über Hamburg-Neugraben hinaus nach Stade verständigt. Niedersachsens Verkehrsministerin Dr. Susanne Knorre und der Präses der Hamburger Behörde für Bau und Verkehr, Senator Mario Mettbach, einigten sich am 19.Februar 2002 in Hannover, an der Verlängerung der mit Gleichstrom betriebenen S-Bahn nach Niedersachsen auf jeden Fall festzuhalten. Niedersachsen wird dabei einen Großteil der Kosten übernehmen und aus dem Nahverkehrsprogramm 2001-2005 „Niedersachsen ist am Zug“ finanzieren. Die Verlängerung der S-Bahn von Neugraben nach Buxtehude ist Leitprojekt des Regionalen Entwicklungskonzeptes. Die S-Bahn soll jedoch nicht nur bis Buxtehude, sondern bis nach Stade führen.

Ministerin Dr. Knorre: „Diese für den Untereelberaum wichtige Maßnahme wird bis Stade geführt; wir machen gleich Nägel mit Köpfen. Eine vorübergehende Insellösung zwischen einem S-Bahn-Endpunkt Buxtehude und Stade ist weniger sinnvoll und wirtschaftlich als eine sofortige Verlängerung bis nach Stade“.

Senator Mettbach äußerte sich erfreut, dass es zu einer für beide Länder tragfähigen Einigung kam: „Auch in diesem Punkt zeigt sich, dass pragmatische Politik sehr schnell zu Erfolgen führt. Damit ist ein jahrelanger Prozess der Diskussion beendet worden, zumal die S-Bahn nicht nur bis Buxtehude fahren, sondern auch Stade mit anbinden wird.“

Beide Minister haben vereinbart, die nun folgenden Schritte mit Nachdruck zu betreiben. Wenn der Vertrag ausgearbeitet und geschlossen ist, wird ein Baubeginn 2004 und eine Fertigstellung 2006 möglich. Für die Verlängerung der S-Bahn müssen Fahrzeuge beschafft, ältere Züge mit Wechselstrom-Aggregaten ausgerüstet werden und eine Überleitstelle zwischen dem S-Bahn-Netz und dem konventionellen Eisenbahnnetz in Neugraben geschaffen werden. Über die Grundzüge der Finanzierung besteht Einvernehmen :

- Die Kosten der Infrastruktur (u.a. Überleitstelle, Wendeanlage) in Höhe von 32,5 Millionen Euro werden nach dem Territorialprinzip getragen, auf Hamburg entfallen danach 9,8 Millionen Euro, auf Niedersachsen 22,7 Millionen Euro.
- Bei den Fahrzeugen ergeben sich Gesamtkosten von 85 Millionen Euro. Hamburg soll davon knapp 11, Niedersachsen gut 74 Millionen Euro tragen.
- Auch in Bezug auf die Finanzierung der Betriebskosten, deren Höhe noch in Zusammenarbeit mit der S-Bahn zu klären ist, wird es eine gemeinsame Lösung geben.

Dieses gemeinsame Gespräch war gleichzeitig der Antrittsbesuch des Senators bei der niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerin. Knorre und Senator Mettbach stimmten darin überein, dass es viele Projekte von gemeinsamem Interesse gibt, die mit Nachdruck vorangebracht werden sollen.

Hierzu zählt die Autobahn A26, für die in Niedersachsen das Planungsrecht für den zweiten Bauabschnitt geschaffen werden soll und in Hamburg die Planungsarbeiten aufgenommen wurden. Beide Länder werden sich beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, gemeinsam für eine zeitnahe Finanzierung einsetzen.

Ministerin Dr. Knorre und Senator Mettbach vereinbarten einen regelmäßigen Gedankenaustausch.

(Pressemitteilung Stadt Hamburg & Land Niedersachsen)

„Was gibt es Neues bei der AKN ?“

Die HFI befasste sich bereits etliche Male mit der größten schleswig-holsteinischen nicht bundeseigenen Eisenbahngesellschaft der AKN. Mitte Oktober vergangenen Jahres fand die turnusmäßige Sitzung der DVWG (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) auf Einladung des Vorstands der AKN, Johannes Kruszynski, im Betriebszentrum Kaltenkirchen unter dem Motto der obigen Artikelüberschrift statt. PRO BAHN ist Mitglied der DVWG, und hatte somit die Möglichkeit einige sehr interessante Neuigkeiten zu erfahren, bzw. an Ort und Stelle zu besichtigen.

Das Gebiet entlang der Achse Hamburg – Eidelstedt – Quickborn – Norderstedt Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen gehört im Lande Schleswig-Holstein zu den Wachstumsregionen mit der größten Entwicklungsdynamik. Die Anzahl der Beschäftigten, vor allem die der Bevölkerung, ist hier seit Ende des zweiten Weltkrieges stark angestiegen und wird auch weiter wachsen. Damit verschärfen sich die Probleme im Straßenverkehr. Steigende Fahrgastzahlen kann die AKN nur mit einer höheren Zugfolge bewältigen. Mehr Züge machen den öffentlichen Nahverkehr in der Region jedoch insgesamt attraktiver. Aus diesem Grund baut die AKN in Zukunft – und auch schon jetzt – Strecken, Bahnhöfe und Anlagen zügig aus. So werden augenblicklich 34 Doppel-Triebwagen VTA bzw. VT2E tagtäglich eingesetzt, gefahren von rund 95 Triebfahrzeugführern. Die ersten fünf Hybrid-Triebwagen sind im Einsatz [Anm. Dessen Einsatz beschränkt sich weiterhin auf die Dieseltraktion], der sechste wird zurzeit fertiggestellt. Fünf moderne dieselmechanische Triebzüge sind vorgesehen, die ersten zwei vom Typ LINT 41 (Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen) des Herstellers ALSTOHM LHB stehen bereits im Kaltenkirchener Werkstatt-Zentrum [Anm. Im Einsatz zwischen Neumünster - Heide - Büsum]. Diese in Niederflurbauweise errichteten Triebzüge stellen das Modernste dar, was augenblicklich auf den Nahverkehrsstrecken Deutschlands gefahren wird. Erstmals wird es bei der AKN in diesen Zügen eine vakuumbetriebene Behindertentoilette geben, ferner Klimaanlage, modernes Innen- sowie Außendesign, 1. Klasse, Mehrzweckraum für Gepäck und Fahrräder. Äußerlich dominieren die Landesfarben Schleswig-Holsteins, weiß-blau-rot. Im April 2000 ist die Entscheidung über die Betreiber zweier europaweit ausgeschriebenen Regionalbahnstrecken in Schleswig-Holstein gefallen. Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe betreibt die AKN zusammen mit der Hamburger Hochbahn AG, auf der Strecke Heide – Büsum stellt die AKN allein den Schienenpersonennahverkehr sicher. Auf der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster muss die durchgehende Befahrung des Netzes noch realisiert werden. Deswegen ist die Vorhersage für die Inbetriebnahme noch offen. (*Gunther Hasenberg, Norderstedt*)

Technische Daten der AKN-Triebwagen (Quelle: Helmuth Haack, Halstenbek)

Typ	VT2E	VTA	LINT 41/H
Baujahr	1976/77	1993	2001
Gefertigte Einheiten	16	18	2
Antriebsart	dieselelektrisch	dieselelektrisch	dieselhydraulisch
Anzahl der Drehgestelle	3	3	3
Leistung der Dieselmotoren	456 kW	485 kW	630 kW
Höchstgeschwindigkeit	88 km/h	105 km/h	120 km/h
Sitzplätze	88	96	131
Dienstgewicht	52,0 t	55,4 t	65 t
Länge	30,1 m	32,6 m	41 m

Die Baureihen VT2E und VTA kommen im Vorortverkehr mit kurzen Haltepunktabständen, die LINT 41/H hingegen in ländlichen Regionen mit durchschnittlich vier Kilometer Haltepunktabständen zum Einsatz.

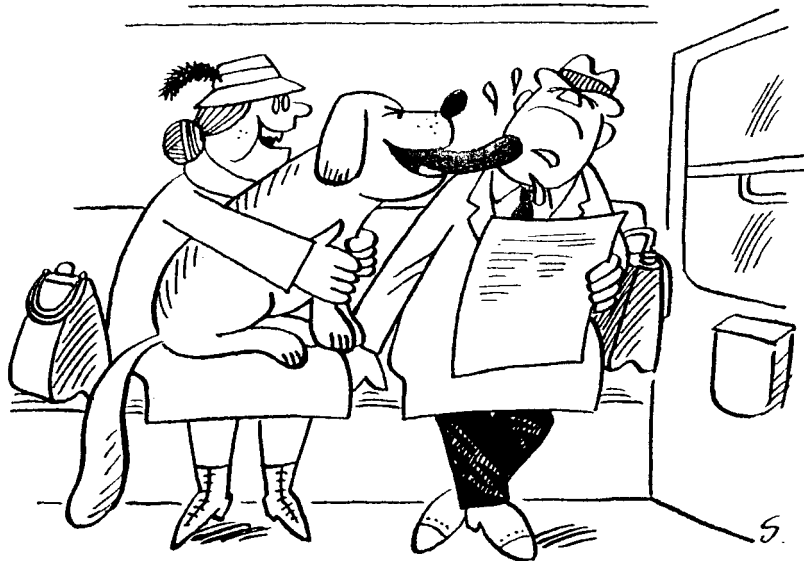
Wedel in den 60er Jahren : Eine Erinnerung an die Bahnsteigsperrre

Seit Mai 1954 fährt die elektrische S-Bahn bis Wedel. In den frühen 60er Jahren wohnten wir in Wedel und ich fuhr mit einer Monatskarte, bei der es nichts zu knipsen gab, täglich in die Großstadt zur Arbeit. Da es den HVV noch nicht gab, und an eine City-S-Bahn nicht zu denken war, musste ich immer vom Hauptbahnhof zum Hopfenmarkt laufen, und natürlich auch wieder zurück. Mehrfach-Fahrscheine gab es nur bei der Hochbahn. Bei der S-Bahn gab es Einzelfahrkarten im alten Edmondsonschen Format am Schalter. An der Sperre erhielten sie neben der Lochung noch einen Datumsstempel auf die Rückseite, jedoch ohne Jahrgang, so dass die Karte übers Jahr wieder gültig war. Damals gab es in der HVZ nur einen 15-Minuten-Takt bis Blankenese, da die Kreuzungsgleise in Sülldorf zu kurz waren, um zwei Züge gleichzeitig einfahren zu lassen. Entsprechend stark waren die Pendlerströme, die sich nach Ankunft einer S-Bahn über die Sperre ergossen. Daher wurde meist ein großes Tor geöffnet, wo die Massen der Fahrgäste ohne Kontrolle entweichen konnten. Doch als ich einmal ohne Vorzeigen des Papp-Biletts durch die besetzte Sperre gehen wollte, herrschte mich der Beamte an : „Was meinen Sie denn, warum ich hier sitze?“ „Ja, das weiß ich auch nicht!“ Inzwischen wurde die Sperre abgebaut.

(Werner Rönsch, Bönningstedt)

Die Zugverspätung (*Eugen Roth*)

Ein Mensch im Zug nach Frankfurt (Main) – Um vierzehn vier sollt er dort sein –
 Wird schon in seinem Hoffen schwach: Er ist noch nicht in Offenbach!
 Verspätung – eine Viertelstunde! Des Menschen Plan geht vor die Hunde!
 Er kriegt den Anschluss nicht nach Wimpfen. Gewaltig fängt er an zu schimpfen.
 Ein andrer Mensch, zum Bahnhof laufend, In Offenbach, zerschwitz und schnaufend,
 Verliert den letzten Hoffnungsschimmer: Den Zug nach Frankfurt kriegt er nimmer!
 Doch wie Musik tönts an der Sperr': „Heut ists nicht eilig, lieber Herr!
 Der Zug kommt heute später an!“ Der Mensch lobt laut die Eisenbahn –
 Des einen Eul, gilts wieder mal, Ist oft des andern Nachtigall!



Er tut nichts :-)

DB / REF / VLV : Bahnnostalgie im Norden

Nach derart „bedeutungsschwerer“ Verkehrspolitik verspüren Sie möglicherweise den Drang nach einer „richtigen“ Eisenbahnfahrt. Hier kann das bewährte Nostalgieangebot von der Deutschen Bahn AG, den Rendsburger Eisenbahnfreunden e.V. und dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. ganz sicher Abhilfe schaffen. Nachfolgend finden Sie einen kleinen Auszug aus den Hamburger Angeboten obiger Veranstalter (ohne Gewähr) :

- Donnerstag, 16. Mai (bis Pfingstmontag, 20. Mai) : „Mehrtagesfahrt nach Sachsen mit zentraler Übernachtung in Chemnitz“ (VLV)
- Pfingstsonnabend, 18. Mai : „Dampflokkfest in Dresden“ (DB)
- Sonnabend, 25. Mai : „In die Hauptstadt mit Diesel- und Dampflokk“ (DB)
- Sonntag, 2. Juni : „100 Jahre Hapag-Hallen Cuxhaven“ (DB)
- Sonntag, 9. Juni : „Bad Zwischenahn Landesgartenschau“ (DB)
- Sonnabend, 15. Juni : „Trave-Weser-Express“ (VLV)
- Sonnabend, 22. Juni : „Kieler Woche“ (DB)
- Sonnabend, 29. Juni : „Kilius – Windjammerparade Kieler Woche“ (REF)
- Sonnabend, 20. Juli : „Schönberger Strand“ (DB)
- Sonntag, 21. Juli : „Dampfromantik auf der Vogelfluglinie“ (DB)
- Sonntag, 28. Juli : „Westerland auf Sylt“ (DB)
- Sonntag, 4. August : „Dampfromantik auf der Vogelfluglinie“ (DB)
- Sonnabend, 10. August : „Hanse-Sail in Warnemünde“ (DB)
- Sonntag, 1. September : „Bahnhofsfest in Osnabrück“ (DB)
- Sonnabend, 14. September : „Jubiläumsfahrt 25 Jahre VLV-Reisedienst“
- Sonnabend, 5. Oktober : „Saisonabschlussfahrt zum Molli“ (DB)
- Sonnabend, 30. November : „Adventsfahrten“ (DB+VLV)

www.dbmuseum.de ▪ www.rendsburger-eisenbahnfreunde.de ▪ www.vlv-luebeck.de

Impressum

Redaktionsteam dieser Ausgabe :

Gunther Hasenberg, Matthias-Claudius-Weg 18, 22844 Norderstedt, 040/5254335

Martin Potthast, Auf der Koppel 75, 21521 Aumühle, 04104/5510

Werner Rönsch (Vorsitz), Rotdornweg 21, 25474 Bönningstedt, 040/54754335 oder 040/5566365

Günther Stoltze (Kassenwart), Beimoorweg 58, 22927 Großhansdorf, 04102/61260

Birger Wolter (Herausgeber), Heidkampsredder 10, 21031 Hamburg, 04103/804844 oder 040/7398984

Treffpunkt FIH / PRO BAHN : Jeden 3. Donnerstag des Monats ab 19:00 Uhr im „Jever Kroog“, Hamburg Altona, Große Brunnenstraße 18 / Ecke Holländische Reihe, 040/3909410

ZUSÄTZLICHE TERMINE 2002 : 11.Juli, 12.September, 14.November

Spendenkonto Fahrgast-Initiative Hamburg : 523736204 Postbank Hamburg (BLZ 20010020)

Mitglied im PRO BAHN Landesverband Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

Erscheint zukünftig nach Bedarf als „Schleswig-Holstein-Schiene“ ▪ Redaktionsschluss : 15.04.2002
Nachdruck aller Artikel mit Quellenangabe gestattet ▪ Belegexemplar erbeten