

---

**Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentimental, Landesvorsitzender**

Tel : 04307/ 7151  
mobil : 0151/ 51462156  
e-mail : barkleit@pro-bahn-sh.de

Schwentimental, 19.10.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg (Strecken 2200, 6100).

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

PRO BAHN e.V.  
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

## **4 Infrastrukturmaßnahmen**

### **4.1 Punktuelle Infrastrukturmaßnahmen**

#### **4.1.1 Ausbau der S4 Ost Hamburg – Bad Oldesloe**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Planungen der DB Netz zur Errichtung zweier separater Gleise für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Hamburg-Hasselbrook – Ahrensburg und zur Errichtung eines separaten Gleises für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Ahrensburg – Ahrensburg Gartenholz, um durch die Errichtung separater Gleise für den S-Bahn-Verkehr die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Nutzung im S-Bahn-Verkehr im 10-Minuten-Takt, optional im 5-Minuten-Takt, und für eine stärkere Nutzung der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck im SPFV und SPNV zu schaffen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN ist im Hinblick auf die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Nutzung der Güterumgehungsbahn im SPNV optional eine Errichtung einer höhenfreien Verbindungskurve zwischen der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck und der Güterumgehungsbahn zu berücksichtigen, um durch den Wegfall der höhengleichen Kreuzungen eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck sicherzustellen und die Kapazität der Güterumgehungsbahn zu erhöhen.

#### **4.1.2 Bau einer Abstellanlage in Hamburg-Wandsbek**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Planungen der DB Netz zur Errichtung einer Abstellanlage in Hamburg-Wandsbek, um den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof von Rangierfahrten im SPFV von im Knoten Hamburg Hauptbahnhof startenden und endenden Fahrten zu entlasten und um den Knoten Hamburg Hauptbahnhof von Rangierfahrten im SPNV und in einem zweiten Schritt von zwischen den Gleisen 5 bis 7 und der Abstellung in der Bankstraße zu entlasten.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Überlegungen und Vorschläge für einen viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof für den SPFV und den SPNV eine vorzeitige Errichtung der beiden neuen Streckengleise im Nordkopf des Knoten Hamburg Hauptbahnhof und deren vorübergehende Nutzung als Abstellanlage für Fahrten im SPFV und im SPNV zu prüfen.

#### **4.1.3 Zusätzlicher Bahnsteig an Gleis 9 in Hamburg Hbf**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Planungen der DB Netz zur Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteiggleises 9 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof, um die Kapazität im westlichen Teil des Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu erhöhen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Überlegungen und Vorschläge für einen weiteren Ausbau des Angebotes im SPFV und im SPNV über die Planungen der DB Netz zur Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteiggleises 9 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof hinaus eine Errichtung eines zusätzlichen Mittelbahnsteiges mit den Bahnsteiggleisen 9 und 10 und mit einer Nutzlänge von mindestens 400 Metern zu prüfen, um die Kapazität im Knoten Hamburg Hauptbahnhof deutlich stärker als bisher geplant zu erhöhen und zwei zusätzliche, uneingeschränkt im SPFV und im SPNV nutzbare Bahnsteiggleise zu erhalten.

#### **4.1.4 Kreuzungsbauwerk in Hamburg-Wilhelmsburg**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Planungen der DB Netz zur Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes in Hamburg-Wilhelmsburg, um durch den Wegfall der höhengleichen Kreuzungen des SGV von und nach Hamburg-Rothenburgsort nach und von Hamburg-Hohe Schaar die Kapazität im Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg zu erhöhen.

#### **4.1.5 Bau einer Verbindungskurve für den SPNV Hamburg – Cuxhaven**

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die Überlegungen und Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Errichtung einer Verbindungskurve nördlich des Knoten Hamburg-Harburg für die Regionalexpress-Linie 5 Cuxhaven – Stade – Hamburg, aus dem Grund, dass der Vorteil der Verkürzung der Fahrzeit der Regionalexpress-Linie 5 Cuxhaven – Stade – Hamburg die Nachteile der längeren Umsteigezeiten und Umsteigewege zwischen den Bahnstationen Hamburg-Harburg neu (RE 5) und Hamburg-Harburg alt (RE 3 und 4, RB 31 und 41 sowie S-Bahn) sowie der damit verbundenen Verlängerung der Fahrzeit von und nach Lüneburg und Uelzen, Buchholz, Rotenburg und Bremen sowie in das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg) nicht kompensiert.

### **4.2 Weitere Ansätze zur Engpassauflösung**

#### **4.2.1 Zweigleisiger Ausbau Hamburg-Anckelmannsplatz – Hamburg-Rothenburgsort**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für einen abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hamburg-Anckelmannsplatz – Hamburg-Rothenburgsort.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Überlegungen und Vorschläge zum Ausbau des Angebotes im SPFV und im SPNV auf den Bahnstrecken Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock und Hamburg – Büchen – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin sowie zur Einführung eines Angebotes im SPNV auf der Bahnstrecke Hamburg – Geesthacht den Streckenabschnitt Hamburg-Anckelmannsplatz – Hamburg-Rothenburgsort vollständig zweigleisig auszubauen, um die Kapazität im Streckenabschnitt Hamburg-Anckelmannsplatz – Hamburg-Rothenburgsort deutlich stärker als bisher zu erhöhen und die Einschränkungen beim Ausbau des Angebotes im SPFV und im SPNV sowie bei der Ausgestaltung der Fahrplan-Lagen vollständig zu beseitigen.

#### **4.2.3 Erweiterung der Bahnsteiggleis- und Streckenkapazitäten im Knotenbereich um Hamburg Hbf**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Schaffung zusätzlicher Bahnsteiggleise für den S-Bahn-Verkehr im Knoten Hamburg Hauptbahnhof, um die Kapazitäten für den Fern- und Nahverkehr im Knoten Hamburg Hauptbahnhof deutlich zu erhöhen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN sind die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Schaffung zusätzlicher Bahnsteiggleise für den S-Bahn-Verkehr im Knoten Hamburg Hauptbahnhof im Kontext der weiteren Ansätze zur Engpassauflösung im S-Bahn-Teil des Knoten Hamburg-Diebsteich und im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof zu entwickeln.

Hingegen kritisiert der Fahrgastverband PRO BAHN die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Anbindung des Bahnsteiggleises 7 an die Strecken nach Hamburg-Harburg und zur Errichtung zusätzlicher Bahnsteiggleise in direkter Nähe des Knoten Hamburg Hauptbahnhof (zum Beispiel am Högerdamm) zu errichten, aus dem Grund, dass eine Anbindung des Bahnsteiggleises 7 an die Strecken nach Hamburg Hauptbahnhof mit einer Verkürzung der Nutzlänge der Bahnsteiggleise 8 und 7 sowie einer Reduzierung der Kapazität des Ostteiles des Knoten Hamburg Hauptbahnhof verbunden ist und der Vorteil der zusätzlichen Kapazität durch die Errichtung zusätzlicher Bahnsteiggleise in direkter Nähe des Knoten Hamburg Hauptbahnhof (zum Beispiel am Högerdamm) die Nachteile längerer Umsteigezeiten und Umsteigewege zwischen den unterschiedlichen Bahnhofsteilen nicht kompensiert.

#### **4.2.4 Erweiterung der Fernbahngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Oberhafen**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Erweiterung der Gleise für den Fern- und Nahverkehr im Streckenabschnitt Hamburg-Oberhafen – Hamburg-Harburg, um durch die Schaffung von durchgehend vier Gleisen für den Fern- und Nahverkehr die Kapazität im Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg deutlich zu erhöhen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN ist zur Erweiterung der Gleise für den Fern- und Nahverkehr im Streckenabschnitt Hamburg-Oberhafen – Hamburg-Harburg die Variante B die vorteilhaftere Variante, aus dem Grund, dass mit der Errichtung des Kreuzungsbauwerkes in Hamburg-Hohe Schaar deutlich weniger höhengleiche Kreuzungen im Nordkopf der Bahnstation Hamburg-Harburg zu erwarten sind.

Dies ist umso mehr von Vorteil im Fall eines Verzichts auf die Errichtung einer Verbindungskurve nördlich des Knoten Hamburg-Harburg für die Regionalexpress-Linie 5 Cuxhaven – Stade – Hamburg.

#### **4.2.5 Überwerfungsbauwerke in Hamburg-Harburg für den SGV**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Errichtung zweier Kreuzungsbauwerke für den SGV südlich von Hamburg-Harburg, um durch den Wegfall höhengleicher Kreuzungen die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Nutzung für die Nutzung im SPNV auf der Relation Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg – Maschen – Buchholz zu schaffen und die Kapazität für den SGV deutlich zu erhöhen.

#### **4.2.6 Ausbau der Strecke Hamburg – Elmshorn (S4 West)**

Im Hinblick auf die Überlegungen und Vorschläge zur Verlängerung der S4 Ost Altona – Hauptbahnhof – Ahrensburg – Bad Oldesloe von und nach Itzehoe und Brunsbüttel sowie Wrist und Kellinghusen und schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, den Plan zur Erhöhung der Kapazität für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg (Strecken 2200, 6100) um weitere Ansätze zur Engpassauflösung im Streckenabschnitt Hamburg - Elmshorn zu ergänzen.

Die weiteren Ansätze zur Engpassauflösung im Streckenabschnitt Hamburg – Elmshorn sind unter der Voraussetzung zu entwickeln, dass sie aufwärtskompatibel zu den weiteren Ansätzen zur Engpassauflösung für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg (Strecken 2200, 6100) sind.

## **Ergänzungen des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den weiteren Ansätzen zur Engpassauflösung**

### **Perspektiven des SPNV auf der Güterumgebungsbahn**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz zur Nutzung der Güterumgebungsbahn im SPNV, um den Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof, den Knoten Hamburg Hauptbahnhof sowie den Streckenabschnitt Hamburg Hauptbahnhof - Hamburg zu entlasten.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die perspektivisch weiter steigende Fahrgastnachfrage im SPNV und die nicht ausreichend ausgebildeten Tangential-Verbindungen im SPNV der Freien und Hansestadt Hamburg die Güterumgebungsbahn von Hamburg-Eidelstedt ausgehend in einzelnen vollständig nutzbaren Ausbaustufen für eine Nutzung im S-Bahn-Verkehr zweigleisig auszubauen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in einer ersten Ausbaustufe die Güterumgebungsbahn mit der Errichtung von höhenfreien Verbindungskurven an die S-Bahn-Stationen Elbgaustraße und Stellingen Elbgaustraße anzubinden, im Streckenabschnitt Hamburg-Eidelstedt – Sengelmanstraße zweigleisig auszubauen und neue S-Bahn-Stationen Kieler Straße, Kollau (Verknüpfung zur U-Bahn-Linie U2), Kollaustraße, Tarpenbekstraße, Lattenkamp, Alsterdorf (Verknüpfung zur U-Bahn-Linie U1) und Sengelmanstraße (Verknüpfung zur U-Bahn-Linie U1) zu errichten.

In einer zweiten Ausbaustufe ist die Güterumgebungsbahn mit der Errichtung von höhenfreien Verbindungskurven an die S-Bahn-Stationen Ohlsdorf und Rübenkamp anzubinden, so dass mit der Inbetriebnahme der ersten und zweiten Ausbaustufe ein S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Elbgaustraße –/ Stellingen – Ohlsdorf/ – Barmbek angeboten werden kann.

In einer dritten Ausbaustufe ist die Güterumgebungsbahn mit der Errichtung eines höhenfreien Kreuzungsbauwerkes zwischen den S-Bahn-Stationen Friedrichsberg und Wandsbeker Chaussee höhenfrei an die parallel verlaufende S-Bahn-Strecke anzubinden, im Streckenabschnitt Wankdsbeker Chaussee – Abzweig Horn zweigleisig auszubauen, mit der Errichtung eines höhenfreien Kreuzungsbauwerkes nördlich der S-Bahn-Station Elbrücken an die parallel verlaufende S-Bahn-Strecke anzubinden und neue S-Bahn-Stationen Hasselbrook tief (Verknüpfung zur S-Bahn-Linie S4), Sievekingsallee, Rauhes Haus (Verknüpfung zu den U-Bahn-Linien U2 und U4), Großmannstraße und Rothenburgsort (Verknüpfung zu den S-Bahn-Linie S2 und S21), so dass mit der Inbetriebnahme der ersten, zweiten und dritten Ausbaustufe ein S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Elbgaustraße –/ Stellingen – Ohlsdorf/ – Barmbek – Hasselbrook – Rothenburgsort – Harburg angeboten werden kann.

### **Perspektiven für einen Tunnel im S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Überlegungen und Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Errichtung eines Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof, um die Bahnsteiggleise 4 und 3 im Knoten Hamburg Hauptbahnhof für den Fern- und Nahverkehr zu nutzen und die Kapazität im Ostteil des Knoten Hamburg Hauptbahnhof deutlich zu erhöhen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN sind in den weiteren Überlegungen und Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Errichtung eines Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof folgende Varianten zu betrachten:

- **Variante A:** Errichtung eines Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof mit Errichtung einer neuen zweigleisigen S-Bahn-Station im Knoten Hamburg Hauptbahnhof östlich der Gleise 2 und 1
- **Variante B:** Errichtung eines Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Berliner Tor/– Elbbrücken mit Errichtung einer neuen unterirdischen viergleisigen S-Bahn-Station im Knoten Hamburg Hauptbahnhof

und folgende Voraussetzungen für die Verknüpfung von S-Bahn- und U-Bahn-Verkehr zu berücksichtigen:

- Linienführung des Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof über die U-Bahn-Station Schlump zur Schaffung einer Verknüpfung zwischen den S-Bahn-Linien S11, S21 und S32 mit den U-Bahn-Linien U2 und U3
- Linienführung des Tunnel für den S-Bahn-Verkehr im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg – Hamburg Hauptbahnhof zwischen der U-Bahn-Station Stephansplatz und der Bahnstation Hamburg-Dammtor zur Schaffung einer Verknüpfung zwischen den S-Bahn-Linien S11, S21 und S32 mit den U-Bahn-Linien U2 und U5

und folgende Voraussetzungen für einen weiteren Ausbau der Infrastruktur für den S-Bahn-Verkehr zu berücksichtigen:

- optionale Errichtung eines weiteren Tunnel für den S-Bahn-Verkehr, um die Kapazität des S-Bahn-Verkehrs in der Hamburger Innenstadt deutlich zu erhöhen
- optionale Erweiterung einer neuen im Tunnel gelegenen viergleisigen S-Bahn-Station im Knoten Hamburg Hauptbahnhof um zwei weitere Bahnsteiggleise
- optionale Errichtung einer höhenfreien Anbindung einer zur Nutzung im S-Bahn-Verkehr zweigleisig ausgebauten Güterumgehungsbahn nördlich der S-Bahn-Station Elbbrücken

## **5 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben**

### **5.1 Fahrplanmaßnahmen**

#### **5.1.4 Nachrangigkeit von halbgleisfähigen Zügen mit einer Zuglänge von mehr als 212 m**

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz, im Konfliktfall Anmeldungen für nicht halbgleisfähige Fahrten im SPNV im Knoten Hamburg Hauptbahnhof nachrangig gegenüber Anmeldungen für halbgleisfähige Fahrten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu behandeln.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN besteht die Herausforderung der Anmeldungen für nicht halbgleisfähige Fahrten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof nicht in den nicht halbgleisfähigen Fahrten an sich, sondern in der nicht ausreichenden Nutzlänge der Bahnsteiggleise 14, 13, 12, 11, 6 und 5 und der damit verbundenen Einschränkung der maximalen Nutzlänge halbgleisfähiger Fahrten auf 212 Meter.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, im Konfliktfall Anmeldungen für nicht halbgleisfähige Fahrten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof vorrangig gegenüber Anmeldungen für halbgleisfähige Fahrten im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu behandeln und in den Planungen zur Erhöhung der Kapazität im Knoten Hamburg Hauptbahnhof die Verlängerung der maximalen Nutzlänge der Bahnsteiggleise 14, 13, 12, 11, 6 und 5 sowie der zusätzlichen Bahnsteiggleise 10 und 9 zu berücksichtigen.

### **5.1.5 Nachrangigkeit von Zügen mit Halt in Hamburg Dammtor**

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die Überlegungen und Vorschläge der DB Netz, im Konfliktfall Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof mit Halt in Hamburg-Dammtor nachrangig gegenüber Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof ohne Halt in Hamburg-Dammtor zu behandeln.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN besteht die Herausforderung der Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof mit Halt in Hamburg-Dammtor nicht im Halt in Hamburg-Dammtor an sich, sondern in den Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im SPFV mit Halt in Hamburg-Dammtor.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt daher vor, im Konfliktfall Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof mit Halt in Hamburg-Dammtor vorrangig gegenüber Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im Streckenabschnitt Abzweig Rainweg - Hamburg Hauptbahnhof ohne Halt in Hamburg-Dammtor zu behandeln und in der Produktionsdurchführung die Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuhalten, für die Fahrplan-Lagen im SPNV mit Halt in Hamburg-Dammtor diesen möglichst kurz zu halten und möglichst einzuhalten.

### **5.1.6 Liniendurchbindungen im SPNV in Hamburg Hbf**

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Untersuchungen der DB Netz und der SMA zur Durchbindung des SPNV im Knoten Hamburg Hauptbahnhof, um für Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im SPNV den Halt im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu verkürzen und um für Anmeldungen für Fahrplan-Lagen im SPNV die Fahrstraßenkreuzungen im Knoten Hamburg Hauptbahnhof zu reduzieren.

Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN haben die Untersuchungen DB Netz und der SMA folgende Fragestellungen zu beantworten:

- Welche unterschiedlichen Betriebs-Konzepte zur Durchbindung bisher im Hamburger Hauptbahnhof beginnender und endender SPNV-Linien sind möglich?
- Welche Anpassungen der Fahrplan-Lagen der einzelnen SPNV-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?
- Welche Anpassungen der Fahrzeiten der einzelnen SPNV-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?

- Welche Anpassungen der Sitzplatzkapazitäten der einzelnen SPNV-Linien sind für eine Durchbindung notwendig?
- Welche Auswirkungen haben die Anpassungen der Fahrplan-Lagen der einzelnen SPNV-Linien für eine Durchbindung auf die Taktknoten des Integralen Taktfahrplanes in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Schleswig-Holstein?
- Welche Auswirkungen auf die kapazitive Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofes haben die unterschiedlichen Betriebs-Konzepte zur Durchbindung bisher im Hamburger Hauptbahnhof beginnender und endender SPNV-Linien?