

3-4/2015

**FAHR
MIT
UNS**
DURCH HAMBURG

15. VERKEHRSHISTORISCHER TAG

Weitere Themen: DT2-Abschied • 60 Jahre Schnellbus • Barrierefreier Ausbau nach 2015

Liebe Leserinnen und Leser!

Einsteigen bitte - am 11. Oktober fahren wieder unzählige Museumsfahrzeuge durch Hamburg, mit nur einer Fahrkarte können alle Oldtimer an dem Tag genutzt werden.

50 Jahre und unterdessen noch kein Bisschen alt ist der Hamburger Verkehrsverbund, welcher Ende November Geburtstag hatte.

In dieser Doppelausgabe soll es neben dem Verkehrshistorischen Tag und dem HVV-Jubiläum auch um das Schnellbusjubiläum gehen. Ebenfalls beleuchten wir das neue Fahrzeug in der Busflotte, den Mercedes-Benz Capacity L und blicken nach Berlin, wo eine neue U-Bahn-Generation das Licht der Welt erblickt hat, ebenso fährt wieder ein S-Bahn Museumszug in Hamburg. Ende November hieß es Abschied nehmen, nach knapp 53 Jahren gingen die letzten DT2-Fahrzeuge aus dem Betrieb. Natürlich mit an Bord sind neben Kurzmeldungen auch die Änderungen zum Fahrplanwechsel.

Neues gibt es auch von der AKN: Die seit September fahrenden Neufahrzeuge vom Typ LINT 54H sind Mitte Dezember erfolgreich in den Plandienst gegangen und haben damit die fast vierzig Jahre alten VTE-Fahrzeuge abgelöst, dessen Vorbild die Fahrzeuge DT2/DT3 der HOCHBAHN waren.

Alles in allem hoffen wir wieder einen guten Überblick über die aktuellen Neuigkeiten bei der HOCHBAHN bieten zu können und wünschen viel Spaß beim lesen der neuen „Fahr mit uns durch Hamburg“-Ausgabe!

Marcel Auktun
Roman Berlin

Fahr mit Uns durch Hamburg-Redaktion

Titelfotos: oben: DT1-Museumszug Hanseat in Volksdorf, unten: T-Wagen-Zug am Kuhmühlenteich

Rückseite: DT2 in Farmsen, „Bitte nicht einsteigen“

IMPRESSUM

Fahr mit Uns durch Hamburg - Illustrierte Zeitschrift für Freunde des Hamburger Nahverkehrs

Herausgegeben von
Marcel Auktun, DT5 ONLINE.de
Roman Berlin, ÖPNV HAMBURG.info

V.i.S.d.P.: Marcel Auktun, Langenhorner Chaussee 64,
22335 Hamburg.

Kostenlos bei **DT5 ONLINE.de**

Sie haben Lob, Kritik, Anmerkungen oder Themenvorschläge? Schreiben Sie uns eine E-Mail mit Betreff „Fahr mit uns“ an kontakt@dt5online.de! Wir freuen uns auf Ihre Meinung!



Der **Alsterdampfer St. Georg** auf einer seiner Alster-rundfahrten, in der Saison bei Touristen beliebt.



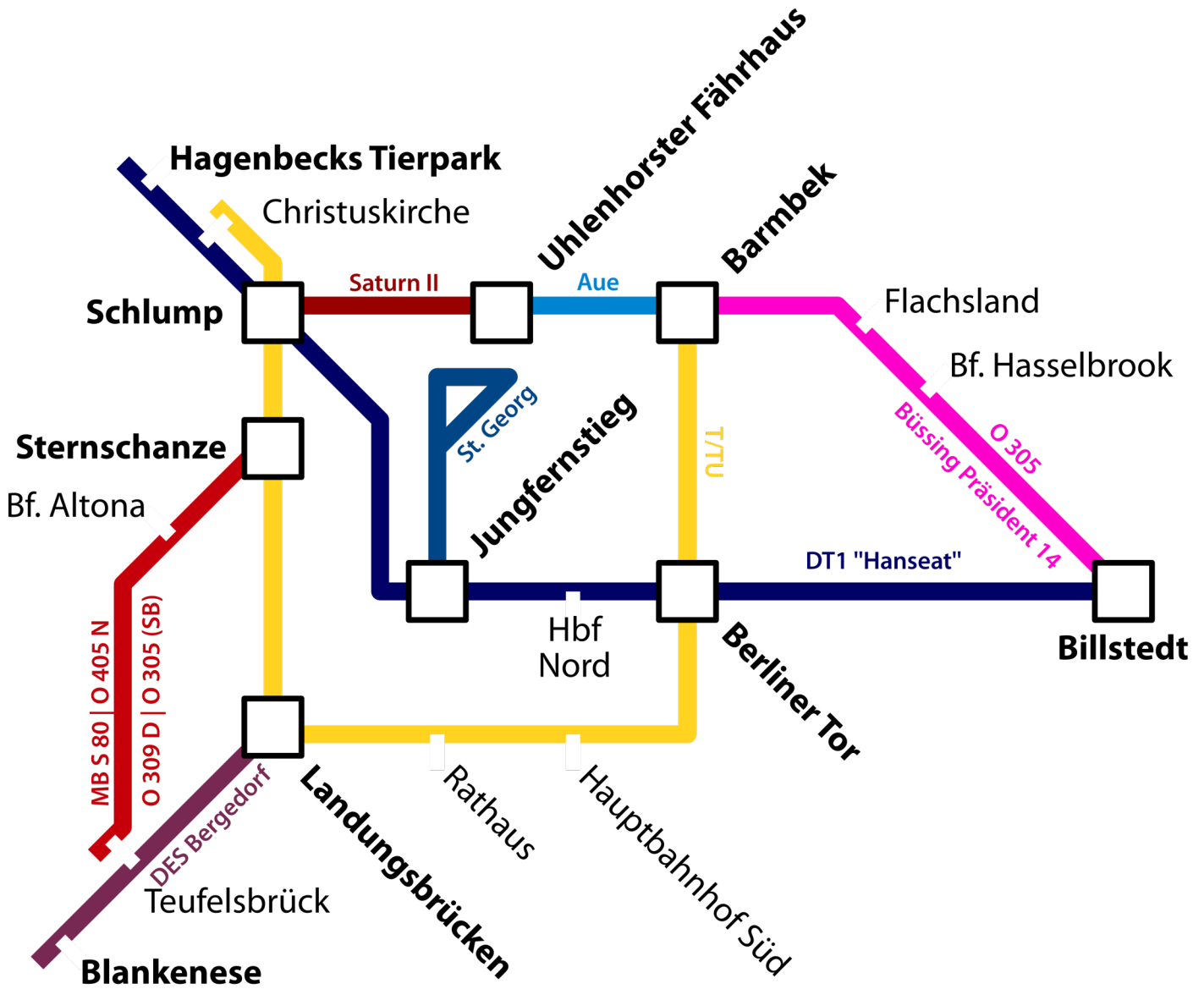
Ein HOCHBAHN-Schnellbus der 1990er-Jahre in Quickborn (Wagen 6502), im Besitz des HOV.



Der neue S-Bahn-Museumszug 470 128 war leider noch nicht einsatzbereit. *Mehr Infos in News Kompakt*



Auch die AKN war 2015 leider nicht dabei. 2014 pendelte der **Uerdinger Schienenbus** zwischen Eidelstedt und Quickborn, wo Museumsbusse Anschluss boten.



15. Verkehrshistorischer Tag

Bei Kaiserwetter fand am Sonntag, dem 11. Oktober der 15. verkehrshistorische Tag in Hamburg statt. Viele betriebsfähige Museumsfahrzeuge fahren an diesem Tag durch die Hansestadt. Eine spezielle Tageskarte zum Preis von 15 Euro berechtigte zur Fahrt mit den historischen Fahrzeugen und Benutzung aller Verkehrsmittel im HVV-Gesamtbereich.



Eine VHT-Tageskarte von 2015, Preis: 15€

Der erste verkehrshistorische Tag fand im Jahr 2001 statt, ein Vorbild für diese Veranstaltung war Berlin. Dort konnte sie sich jedoch nicht etablieren und wurde nicht wiederholt. Anfangs standen die verkehrshistorischen Tage noch unter einem bestimmten Motto: Im Jahr 2002 war etwa das 90-jährige Jubiläum der Hamburger Hochbahn zentrales Thema der Veranstaltung. Highlights für Nahverkehrsfreunde waren in diesem

Jahr die Befahrung der Moorkampkurve historische S-Bahn nicht (Verbindung Christuskirche, am VHT teilnehmen, auch U2 - Schlump, U3) und die AKN war in diesem Jahr dem Verbindungsgleis zwischen Berliner Tor (U2/U3/U4) und Hauptbahnhof Süd (U1). Mangels betriebsfähiger Fahrzeuge konnte die historische S-Bahn nicht am VHT teilnehmen, auch die AKN war in diesem Jahr nicht dabei. Mehr Informationen gibt es im Netz unter www.verkehrshistorischer-tag.de.



Der DT1-Partyzug „Der Hanseat“, Bj. 1958, beim Einsetzen vom Betriebshof in die Haltestelle **Barmbek**.



Der T-Wagen 11 aus der ersten Lieferung fuhr von 1912 bis 1971. Viele Fahrzeuge gingen früher in Betrieb.

Die Fahrzeuge im Überblick

Der 1958 in Uedingen Fahrzeug aus der 6. Serie gebaute **Hanseat** (DT1 rie mit zwei Führerständen 9030/9031) fuhr in die den für die wenig fremden Jahr auf der Linie quentierte Rothen-U2 zwischen Billstedt burgsorter Zweiglinie, und Hagenbecks Tier-TU1-8838 – ein aus den park mit Halt in Chris-Resten von Wagen 324 tuskirche, Schlump, umgebauer Nachkriegs-Jungfernstieg, Haupt-wagen und TU2-8762 – bahnhof Nord und Berliner ein aus Wagen 392 ner Tor. umgebauer „Silberling“, das ist der Spitzname für die zweite Umbause-

Der historische **T-/TU-Zug** bestand wie auch im vergangenen Jahr für die zweite Umbause-rie. Dieser Verbund fuhr von Barmbek über Berliner Tor, Hauptbahnhof Süd, Rathaus, Landungsbrücken und Sternschanze zum

DES Bergedorf an den Landungsbrücken



Bilder St. Georg, T1 11, TU2, MB S80: Jürgen R.



Der 4 Wagen-Zug am **Rödingsmarkt**, an der Spitze fährt T-Wagen 220 aus der sechsten Lieferung (T6).



TU1-Wagen 8838 in der 1912 eröffneten Haltestelle **Landungsbrücken**, hier Übergang zur DES Bergedorf.

Die **TU2** sind die ersten Hamburger Silberlinge, sie entstanden 1960/61 aus T-Wagen, hier TU2 8762 ex 392.





Schlump. Jeder zweite Zug fuhr dann über die Moorkampkurve weiter zur Christuskirche.

Die 1955 gebaute Hafenfähre DES Bergedorfpendelte zwischen Blankenese und den Landungsbrücken mit einem Zwischenstopp in Teufelsbrück. Das älteste betriebsfähige Hamburger Nahverkehrsfahrzeug ist die St. Georg von 1842, welche traditionell ihre Alster-rundfahrt machte. Die Alsterbarkasse Aue von 1926 pendelte durch den Osterbekkanal vom Uhlenhorster Fährhaus nach Barmbek und zurück.

Barkasse Aue auf der Alster



Der Büssing Präsident 14 von 1964 und der O 305 von 1984 fahren entlang der Linien 213, 116, 261 und 23 zwischen Barmbek und Bilstedt mit Halt in Flachsland und Hasselbrook. Der Saturn II von 1962 besetzte den Shuttleverkehr vom Bahnhof Schlump zum Uhlenhorster Fährhaus und stellte dort einen Anschluss zur Aue her. Ein weiterer O 305 von 1984, die Bergziege O 309D von 1959 und der MB S 80 von 1979 pendelten zwischen Teufelsbrück und Sternschanze. Zwischenstopp war am Bf. Altona.



Der **MB S80** (oben links) ist frisch restauriert und das erste Mal dabei. Oben rechts: **Büssing Präsident 14**



Der VHH Mercedes-Benz O 305, ein HOCHBAHN-Schnellbus diesen Typs war auch unterwegs.



Magirus-Deutz Saturn II am Schlump. Die VHH besaß 125 dieser Busse, welche das Stadtbild prägten. (oben) Bergziege O 309 D (Bj 1959) in Quickborn, planmäßig fahren die kleinen Busse auf den Linien 48/49. (unten)





Der DT2 fuhr an Schultagen morgens in der Hauptverkehrszeit zur Funktionserhaltung u. Verstärkung (oben)



Innenraum eines DT2.5-Fahrzeuges. Durch die Wagen konnte man nie sehen. Es dominieren gelb und blau.

DT2: Einsatzende nach 53 Jahren im Dienst

Nach 53 Jahren im Dienst verabschiedete die HOCHBAHN am 28. November 2015 die letzten DT2-Einheiten aus dem Fahrgasteinsatz. Sie werden durch den neuen DT5 abgelöst.

Der letzte reguläre Fahrt acht Stunden erreichte der gasteinsatz erfolgte bereits Sonderzug die Haltestellen tags zuvor, wo letztmalig Ohlstedt, Niendorf Nord, ein 8 Wagen-Zug seine Norderstedt Mitte, Mümtypische Strecke Volksdorf melmannsberg, Hafencity - Ohlstedt zur Hauptver- Universität, Barmbek, kehrszeit befuhr. Am Großhansdorf und schließ- Sonnabendmorgen brach lich Farmsen. Für die Fahrt dann ein festlich ge- mussten sich die Fahrgäs- schmückter Vierwagenzug te zuvor anmelden, da (aus zu seiner großen Ab- Branschutzgründen) maxi- schiedsfahrt durch das mal 100 Fahrgäste im Zug gesamte Hamburger U- sein dürfen, wenn die U4- Bahn-Netz auf. In knapp Neubaustrecke befahren

Alt trifft neu in Wandsbek-Gartenstadt.



Die Hamburger wollen Abschied nehmen. Der Abschiedszug am Nachmittag in **Großhansdorf**.



Die Abschiedsfahrt begann mit einem Teil, der anmeldepflichtig war. Der Zug fährt in Farmsen ein (oben).

Abschiedszug in **Buckhorn**. 2016 wird die Haltestelle ihr typisches Kopfsteinpflaster verlieren. (unten)





Der DT5 löst den DT2 ab, zuletzt waren 14 DT2 in Betrieb. Ende Dezember sind schon 42 DT5 unterwegs...

wird. Um 14:05 hatte der Zwecke vorgehalten. In Zug Einfahrt am vollen den Jahren 1961 bis 1966 Jungfernstieg, die HOCH- wurden insgesamt 186 BAHN gab die Zeiten für Doppeltriebwagen von Linden „offiziellen“ Teil der ke-Hofmann-Busch (LHB, Fahrt (nach der U4- heute ALSTOM) und Kiepe Strecke) zuvor bekannt. In in Salzgitter gebaut. Seit Barmbek wurden aufgrund 2005 waren zunächst fünf- der Auslastung des Zuges zeh- zehn Fahrzeuge betriebs- weitere 2 Wagen angekup- fähig als Reserve vorhan- pelt, sodass sich die Fahr- den. In den letzten Jahren gäste für die letzte Fahrt fuhren die Züge nur noch über den Ring nach Groß- in der morgendlichen hansdorf besser verteilen Hauptverkehrszeit auf der konnten. Die Anteilnahme U1, um betriebsfähig zu am DT2-Abschied war bleiben groß.

Durch inzwischen 42 be- trieb- fähige DT5 (126 ge sind abgestellt worden Wagen) wurden die letz- ten DT2 (28 Wagen) dann und werden verwertet, ei- nes bleibt für museale verzichtbar.

Der DT2 setzt letztmalig in **Farmsen** aus, seine Verstärkerfahrten endeten auch hier. Ein endgültiger Abschied.



Blick auf das Fahrpult eines DT2.5. Gefahren wird mit Pedalsteuerung, der Bildschirm wurde nachgerüstet (ob.)



Auf der **Linie U3** waren die Züge beheimatet, bis 2009 führte sie von Barmbek nach **Mümmelmannsberg**.



Erstmals verabschiedete man die DT2 bereits 2004 aus dem Plandienst, den neuen **U4-Tunnel** durften sie nicht befahren; aus Brandschutzgründen. Hier steht der Zug am Überseequartier (oben). Schmuck im Zug (unten)



60 Jahre Schnellbus: Ein Blick in die Vergangenheit

Am 30. Oktober 1955 fuhr der erste Schnellbus vom Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof der Linie 36 nach Blankenese und zurück. Bis heute ist viel passiert – die FAHR MIT UNS-Redaktion blickt zurück:

Um dem Auto in Zeiten des Wirtschaftswunders etwas entgegen setzen zu können, führte die Hamburger Hochbahn im Jahre 1956 den Schnellbus ein – und dieser machte seinem Namen alle Ehre: Dadurch, dass nur wenige Haltestellen bedient wurden, konnte dieser schnell von der Innenstadt in die Elbvororte fahren. Das Angebot wurde – trotz Zuschlag – regen genutzt: Von Berufspendlern, von Schülern und abendlichen Opernbesuchern.

Doch die Linie 36 sollte nicht die einzige bleiben: Schon nach zwei Jahren kamen weitere Linien hinzu: Die Linie 31 vom Flughafen über Alsterdorf, Eppendorf und die Innenstadt nach Horn, die Linie 32 von Schnelsen über Lokstedt, die Innenstadt und Wandsbek entlang der heutigen Linie 9 nach Rahlstedt, die Linie 37 von Winterhude über Altona, Bahrenfeld über Uhlenhorst und Barmbek nach Steilshoop und die Linie 91 als Radiallinie von Osdorf über Lurup, Stellingen, Lokstedt, Eppendorf, Alsterdorf, Ohlsdorf, Barmbek und Wandsbek zum Husarenkmal. Des weiteren wurde die Linie 36 nach

Winterhude verlängert.

Die Schnellbusse waren nicht nur schnell, sondern beherbergten auch weitere Service: So wurden spezielle Busse mit besserer Bepolsterung geordert, beim Fahrer Musik gespielt und die bargeldlose Zahlung per Scheck ermöglicht. Außerdem gab es weitere Linien im Netz: Die Linie 22 von Jenfeld über die Innenstadt nach Nienendorf, die Linie 26, eine Verstärkerlinie der Linie 36 zwischen Blankenese und Hauptbahnhof. Die Linie 32

von Schnelsen über die Innenstadt nach Rahlstedt. Die Linie 33 von Eidstedt über die Innenstadt und Barmbek nach Fuhlsbüttel. Die Linie 34 von Schnelsen über Eidelstedt, die Innenstadt und Wilhelmsburg nach Kirchdorf. Die Linie 31 wurde nach Langenhorn verlängert. Der Abschnitt der Linie 36 nach Rahlstedt, die Linie 37 von Winterhude wurde aufgehoben, sie wurde wieder die Innenstadt, Uhlenhorst und Barmbek nach Rahlstedt verschwenkt. Die Linie 37 wurde nach Osdorf verlängert. Eine Linie 38 wurde vom Hauptbahnhof über den Rothenbaum nach Poppenbüttel eingerichtet. Die Linie 91 wurde am Flughafen in zwei Teile geteilt: Der Abschnitt



Aufgrund der Bauarbeiten für das Kaufhaus Horten (heute Saturn) fuhr der Bus durch den **Wallringtunnel**



Bus der frisch eingerichteten Schnellbus-Linie 36 auf der festlich geschmückten **Mönckebergstraße**



1975 fährt ein Hamburger Schnellbus **in Wien**, in Hamburg fahren inzwischen neue Fahrzeuge (oben).

Am **Jungfernstieg**: Magirus-Deutz 170 S 10 H auf der Linie 37 unterwegs zum Osdorfer Born



nach Blankenese hieß weiter Nortring über den Sülldorfer Kirchenweg und der Billstedt 94.

Zu dem Schnellbus-Netz gehören seit 1968 auch die heutigen Schnellbus-Linien 48 und 49. Diese gehen aus den Blankeneser Kleinbus-Linien B6, B7 und B8 hervor. Diese Stadtteillinien gab es auch in anderen Stadtteilen, beispielsweise in Volksdorf. Während diese in StadtBus-Linien umgewandelt wurden, gingen in Blankenese die Kleinbusse in die Linien 48 und 49 über. Die B6 wurde im gesamten Linienlauf zum Schnellbus 48. Der Abschnitt der B8 vom Blankeneser Bahnhof zur Elbchaussee und der Abschnitt der B7 von der Elbchaussee zum Strandweg wurden zur Linie 49. Der

Nortring über den Sülldorfer Kirchenweg und der Linienabschnitt der B7 vom Süllberg zur Elbchaussee sind nicht mehr erhalten.

1968 wurde die Leitautomatik für Schnellbus-Linien eingeführt. Außerdem wurden die Linien 48 und 49 in Blankenese in das Schnellbus-Netz integriert. Damit erreichte das Netz seine größte historische Ausdehnung. In den nächsten Jahren ging es mit dem Schnellbus bergab – Denn die Situation des Hamburger Nahverkehrs hatte sich gewandelt: Dominierten in den 50er Jahren vor allem Straßenbahnen das Bild. Inzwischen wurden viele zuschlagsfreie Buslinien eingerichtet.

Um diese Entwicklung aufzuhalten, wurde die CC-

Auf den Schnellbus-Linien wird die **Leitautomatik** eingeführt: Nun lassen sich, wie hier auf der Linie 32, die aktuellen Standorte der Busse erfassen.



Am verschneiten **Gänsemarkt**: Ein Schnellbus auf der Linie 32 macht sich auf den Weg nach Fuhlsbüttel.



Bergziegen gibt es schon länger: Hier fährt eine der ersten im Jahre 1959 auf der Stadtteillinie B6 durch das Blankeneser Treppenviertel. Heute: Linie 48

Karte eingeführt. Dieser und S-Bahn barrierefrei erlaubte die Benutzung waren, wurde der Schnellbus zur eine barrierefreien Alternative für mobilitäts-eingeschränkte Fahrgäste. Ab den 1990ern kamen die ersten barrierefreien Busse in Hamburg an, diese wurden vorwiegend auf den Schnellbus-Linien eingesetzt. Da auf den anderen Buslinien noch Hochflurbusse fuhren und nur wenige Haltestellen der U-



Wie es heute um den Schnellbus steht und welche Fahrzeuge eingesetzt wurden und werden lesen Sie auf den folgenden beiden Doppelseiten.



Zu Beginn führen ab 1955 normale Stadtbusse auf der 36, hier ein **DB O 321 H**, sie führen von 1955 - 1962.



Magirus-Deutz 150 R/L 12 - Typ Hamburg (Saturn II), in Betrieb 1967 - 1972/73 bei der HOCHBAHN



Daimler-Benz O 305, 14. Serie, von 1984 bis 1994 bei der HOCHBAHN im Einsatz, heute beim Hamburger Omnibusverein HOV (oben). Mercedes-Benz **O 405 N1**, 1994–2010 bei der HOCHBAHN, hier auf Li. 36 (unten)



Der Schnellbus heute: Diskussionen um Abschaffung

Das Konzept des Schnellbusses sehen viele Hamburgerinnen und Hamburger mittlerweile als veraltet an. Alte Fahrzeuge und die inzwischen hohe Haltestellendichte unterstützen diese Forderung. Zuletzt ging im Mai ein Antrag der CDU-Fraktion auf Abschaffung des Schnellbus-Zuschlages ein. Darum stellt sich die Frage, ob die Schnellbusse noch zeitgemäß sind.

Zwar sind auf den Schnellbus-Linien seit Einführung der Fahrgäste immerhin viele Haltestellen auf nicht: Auf der Linie 37 fuhr Wunsch von Fahrgästen im Jahr 2012 immerhin hinzugekommen, was die fast 7.500 Fahrgäste pro Schnelligkeit beeinträchtigt Tag. Es folgten die Linien hat, jedoch hat der 36 (4.427), 39 (3.036), 35 Schnellbus immer noch (2.865), 34 (1.993), 31 eine Chance. Gerade im (1.942) und 48 (932). Die gebrochenen Verkehr spart durchschnittlich wenigsten der Schnellbus Zeit, da Fahrgäste pro Werktag zum einen die Umsteige erreichte die Linie 49 mit anlagen nicht angefahren 13 Fahrgästen. Auch au- werden müssen und auch ßerhalb der Hauptver- das Umsteigen wegfällt. kehrszeit können die Immerhin 5,9 Millionen Euro hat der HVV im Jahr Schnellbusse dank der CC- 2012 durch den Verkauf Der Schnellbus-Zuschlag -Karte gut gefüllt werden. von 1. Klasse-Zuschlägen beträgt ab dem 1. Januar



Bilder: Jürgen R., oben links HOCHBAHN. Netzplan: ÖPNV Hamburg.info

2016 zwei Euro, eine Kurz- des-Benz O 530 MÜ und fahrtstrecke mit dem EvoBus / Mercedes-Benz Schnellbus ist zum Preis Citaro LE zum Einsatz. von 2,10 Euro erhältlich. Auch Fahrzeuge vom Typ Besonders auf der Linie Volvo 7900 Hybrid kom- 48, welche bei Touristen men (überwiegend auf der sehr beliebt ist, wird die Linie 37) zum Einsatz. Auf Schnellbus-Kurzstrecke den Kleinbuslinien 48/49 in gerne gekauft, schließlich Blankenese kommen die kann die ganze Linie damit sogenannten „Bergziegen“ befahren werden: Im März zum Einsatz, das sind 2015 wurden 3.368 Kleinbussen und ein Schnellbus-Zuschläge elektrischer Midibus - ein (Kurzfahrten oder normaler zweiter folgt 2016.. Zuschlag) auf dieser Linie Schnellbus-Linien fahren grundsätzlich nicht im Nachtbetrieb, auf vielen Strecken fahren jedoch (inzwischen zuschlagsfreie) Nachtbusse.

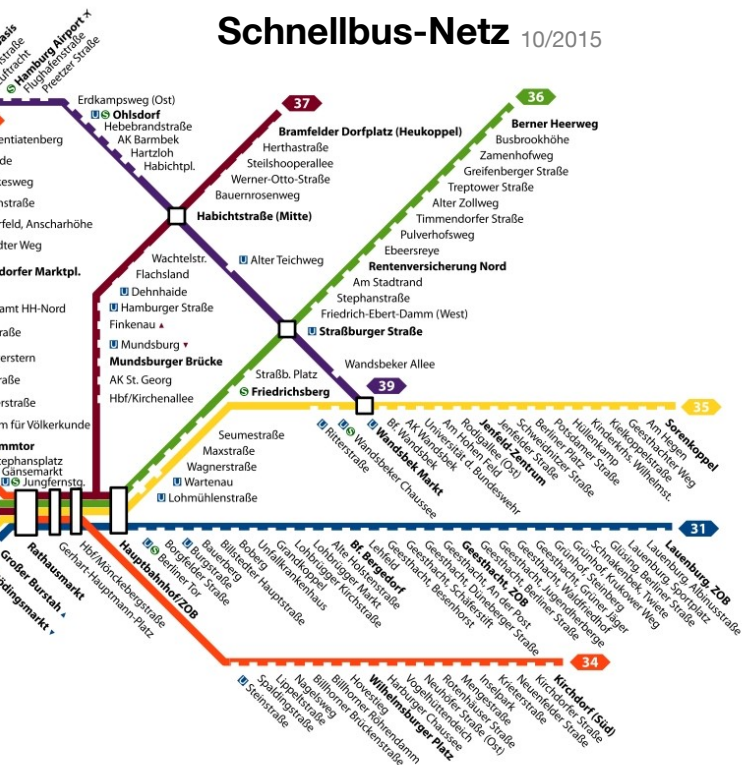
Bei der Hamburger Hoch- Bahn kommen Fahrzeuge vom Typ EvoBus / Merce-

Das gegenwärtig betriebene Schnellbus-Netz

Zur Zeit gibt es noch acht Schnellbus-Linien, fünf davon betreibt die HOCHBAHN, drei von ihnen die VHH. Die Linien im Überblick:

Die Linie 31 der VHH ver- Lauenburg. Früher gab es bindet die Hamburger In- eine andere Schnellbus- nenstadt mit Hamm, Horn, Linie mit der Nummer 31. Billstedt, Boberg, Berge- Diese fuhr nach Glinde und dorf, Geesthacht und zuletzt zum Umsteigekno-

Schnellbus-Netz 10/2015



MB O 405 N1, 5. Serie, 1994 - 2009/10 bei der HHA, heute beim HOV. Erste Niederflurfahrzeuge in Hamburg



EvoBus / Mercedes-Benz O 530 MÜ, seit 2005 sind zwanzig dieser Busse für die HOCHBAHN unterwegs



EvoBus / Mercedes-Benz Citaro LE, seit 2010 bei der im Einsatz (oben). Neu auf der 37 im Einsatz sind Volvo 7900 Hybrid, aufgrund ihrer Umweltfreundlichkeit. Sie fahren selten auch auf anderen Schnellbus-Linien (u.)





Die 39 endet heute in **Wandsbek Markt**, sie fuhr früher auf dem Weg der heutigen 23 bis Billstedt.



Von U Wandsbek Markt geht es über Ohlsdorf zunächst zum Flughafen. Der DB O 305 auf der **Flughafenstraße**



Am **Lattenkamp** kann aus der 39 bequem in die U1 umgestiegen werden (oben). Über U Hagenbecks Tierpark - Eidelstedter Platz - S Hochkamp geht es weiter bis zum **Linienende in Teufelsbrück** (unten)



ten Billstedt. Zu dieser Zeit hieß die Linie nach Geesthacht 21, diese ging aus der VHH-Linie 1 hervor, die mit der Busreform im HVV umbenannt wurde. Die Linie 31 ist die einzige Linie, die den Großbereich Hamburg verlässt. Sie wird von der VHH im 60-Minutentakt betrieben. Es kommen Fahrzeuge mit spezieller Polsterung und kostenlosem WLAN zum Einsatz.

Die Linie 34 beginnt an der Lufthansa-Basis und verläuft über Nedderfeld, Eppendorf und Roterbaum in die Innenstadt und von dort aus über Veddel und Wilhelmsburg nach Kirchdorf Süd. Sie verkehrt alle 20 Minuten, am Wochenende morgens und nachmittags alle 30 Minuten. Zum Einsatz kommen die Schnellbusse der Hamburger Hochbahn, welche die Linie betreibt.

Die Linie 35 führt vom Messe-Gelände über die Innenstadt, Eilbek und Wandsbek nach Jenfeld. Die Busse fahren im 15- bis 30-Minutentakt. Die Linie 35 fuhr früher weiter nach Schnelsen, mit Einführung der MetroBusse wurde sie zur Messe zurückgezogen. Die Linie 35 ist bestes Beispiel für die starke Nachfrage durch CC-Kartenbenutzer: Um 8:59 Uhr gibt es eine zusätzliche Fahrt vom Berliner Platz zum Rathausmarkt, die extra eingerichtet wurde. Die Linie wird mit den Schnellbussen der Hochbahn betrieben.

Die Linie 36 ist Hamburgs

erste (und somit älteste) Schnellbus-Linie. Sie führt von Blankenese über Altona, die Innenstadt, Wandsbek und Farmsen zu Berner Heerweg. Sie wird im 10- bis 30-Minutentakt betrieben. Neben Blankenese und dem Berner Heerweg beginnen und enden Fahrten an der Haltestelle St. Pauli. Die Linie wird von der Hamburger Hochbahn betrieben, es kommen ihre Schnellbusse zum Einsatz. Fotos von einer Sonderfahrt des Hamburger Omnibusvereins anlässlich des Schnellbus-Jubiläums auf der 36 und 39 sind auf dieser Doppelseite zu sehen.

Die Linie 37 beginnt in Bramfeld und verläuft über Barmbek, Uhlenhorst in die Innenstadt und von dort über Altona und den Osdorfer Born zum Schenefelder Platz. Sie wird im 7- /8- bis 30-Minutentakt betrieben. Sie ist im Grunde das schlechteste Beispiel für einen Schnellbus: Zum einen ist man mit der MetroBus-Linie 3 nicht nur schneller in der Hamburger Innenstadt, zum anderen kommen auch normale Busse mit innovativen Antrieben zum Einsatz. Grund hierfür ist die Tatsache, dass einige Busse am ZOB beginnen und enden. Hier werden einige Umläufe mit der Innovationslinie 109 verknüpft. Sie wird von der Hamburger Hochbahn mit Schnell- und Hybridbussen betrieben.

Die Linie 39 geht aus der Linie 91 hervor. Nachdem diese nur noch zum

Wandsbeker Markt führt, VHH betrieben. Seit 2014 verbindet sie nur noch die Linien 34, 35, 36 und 37 in einem Halbkreis. Sie beginnt in Hamburgs Westen an der Haltestelle Teufelsbrück, kreuzt die Linie 37 im Osdorfer Born, die Linie 34 in Eppendorf und an der Lufthansa-Basis, wieder die Linie 37 in Barmbek (Nord), ein zweites Mal die Linie 36 an der Straßburger Straße und die Linie 35 an der Endhaltestelle der 39, am Wandsbeker Markt. Sie wird im 20- bis 30-Minutentakt mit Schnellbussen von der Hamburger Hochbahn betrieben.

Die Linie 48 geht aus der Blankeneser Stadtteillinie B6 hervor. Sie führt vom Bahnhof zum Strand und in einem Ring zum Bahnhof zurück. Sie wird mit speziellen Kleinbussen der VHH betrieben. Die Linie 49 ging aus Teilen der Stadtteillinien B7 und B8 hervor. Die Linie führt vom Blankeneser Bahnhof zum Elbuferweg und zurück zum Blankeneser Bahnhof.

Zentraler Umsteigepunkt: **Der Rathausmarkt**



Die Linie 49 ist eine Linie die in der Woche vier Mal und am Samstag zwei Mal betrieben. Zum Einsatz kommen auf der ebenfalls von der VHH betriebenen Linie die Kleinbusse der Schnellbus-Linie 48. Die 49 ging aus Teilen der Stadtteillinien B7 und B8 hervor. Die Linie führt vom Blankeneser Bahnhof zum Elbuferweg und zurück zum Blankeneser Bahnhof.



U St. Pauli: Dieses Hamburger Wahrzeichen, die **tanzenden Türme**, passierte der Bus nicht im Liniendienst



Zuvor in **Blankenese**: Wechsel auf die Linie 36. Sie trifft hier auf die VHH-Kleinbuslinie 48 (auch ein Schnellbus)



Der DB O 305 im **Neuen Wall**. Diese exklusivere Einkaufsstraße sieht planmäßig kein Linienbus. Es gibt einfachere Wege vom Rathaus zum Jungfernstieg (oben). Linie 36 an der **Rentenversicherung (Nord)** (unten).



50 Jahre HVV

Am 29. November 2015 wurde der Hamburger Verkehrsverbund - immerhin der erste seiner Art - genau 50 Jahre alt. Und das war ein Grund zum Feiern: Von einer Jubiläumstour mit einem historischen O 305 durch die Umgebung Hamburgs, über eine Ausstellung in der Europa-Passage, ein 50-tägiges Gewinnspiel, bei



dem es jeden Tag etwas zum Hamburger Nahverkehr zu gewinnen gab, einer Fachtagung zur Zukunft der Mobilität bis hin zu einem neuen Design. "Komm gut nach Hause" - Das ist ab sofort der neue Slogan des HVV.

NEWSKOM

A Tschüss & Danke, VTE!

Zum Fahrplanwechsel endete der Einsatz der VTE-Fahrzeuge bei der AKN. Nach und nach wurden die insgesamt fünfzehn Fahrzeuge abgestellt und ausgemustert. Die AKN veröffentlichte die Fahrzeiten für die letzten planmäßigen VTE-Fahrten am 12. Dezember auf der Linie

A1, die A3 fuhr ausschließlich mit VTE. Die dem DT2 und DT3 nachempfundenen Fahrzeuge waren seit 1976 im Einsatz, für insgesamt 39 Jahre. Auf eine Beschmückung verzichtete man aber, ein Schild mit der Aufschrift „Tschüss & Danke, VTE!“ sollte genügen. An besagtem Sonnabend fuhren noch fünf Fahrzeuge (36, 37, 39, 42, 44). Mit 19 Minuten Verspätung erreichte der letzte VTE-Zug, gefahren mit den Einheiten 42 und 39, um kurz nach drei Uhr den Bahnhof Kaltenkirchen und setzte



letztmalig aus. Zwei Einheiten werden außerhalb des AKN-Netzes museal erhalten. Die Rendsburger Eisenbahnfreunde waren die einzigen Abnehmer, die AKN versuchte die Fahrzeuge zu verkaufen. Die Überführung fand am darauffolgenden Wochenende statt. **Die Verschrottung der 13 restlichen Fahrzeuge erfolgt im neuen Jahr im Lübecker Hafen. Tschüss, VTE!**

A LINT 54 H gut gestartet

Seit dem Fahrplanwechsel kommen auf der Linie A1 fast nur noch die neuen von ALSTOM in Salzgitter gefertigten Fahrzeuge vom Typ LINT 54 H (Fahr mit uns durch Hamburg berichtete) zum Einsatz. Bei einer Pünktlichkeitsquote von etwa 93 % ist die AKN zufrieden: „Wir sind insgesamt zufrieden mit der Inbetriebnahme; teilweise ist es jedoch zu Verspätungen gekommen“, so AKN-Vorstand Wolfgang Seyb. Klarer Vorteil der neuen Züge ist der höhengleiche Einstieg ohne Treppe, so dass erstmals auch Fahrgäste mit Rollstuhl problemlos mit der AKN fahren können. **Alle Fahrten, die mit dem LINT geleistet werden, sind in den AKN-Fahrplanheften mit einem Rollstuhl-Symbol versehen.**



PAKT

HVV: Tarifierpassung 2016

Auch in zum 1. Januar 2016 erhöht der HVV seine Fahrpreise, diesen Jahreswechsel werden durchschnittlich 1,9% aufgeschlagen. Bei den Karten im Bartarif werden die Preise generell nur noch in 10 Cent-Schritten angehoben, weshalb diese immer etwas „höher“ (in %) ausfallen, als bei Zeitkarten. Die wichtigsten Fahrpreise 2016 im Überblick:

Einzelkarten

- Kurzstrecke 1,50€
- Nahbereich 2,20€
- Kurzfahrt Schnellbus 2,20€
- 2 Ringe / AB 3,20€
- 3 Ringe 5,10€
- 4 Ringe 7,10€
- Gesamtnetz A-E 8,70€

9-Uhr-Tageskarten / Ganztageskarten

- 2 Ringe / AB 6,20€ / 7,60€
- 3 Ringe 10,20€ / 11,60€
- 4 Ringe 12,40€ / 15,20€
- Gesamtnetz A-E 16,40€ / 19,00€

Kinderkarten

- Einzelkarte 2 Ringe / AB 1,20€
- Einzelkarte Gesamtnetz A-E 2,40€
- Tageskarte 2 Ringe / AB 2,30€
- Tageskarte Gesamtnetz A-E 4,60€

Alkgemeine Wochenkarten

- Wochenkarte Ringe AB 27,30€
- Wochenkarte Gesamtnetz A-E 54,50€

Allgemeines Abo

- Monatskarte Ringe AB 103,70€
- Monatskarte Gesamtnetz A-E 207,40€
- Abokarte Ringe AB 85,00€ mtl.
- Abokarte Gesamtnetz A-E 170,00€ mtl.

CC-Karten

- Monatskarte Ringe AB 60,20€
- Monatskarte Gesamtnetz A-E 99,90€
- Abokarte Ringe AB 49,40€ mtl.
- Abokarte Gesamtnetz A-E 80,40€ mtl.

Sonstige

- Schnellbus-Zuschlag 2,00€
- Fahrradkarte RE/RB 3,50€
- Bahnsteigkarte 0,30€

S Neuer Traditionszug bei der S-Bahn



Die historische S-Bahn hat wieder einen Museumszug: Nachdem sich ET 171 082 im Frühjahr in die Hauptuntersuchung verabschiedet hatte, konnte am 23. Oktober der frisch restaurierte 470 128 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Abnahmefahrt fand bereits am 14. Oktober statt. Das historische Fahrzeug erscheint in seinem Betriebszustand von 1993, besonders markant sind die von innen rot lackierten Türen. Der "neue" Museumszug kam bereits bei einer Charterfahrt, der traditionellen Grünkohlfahrt und festlich geschmückt an den Adventssamstagen zum Einsatz. 470 128 wurde im Jahr 1969 ausgeliefert und war auch nach seinen Planeinsätzen für die Historische S-Bahn unterwegs. Eine Abschiedsfahrt nach Harburg und Blankenese fand am 17. Juni 2006 statt. Anschließend wurden Vorbereitungen für die Hauptuntersuchung getroffen, welche von 2009 bis 2015 stattfand. Das Fahrzeug besteht aus zwei außen befindlichen Triebwagen (Baureihe 470) und einem antriebslosen Mittelwagen (BR 870). Es kann eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde erreicht werden.

Die historische S-Bahn hat wieder einen Museumszug: Nachdem sich ET 171 082 im Frühjahr in die Hauptuntersuchung verabschiedet hatte, konnte am 23. Oktober der frisch restaurierte 470 128 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Abnahmefahrt fand bereits am 14. Oktober statt. Das historische Fahrzeug erscheint in seinem Betriebszustand von 1993, besonders markant sind die von innen rot lackierten Türen. Der "neue" Museumszug kam bereits bei einer Charterfahrt, der traditionellen Grünkohlfahrt und festlich geschmückt an den Adventssamstagen zum Einsatz. 470 128 wurde im Jahr 1969 ausgeliefert und war auch nach seinen Planeinsätzen für die Historische S-Bahn unterwegs. Eine Abschiedsfahrt nach Harburg und Blankenese fand am 17. Juni 2006 statt. Anschließend wurden Vorbereitungen für die Hauptuntersuchung getroffen, welche von 2009 bis 2015 stattfand. Das Fahrzeug besteht aus zwei außen befindlichen Triebwagen (Baureihe 470) und einem antriebslosen Mittelwagen (BR 870). Es kann eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde erreicht werden.

NEWS

Hamburg

switchht weiter

In den vergangenen Monaten kamen wieder zwei neue switchh-Punkte hinzu: Am Lattenkamp und am Rödingsmarkt entstanden neue Standorte. Damit gibt es insgesamt neun Standorte in der Hansestadt, bis 2017 sollen es insgesamt 15 werden. „switchh“ ist das von der Hamburger Hochbahn initiierte Umsteigeprogramm zwischen Car2go, Europcar, StadtRad und dem Hamburger ÖPNV. Das Programm startete Ende Mai 2013 mit dem ersten switchh-Punkt am Berliner Tor. Es folgten Standorte in Bergedorf und Harburg, am Wandsbeker Markt, der Kellinghusenstraße und am Bahnhof Altona. In diesem Jahr folgten Saarlandstraße und schließlich Lattenkamp und Rödingsmarkt. Derzeit ist eine Grundgebühr von 10 Euro pro Monat fällig, switchh-Kunden erhalten dafür monatlich jeweils 60 Freiminuten bei car2go und car2go black, bei Europcar sind deutschlandweit Rabatte möglich. Desweiteren gibt es beim StadtRad ein Startguthaben von 5 Euro und können die switchh-Card für die Fahrradausleihe nutzen. Nach eigenen Angaben hat switchh etwa 2.700 Kunden. Im Februar 2016 sollen DriveNow, cambio und Citeecar als weitere Carsharing-Anbieter hinzukommen und ein neues Preissystem eingeführt werden. **Weitere Angebote, beispielsweise ein Newsletter, sind in Planung.**



In den vergangenen Monaten kamen wieder zwei neue switchh-Punkte hinzu: Am Lattenkamp und am Rödingsmarkt entstanden neue Standorte. Damit gibt es insgesamt neun Standorte in der Hansestadt, bis 2017 sollen es insgesamt 15 werden. „switchh“ ist das von der Hamburger Hochbahn initiierte Umsteigeprogramm zwischen Car2go, Europcar, StadtRad und dem Hamburger ÖPNV. Das Programm startete Ende Mai 2013 mit dem ersten switchh-Punkt am Berliner Tor. Es folgten Standorte in Bergedorf und Harburg, am Wandsbeker Markt, der Kellinghusenstraße und am Bahnhof Altona. In diesem Jahr folgten Saarlandstraße und schließlich Lattenkamp und Rödingsmarkt. Derzeit ist eine Grundgebühr von 10 Euro pro Monat fällig, switchh-Kunden erhalten dafür monatlich jeweils 60 Freiminuten bei car2go und car2go black, bei Europcar sind deutschlandweit Rabatte möglich. Desweiteren gibt es beim StadtRad ein Startguthaben von 5 Euro und können die switchh-Card für die Fahrradausleihe nutzen. Nach eigenen Angaben hat switchh etwa 2.700 Kunden. Im Februar 2016 sollen DriveNow, cambio und Citeecar als weitere Carsharing-Anbieter hinzukommen und ein neues Preissystem eingeführt werden. **Weitere Angebote, beispielsweise ein Newsletter, sind in Planung.**

Längere Züge für die U4

Seit Anfang November setzt die HOCHBAHN auf der neuen U-Bahn-Linie U4 längere Züge vom Typ DT5 ein. Drei der sechs Fahrten werden tagsüber von 80 Meter langen DT5-Fahrzeugen geleistet, die anderen drei Fahrten werden weiterhin mit 60 Meter langen Zügen vom Typ DT4 gefahren. **Gestiegene**



Fahrgastzahlen machten die Umstellung notwendig, da zum Teil morgens nicht mehr alle Fahrgäste vom Jungfernstieg in die HafenCity mitgenommen werden konnten.

KOMPAKT Neue Internetauftritte

In den vergangenen Monaten aktualisierten der HVV, die HOCHBAHN und die AKN ihren Internetauftritt: Den Start machte der HVV: Zum 50 jährigen Jubiläum wurde das Menü aufgeräumt und Informationen zum Verbund hinzugefügt. Anschließend folgte die HOCHBAHN, welche das Design kundenfreundlicher und auch für mobile Geräte einfacher gestaltete. Informationen zu Projekten, beispielsweise der Innovationslinie 109, sind nun präsenter. Im Dezember schließlich folgte die AKN, welche die Webseite ihrem neuen Design anpasste, in dem blau dominiert.

Hamburg wird geliftet

Seit 2012 baute die HOCHBAHN 19 Haltestellen barrierefrei aus, zwei Umbauten des ersten senatsgeförderten Programms laufen noch. Es sind jeweils drei Baumaßnahmen erforderlich: Am offensichtlichsten ist der Einbau des Aufzuges. Dazu kommt die Erhöhung des Bahnsteiges in der Mitte (Voll- oder Teilerhöhung) und der Einbau eines Blindenleitsystems. Bis 2022 müssen alle Haltestellen barrierefrei sein, die einzige Ausnahme wird Kiekut (U1) im Kreis Stormarn darstellen. Ein Überblick über die 21 Haltestellen der 1. Phase des Umbauprogramms:



U1 U3 Kellinghusenstraße, 2/2012



U2 U3 U4 Berliner Tor, 8/2012



U4 Überseequartier, 11/2012



U4 Hafencity Universität, 11/2012



U2 Osterstraße, 5/2012 - 5/2013



U2 Emilienstraße 1/2013 - 9/2013



U2 Christuskirche 2/2013 - 9/2013



U1 Kiwittemoor, 6/2013 - 10/2013



U3 Eppendorfer Baum, 8/13 - 4/14



U3 Feldstraße, 1/2014 - 8/2014



U2 U4 Hammer Kirche, 10/2014



U1 U3 Wandsbek-G, 4/13 - 10/14



U2 U4 Burgstraße, 3/14 - 12/14



U1 Berne, 4/2014 - 1/2015



U3 Mundsburg, 8/2014 - 3/2015



U2 U4 Legienstraße, 6/14 - 7/15



U1 Hallerstraße, 1/2015 - 10/2015



U1 Ochsenzoll, 3/2015 - 11/2015



U2 U4 Rauhes Haus, 9/14 - 12/15



U1 Stephansplatz, 6/2015 - 2016



U1 Klosterstern, 7/2015 - 2016

Die zweite Phase: 2016 - 2018

Die zweite Phase des Großprojekts beginnt 2016 und umfasst 21 weitere Haltestellen. Im Sommer 2016 wird der barrierefreie Ausbau der Walddörferbahn weit vorangetrieben, hier ist mit Inbetriebnahmen bis 2017 zu rechnen. Im Jahr 2017 geht es etwas zentraler weiter, ehe 2018 dann Baubeginn für die übrigen Haltestellen der Wandsbeker U-Bahn ist. Die Umbauten sind schwieriger und teurer, investiert werden rund 180 Millionen Euro. In der ersten Bauphase wurden 32 Mio. Euro investiert. Folgende Haltestellen werden in den nächsten Jahren umgebaut:



U1 Ohlstedt, 2016



U1 Buckhorn, 2016 - 2017



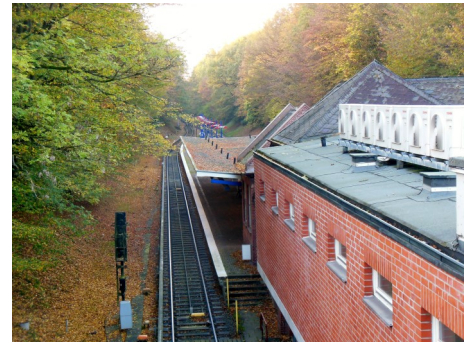
U1 Buchenkamp, 2016 - 2017



U1 Ahrensburg West, 2016 - 2017



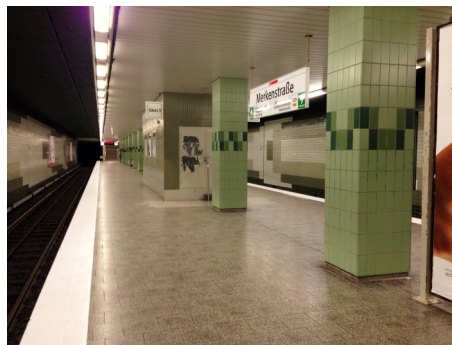
U1 Ahrensburg Ost, 2016 - 2017



U1 Schmalenbeck, 2016 - 2017



U2 Hagendeel, 2016 - 2017



U2 Merkenstraße, 2016 - 2017



U2 Joachim-Mähl-Str., 2016-2018



U3 Umlandstraße, 2017



U1 Langenhorn Nord, 2017 - 2018



U1 Meiendorfer Weg, 2017 - 2018



U3 Hoheluftbrücke, 2017 - 2018



U3 Lübecker Straße, 2017 - 2018



U3 Habichtstraße, 2017 - 2018



U1 Lohmühlenstraße, ab 2018



U1 Lübecker Straße, ab 2018



U1 Ritterstraße, ab 2018



U1 Wandsb. Chaussee, ab 2018



U1 Straßburger Straße, ab 2018



U1 Alter Teichweg, ab 2018

Die letzten: Phase 3: 2019 - 2022

In einer dritten Phase müssen die restlichen Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Das sind auf der U1 die Haltestellen Fuhlsbüttel Nord, Klein Borstel, Alsterdorf, Hudtwalckerstraße, Jungfernstieg, Meßberg und Steinstraße, auf der U3 fehlen dann noch Saarlandstraße, Sierichstraße, Sternschanze, Landungsbrücken, Rathaus und Mönckebergstraße. Diese Haltestellen kommen aufgrund ihrer Komplexität zuletzt dran. Wann welche Haltestelle umgebaut wird, ist noch Gegenstand der Planungen. Hier einige der „harten Brocken“ im Überblick:



U1 Klein Borstel



U1 Hudtwalckerstraße



U1 Jungfernstieg



U1 Meßberg



U3 Sierichstraße



U3 Sternschanze



U3 Landungsbrücken



U3 Rathaus



U3 Mönckebergstraße



Fahrplanwechsel 2015

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember hat sich wieder einiges bei den Schnellbahnen und Bussen in Hamburg geändert. Alle Fahrplanänderungen im Überblick:

U1 Weitere Verstärker

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit eine zusätzliche Verstärkerfahrt zwischen Ohlsdorf und Farmsen (montags bis freitags). Außerdem weitere Verstärker zwischen Farmsen und Wandsbek-Gartenstadt, die weiter als U3 Richtung Berliner Tor fahren.

U3 Weitere Verstärker

Die morgendlichen Verstärkerzüge fahren ab Barmbek jetzt weiter von / bis Wandsbek-Gartenstadt.

U4 Längere Züge, zwei Fahrten verlängert

Täglich kommen tagsüber drei DT5-6-Wagen-Züge zum Einsatz, um das Platzangebot zu verbessern. Sonnabends werden zwei Züge über Berliner Tor bis Billstedt verlängert.

S3 Zusätzliche Fahrt

Montags bis freitags: Ein zusätzliches Zugpaar Stade (ab 15:55 Uhr) – Buxtehude und Buxtehude (ab 15:46 Uhr) – Stade.

A1 Inbetriebnahme LINT-Fahrzeuge

Fast alle Fahrten der Linie A1 sind ab sofort barrierefrei. Sie werden in den Fahrplantabellen entsprechend gekennzeichnet.

A1 Zusätzliche Fahrten

Montags bis freitags: Ein zusätzliches Zugpaar von Eidelstedt (ab 17:46 Uhr) nach Kaltenkirchen und von Quickborn (ab 17:31 Uhr) nach Eidelstedt. Samstags eine zusätzliche Fahrt 20:33 Uhr ab Neumünster bis Ulzburg Süd mit Anschluss an die Linie A2 sowie samstags 18:56 Uhr Verlängerung des Zuges über Kaltenkirchen hinaus bis Neumünster.

A2 Zusätzliche Fahrt

Montags bis freitags: Ein zusätzliches Zugpaar zwischen Norderstedt Mitte und Ulzburg Süd (ab Norderstedt Mitte 18:08 Uhr bzw. an Norderstedt Mitte 18:15 Uhr).

A3 Zusätzliche Fahrt

Samstags 7:46 Uhr ab Barmstedt Richtung Ulzburg Süd und zurück ab Ulzburg Süd 6:58 Uhr ein zusätzliches Fahrtenpaar.

M MetroBus: M entfällt in Liniennummer

Aufgrund der nicht optimalen Lesbarkeit der Linienbezeichnungen in den Zielanzeigern der MetroBusse wird dort auf das M verzichtet und nur noch die Liniennummer angezeigt.

3 Taktverdichtung

Die Linie wird zwischen Trabrennbahn und Rathausmarkt montags bis freitags bis etwa 20 Uhr auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. Sonnabends gilt dies von etwa 9 bis 20 Uhr. Außerdem gibt es Angebotsverbesserungen im Osdorfer Born: Verdichtung der 30-Minuten-Takte auf 20-Minuten-Takte in den Tagesrandlagen und am Sonntag. Zwischen Rathausmarkt und Tiefstack wird abends der 10-Minuten-Takt bis 23 Uhr verlängert.

9 Reduzierung & Verdichtung

Reduzierung des Angebots im Abschnitt Großlohe – Bf. Tonndorf von 8 auf 6 Fahrten pro Stunde und Verdichtung im Abschnitt Bf. Tonndorf – U Wandsbek Markt von 8 auf 9 Fahrten pro Stunde. Damit kann zwischen dem Ölmühlenweg und U Wandsbek Markt in Kombination mit der Linie 262 alle 5 Minuten eine Gelenkbusfahrt angeboten werden.

21 Angebotsausweitung

Umstellung auf Gelenkbusse

22 Reduzierung & Verdichtung

Montags bis sonnabends Verlängerung des 10-

Minuten-Takts bis ca. 20:30 Uhr im Abschnitt Rugenborg (Nord) – U Kellinghusenstraße.

25 Haltestellenverlegung

Nach Abschluss des Umbaus der Busanlage an der U-Bahnhaltestelle Burgstraße erfolgt die Zufahrt aus der Hammer Landstraße über eine Busspur mit einem Bussondersignal. Dadurch entfällt bereits seit dem 9.11.2015 der Umweg über die Busanlage.

116 Linienverlängerung

Zur besseren Erschließung der östlichen Walddörferstraße wird die Linie 116 ab U Wandsbek Markt über die Wendemuthstraße in die östliche Walddörferstraße bis in Höhe Am Hohen Hause / Rentenversicherung Nord verlängert. Auf dem neuen Linienweg werden sechs neue Haltestellen eingerichtet.

141 Einrichtung von 15 Verstärkerfahrten

Verdichtung des Angebotes zwischen S Harburg Rathaus bzw. Bf. Harburg und Rönneburg mit insgesamt 15 Verstärkerfahrten.

146 Neue Linienführung

Neue Linienführung zur Anbindung der Rudolf-Kinau-Allee in Finkenwerder: 6 Fahrtenpaare montags bis freitags, 5 sonnabends.

162 Angebotsausweitungen

Sonnabends Umstellung auf einen Gelenkbusbetrieb und sonntags Verdichtung des 40-Minuten-Taktes auf einen 20-Minuten-Takt.

172 173 Taktverdichtung

Taktverdichtung im Abschnitt U/S Barmbek – Jarrestadt – U Mundsburg. Statt bisher 6 zukünftig 9 Fahrten pro Stunde.

174 Taktverdichtung

Taktverdichtung am Sonnabendnachmittag zwischen U Fuhlsbüttel und Tegelsborg (Nord).

178 Verlängerung von zwei Fahrtenpaaren

Zur Verbesserung der Anschlüsse am Glashütter Markt werden am Sonnabendmorgen zwei

Fahrtenpaare über Heimgarten hinaus bis Glashütte, Markt verlängert.

186 Taktverdichtung

Die Linie 186 wird montags bis freitags und sonnabends zwischen Kressenweg und Elbgaustraße bis gegen 20 Uhr auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

192 Angebotsausweitung

Umstellung auf Gelenkbusse

232 Linienverlängerung

Zur besseren Erschließung Jenfelds wird die Linie über Jenfeld-Zentrum hinaus bis zum Bf. Tonndorf verlängert. Sonntags fährt der Bus zwischen U Mümmelmannsberg und Jenfeld künftig im 20-Minuten-Takt.

261 Zusätzliche Fahrten

Zusätzliche Fahrten montags bis freitags zu Schulschlusszeiten und im frühen Abendverkehr. Sonntags zusätzliche Frühfahrten.

262 Taktverdichtung

Sonntags Verdichtung des 40-Minuten-Taktes auf einen 20-Minuten-Takt.

277 Zusätzliche Fahrten

Zwei zusätzliche Fahrten in der Späthauptverkehrszeit ab U/S Barmbek.

278 Zusätzliche Fahrten

Morgens wird eine zusätzliche Fahrt zwischen U/A Norderstedt Mitte und U Ochsenzoll sowie am Nachmittag eine Fahrt zwischen Glashütte, Markt und Valvo eingerichtet.

183 283 Taktverdichtung

Die Buslinie 183 wird zwischen Kalvslohtwiete und Bf. Altona und die Linie 283 zwischen Langenfelder Damm und Bf. Altona sonnabends zwischen ca. 10 Uhr und ca. 18:30 Uhr von einem 40-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet, so dass im gemeinsamen Linienabschnitt Langenfelder Damm – Maxbrauer-Allee (Mitte) alle 10 Minuten eine Fahrt



Fahrplanwechsel 2015

angeboten wird.

292 Taktverdichtung

Montags bis freitags von 20 bis 21 Uhr sowie sonnabends zwischen 9 und 21 Uhr Taktverdichtung, zusätzliche Abfahrt montags bis freitags 18:37 Uhr ab U Lattenkamp bis S Hamburg Airport.

619 Neue Linienführung

Die Linienführung wurde im Bereich Neuschönningstedt, Schönningstedt und Ohe verändert.

Änderungen vorbehalten. Bitte beachten Sie die Aushänge auf den Haltestellen. Alle Fahrplanänderungen gibt es auch online unter www.hochbahn.de und auf www.hvv.de

MetroBus: Das M ist wieder abgeschafft



Beschilderung bis Dezember 2014



Dezember 2014 - Dezember 2015



Beschilderung seit Dezember 2015

Zum Fahrplanwechsel hat der Hamburger Verkehrsverbund in Zusammenarbeit mit HOCHBAHN und VHH beschlossen, dass das M bei MetroBussen nach einem Jahr wieder abgeschafft wird.

Grund waren Beschwerden von Sehbehinderterverbänden. Auch mit intaktem Sehvermögen hatten viele Fahrgäste das „M“ als 11 gesehen und so zum Beispiel die M4 mit der 114

verwechselt. Vorschläge der Fahrgäste, dass „M“ kleiner darzustellen oder ein Leerzeichen zwischen dem „M“ und der Liniennummer einzufügen, wurden mit verworfen, weil sie technisch nicht realisierbar wären. Auch die Wortmarke „MetroBus“ taucht an Bussen und Haltestellen nicht mehr auf. Der eigene Netzplan und die gesonderte Aufführung in den Fahrplanbüchern bleibt jedoch erhalten.



Sonderfahrplan zum Jahreswechsel

In der Nacht des Jahreswechsels fahren Bus und Bahn nach einem Sonderfahrplan. Die Busse stehen von ca. 23:30 bis 0:30 Uhr still. Die Züge fahren häufiger und sind länger.

U1: Von 23.30 - 2 Uhr verlängerter 10 Minuten-Takt zwischen Jungfernstieg und Wandsbek Markt. Nach Mitternacht vier zusätzliche Fahrtenpaare Kellinghusenstraße - Ohlsdorf als verlängerte U3-Verstärker. Bis ca. 4 Uhr 20-Minuten-Takt bis Großhansdorf und Ohlstedt.

U2: Bis ca. 3 Uhr 10 Minuten-Takt

U3: 2/3/5-Minuten Takt zwischen Barmbek und Schlump/Kellinghusenstraße (via Rathaus) zwischen 0 und ca. 1:30 Uhr. Vier Züge fahren ab Kellinghusenstraße weiter als U1 bis Ohlsdorf. 5 Minuten-Takt auf dem Ring verlängert bis ca. 2h ab Barmbek Ri. Schlump - Hbf. Süd.

U4: Bis 2:08 ab HafenCity Universität 10 Minuten-Takt zwischen Billstedt und HafenCity. Auf dem Abschnitt Billstedt - Jungfernstieg ergibt sich somit ein 2/3/5-Minuten-Takt.

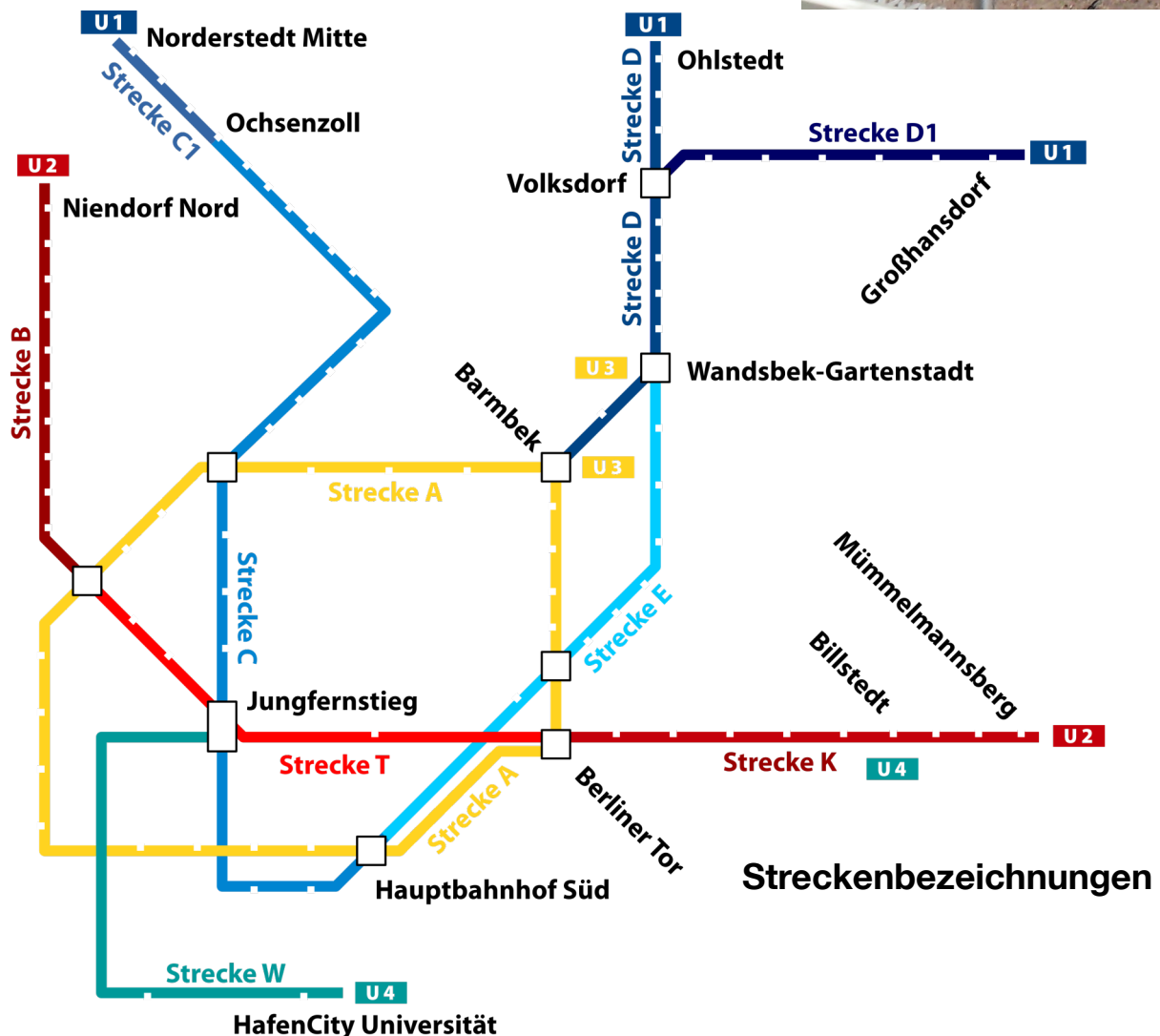
Mehr Infos: HVV.de / HOCHBAHN.de

Wissen: Buchstaben & Nummern an Brücken

Manch einer mag sich schon einmal gefragt haben, was es mit den Buchstaben und Nummern an Brücken und Notausstiegen auf sich hat.

Die Antwort: Es sind Bauwerksnummern. An jeder Brücke, jedem Tunnelmund und jedem Notausgang sind sie zu sehen. Sie setzen sich aus zwei bis drei Bestandteilen zusammen: Am Anfang steht ein Buchstabe, dieser bezeichnet die Strecke. Im oberen Beispiel ist es Strecke C1 (Norderstedt Mitte - Ochsenzoll), unten Strecke D (Barmbek - Ohlstedt). Jeder Linienabschnitt hat einen Streckenbuchstaben (siehe

Grafik unten). Darauf folgt dann eine fortlaufende Nummer, bei Notausstiegen eine römische Zahl (II), sonst eine arabische Zahl (24). Wird zwischen zwei Bauwerken ein drittes gebaut, fügt man ein A hinzu, usw. So geschah es auch beim Brückenneubau in Berne. Auf den Schildern findet sich oft auch ein Bauwerksname, hier „Berne“. Mit den Bauwerksbezeichnungen lässt sich damit - abgesehen von der Streckenkilometrierung - fast jeder Standort näher bestimmen. Übrigens: Die Lücken im System sind auf verworfene Planungen zurückzuführen.





Ein CapaCity L in der Kehre Nedderfeld. Zwei dieser Fahrzeuge fahren durch Hamburg.



Im Wageninneren ist zwischen der zweiten und dritten Tür ein **zweiter Mehrzweckbereich** vorhanden.

CapaCity L: Extra langer Gelenkbus im Test

Nach ersten Testfahrten im vorigen Jahr schaffte die HOCHBAHN diesen Sommer zwei extralange Gelenkbusse von Mercedes-Benz an. Seit Anfang September werden die beiden Busse im Fahrgastbetrieb eingesetzt.

Ein Jahr lang sollen die Der Busfahrer kann sämtliche CapaCity L-Fahrzeuge auf alle Türen „von vorn“ steuern stark belasteten Linien ern; auch können alle Türen 5 (Burgwedel - Hbf/ZOB) ren gleichzeitig durch den und E86 (Airbus - Altona) Fahrer dank der sogenannten getestet werden. Sie bieten Stadionschaltung gegen 125 Fahrgästen Platz öffnet werden. Weiterhin und sollen eine Alternative schließen die Türen aber zu den XXL-Bussen wer selbstständig und öffnen den, welche 140 Fahrgäste sich per Knopfdruck. Ob aufnehmen können. Neu weitere CapaCity L gekauft ist ein zweiter Stellplatz für werden, entscheidet sich dann im Jahr 2016.

Die Einstiegsseite in der Totale:



Das Fahrzeug ist für die Linie 5 optimal mit seinen fünf über die **21m Fahrzeuglänge** verteilten Türen.



Der CapaCity L am Hamburger ZOB (oben), um den wachsenden Bedarfen an barrierefreien Bereichen gerecht zu werden, gibt es eine zweite Aufstellfläche für Rollstühle o.Ä. im vorderen Fahrzeugteil (unten).





IK auf der U2, Mendelssohn-Bartholdy-Park. Gebaut wurden die Fahrzeuge von **Stadler Pankow**.

Berlin: Neue Zuggeneration IK im Fahrgastbetrieb

Anfang des Jahres kamen die beiden Prototypen der neuen U-Bahn-Generation IK (Baureihe I, Kleinprofil) in Berlin an, seit September werden die Züge im Fahrgastbetrieb getestet.

Neu an den Fahrzeugen, 2,60m). Die IK-Züge sind welche den Spitznamen mit dem Vorgängermodell „Icke“ bekommen haben, HK gemischt einsetzbar. ist die sogenannte Bom- Der Innenraum ist heller bierung, welche es in und mit zahlreichen Info- Hamburg bereits seit dem Bildschirmen versehen. 11 DT4 gibt. Die Wagenwand weitere IK wurden bereits ist an den Seiten nicht ge- für das Großprofil bestellt, gerade, sondern hat einen da akuter Wagenmangel „Knick“. Somit konnte der besteht. Hierfür werden Innenraum um 5 Zentimeter verbreitert werden. Die (30cm) angebaut. Für das Züge im Kleinprofil (Linien Kleinprofil besteht eine U1-U4) sind bisher gerade Kaufoption über 24+10 einmal 2,30m breit (DT5: Fahrzeuge.

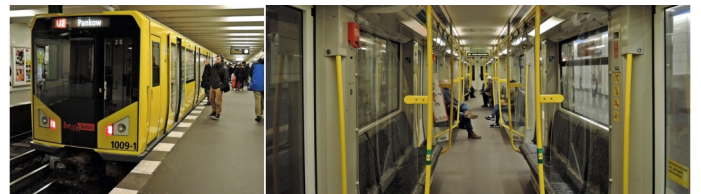
Fahrgastinformationssystem im Detail



Unzählige Bildschirme zeigen den Fahrgästen die nächsten 4 Haltestellen an. Blick durch alle vier Wagen.



Von außen ist „**der Bauch**“ (die Bombierung) gut zu erkennen. Ein IK besteht aus 4 durchgängigen Wagen.



Vergleich: Oben die (1999 und) 2005/2006 gefertigten HK-Fahrzeuge (insg. 24) und deren Innenraum, unten der IK von 2015. Sein Innenraum wirkt heller und geräumiger (oben). **Hartschalensitze** mit Stoffbezug (unten)





U1 Bitte nicht einsteigen



Partner im HVV