Hamburg

Mit Zweistrom-Fahrzeugen nach Stade

aus SIGNAL 04/2005 (August/September 2005), Seite 19-20 (Artikel-Nr: 10002757)

Michael Hertel

S-Bahn Hamburg wächst 2007 um 32 km

Mit der Strecke Hamburg-Neugraben--Stade wird das Hamburger S-Bahnnetz zum Ende des Jahres 2007 um rund 32 Kilometer erweitert. Dabei werden sieben bislang vom DB-Regionalverkehr angefahrene Stationen in das S-Bahnnetz integriert, eine weitere Station neu gebaut. Auf der verlängerten S-Bahnlinie S 3/S 31 verkehren dann neue Zweistrom-Fahrzeuge.

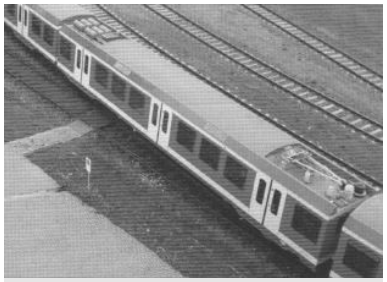
Während die modernen, in Hennigsdorf gebauten Hamburger Triebzüge der Baureihe 474 auf dem Hamburger Kernnetz - ähnlich wie in Berlin - mit seitlichen Stromabnehmern bei 1200 Volt Gleichstrom betrieben werden, müssen für den neuen Abschnitt zwischen Hamburg-Neugraben--Stade Zweistromfahrzeuge beschafft werden, die auch unter Oberleitung mit 15.000 V und 16 2/3 Hz Wechselstrom fahren können. An der Station Neugraben wird die Stromzuführung des Zuges in einer Systemwechselstelle mit einem 135 Meter langen stromlosen Abschnitt im Rollen automatisch umgestellt. Für die verlängerte Linie S 3/S 31 sollen 42 Zweistrom-Triebzüge bereitgestellt werden. Davon werden nach Auskunft von Jürgen Fenske, Sprecher der Geschäftsführung der zur Deutschen Bahn gehörenden S-Bahn Hamburg GmbH, 30 bereits im Einsatz befindliche Fahrzeuge vom Typ ET 474.3 umgerüstet und zwölf weitere vom Firmenkonsortium Aistom (früher: LHB, Salzgitter) und Bombardier (Hennigsdorf) neu gebaut, wobei der Wagenbau in Salzgitter und die elektrische Ausrüstung in Hennigsdorf erfolgen.

100.000 Einwohner erschlossen

Die gesamte Investition (Strecke und Fahrzeuge) beläuft sich nach Angaben der S-Bahn Hamburg GmbH auf rund 145 Millionen Euro. Mit der Streckenerweiterung wird eine Region von mehr als 100.000 Einwohnern im südwestlichen Hamburger Umland mit großer Bedeutung sowohl im wirtschaftlichen Bereich als auch im Tourismus (Altes Land) von der S-Bahn der Hansestadt erschlossen.

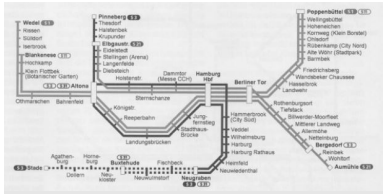
In nur noch 57 Minuten erreichen die Fahrgäste künftig von Stade aus Hauptbahnhof und Innenstadt Hamburgs ohne umzusteigen. Von Buxtehude aus sind es sogar nur 37 Minuten - Fahrzeiten, die man mit dem Pkw über die stark befahrene B 73 nicht erzielen kann. Bislang enden die Züge der S-Bahnlinie S 3, von Pinneberg über das Zentrum und Hamburg-Harburg kommend, in Hamburg-Neugraben. Dort wird man künftig nur noch für Fahrten über Stade hinaus - also beispielsweise nach Cuxhaven - in Regionalzüge umsteigen müssen. Ab Neugraben fungieren die bisherigen Regionalbahnstationen Neu Wulmstorf, Buxtehude, Neukloster, Horneburg, Dollern und Agathenburg künftig (auch) als S-Bahnstationen. In welchem Umfange dort noch Regionalbahnen halten werden, ist derzeit noch Thema von Verhandlungen zwischen der DB und dem Besteller Land Niedersachsen.

Die Station Hamburg-Fischbek (zwischen Neugraben und Neu Wulmstorf) wird neu errichtet, was allerdings für die dort über Jahrzehnte stationierten



Der Stromabnehmer auf dem Mittelwagen läßt sich versenken. (Foto: © ALSTOM 2005 / B. Rosenthal)

Überführungsfahrt des ersten Zweistrom-S-Bahnzuges nach Hamburg am Bahnhof Rübenkamp am 29. Juli 2005 (Foto: Jan Borchers)



Die Linie 3 des Hamburger S-Bahnnetzes (Pinneberg-Hamburg--Neugraben) wird Ende 2007 um rund 32 Kilometer und acht Bahnhöfe verlängert. An sieben der acht Stationen halten bislang DB-Regionalzüge, ein Haltepunkt (Hamburg-Fischbek) entsteht neu. (Foto: Holger Mertens)

Ein ET 474 der S 3 aus Richtung Hamburg-Harburg nähert sich der heutigen Endstation Hamburg-Neugraben. Im Bereich des Gleisvorfeldes soll künftig der automatische Systemwechsel vom seitlich abgenommenen Gleichstrom zum Oberleitungs-Wechselstrom erfolgen. (Foto: Michael Hertel)

Bundeswehr-Soldaten zu spät kommt, denn die Kaserne ist inzwischen aufgelöst worden. Leider hat es der CDU-geführte Hamburger Senat auch versäumt, im Zuge der geplanten Streckenerweiterung den Bau der im Süderelberaum seit Jahrzehnten - auch von der CDU - geforderten Station Bostelbek zu berücksichtigen. Ein S-Bahn-Halt in Bostelbek fand zuletzt im Verkehrsentwicklungsplan des Jahres 2000 Erwähnung.

Zur Geschichte

Direkt an der heutigen DB-Strecke Hamburg-Harburg--Cuxhaven war 1934 ein Automobilwerk errichtet worden, in dem der schon legendäre Dreirad-Zweitakter vom Typ »Tempo" gebaut wurde. Nach dem Krieg übernahm Mercedes-Benz das Werk. Heute stellen dort rund 2.700 Mitarbeiter Achsen und andere Bauteile für DaimlerChrysler her. Weitere Industrie- und Gewerbebetrieb haben sich in Bostelbek angesiedelt. Bis zum Bau der S-Bahn nach Neugraben im Jahre 1984 existierte ein Personenbahnhof Bostelbek an den Fernbahngleisen. Die S-Bahn aber wird auch zukünftig auf einer Länge von rund sechs Kilometern zwischen den Stationen Heimfeld und Neuwiedenthal ohne Halt an Bostelbek vorbeirauschen.

Der im Jahre 2003 zwischen dem Land Niedersachsen, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, der DB Regio AG und der S-Bahn Hamburg abgeschlossene Verkehrsvertrag (Laufzeit 10 Jahre ab Dezember 2007) sieht jährliche Verkehrsleistungen von 700.000 Zugkilometern vor, die wie folgt umgesetzt werden sollen: Von Stade über Buxtehude bis Hamburg verkehrt die S-Bahn mindestens stündlich. Montags bis freitags wird das Angebot während des Berufsverkehrs »bis hin zum 20-Minuten-Takt verdichtet", wie es bei der S-Bahn Hamburg GmbH heißt. Zwischen Buxtehude und Hamburg fahren die Züge in den morgendlichen Hauptverkehrszeiten sogar alle zehn Minuten. Das ist bereits eine gewisse Verbesserung. Bei entsprechender Nachfrage ist allerdings zu hoffen, dass sich ganztätig mindestens ein 20-Minuten-Takt bis Stade durchsetzt. Bislang wird die Strecke zwischen HH-Neugraben und Stade von der Regionalbahn sowie von Hamburg Hbf bis Cuxhaven vom RegionalExpress bedient. Dadurch ergibt sich an wenigen Stationen des betroffenen Abschnitts (RegionalExpress hält in: Stade, Horneburg, Buxtehude, Neugraben) tagsüber annähernd ein 30-Minuten-Takt, an den restlichen Stationen des Abschnitts allerdings nur ein unattraktiver Stundentakt, der an den Wochenenden noch weiter ausgedünnt ist.

Finanzierung

Von der vereinbarten Investitionssumme (145 Millionen Euro) werden 90 Millionen von den Bundesländern Niedersachsen und Hamburg für Neu- und Umbau der benötigten Zweisystem-Züge erwartet. Die restliche Summe für die Streckeninfrastruktur soll nach dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz finanziert werden. Doch allerdings scheinen die Details der Finanzierung nicht unter Dach und Fach zu sein. Die DB verhandelt derzeit mit den beteiligten Bundesländern um den Inhalteines »Bau- und Finanzierungsvertrages" Laut DB-Sprecherin Sabine Brunkhorst soll die Vereinbarung noch im Herbst abgeschlossen werden, um - wie geplant - »Ende dieses Jahres mit den Bauarbeiten beginnen zu können"

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

http://signalarchiv.de/Meldungen/10002757.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten