

Neue S4 nach Bad Oldesloe wird wohl später fertig als geplant

Wegen Generalsanierung der Strecke Lübeck–Hamburg: Fertigstellung bis 2029 nicht haltbar

VON WOLFRAM HAMMER

LÜBECK. Die Bahn gerät bei der Generalsanierung ihrer Hauptstrecken in Zeitverzug – und das wird offenbar auch Auswirkungen auf die neue S-Bahnlinie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe haben. Ende 2027 sollte sie bis Rahlstedt, Ende 2029 bis Oldesloe fertig sein. Daran glauben Insider nicht mehr. Eine Verzögerung um ein oder sogar noch mehrere Jahre sei deutlich wahrscheinlicher, heißt es. Und dafür sind nach LN-Informationen auch projektinterne Probleme verantwortlich.

Bei der Bahn selber hält man sich auf Anfrage gewohnt bedeckt. Stand jetzt könne man zu den Zeitplänen noch gar nichts Belastbares sagen, erklärte ein Sprecher. Letztlich müsse die Bundesregierung über die Zeitpläne entschei-

den, namentlich der Bundesverkehrsminister. Doch eine solche Entscheidung sei noch nicht gefallen, nicht einmal für die Verschiebung der Sanierung des Hauptkorridors Hamburg–Lübeck.

Aber wird ein Bundesminister am Ende ernsthaft einer Baubeginn-Verschiebung widersetzen, wenn die Bahn sie vorgeschlagen und ihm erklärt hat, die Sanierungen seien anders nicht zu schaffen? Der Hamburger SPD-Politiker und Bürgerschaftsabgeordnete Ole Thorben Buschhüter mag daran nicht glauben. Er sei „sehr dafür, dass wir der Realität in die Augen schauen“, erklärte er kürzlich im NDR. Und das heiße, dass er fest davon ausgeht, „dass die Bahn bald verkünden wird, dass die Teil-Inbetriebnahme der S4 bis Rahlstedt sich um ein Jahr verzögert“.

Schließlich würden die Gleise beider Strecken und die neu zu bauenden Brücken direkt nebeneinander liegen. Und so könne und müsse die Vollsperrung der Strecke Hamburg–Lübeck während der Generalsanierung auch für den S4-Bau genutzt werden, schreibt Buschhüter auf seiner Internetseite. Ohne eine solche Verknüpfung würde der S4-Bau sogar noch länger dauern, weil es bei regulärem Betrieb auf der Hauptstrecke für die S-Bahn 4 immer nur sehr kurze Baufenster geben würde. Die zeitlichen Verschiebungen seien „misslich, aber wohl unausweichlich und in gewisser Hinsicht auch sinnvoll“.

Im Verkehrsministerium in Kiel sieht man das genauso. Die Generalsanierung Hamburg–Lübeck sei auch technisch sehr eng mit dem S4-Bau verbunden. Daher sei „eine Verzögerung

nicht auszuschließen“, sagt Ministeriumssprecher Harald Haase. Die Länder und die Bahn würden das gerade intern miteinander bewerten.

Ob die Verzögerung des S4-Baus dann am Ende wirklich nur ein Jahr beträgt, ist allerdings noch nicht ausgemacht. Offenbar gibt es auch projektintern noch einige Probleme zu lösen, erfuhren die LN. Erst Ende Oktober 2024 hatte die Projektleitung überraschend gewechselt. Die neue Leitung sei dann im Zug der Übernahme auf einige noch ungelöste Fragen gestoßen, heißt es jetzt. Es müssten zum Beispiel noch weitere Abstimmungsprozesse mit anderen Baumaßnahmen im Umfeld des S4-Baus gestartet werden. Am Ende könne daher auch eine Verzögerung der Fertigstellung um zwei oder noch mehr Jahre dabei herauskommen.

Schwenk stellt die Weichen im Herrenwyk

Zementwerk reaktiviert alte Gleise – Erste Züge sollen bald rollen – Sanierung kostet eine Million

VON KERSTIN STEINERT

LÜBECK. Die Gleise liegen still da. Momentan fahren im Industrie- und Gewerbegebiet Herrenwyk keine Züge. Doch das soll sich im Ortsteil von Kücknitz bald ändern. Das Unternehmen Schwenk Zement hat die alte Gleisanlage im Januar 2024 erworben und sie umfassend saniert. Der Plan: Noch dieses Jahr sollen laut dem Unternehmen Züge über die Schienen rattern.

Seit Jahren schon lag die Gleisanlage auf dem ehemaligen Gelände des Metallhüttenwerks brach. Das ist ihr natürlich nicht gut bekommen. „Sie war entsprechend der vorherigen Nutzung und aufgrund des langen Stillstands nicht mehr befahrbar“, erklärt Laura Schleicher von der Unternehmenskommunikation der Firma Schwenk Zement GmbH & Co. KG. Deshalb sei es nötig gewesen, die Gleise mit viel Geld zu sanieren. Rund eine Million Euro habe das Unternehmen dafür in die Hand genommen.

Nun führen die Gleise wieder von der Strecke der Uferbahn Lübeck-Dänischburg weiter. Der Bahnhübergang Seelandstraße ist noch Teil des DB-Netzes. Die Anschlussgrenze befindet sich kurz danach. Genaugenommen bei Kilometer 4,875. Ab da gehören die Gleise dem Zementwerk Lübeck.

Von dort führen die Schienen über Weiche 1 auf zwei Gleise, bevor sie bei Weiche 2 am Bahnhübergang Grabowski wieder zusammenkommen. Dann geht es weiter über die Bahnhügelgänge Dampfpfeife und Lübecker Schrotthandel (LSH) bis zu einem Flügeltor. Dort endet die Tour an einem



Beim Zementwerk Lübeck im Herrenwyk sind die alten Gleise erneuert worden. Bald sollen dort wieder Züge fahren.

FOTO: AGENTUR 54

Bremsprellbock. Theoretisch könnten die Gleise dort weiterführen bis zum Kailgleis der Firma Lehmann. Aktuell ist dieser Abschnitt jedoch außer Betrieb.

Ein halbes Jahr haben die Sanierungsarbeiten gedauert. „Dabei wurden umfassende Schritte zum Vegetationsrückschnitt unternommen, ein Komplett-Schwellenwechsel durchgeführt, Bahnhügelänge aufgearbeitet und modernisiert sowie Teile der Schienen und Weichen instandgesetzt“, erläutert Schleicher auf LN-Nachfrage.

Die Arbeiten haben sich gelohnt. „Die Reaktivierung ist ein Teil einer langfristigen, nachhaltigen Entscheidung zur Weiterentwicklung des Zementwerks Lübeck. Ziel

dabei ist es, den Schwenk Standard zu etablieren, logistische Prozesse zu optimieren und langfristig den CO₂-Fußabdruck zu senken“, so die Unternehmenssprecherin.

Bisher mussten die Rohstoffe – wie Kalkstein oder Klinker – mit Lastwagen angeliefert werden. Dieser CO₂-Ausstoß könnte bald wegfallen. „Derzeit gehen wir von einem bis zwei Zügen pro Woche aus“, erklärt Schleicher. Mit einer Gesamtkapazität von 250.000 Tonnen pro Jahr sei es aber durchaus denkbar, dass sich diese Frequenz noch erhöhe.

Auch die anderen umliegenden Gewerke könnten davon profitieren. „Unternehmen mit einem Anschluss an unsere Gleise haben die Möglichkeit, die Gleise zu nutzen und ihren Anschluss zu bedienen“, erklärt Schleicher auf LN-Anfrage. Allerdings sei bisher noch kein Betrieb an Schwenk herangetreten.

Im Gebiet Herrenwyk haben sich schon vor langer Zeit viele Gewerke angesiedelt. Dazu zählt das ehemalige Metallhüttengelände mit der Flender Werft und Kraftwerk der Nordwestdeutschen Kraftwerke.

Heute haben neben dem Zementwerk Schwenk andere

große Gewerbe wie ein Schrotthandel, ein Recyclinghof und ein Logistikzentrum dort ihre Heimat.

Auch wenn die Schienen wieder fit gemacht wurden, dauert es noch etwas, bis der erste Zug durchs Herrenwyk fahren wird. „Derzeit arbeiten

wir an den letzten Schritten der organisatorischen Rahmenbedingungen, um den Betrieb zu starten. Wir hoffen und gehen von einem Start noch in den kommenden Monaten aus“, sagt die Unternehmenssprecherin Schleicher.

KOMMENTAR

von
KERSTIN STEINERT



Alte Gleise, neue Wege

Die wiederbelebte Gleisanlage im Lübecker Industriegebiet Herrenwyk ist mehr als ein lokales Infrastrukturprojekt – sie ist ein Signal für eine dringend notwendige Verkehrswende. Jahrzehntelang lag die Strecke brach, nun investiert das Zementwerk Schwenk in den Schienengüterverkehr und macht vor, wie nachhaltige Industrie funktionieren kann. Wenn künftig Rohstoffe per Zug statt per Lkw transportiert werden, spart das nicht nur CO₂, sondern entlastet auch Straßen, Anwohner und Umwelt.

Es sind genau solche Projekte, die wir in Zeiten – auch in Lübeck.



LN-Grafik | jochen.wenzel@wgrafik.de

FREITAG, 1. AUGUST 2025

Lost Place im Wald: Die Geister-Schienen von Bad Schwartau

Früher nutzte die Bahn fünf Gleise in der Stadt – Auch Weiche und Bahnsteig sind noch zu sehen

VON MAIKE WEGNER

BAD SCHWARTAU. Wer in Bad Schwartau auf die Bahn wartet und seinen Blick vom Gleis 2 streifen lässt, dürfte nicht schlecht staunen. Hinter dem Bahnsteig liegt der Wald – und mittendrin gleich mehrere alte Bahngleise, die mittlerweile unter grünem Dickicht nur noch in Teilen zu sehen sind.

Der Hamburger Hans-Harald Kloth weiß, was es damit auf sich hat. Kaum einer kennt die Eisenbahngeschichte des Landes so gut wie der einstige Ahrensborger. „Früher war der Bad Schwartauer Bahnhof größer“, erzählt er. „Es gab die Gleise 3 und 4 sowie ein fünftes, das als Umlaufgleis diente.“ Über diese Gleise führte einst die Bäderbahn, die noch heute bis Neustadt die Ostseeorte verbindet.

Kurz nach der Jahrtausendwende wurden diese Gleise stillgelegt, berichtet eine Sprecherin der Bahn. Der schlichte Grund: Sie wurden nicht mehr benötigt. „Immer weniger Güterverkehr lief über die Strecke, die Gleise wurden einfach gekappt“, berichtet Hans-Harald Kloth.

Gleise sollen mit der Hinterlandanbindung verschwinden

Da der Rückbau hohe Kosten verursacht hätte, entschied sich die Deutsche Bahn damals dafür, die Gleise auf dem eigenen Grundstück liegenzulassen. Doch das wird sich bald ändern: „Mit dem Bau der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung müssen die Gleise zurückgebaut werden“, sagt die Sprecherin.

Die bestehenden Gleise sollen tiefergelegt und ein drittes, etwa 600 Meter langes Gleis geplant werden, das auch mit einer Bahnsteigkante ausgestattet wird.

Ob es so kommt, wird sich erst zeigen. Denn die Stadt Bad Schwartau wehrt sich gegen die Pläne der Bahn. Dort wünscht man sich einen tieferen Trog oder eine alternative Route



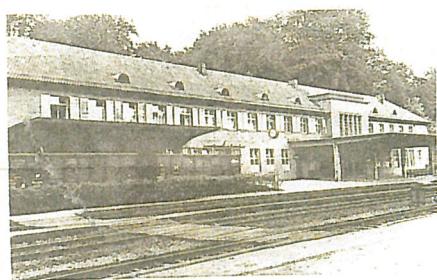
Im Wald von Bad Schwartau zeigen sich alte Bahngleise, Weichen und sogar ein Bahnsteig.

FOTOS: MAIKE WEGNER

Ein kleiner Trampelpfad führt über die alten Gleise zum jetzigen Haltepunkt.
FOTOS: MAIKE WEGNER



Der Bahnhof in Bad Schwartau in den 1950er Jahren – damals gab es fünf Gleise.
FOTO: ARCHIV: KLAUS FAASCH



– beides lehnt die Bahn ab. Erst Mitte Juli hatte eine Initiative per Petition 3400 Unterschriften gegen die Bahnpläne gesammelt und einen Protestmarsch durch die Stadt organisiert.

Kommt es aber so, wie die Bahn will, rauschen laut einer Verkehrsprognose künftig 314 Fahrten pro Tag durch Bad Schwartau, davon 63 in der Nacht. Aktuell sind es um die 40 Züge, Bad Schwartau ist Haltepunkt auf der Bäderbahnstrecke sowie der Verbindung zwischen Lübeck und Kiel.

Bad Schwartau ist offiziell gar kein Bahnhof

Genau genommen ist der Begriff Bahnhof in Bad Schwartau übrigens nicht mehr richtig. „Ein Bahnhof zeichnet sich dadurch aus, dass er Weichen hat, und das ist seit der Kapung der Gleise nicht mehr der Fall“, erklärt Kloth. Bad Schwartau ist also genau genommen nur noch ein Haltepunkt.

Auch anderswo sind alte Bahngleise zu finden. „In Oldesloe oder Ahrensburg zum Beispiel wurden die Gleise

ebenfalls gekappt“, erzählt der Experte. „Aber hier sind die Schienen gut sichtbar auf dem Gelände der Bahn erhalten und kein Lost Place.“

Alte Bahnschienen sind Lebensraum für Tiere

Auswirkungen haben die Überbleibsel auch auf die Natur. Auf der einen Seite stellen sie Barrieren für bestimmte Tierarten dar und können Lebensräume zerstören. Andererseits dienen sie aber als Lebensraum für einige Tiere. Eidechsen

beispielsweise nutzen die Gleise gern, um sich im Sommer darauf zu sonnen. Mäuse, Schlangen oder Insekten finden derweil dort Schutz.

In Bad Schwartau hat sich die Natur die Flächen der alten Bahnschienen längst zurückerobern. Bäume sind zwischen den Schienen hindurchgewachsen und Sträucher bedecken die Gleise in weiten Teilen. Doch wer den Wanderweg mit aufmerksamem Blick entlang geht, entdeckt die Relikte der alten Zeiten trotzdem noch immer.

Bahn von Prag nach Kopenhagen

BERLIN. Bahnreisende können ab Mai 2026 ohne Umstieg von Prag über Berlin nach Kopenhagen fahren. Die Züge halten auf ihrer Fahrt auch in Dresden und Hamburg, wie die Deutsche Bahn mitteilte. Die Fahrt zwischen Berlin und Kopenhagen dauert demnach sieben Stunden, in elf Stunden geht es von Prag nach Kopenhagen. Jeden Tag fahren dann je zwei Züge pro Richtung, hinzu kommt eine saisonale Nachtverbindung.

Die neue Direktverbindung ist eine Kooperation der Deutschen Bahn mit der Dänischen Staatsbahn DSB und der tschechischen ČD. Die neue Verbindung ist das erste von insgesamt zehn von der Europäischen Kommission unterstützten Pilotprojekten zur Förderung grenzüberschreitender Bahnverbindungen.

Als Fahrzeug kommt zwischen Prag und Kopenhagen der ComfortJet der ČD zum Einsatz. Die neuen Züge haben eine Höchstgeschwindigkeit von 230 Kilometern pro Stunde und verfügen über 555 Sitzplätze, davon 99 in der 1. Klasse. An Bord gibt es zudem Platz für zwölf Fahrräder.

100 Jahre Busse in Lübeck: „Was können wir uns noch leisten?“

Stadtwerke Lübeck Mobil-Chef spricht über Fahrgast-Kritik, die Verkehrswende und realistische Ziele

VON OLIVER PRIES

LÜBECK. Die Premiere gab's auf der Strecke Kücknitz-Travemünde, 1925 pendelte dort der erste Linienbus der Hansestadt. 100 Jahre danach spricht Stadtwerke Lübeck Mobil-Chef Andreas Ortz über die Herausforderungen, einen umweltverträglichen ÖPNV auf die Beine zu stellen und Kritik der Bevölkerung.

Was bedeutet das Jubiläum für Sie und für Ihr Team?

Andreas Ortz: Das Jubiläum zeigt, dass wir seit 100 Jahren eine sinnvolle Arbeit machen, die für die Bevölkerung in Lübeck wichtig ist. Darauf sind wir stolz. Eine große Motivation für uns ist, für die Klimawende einzutreten.

Wie hat sich diese Arbeit in den vergangenen 100 Jahren entwickelt?

Wir haben zunächst Strecken in Betrieb genommen, auf denen eine hohe Nachfrage war: zu den Arbeitsplätzen, zu den Wohnorten. Heute sind wir bei 10 Millionen Buskilometern pro Jahr, 31 Linien befördern 30 Millionen Menschen.

Wichtig ist für uns, umweltfreundlich zu sein. Wir wollen die Stadt vom Verkehr entlasten und soziale Teilhabe bieten. Jeder soll den ÖPNV nutzen können. Wir können aber nur das anbieten, was auch finanziert werden kann.

Beherrsch die Frage nach der Finanzierbarkeit Ihren Arbeitsalltag?

In der Jahresplanung stimmen wir uns mit der Stadt ab und einigen uns, auf welchen Strecken wir wie oft fahren. Das ist die Fahrplan-Grundlage. Die Mitarbeitenden, die im Bus unterwegs sind, spüren eigentlich nichts von dem finanziellen Druck, werden aber nach Preiserhöhungen darauf angesprochen. Letztendlich sind wir gemeinsam mit der Stadt diejenigen, die schauen müssen, welche Leistung sich rechnet und was wir anbieten können.

Sie sagen, dass Sie stolz sind auf Ihre Arbeit in Lübeck. Ist das ein vorherrschendes Gefühl im Betrieb?



1925 fuhr der erste Bus in Lübeck, aktuell befördern 31 Buslinien rund 30 Millionen Menschen im Jahr. Stadtwerke Lübeck Mobil-Chef Andreas Ortz blickt anlässlich des 100-jährigen Jubiläums auf Erreichtes und neue Ziele.

FOTO: OLIVER PRIES



Die ersten Lübecker Omnibusse vor der Ausfahrt. Ab 1935 kamen Linienbusse erstmals im Stadtverkehr zum Einsatz.

FOTO: LN-ARCHIV



Das Bild aus dem Jahre 1955 zeigt das Stadtwerke-Depot in der Roeckstraße mit Bussen und Straßenbahnen.

FOTO: LN-ARCHIV/HANS KRIPGANS

Ich glaube, alle im Team können sagen, dass wir etwas Sinnvolles für Lübeck leisten. Mit unseren klimaschonenden Fahrzeugen bringen wir die Menschen von A nach B. Und das ist für alle ein wichtiges Thema. Das sehen wir vor allem dann, wenn wir mal nicht fahren.

Wie sehr haben sich die Verkehrsmittel in den vergangenen Jahren verändert?

Wir kommen ja von den Dieselfahrzeugen. Ab 2011 nutzten wir erste Hybirdfahrzeuge. 2017 haben wir die ersten reinen E-Busse gekauft. Das Spannende ist, deren Entwicklung zu sehen. Während wir am Anfang eine Reichweite von 150 Kilometern hatten, sind wir heute schon bei 250 Kilometern. Damit können wir den täglichen Bedarf auf den Linien decken.

Wie sieht es mit deren Finanzierung aus?

Am Anfang war die E-Bus-Förderung sehr großzügig.

Seit dem letzten Jahr gibt es keine Förderung mehr für neue Fahrzeuge, weil der Bund kein Geld mehr dafür bereitstellt. Wir bekommen dieses Jahr noch 14 neue E-Busse, nächstes Jahr noch einmal 16, die ohne Fördermittel finanziert wurden. Dann besteht unsere Flotte schon zu 43 Prozent aus Elektro-Bussen. In den Folgejahren hoffen wir auf neue Förderprogramme.

In Lübeck gibt es die Idee, wieder eine Straßenbahn zu etablieren. Wie finden Sie diese Pläne?

Ich würde das sehr begrüßen! Ob das aber funktionieren kann, mit einer Altstadtinsel, mit den teils sanierungsbedürftigen Brücken, mit dem wenigen Platz? Das wird sicher nicht einfach. Wir als Stadtwerke Lübeck Mobil würden uns aber freuen, eine Straßenbahn betreiben zu dürfen.

Wie schätzen Sie das Verhältnis zwischen Ihrem Unternehmen

und der Bevölkerung ein? Liebesbeziehung oder Hassliebe?

Wir wollen jedes Jahr besser werden, unser Netz anpassen, uns weiterentwickeln. Wenn es Kritik gibt, dann klären wir das. Und wir versuchen, unsere Arbeit Tag für Tag so gut zu machen, wie es geht.

Die Kritik fällt bisweilen heftig aus.

Natürlich nehmen wir uns Kritik zu Herzen und ziehen daraus Schlüsse für Verbesserungen. Hier arbeitet ein großes Team daran, täglich eine reibungslose Verkehrsleistung bereitzustellen. Wenn dann rüde Kritik kommt, gibt es bei unseren Mitarbeitenden schon mal enttäuschte Gesichter.

Welche Pläne haben Sie für die Zukunft?

Bei vielen Überlegungen geht es derzeit in die Richtung: Was können wir uns leisten und was bringt den Fahrgästen einen Mehrwert? Wir arbeiten aktuell beispielsweise daran,

eine Mobilitätsplattform aufzubauen, auf der wir die verschiedenen Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, On-Demand-Verkehre, E-Roller, E-Fahrräder etc. in Lübeck abbilden. Damit kann dann der gesamte Reiseweg bequem geplant und bezahlt werden.

Was wünschen Sie sich als Geburtstagsgruß von den Menschen in Lübeck?

„Danke, dass Sie uns seit so vielen Jahren zuverlässig durch Lübeck bringen – zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt oder zu unseren Familien. Ihre Arbeit bedeutet Teilhabe, Verlässlichkeit und Lebensqualität. Ihre Freundlichkeit, Geduld und Ihr täglicher Einsatz sind klasse!“

Mir ist bewusst, dass wir daran jeden Tag aktiv arbeiten müssen.

○ Zum Jubiläum pendelt am Sonnabend, 19. Juli, ein Oldtimerbus auf der Strecke zwischen Kücknitzer Kirchplatz und Strandbahnhof in Travemünde.

Hamburger Hochbahn bremst bei E-Bus-Anschaffung

Förderung vom Bund läuft aus – Sorgen um Finanzen –
Dieselfahrzeuge sollen länger genutzt werden

HAMBURG. Gut jeder dritte Hamburger Linienbus fährt mit einem Elektroantrieb. 36 Prozent der 1924 Busse von Hochbahn und Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (vhv.mobility) sind vollelektrisch unterwegs, wie aus einer Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage der CDU-Bürgerschaftsfraktion hervorgeht. Bis Anfang der 2030er Jahre soll die Flotte nach einem Beschluss der Bürgerschaft komplett auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Die Finanzierung ist jedoch fraglich.

Die Hochbahn gab bislang für den Kauf von 420 E-Bussen 320,5 Millionen Euro aus. Das waren im Schnitt 762.000 Euro pro Fahrzeug. Die vollelektri-

schen Busse sind nach Angaben der Hochbahn zweieinhalb- bis dreimal so teuer wie Dieselfahrzeuge. Die Förderung des Bundes läuft in diesem Jahr aus, die letzten Gelder können die beiden städtischen Unternehmen im ersten Halbjahr 2026 abrufen.

Der stellvertretende CDU-Fraktionschef Richard Seelmaecker wies auf die finanziellen Schwierigkeiten der Hamburger Hochbahn AG hin. Der Kostendeckungsgrad sei innerhalb von fünf Jahren von 90,1 Prozent im Jahr 2019 auf 65,8 Prozent gefallen. Aus dem Hamburger Haushalt müssen im nächsten Jahr 390 Millionen Euro zugeschossen werden. „Wir machen uns große Sorgen um die Finan-

zen der Hochbahn“, sagte Seelmaecker. Die Hochbahn selbst erwartet laut ihrem Wirtschaftsplan für 2025 einen Kostendeckungsgrad von 67,7 Prozent.

Das Unternehmen hatte bereits im Juni angekündigt, dass es die Elektrifizierung seiner Flotte verlangsamen werde. Dieselbusse sollen zwei bis drei Jahre länger als geplant genutzt werden, kündigte Finanzvorständin Merle Schmidt-Brunn an. Allerdings sollen sie von 2026 bis 2029 auf den als weniger klimaschädlich geltenden Kraftstoff HVO umgestellt werden. HVO steht für Hydrotreated Vegetable Oils, also mit Wasserstoff behandelte Pflanzenöle.

„Wir wollen weiterhin nur noch emissionsfreie Fahrzeuge anschaffen, und wir wollen unsere Busflotte bis 2029 klimaneutral machen, aber eben auf einem anderen Wege“, sagte Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne). Die Hochbahn hat zurzeit noch 706 Dieselbusse, die vhv.mobility 520. Zunächst hatte das „Hamburger Abendblatt“ über die Finanzlage der Hochbahn berichtet.



Für jeden ihrer 420 Elektrobusse hat die Hamburger Hochbahn im Schnitt 762.000 Euro gezahlt. FOTO:
MARCUS BRANDT/DPA