

Hamburg braucht die Stadtbahn!

Interview: GAL-Fraktionschefin Krista Sager plädiert für die Einführung einer modernen Stadtbahn.



Im August 2001 stand die Einführung einer modernen Stadtbahn in Hamburg kurz bevor.

Das Planfeststellungsverfahren für die erste Teilstrecke vom Hauptbahnhof bis Steilshoop sollte beginnen: Das wäre der Auftakt zum Bau des Streckennetzes gewesen, das auch Altona, den Osdorfer Born und Rahlstedt anbinden könnte. Eine Linie durch die Innenstadt sollte die Verknüpfung mit der Luftwerft und dem Niendorfer Markt herstellen. Auch die Hafencity hätte erschlossen werden können.

Doch seit dem Regierungswechsel im September 2001 verstauben die Pläne für die Stadtbahn in den Amtsschubladen, und die Menschen in Hamburgs Norden warten vergeblich darauf, dass sich die Verkehrspolitik mal an sie erinnert.

Die GAL engagiert sich seit Jahren für die (Wieder-) Einführung der Stadtbahn in Hamburg.

1978 IST IN HAMBURG DIE LETZTE „ELEKTRISCHE“ VERSCHROTET WORDEN. HEUTE FAHREN U-BAHNEN, S-BAHNEN UND BUSSE. BRAUCHEN WIR WIRKLICH NOCH EINE ZUSÄTZLICHES SYSTEM?

Sager: Ja, wir haben in Hamburg noch zahlreiche Lücken und Engpässe in der Versorgung der Bürgerinnen und Bürger durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Denken sie an unterversorgte Stadtteile wie Steilshoop, Rahlstedt oder den Osdorfer Born; dazu kommen neue Standorte wie die Hafenci-

ty oder die Arena im Volkspark, die wir besser erschließen müssen.

Die Busverbindungen sind auf wichtigen Strecken längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen, ein Beispiel dafür ist die Metrobuslinie 5, die von der Innenstadt bis nach Niendorf fährt. Die Busse sind hier ständig überfüllt.

Wir brauchen deswegen eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-System, die leistungsfähig, attraktiv und vor allem finanzierbar ist.

WAS SPRICHT GEGEN DEN AUSBAU VON U- ODER S-BAHN ?

Sager: Diese Vorhaben sind jahrelang diskutiert worden, aber letztendlich an der mangelnden Finanzierbarkeit gescheitert. Die moderne Stadtbahn ist im Nutzen-Kosten-Vergleich einmalig überlegen.

1 km Stadtbahn können wir für etwa 7,5 bis 10 Mio. EURO bauen, 1 km U-Bahn kostet etwa 50 Mio. EURO. U- und S-Bahnen kosten also etwa das Vier- bis Fünffache einer Stadtbahn.

Bei den Betriebskosten können U- und S-Bahn auch nicht konkurrieren, schon wegen der teuren Wartungsarbeiten für Tunnel oder Rolltreppen, die bei einer Stadtbahn nicht anfallen.

Sie ist bei den Betriebskosten und besonders bei den Personalkosten übrigens auch dem Bus weit überlegen.

Für Hamburg heißt das: Die Stadtbahn ist der Garant dafür, dass wir beim ÖPNV bedeutende Verbesserungen erreichen können und gleichzeitig den HVV aus den roten Zahlen holen können.

WAS WÜRD SICH DURCH DIE STADTBahn FÜR DIE ANWOHNER DER NEUEN STRECKEN ÄNDERN?

Sager: Moderne Stadtbahnen und Trams sind heute leise und komfortabel und bei den Bürgerinnen und Bürgern ausgesprochen beliebt. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass es mit ihnen am ehesten gelingt, Menschen dazu zu bewegen, tatsächlich vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Viele Menschen gehen nun mal nicht gerne in unterirdische Bahnhöfe, auch für eine älter werdende Bevölkerung sind Treppen und Rolltreppen nicht besonders bequem, die meisten fühlen sich in einer oberirdischen Bahn auch sicherer. Eine Stadtbahn mit wohnortnahen Haltestellen ist auch für Kinder ein gutes Mobilitätsangebot. Eine moderne Stadtbahn ist schnell, pünktlich, witterungsunabhängig und sicher – alles Vorteile nicht nur gegenüber dem Auto, sondern auch gegen-

über dem Bus.

Und noch etwas: Es hat sich gezeigt, dass eine Stadtbahn die Entwicklung lokaler Stadtteilzentren entlang ihrer Liniennachsen befördert, deshalb ist die Stadtbahn auch mittelstandsfreundlich. Kein Wunder, dass immer mehr Städte in Europa, aber auch in den USA auf die Tram setzen.

VERKEHRSENATOR METTBACH HAT ANGEGKÜNDIGT, HAFENCITY UND STEILSHOOP JETZT MIT EINER U-BAHN ANZUBINDEN.

Sager: Knapp drei Bahn-Kilometer im Norden, fünf im Süden – das ist der ganze Vorschlag. Was für eine Ministrecke für welchen Mammutpreis!

Diese Pläne sind für Hamburg insgesamt nicht finanzierbar und werden deshalb auch so nicht realisiert werden können. Das alles wirft Hamburg bei der Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs um Jahre zurück. Die Pläne für die Stadtbahn liegen schon lange auf dem Tisch, der Bau der ersten Teilstrecke für ein 42 Kilometer langes Kernnetz hätte jetzt beginnen können

→ weiter auf Seite 4



Augsburg
Bad Schandau/
Kirnitzschalbahn
Berlin
Bielefeld
Bochum-
Gelsenkirchen
Bonn
Brandenburg
Braunschweig
Bremen
Chemnitz
Cottbus
Darmstadt
Dortmund
Dresden
Düsseldorf
Duisburg
Erfurt
Essen
Frankfurt/M.
Frankfurt/O.
Görlitz
Gotha
Halberstadt
Halle
Hannover
Heidelberg
Jena
Karlsruhe
Kassel
Köln
Krefeld
Leipzig
Ludwigshafen
Magdeburg
Mainz
Mannheim
Mülheim/Ruhr
München
Naumburg
Nordhausen
Nürnberg
Plauen
Potsdam
Rostock
Rüdersdorf
Schwerin
Strausberg
Stuttgart
Ulm
Woltersdorf
Zwickau

Beispiel Saarbahn:

„Seit die neue Saarbahn fährt, haben wir schlichtweg mehr Geld“, freut sich Gabi M. aus Bübingen. Früher hatten wir zwei Autos, jetzt brauchen wir sogar das eine kaum noch.“

Wie kommt's? Auf einen Grundsatzbeschluss von 1991 hin wurde in Saarbrücken ab 1995 ein neues Stadtbahnnetz geschaffen, das den Nordwesten der Stadt mit der Innenstadt, den Gemeinden im Saartal und Sarreguemines verbindet. Daraufhin stieg 1998 die Zahl der ÖPNV-Kunden um 10,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. „Früher bin ich mit dem Auto nach Saarbrücken zur Arbeit gefahren“, sagt Frau M., „heute nehme ich die Bahn. Bequemer geht es einfach nicht.“ Am Wochenende besucht die Familie häufig Gabi M.s Schwester, die mit ihrem Mann in Sarreguemines lebt. Seit die Stadtbahn im regelmäßigen Takt in die französische Nachbarstadt fährt, hat sich die Zahl der ÖPNV-NutzerInnen in Sarreguemines vervierfacht. Mit ihrer gehbehinderten Mutter ist Frau M. oft mit der Stadtbahn auch ins Umland unterwegs, denn die Saarbahn kombiniert als erste Niederflur- mit Zweisystem-Technik. Die Saarbahn ist ein Erfolgsschlag. Der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr fiel durch sie zwischen 1997 und 2000 von 54 auf 50 Prozent, der der öffentlichen Verkehrsmittel stieg von 17 auf 21 Prozent.

Tochter Elisa ergänzt: „Seit die Saarbahn fährt, sind sogar die Busverbindungen besser geworden.“ Inzwischen benutzen rund 43 Mio. Fahrgäste jährlich Bus und Bahn. Tendenz steigend, denn 2004 soll der nördliche Ast bis Lebach fertiggestellt sein. Norbert Haller, Sprecher der Geschäftsführung Saarbahn GmbH: „Die Saarbahn hat sich nachweislich zum Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Saartal entwickelt.“



Zahlen und Fakten: Die geplante Stadtbahn in Hamburg

In Hamburg sollte das Kernnetz gebildet werden aus den beiden Strecken

- Niendorf Markt - Lokstedt - Hoheluft
- Innenstadt - Winterhude - City Nord - Steilshoop mit der Abzweigung City Nord - Luftwerft

[hiervon sollte der Abschnitt Innenstadt (Hauptbahnhof)-Steilshoop als erster gebaut werden] und

- Bf Altona - UKE - City Nord - Steilshoop - Rahlstedt.
- Von der Strecke Niendorf - Innenstadt - Luftwerft ließe sich die Hafencity gut anbinden.

Mögliche erste Ergänzungen dieses Kernnetzes sollten sein die Strecken:

- Bf Altona - Osdorfer Born und
- Winterhude - Barmbek - Bramfeld.

Der Betriebshof ist auf dem „Gleisdreieck“ nördlich der Hebebrandstraße geplant. Investitionskosten: Das Kernnetz von rund 42 km kostet rund 500 Mio. Euro, Bau des Betriebsbahnhofes und eine erste Staffel an Bahnen inklusive. Davon kann etwa ein Drittel (130 Mio. Euro) durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beigesteuert werden.

In Hamburg sollten 30 m lange und 2,65 breite Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, die jeweils etwa 200 Personen befördern können.

Da sogenannte Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden sollen, müssen keine Wendeschleifen an den Endpunkten gebaut werden.

Besonders leistungsfähig wird die Tram durch Doppeltraktion (zwei Stadtbahnfahrzeuge als Zug gekoppelt). Der Strom wird über Oberleitung und Dachstromabnehmer zugeführt. Verkehrsleit- und Überwachungsein-

richtungen der Hamburger Hochbahn können mitbenutzt werden.

Der Fahrweg verläuft auf Rasen- statt auf Schottergleis, dadurch ist der Betrieb noch leiser. Auf den kurzen Mischverkehrsstrecken verläuft der Fahrweg im Asphalt, doch die Stadtbahn erhält hier Ampelvorrangschaltung.

Vergleich der modernen Stadtbahn

...mit U-Bahn und S-Bahn:

Der Bau und Betrieb der Stadtbahn sind viel günstiger. Die Unterhaltung der unterirdischen oder höhergelegten Haltestellen mit Rolltreppen, Fahrstühlen, Beleuchtung, Fahrweg im Graben etc. entfällt. Auch indem Buslinien entfallen, können Betriebskosten eingespart werden. Durch die erwarteten Fahrgastzuwächse (die in allen Städten zu beobachten sind) gibt es höhere Erlöse und einen höheren Kostendeckungsgrad.

...mit dem Bus:

Sie hat sogar eine größere Kapazität als Gelenkbusse. Die Fahrzeiten sind kürzer und sie ist pünktlich, weil sie weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr fährt.

Stadtbahnfahrzeuge sind breiter und damit komfortabler als Busse. Durch moderne Niederflurwagen wird das

Ein- und Aussteigen bequem, und es kann auf störende Hochbahnsteige verzichtet werden. Die Bahn ist sicherer und sehr viel weniger witterungsabhängig als der Bus.

...mit der herkömmlichen Straßenbahn:

Während die Straßenbahn alten Typs weitgehend im allgemeinen Verkehr mitschwamm und damit von Staus betroffen war, fährt eine Stadtbahn vorwiegend auf eigenem Fahrweg, unabhängig vom Autoverkehr. Die herkömmliche Straßenbahn hat eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von etwa 20 km/h, die Stadtbahn von 30 km/h, eine U-Bahn erreicht etwa 40 km/h.

Als Zweisystemfahrzeug kann sie sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom und auf Tram- als auch auf DB-Gleisen fahren.

Karlsruhe war 1993 die erste Stadt, die die Zweisystem-Stadtbahn eingeführt hat. Seitdem sind dort die Fahrgastzahlen um über 400 % gestiegen. Mit einem Zuwachs von 6,7 Mio. Fahrgästen im Jahre 2001 liegt der Karlsruher Verkehrsverbund in der Spitzengruppe aller deutschen Verkehrsverbünde. Das Neueste sind Dreisystemfahrzeuge, die mit zwei Stromarten und mit Diesel weit ins Umland hinaus fahren können. Kassel wird das System einführen.

Kleine Geschichte der Stadtbahn in Hamburg

von Dr. Martin Schmidt

Ehem. stellvertretender Fraktionsvorsitzender der GAL in der Hamburgischen Bürgerschaft



Zu den vielen großen und kleinen Städten, die seit der zweiten Hälfte des 19.

Jahrhunderts elektrische Straßenbahnen als Massenverkehrsmittel einführt, gehörte 1894 auch Hamburg. Hier und in den damaligen Nachbarstädten und späteren (seit 1937) Stadtbezirken Altona, Wandsbek und Harburg entwickelte sich ein dichtes

Frühling: Alle Parteien waren für die Wiedereinführung, der Senat wollte sich beeilen, die Bürgerschaft bewilligte Geld für weitere Gutachten.

Aber danach – die SPD gewann die absolute Mehrheit in der Bürgerschaft – ging es nur langsam weiter.

Nach den Neuwahlen 1993 scheiterten Verhandlungen zwischen SPD und der GAL zur Bildung einer Koalition, stattdessen kam die Stadt-Partei in den Senat. Das waren so unbedarfte Straßenbahnfeinde

„In einer Stadtbahn können mehr als doppelt so viele Leute Platz finden wie in einem Großraumbus. Also müssen für die gleiche Menge Fahrgäste doppelt so viele Busse fahren wie Stadtbahnen“

Netz, das schon nach wenigen Jahrzehnten seine größte Ausbreitung erreicht hatte.

Seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts aber gab es in vielen Städten die lang anhaltende Demontage der Straßenbahn – man baute lieber teure U- und S-Bahnen, die Straße sollte den Autos gehören. Auch Hamburg verfiel wie z.B. Westberlin diesem Trend vollständig, und so fuhr die vorläufig letzte Straßenbahn 1978 - auf der alten Linie 2, die dann durch die Buslinie 102 (= jetzige Metrobuslinie 5) ersetzt wurde. Aber schon zum Zeitpunkt der Abschaffung der Hamburger Straßenbahn hatte sich der Wind weltweit gedreht. Immer mehr Städte revidierten ihre schon gefassten Abschaffungsbeschlüsse (so München) oder fingen an, die Straßenbahn, jetzt meist unter dem neuen Namen Stadtbahn, wieder einzuführen.

Die bislang unvollendete Geschichte der Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg begann im November 1989. Die GAL forderte erstmals die Wiedereinführung und stellte ein Konzept mit einer Linienführung vor, das später die Grundlage für alle weiteren Planungen wurde. Der HVV fing Feuer, das positive Ergebnis eines ersten Gutachtens führte im Bürgerschaftswahlkampf 1991 zu einem kurzen Straßenbahn-

wie heute die FDP und Schill. Deswegen ging vier Jahre nichts voran, obwohl Eugen Wagners Baubehörde längst zu den Straßenbahnfans gehörte.

Erst mit der Bildung des rot-grünen Senats im November 1997 ging es vorwärts. Die Vorbereitungen für ein sog. Planfeststellungsverfahren als Voraussetzung des Baus einer neuen Straßenbahn/Stadtbahn wurden nach den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Und rechtzeitig im Jahr 2001 waren die Pläne fertig. Wäre die Wahl



Werbung für die Stadtbahn im GAL-Wahlkampf 1991

anders ausgegangen, dann wäre jetzt längst ein Planfeststellungsbeschluss ergangen, der Baubeginn für die erste Strecke vom Hauptbahnhof nach Steilshoop wäre in Sicht.

Warum braucht eine Großstadt eine Stadtbahn?

Die Rechnung ist einfach: Die Investitionskosten für eine Stadtbahn betragen nur etwa ein Viertel oder ein Fünftel dessen, was eine U-Bahn oder S-Bahn kostet, und etwa gleich viel wie für ein qualitativ wertvolles Bussystem.

Bei den laufenden Kosten aber schlägt die Stadtbahn den Bus 2:1. Denn in einer Stadtbahn

können mehr als doppelt so viele Leute Platz finden wie in einem Großraumbus. Also müssen für die gleiche Menge Fahrgäste doppelt so viele Busse fahren wie Stadtbahnen, und die Personalkosten des Busunternehmens sind genau doppelt so hoch wie die der Stadtbahn.

Aber die Rechnung geht noch weiter: Überall, wo neue Stadtbahnen fahren, explodieren die Fahrgastzahlen. Wer also einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr in den Großstädten der Zukunft planen und organisieren und das geneigte Publikum dafür gewinnen will, der muss Stadtbahnen bauen.

Beispiel Zürich:

Die 350.000-EinwohnerInnenstadt hat ihre Straßenbahn nie abgeschafft und seit den 80er Jahren konsequent auf ihre Modernisierung gesetzt. Heute gibt es 13 Tramlinien, die rund 200 Mio. der insgesamt knapp 300 Mio. Fahrgäste des öffentlichen Verkehrsnetzes pro Jahr befördern. Acht von zehn Zürchern fahren heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Arbeit oder Freizeitvergnügen. Ende September wird das Kantonsparlament darüber entscheiden, ob das „Zür-Tram“ eine kleine Schwester, die „Glattalbahn“, bekommen soll; eine moderne Stadtbahn, die bald auch die vier größten Umland-Gemeinden und den Flughafen untereinander verbinden kann.

Zur Zeit werden noch ca. 260.000 Autofahrten der PendlerInnen aus dieser Region pro Tag gezählt, entsprechend viele Staus entstehen tagtäglich. Martin Bäumle, seit 1987 Grüner Abgeordneter im Kantonsparlament Zürich und für die Grünen im Stadtrat der Zürich nahen Gemeinde Dübendorf, ist optimistisch, dass noch im Frühjahr 2003 per Volksentscheid die endgültige politische Weichenstellung für die Glattalbahn kommen wird: „In der Region Zürich fahren immer mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit, mit der neuen Stadtbahn werden auch die umliegenden Gemeinden durch ein zusätzliches gutes öffentliches Verkehrsangebot vernetzt.“

Den Trend zur Stadtbahn unterstützen übrigens auch immer mehr in Zürich ansässige Unternehmen: NutzerInnen des Öffentlichen Nahverkehrs bekommen einen Zuschuss zum ÖPNV-Abonnement gezahlt, während die AutofahrerInnen auf zahlreichen Firmenparkplätzen zur Kasse gebeten werden. Heute besteht ein fast parteiübergreifendes UnterstützerInnenbündnis für die Stadtbahn. Bäumle: „Auch die bürgerlichen Parteien haben inzwischen gemerkt, dass sie sonst im Autoverkehr absaufen, und springen jetzt selbst auf die Pro-Stadtbahn-Politik auf.“ Allein die Vertreter der SVP des Rechtspopulisten Blocher halten noch dagegen.

→ Fortsetzung von Seite 1
 - aber der Senat fängt wieder bei Null an. Die Kosten für die angekündigte U-Bahn-Strecke stehen in einem eklatanten Missverhältnis zum Nutzen. Besonders mit der Ankündigung einer U-Bahn nach Steilshoop wird über den bevorstehenden verkehrspolitischen Stillstand hinweggetäuscht.

DER VERKEHRSENATOR HOFFT AUF EINE FINANZSPRITZE VOM BUND FÜR SEINE U-BAHN VON STEILSHOOP BIS IN DIE HAFENCITY.

Sager: Von einer Mitfinanzierung durch den Bund können wir nicht ausgehen. Der sog. Kosten-Nutzen-Quotient für eine U-Bahn von Barmbek nach Steilshoop ist schon einmal im Auftrag der Stadt ermittelt worden und liegt weit unter der für ein Engagement des Bundes erforderlichen Höhe. Hamburg wäre also auf sich allein gestellt. Zur Anbindung der Hafencity: Trotz des immensen Zeitdrucks durch die Olympia-Bewerbung hat der Senat ein ganzes Jahr damit vertan, alle Prüfungen zu wiederholen, die unter Rot-Grün bereits durchgeführt wurden, nur um am Ende mit dem längst bekannten Ergebnis da zu stehen: Exotensysteme – Stichwort Magnetschwebebahn – kommen nicht in Frage, es gibt nur die Wahl zwischen Stadtbahn oder U-Bahn, und die U-Bahn ist viel zu teuer.

Diese Entscheidung wird Hamburg teuer zu stehen kommen, denn schließlich hat der Senat die Mehrkosten für die U-Bahn

nicht einfach übrig, sondern müsste diese mühselig an anderer Stelle einsparen. Damit ist Hamburg für die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft nicht vorbereitet.

DIE STADTBahn WIRD IMMER WIEDER ALS FEIND DER AUTOFAHRERINNEN DARGESTELLT. VORNE FÄHRT DIE BAHN, DAHINTER STAUNEN SICH DIE AUTOMOBILE...

Sager: Der rot-grüne Senat hatte sich durchaus um einen Interessenausgleich bemüht, die Stadtbahnlinie nach Steilshoop würde zu 90% nicht auf einer Trasse verlaufen, die dem Auto Fahrraum wegnimmt, selbst Stellplätze würden an anderer Stelle ersetzt. Die Strecke nach Niendorf verlief auf der jetzigen Busspur.

Eine Politik aber, die den Öffentlichen Personennahverkehr unter die Erde bringt und den Verkehrsraum für die Autofahrer reserviert, ist nachweislich gescheitert. Der Öffentliche Personennahverkehr wurde für die Städte und Gemeinden zunehmend ein unbezahlbares Zuschussgeschäft, und die Autos behindern sich gegenseitig im Stau und legen den notwendigen Wirtschaftsverkehr lahm.

Dazu kommt: Wenn wir unsere Städte zunehmend zu Verkehrsflächen für wachsende Autoverkehre machen, müssen wir uns nicht darüber wundern, wenn immer mehr Menschen ins Umland ziehen.

Die letzte Elektrische

Alle Straßen liegen leer,
 Sterne sind zu Bett gegangen;
 und kein Schupo angelt mehr
 mit den Armen, mit den langen.
 Einsam strahlt Laternenlicht –
 Kommt sie –
 oder kommt sie nicht – ?

Wenn sie und sie kommt noch mal,
 sei gelobt und sei gepriesen!
 Bis nach Hause sinds total
 zweieinhalb nach Adam Riesen.
 Zweieinhalb Stunden bei Dämmerlicht –
 Kommt sie –

(ich sage noch zu Schackelmann:
 „Schackelmann“, sag ich, „noch dreimal rum, dann muß
 ich aber gehen, der letzte Wagen fährt mir ja ab!“ –
 nein! – er wird noch ne Partie ansagen...)
 oder kommt sie nicht – ?

Dies, o Mensch, ist dein Geschick!
 Das Leben ist eine Haltestelle.
 Und du mußt mit langem Blick
 warten, warten auf alle Fälle:
 Auf das Glück, auf die Karriere,
 auf die Frau, die dich begehre,
 auf die Rente, auf Bekannte,
 auf den Tod der alten Tante –
 Kalkweiß strahlt dein Lebenslicht.

Kommt sie –
 von Herzen, mit Schmerzen, ein klein bißchen,
 fast gar nicht –
 oder kommt sie nicht – ?

Kurt Tucholsky, 1927



Impressum:

Herausgeberin:
 GAL-Bürgerschaftsfraktion
 Rathausmarkt 1
 20095 Hamburg
www.gal-fraktion.de

Redaktion:
 Karin Zickendraht
 Babette Never
 Tanja Schmedt auf der Günne

Gestaltung:
 Rainer Mebus : mail@rainermebus.de

Druck:
 Dynamik Druck Hamburg
 Auflage 5000

September 2002

