

Als sich im 19. Jahrhundert die Eisenbahn in Europa etablierte boten die meisten Gesellschaften mehrere – zumeist drei – Wagenklassen an. Die 1. (Luxus-)Klasse gab es nur in wenigen Fernzügen. Im Nahverkehr unterschied man die 3. (Holz-) von der 2. (Polster-)Klasse – seit 1956 als 2. bzw. 1. Klasse, wobei letztere einen etwa 1 ½ mal so hohen Fahrpreis kostete. Rechtlich ist auch die S-Bahn eine Eisenbahn und hatte entsprechend (in Hamburg bis 2000) einen Polsterklasse-Anteil, während es ihn bei der U-Bahn nur 1912-1920 gegeben hat. Eine andere Differenzierung, die von der Eisenbahn stammt, sind Zuschläge auf den Normalpreis oder ein generell höheres Preisniveau für den Zeiffaktor – z.B. für Schnell-/IC-Züge. Als in den 1920er Jahren erste Autobusse im Stadtverkehr aufkamen, lagen deren Fahrpreise i.d.R. über denen des Massenverkehrsmittels Straßenbahn, da ihre Betriebskosten damals höher waren, als auf der Schiene. Sondertarife gelten zudem oft für besondere Verkehrsmittel, wie Seil- & Parkbahnen, Ausflugschiffe (seit 1984 auch Alsterlinienschiffahrt) oder Direktbusse zu Flughäfen. Zuschläge gab es wegen der nachts höheren Personalkosten teils auch für Nachtverkehre. Im II. Weltkrieg war die Verkehrsinfrastruktur stark zerstört worden. Nachdem die HHA den Wiederaufbau 1952 weitgehend abschließen konnte, machte sie sich daran, neue Verbindungen u.a. in neu entstandene Wohngebiete zu schaffen. Diese ab 1955 beantragten Omnibus-Zusatz-Linien sollten schnelle, bequeme Verbindungen zwischen den Außenbezirken und dem Stadtkern schaffen sowie weitere Querverbindungen herstellen. Diese „leistungsmäßig dem individuellen Kraftverkehr angenäherten Schnell-Linien“ sollten nicht (wie U-/Straßenbahn) dem üblichen Massenverkehr dienen, sondern begehrte Verkehrsziele schneller und bequemer erreichen lassen. Der damalige Werbespruch „Schnellbus – bequem wie der eigene Wagen“ macht die Kunden-Zielgruppe deutlich, die mit diesem höherpreislichen Produkt angesprochen werden sollte; anders wäre die bis in die 1960er Jahren übliche und erwartete Kostendeckung im ÖPNV für diese Add-on-Linien nicht zu erreichen gewesen. Vorgesehen war eine nahezu Sitzplatzgarantie, wie sie auch in der 1. Klasse S-Bahn bestand. Am 9.3.1955 stimmte die Bürgerschaft den HHA-Plänen zu, die daraufhin 1955 vier Linien oberhalb des Standardtarifs neu einrichtete: ihre 1. Kleinbuslinie, die 93 nach Moorwerder, die Sonderlinie 91 als Querverbindung Stellingen – Luftwerft, die Freihafenlinie 94 Kehrriederspitze – Veddel Dam – Elbtunnel/Roß und die erste als Schnellbus bezeichnete Linie, die 36 Blankenese – Elbchaussee – Hbf-ZOB. Eine 1. Bilanz vom 30.11.1956 zeigte, dass die 36 „die Erwartungen erfüllte“, der Kostendeckungsgrad der 91 aber nur bei 84,5% lag. Ihre Fahrpreise wurde dem noch etwas höheren Schnellbus-Tarif angeglichen und sie später auch formell in das Schnellbus-System integriert (heute 39 II). Die entgegen den Hafenfähren nicht auf den Arbeiter-/Schichtverkehr ausgelegte 94 entfiel bereits zum 31.1.1957. Die erfolgreiche 36 wurde zur Durchmesserlinie verlängert und bis 1961 noch 7 weitere über Rathausmarkt führende Linien neu eingerichtet, sowie ein innerer Alsterhalbring (39 I).

Schon 1958 erachtete man die Innenstadt als vom Autoverkehr (insb. dem ruhenden) überlaufen. Nachdem das Schnellbus-Projekt gut angelaufen war, machte sich die HHA Gedanken, wie sie dem Parkplatzsuchverkehr in der City begegnen könnte und beschaffte 1958 Kleinbusse mit 13/5 Sitz-/Stehplätzen. Autofahrer sollten ihren Wagen am Wallring oder auf dem Heiligengeistfeld abstellen und im 5 Min.-Takt mit dem Citybus auf der achtförmigen „C1“ in Alt-/Neustadt an ihr Ziel fahren, wofür sogar eigens ein Werbefilm produziert wurde. Die Gegenrichtung kam kurz darauf als C2 in Betrieb, die aufgrund von Einbahnstraßen aber an vielen Stellen vom Weg der C1 abweichen musste. Dies, aber auch dass man für die kurze Fahrt per passendem Münzeinwurf in eine Zahlbox beim Fahrer (ohne Quittung) mehr bezahlen sollte, als mit U-/Straßenbahn für den Gesamtweg in die City, verstand kaum jemand und die Citybusse fuhren meist leer im Kreis. Das änderte sich auch nicht, als man das Netz ab 23.3.1959 in drei jeweils in beide Richtungen befahrene, leichter zu merkende Ringlinien (rot/grün/blau) umstellte. Die beiden kleinen Ringe wurden schon zu Juli, der rote (Wall)ring im Dezember 1959 wieder eingestellt. Nachdem die HHA schon seit 1.3.1959 im engen Blankeneseer Treppenviertel mit einer Kleinbuslinie B6 (heute 48) & einer sonntäglichen R9 S Rissen – Wittenbergen Strand experimentiert hatte, startete sie ab 1.12.1959 ihre große Kleinbusoffensive in Blankenese und den Walddörfern. V1 und V2 (1960 zusammengelegt) fuhren ab U Volksdorf zur Gussau / Eulenkrukgstraße, die P4 S Poppenbüttel – Mellingsburgredder, die W5 S Wellingsbüttel – U Berne und B7 + B8 zusätzlich in Blankenese u.a. zum Mühlenberg (heute Li.49). Auch hier galt zunächst der gesonderte Zahlbox-Einheitsarif, was aber angenommen wurde, erst mit dem ab 1963 gültigen neuen HHA-Tarifschema konnte dann im Kleinbus gleich ein durchgehender Fahrschein z.B. ins Schnellbusnetz erworben werden. Dort, wo baulich möglich, wurden diese Verkehre später in normaltarifliche Stadtbuslinien integriert: V1>47 in die 174 (heute als 375), 93 > 155 (heute 351), P4 in 276, W5 in 168, B7 gen Sieversstücken (KH Rissen) in 287 heute Li.1. Dieses Tarifschema mündete in den ab Dezember 1966 (für Einzelkarten) / Januar 1967 (Wochen-/Monatskarten) für fast alle Verkehrsunternehmen Hamburgs gültigen HVV-Gemeinschaftstarif. Schnell-/Klein- & Sonderbuslinien konnten nun mit demselben Zuschlag genutzt werden, wie auch die 1. Klasse der S-Bahn inkl. Nahverkehrszügen. Dadurch dass dieser Zuschlag bis zur HVV-Ausweitung 2001 entfernungsunabhängig war – lange zum Preis des 2. Klasse-Kinderfahrschein, was mit an den max möglichen Preisstufen bei den mechanischen Fahrscheinruckern im Bus und bei den alten Automaten lag – wurde die Polsterklasse insb. im Berufsverkehrs auf längeren Wegen gerne genutzt. Mit HVV-Fahrschein konnte vom VHH-Bus nun auch in U- & S-Bahn umgestiegen werden. Ihre über Billstedt zum Hbf-ZOB führenden Regionalbuslinien wurden 1967/69 zu S-&U-Bahn-Zubringern eingekürzt, die durchgehende Verbindung Hbf-ZOB – Bergedorf – Lauenburg aber als Schnellbus 21 zuschlagspflichtig weiterhin angeboten. Die 31 kam 1970-1974 über Billstedt hinaus verlängert bis Glinde.

Schnellbusse waren vollbestuhlt und in der Vor-Niederflur-Ära mit zumeist nur in Fahrtrichtung angeordneten dick gepolsterten Sitzen & größerer Beinfreiheit ausgestattet. Kinderwagenmitnahme wurde im HHA-Schnellbusnetz erst 1994 mit der Umstellung auf Niederflerbusse (O 405 N) möglich, da es nun auch im Schnellbus einen Rollstuhl-Stellplatz gab. Waren die 1955-1958 beschafften O 321-Schnellbusse (mit Dachrandverglasung) noch analog zu den übrigen HHA-Landverkehrsmiteln in rot gehalten, kam mit der Nachfolgeneration ab 1960 mit Büssing-, Deutz-, später dann wieder Daimler-Benz-Schnellbussen die Produktfarbe rosa auf – ab 1968 auch von der VHH genutzt – bei den HHA-Kleinbussen aber erst 1973. Eine Besonderheit stellte die ab 1952 in Höhe des 1. Klasse Tarifs der (Dampf-)S-Bahn von der Bundesbahn betriebene B46 Hbf-ZOB – Harburg Rathaus über die Wilhelmshöher Reichsstraße dar, im HVV bis 1975 als Schnellbus 46 geführt. Der Schnellbus wurde im HVV nun eher zum Add-on-Produkt, ohne aber alleinige Erschließungsfunktionen zu haben. So wurde die 32 schon 1967 in Rahlstedt von der Sorenkoppel bis zum Bahnhof zurückgenommen, wo fortan zuschlagsfrei die neue 264 verkehrte. 1968 entfiel der Ostteil der 33 nachdem in Barmbek Süd/Nord die Stadtbusbedienung ausgebaut worden war, westlich Rathausmarkt fuhr sie nur noch mo-fr im Berufsverkehr – zugunsten einer neuen, ganztägigen Zubringerlinie 181 über die Stresemannallee nach U Schlump. 1969 ging der Abschnitt Ochsenzoll – Flughafen der 31 in die neue Li. 292 über und die Sonderlinien 96 & 97 auf dem Ohlsdorfer Friedhof wurden 1968 nur kurzfristig zum Schnellbus 42 & 43, ab 1969 waren sie dann als 170/270 zuschlagsfrei nutzbar. Mit HVV-Betritt der PVG kam der Wedeler Stadtbus als 189 bis nach S Blankenese und ersetzte dort 1972 ab Tinsdal den äußeren Abschnitt der Schnellbuslinie 36. Als Schnellbus 30 wurde 1969 on top zur U-Bahn ein direkter Anschluss von der Englandfähre zum Hbf-ZOB eingerichtet. Auch drei der neuen Großwohnsiedlungen erhielten, neben normaltariflichen Buslinien, Anschluss an das Schnellbusnetz (1969 Osdorfer Born Li.37, 1973-1990 Mümmelmannsberg Li.21 & Kirchdorf (Süd) 1975 Li.34). Als 1977 die 38 I stillgelegt wurde, gab es auf der Alten Landstraße die neue 179 als zuschlagfreien Nachfolger, bei Entfall der Li.32 1975/78 bereits bestehende Alternativen. 1988 wurden im Rahmen von Einsparungen im HVV-Angebot dann – bis auf minimale Fahrweganpassung zweier Stadtbuslinien – gleich zwei Schnellbuslinien 34+38 II ersatzlos stillgelegt. Unter dem Nachfolgesenat kam es zur Angebotsoffensive vor allem im normaltariflichen Spätverkehr, aber ab August 1992 auch zur Wiederkehr der beiden nachfragestärkeren Schnellbusäste der 1988 entfallenden 38-Nord (Groß Borstel)+ 34-Süd (Kirchdorf-Süd) als neuerliche Li.34. Mit Einführung der Metrobusse kam 2001 die umsteigefreie Verbindung Schnelsen – Innenstadt auch im Normaltarif zurück; die Li.35 wendet im Westen seit Juni 2004 bereits am Messegelände. Heutzutage ist der Schnellbus bei verstopften Straßen zwar oft nicht mehr schneller als U-/S-Bahn + Zubringerstadtbus, hat aber wegen der von ihm gebotenen umsteigefreien, oberirdischen Streckenführung weiterhin seine Stammkunden.

Kleine Hamburger Schnellbus-Liniennetz-**Chronik** (ohne Darstellung kleiner Wegänderungen, Kleinbus- und Sonderlinien)

Nr. von bis Liniennetz (22-38 jeweils über Rathausmarkt)
21 1960/67–heute (VHH) Hbf-ZOB – Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg; ab 1973 ab Rathausmarkt & über Mümmelmannsberg, seit 1990 beschleunigt über B5+A25; 1983>31 II
22 1961–(s.u.) Jenfeld – Wandsbek Markt – Hoheluftbrücke – Niendorf Markt, ab 1962 (als Nachfolge für Fa. Knoery) bis Niendorf Nord, 1963 bis Hohenhorst, 1983 umbenannt in 35
26 1964-1967 Tinsdal/Blankenese – W.-Gartenst. / 1965 Hbf
30 1969-1992 Landungsbrücken Fähranleger > Hbf-ZOB, ab 1991 vom neuen Englandfährterminal Gr. Elbstr. – Bf. Altona
31 1957-1988 Horn Rhiemsweg – Grindelhof – Klosterstern – Flughafen, ab 1958 bis Billstedt & über Eppendorfer Markt, 1959 -1969 bis Ochsenzoll & Kirchsteinbek, 1969-70 stattdessen Friedhof Öjendorf, 1970-74 bis Glinde, ab 1969 über Rothenbaumchaussee, 1983 (als 38 II) bis Groß Borstel verkürzt
32 1956-1978 Rahlstedt – Tonndorf – Wandsbek – Niendorf – Schnelsen 1959-1967 ab Rahlstedt Ost statt Bf., ab 1957 bis Burgwedel / ab 1964 Schnelsen West, ab 1967 über Lübecker Str statt Sievekingdamm, 1975 Entfall östlich Hbf-ZOB
33 1958-1973 Lokstedt (West) – Jarrestadt / ab 1959 Fuhlsbüttel, seit 1965 über Barmbeker Markt, ab 1968 nur noch E.-Andresen-Str. – Rathausmarkt in HVZ (bevor U2 über Jungf.)
34 1958-1988 Eidelstedt – Kieler Straße – Fruchttal – Wilhelmshaus, ab 1960 bis Schnelsen / 1964 stattdessen Burgwedel, ab 1959 bis Kornweide / ab 1965 stattdessen nach Kirchdorf, ab 1975 Kirchdorf (Süd). Ab 1992 „wieder“ Luftthansa-Basis – Kirchdorf (Süd) ähnlich früherer 38 II-Nord+34-Süd
35 (s.o.22)–heute Niendorf Nord – Wandsbek – Hohenhorst mit U2-Verl. ab 1991 stattdessen ab Schnelsen West und bis Rahlstedt (Ost) verlängert, seit Juni 2004 nur Messe – R.(Ost)
36 1955–heute Blankenese (1958-1972 Tinsdal) – Elbchaussee – Hbf-ZOB ab 1957 bis Jarrestadt, 1958 stattdessen bis Wandsbek-Gartenstadt, seit 1960 nach Farmsen / Berne
37 nur 1956 Nachtschnellbus Ottensen Bleickenallee - Wedel
37 1957–heute Osdorf – Bf. Altona – St. Pauli – Hamburger Straße – Bramfeld Dorfplatz, 1960-1997 bis Am Stühm Süd, ab 1969 von Osdorfer Born, seit 1973 ab Schenefelder Platz
38 1961-1977 Poppenbüttel – Alte Landstraße – Mittelweg – Hbf-ZOB, ab 1967 vom Müssenredder und über City Nord.
39 1958-1965 innerer Alsterhalbring: Altonaer Rathaus – Eppendorfer Weg – Jarrestadt – Hamm-Süd, ab 1959 bis Rothenburgsort Markt, ab 1964 nur Jarrestadt – Rothenburgsort
46 1952-1975 (DB-Bahnbus) Hbf-ZOB – Harburg Rathaus
52 1999-2003 Bf. Altona – Airport mit zusätzlichem Aufpreis
91 1955-1968/2018 Sonderlinie Stellingen – Luftwerft (erst ab 1957 Schnellbus) ab 1957 bis Osdorf und Wandsbek-Jüthorn, ab 1958 bis Teufelsbrück & Billstedt, 1968 in 39 umbenannt. Ostast ab 1990 als gesonderte 38 III betrieben, seit 1997 wieder zusammengelegt aber östlich nur bis U Wandsbek Markt.

50 Jahre Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn

Im anderen Ausstellungsteil blicken wir zurück auf unsere eigene Geschichte und den Aufbau unserer Bahnmuseen. Vielfältige ehrenamtliche Tätigkeiten waren und sind nötig, um dies kulturelle Erbe zu bewahren. Machen doch auch Sie mit.

Der **Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.** hat sich zum Ziel gesetzt, Schienenfahrzeuge zu sammeln, zu restaurieren und zu erhalten, die im norddeutschen Raum auf Straßen- und Eisenbahngleisen in der Vergangenheit das Bild des öffentlichen Nahverkehrs geprägt haben.

Mit dem **Lokschuppen Aumühle** besitzen wir seit 1972 Werkstatt- und Ausstellungs-räumlichkeiten, in denen die Fahrzeuge aus dem Staats-, Kleinbahn- und S-Bahn-Bereich nach und nach als Ausstellungsobjekte oder für den Einsatz auf der Museumsbahn hergerichtet werden. Außerdem finden hier Ausstellungen zu Themen der ÖPNV-Geschichte statt.

Vom Museumsbahnhof **Schönberger Strand** an der Ostsee bei Kiel fahren seit 1976 unsere historischen Kleinbahnzüge nach Schönberg (Holst) bzw. Schönkirchen ab. Sonderfahrten führen teilweise bis Kiel. Seit 1993 starten von unserem Bahnhofsvorplatz Straßenbahnwagen aus Hamburg, Hannover, Kiel und auch Braunschweig zu Fahrten auf Gleisen der Museumsstraßenbahn. Der Betrieb auf den Schönberger Museumsbahnen läuft jedes Jahr von April bis Oktober. Sonderfahrten gibt es zudem „zu Nikolaus“ Anfang Dezember. Den Fahrplan gibt es u.a. im Internet: www.vvm-museumsbahn.de

Zudem betreiben wir das Nahverkehrsmuseum **Kleinbahnhof Wohldorf** in der ehemaligen Güterabfertigung des früheren Endbahnhofs der elektrischen Kleinbahn, die 1961 ihren Restbetrieb einstellen musste. Hier zeigen wir sonntags von 13-16 Uhr u.a. Dokumente und Realien zur Geschichte dieser Bahn sowie zudem wechselnde Sonderausstellungen.

Wenn Sie sich für uns interessieren...

...werden Sie doch Mitglied! Für € 80,- Jahresbeitrag gehören Sie zu einer Gruppe von ca. 300 Gleichgesinnten, können sich aktiv an den vielfältigen Aufgaben innerhalb des Vereins beteiligen und erhalten regelmäßig unser Mitteilungsblatt **Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten (HN)** mit aktuellen Berichten über die Museumsbahnen sowie das Nahverkehrsgeschehen in Hamburg und seinem norddeutschen Umfeld.

Wenn Sie sich zur Mitgliedschaft noch nicht entschließen können, abonnieren Sie doch die **HN** und lassen Sie sich über das Geschehen auf dem Laufenden halten. Im übrigen finden monatlich in Kiel und Hamburg **Mitgliedertreffen** sowie **Film- und Medienabende** statt, bei denen auch interessierte Gäste gern gesehen sind. Fragen Sie doch mal!

Kontaktanschrift und Fragen:

Dr. Harald Elsner, Kollaustraße 177, 22453 Hamburg
www.vvm-museumsbahn.de



Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.
(gemeinnützig)

Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle



Schnellbus, 1. Klasse & Co
Aus der Geschichte des ÖPNV abseits der Massenverkehrsmittel zum Standardtarif

**50 Jahre Verein Verkehrsamateure
und Museumsbahn**

83. Sonderschau

September 2018 bis vsl. März 2019
sonntags von 11 bis 17 Uhr

Besondere Aktionstage:

3. Okt (Tag der dt. Einheit) + 28.10.2018

**Fahrzeugschau – Lehrstellwerk – Video
Modellstraßenbahn – Bücherantiquariat
Draisinen- und Feldbahnfahrten – Buffetwagen**

www.vvm-museumsbahn.de