

Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle

fih@wiwi-hamburg.net (Tel: 041045510) Fax: 04104961878

Aumühle den 17.10.2018

An die
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Anhörungsbehörde Rechtsamt
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Btr.: **Einwendungen zum geplanten Bau der U-Bahnstrecke zur Horner Geest U4 (Ost)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH** begrüßt den geplanten Bau der U-Bahnstrecke in die Horner Geest und wünscht eine zeitnahe Verlängerung Richtung Jenfeld und Rahlstedt. Aber schon auf dem jetzt geplanten Abschnitt, sehen wir aber noch einige Schwachpunkte. Als Fahrgäste fühlen wir uns betroffen.

1. Kehrgleis Burgstraße

Grundsätzlich hätte die **FIH** kein Problem mit dem Kehrgleis an dieser Stelle, insbesondere, wenn es als Ersatz für die Kehrgleise in Horner Rennbahn dient. Jedoch wurde aus dem Erläuterungsbericht deutlich, dass eine **missbräuchliche Nutzung** beabsichtigt ist. Hierdurch sollen die geplanten 5 -Minuten-Züge der **U4** vor Dannerallee abgekehrt werden. Da die Strecke zur Horner Geest (Dannerallee) von Anfang an die volle Leistungsfähigkeit hat und einen 5-Minuten-Takt stabil aufnehmen kann (durchgehend zweigleisig, Kehranlage), sollte das auch aus Gründen der Attraktivitätssteigerung realisiert werden. Es gibt keinen Grund darauf zu verzichten. Eine zu geringe Nachfrage sollte nicht als Grund für eingeschränkte Angebote herhalten, sondern (mit allen Mitteln) gesteigert werden. Eingeschränkte Angebote sind da kein geeignetes Mittel. Der Aufgabenträger sollte gehalten werden, möglichst angebotsorientiert in Vorleistung zu gehen. Insofern sollten kleine baulichen Anlagen realisiert werden, die Angebotseinschränkungen ermöglichen. Insofern lehnen wir das Kehrgleis an der Burgstraße ab und erheben Einwände dagegen.

2. Ausfädelung Horner Rennbahn

Die HOCHBAHN beabsichtigt die Haltestelle Horner Rennbahn mit einem zusätzlichen Bahnsteig auszustatten, der baulich getrennt von der Bestandshaltestelle liegt. Begründet wird das Ganze mit der Notwendigkeit einer dritten Bahnsteigkante, damit einfädelnde Züge nicht bei Störungen auf freier Strecke vor einer Station zum Halten kommen. Somit könnten von beiden Ästen gleichzeitig Züge in die Haltestelle einfahren, wenn es zu Verspätungen kommt. Dafür werden dann halt zwei Bahnsteigkanten gebraucht. Die dritte (neue) Bahnsteigkante dient für die Züge der Gegenrichtung.

Da sowohl bei anderen U-Bahn-Betrieben (z.B. Nürnberg) als auch bei der Hamburger S-Bahn Einfädelungen vor einer Station mit nur einer Bahnsteigkante für eine Richtung möglich sind, zeigt, dass die technische Notwendigkeit für die dritte Bahnsteigkante nicht gegeben ist. Auch wird die Notwendigkeit im Erläuterungsbericht unserer Meinung nach nicht schlüssig dargelegt. So kann ja auch ein Zug derselben Strecke nachfolgend bei Störungen vor einer Station auf freier Strecke zum Halten kommen. Es müssten ja sonst alle Stationen vorsichtshalber mit zwei Bahnsteigkanten je Richtung ausgestattet werden. Andererseits sollten moderne Zugleitsysteme in der Lage sein, betriebliche Verzögerungen auf einer Zweigstrecke der anderen Zweigstrecke soweit mitzuteilen, dass der Betrieb der anderen Zweigstrecke sich darauf einstellen kann. Das heißt konkret Züge werden entweder in Stoltenstraße bzw. Legienstraße solange festgehalten, bis die Einfahrt Horner Rennbahn sichergestellt ist oder es wird durch Verringerung der Geschwindigkeit die Fahrzeit jeweils zwischen den zwei Stationen entsprechend für den Fall angepasst, so dass keine Wartezeiten entstehen. Kurze halte auf freier Strecke (<1 Minute) sieht die **FIH** als unproblematisch. Die Ausfädelung könnte unserer Meinung nach durch ein Absenken der des Gleises im Bereich der derzeitigen Kehranlage Horner Rennbahn so realisiert werden, dass sie auch ohne Abbruch weiter Gebäude auskommt.

Darum halten wir den Bau einer dritten Bahnsteigkante in Horner Rennbahn für nicht notwendig.

Im Gegenteil: Durch eine Reihe von Nachteilen, die der Bau mit sich bringt, lehnen wir diesen Bau sogar ab und erheben Einwände dagegen!

Folgende Nachteile entstehen durch den Bau dieser dritten Bahnsteigkante:

- Höhere **Baukosten**
- Verlust des **Ambientes** der derzeitigen Station
- Größere **Unübersichtlichkeit** (vor allem durch bauliche Trennung des neuen Bahnsteigs von der Bestandsanlage)
- Und als wichtigster Aspekt: **kein bahnsteiggleiches Übereckumsteigen** möglich.

Vor allem ist hier das Problem, dass die nachfolgende Haltestelle im gemeinsam befahrenen Abschnitt (Rauhes Haus) auf Grund der Seitenbahnsteiglage diese Möglichkeit auch **nicht** bietet. Erst Hammer Kirche wäre das möglich. Hier besteht die Gefahr, dass bei Fahrkartenkontrollen eine Fahrt von Dannerallee nach Billstedt als unerlaubte Rückfahrt ein gestuft zu wird.

Würde die Ausfädelung hinter der Haltestelle **Rauhes Haus** durchgeführt werden, was ja auch untersucht worden ist, so hätten wir dort keine Bedenken gegen einen dreigleisigen Ausbau, da die oben genannten Nachteile allesamt so nicht zutreffen würden. Lediglich das bahnsteiggleiche Übereckumsteigen wäre dann auch dort nicht möglich. Jedoch wäre es schon eine Haltestelle weiter (**Hammer Kirche**) möglich, was akzeptabel wäre. Das Ambiente und die Übersichtlichkeit blieben dort gewahrt. Die Baukosten sind aus unserer Sicht ein Nebenaspekt.

Insgesamt würden wir die Ausfädelung an dieser Stelle vorziehen, da sich damit eine interessante weitere **Erschließungsmöglichkeit des Bauerbergs** ergibt. Es verwundert uns, dass in der Variantenuntersuchung der nun folgende Vorschlag nicht aufgetaucht ist. Stattdessen wurde eine (unsinnige) Alternative mit zwei parallelen Strecken zwischen *Rauhes Haus* und *Horner Rennbahn* untersucht und (zurecht) verworfen.

Unser Vorschlag sieht vor die Strecke nach Horner Rennbahn nur noch durch die Linie zur Dannerallee (**U4**) zu bedienen. Die Linie nach Billstedt soll hinter Rauhes Haus unter der Horner Landstraße bis zur Pagenfelder Straße geführt werden zwischen ihr und der Straße Bauerberg sollte eine neue Tunnelstation namens **Bauerberg** eingerichtet werden. Mit einem Mittelbahnsteig, Zugängen an beiden Enden und Verteilerebenen unter der Horner Landstraße. Hier durch könnte das Wohngebiet um den Bauerberg besser erschlossen werden (wenn zu geringes Nachfragepotential, bitte Aufsiedeln bzw. Aufsiedlung einfordern) und die **Schnellbuslinie 31** wäre in dem Bereich endlich überflüssig und könnte verlegt werden.

Die Strecke würde dann weiter nördlich der Horner Landstraße (Schildvortrieb) unter den Siedlungsbereichen quer zur Legienstraße verlaufen. Dort bekäme sie eine neue Tunnelhaltestelle **Legienstraße** mit Mittelbahnsteig und Mittelzugang zu beiden Seiten der Legienstraße (so wäre dort vielleicht keine Verteiler ebne nötig. Jedoch einen Westzugang um den Bereich Vierbergen etwas zu erschließen. Danach würde die Strecke in so in die Bestandsanlage der **U2** zwischen Legienstraße (alt) und Billstedt einfädeln, dass das geplante Werkstattgebäude der **U**-Bahn unterquert wird und nicht weiter berührt wird. Die alte Station Legienstraße könnte stillgelegt werden bzw. für den Werkstattbereich (als Betriebsbahnsteig, Versuchsbahnsteig) genutzt

werden. Ebenso die Verbindungsstrecke von Billstedt nach Horner Rennbahn. Diese könnten als Abstellgleise oder mit niveaugleicher Einfädelung in die Strecke nach Horner Geest als Betriebsgleise im Notfall zur direkten Werkstattzuführung genutzt werden.

3. Gestaltung der Haltestelle Stoltenstraße

Die Haltestelle Stoltenstraße soll zum einen **Seitenbahnsteige** zum anderen **keine Verteilerebene** erhalten. Beides Lehnen wir ab. Die Bahnsteiglage sollte sich den anderen Stationen anpassen und nicht nach vordergründigen Gesichtspunkten der Bauerleichterung oder der Kostenminimierung richten.

Schwere noch wiegt die fehlende Verteilerebene so muss beim Erreichen des richtigen Bahnsteigs auch noch ggf. die Fahrbahngewert werden. Solch eine Haltestelle gibt es bei der U-Bahn bis jetzt nur einmal in Hamburg (Mönckebergstraße) Da die Manshardtstraße aber keine Tempo-30-Zone bzw. kein verkehrsberuhigter Bereich ist, sondern zum Teil mit LSA als Querungshilfe ausgestattet ist, besteht hier die Gefahr, dass Fahrgäste verunfallen, weil sie die kurze Zeit bis zur Abfahrt der (geplant nur alle 10 Minuten!) verkehren den U-Bahn mit der langen Wartezeit an einer LSA nicht miteinander vereinbaren können. Durch eine **Verteilerebene** könnte von beiden Straßenseiten niveaufrei der Zug noch **sicher und unfallfrei** erreicht werden.

Würde alternativ ein Mittelbahnsteig gebaut, so könnten die beiden Ausgänge sich auf beide Seiten (einer nördlich, der andere südlich) der Manshardtstraße verteilen. So dass mit der gleichen Anzahl von Abgängen und Aufzügen auch ohne Verteilerebene beide Straßenseiten für beide Fahrtrichtungen der U-Bahn barrierefrei erschlossen werden können.

4. Weichen Dannerallee

Da hinter der Station eine Kehr- und Abstellanlage gebaut werden soll, sind Weichen vor der Station (etwa für Bahnsteigwendung) nicht erforderlich. Durch den Fortfall von Weichen entsteht ein ruhigerer Verlauf bei der Ein- und Ausfahrt in die Haltestelle. Zudem werden konstante Abfahrts- und Ankunftsgleise bei gleichmäßiger Nutzung beider Bahnsteigkanten realisiert.

Martin Pottkast