

Martin Potthast
Auf der Koppel 75
21521 Aumühle
fih@wiwi-hamburg.net (Tel: 041045510) Fax: 04104961878

Aumühle, den 30.09.2019

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

Btr.: Einwendungen zum geplanten Bau der U-Bahnstrecke City Nord – Bramfeld U5 (Ost)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG **FIH** begrüßt den geplanten Bau der U-Bahnstrecke nach Bramfeld, insbesondere die Linienführung via Sengelmannstraße mit bahnsteiggleicher Verknüpfung zur Linie **U1** sowie das gesamten Projekt **U5** und wünscht eine zeitnahe Verlängerung Richtung Farmsen und vor allem Richtung Innenstadt. Aber schon auf dem jetzt geplanten Abschnitt, sehen wir noch einige Schwachpunkte. Als Fahrgäste fühlen wir uns betroffen.

1. Vorbemerkung

Grundsätzlich begrüßen wir das Konzept der **U5**, insbesondere auch den fahrerlosen Betrieb, da wir uns dadurch

- dichtere Taktfolgen (vor allem, weil es nicht mehr so viel teurer ist, zusätzliche Fahrten zu bestellen, wegen entfallender zusätzlicher Personalkosten),
- Unabhängigkeit vom Personal (Personal ist teilweise schwer zu bekommen)
- mehr Platz in den Zügen (keine Fahrerinnen mehr erforderlich)
- freier Ausblick auf die Strecke (keine Person die vorne ihre Ruhe haben will, keine stark getönten Scheiben mehr, dadurch erhebliche Attraktivitätssteigerung, U-Bahnfahren wird zum Lustgewinn.)

erhoffen.

Für unglücklich halten wir, dass sämtliche neu geplanten Strecken nur durch eine **U**-Bahnlinie erschlossen werden sollen. durch diesen Planungsfehler hat die **U**-Bahn auch das westliche Ende (Osdorfer Born) an die für **S**-Bahn verloren, die nur eine unzureichende (maximal 10-Minuten-Takt) bzw. ungeeignete Bedienung (keine Bedienung der Innenstadt und Umfahrung von Altona) vorsieht. In den jüngsten Vorplanungen der **U5**-Mitte ist zwar auch eine Umfahrung der Innenstadt vorgesehen. genau aus diesem Grunde würden wir die geplante Linie **U5** gerne zunächst in 3 Linien aufteilen:

U4 ELBBRÜCKEN – Jungfernstieg – **Hauptbahnhof Nord – City Nord – Sengelmannstraße – BRAMFELD**

U5 **OSDORF – Diebsteich – Christuskirche – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Nord – Horner Rennbahn – HORNER GEEST**

U6 **(ARENEN –) LOKSTEDT – Stephansplatz – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Süd – FARMSEN**

Fettdruck sind Neubauabschnitte der geplanten **U5**, unterstrichen sind die von anderen Linien mitbenutzten Abschnitte, (was ja auch seitens der **HOCHBAHN** teilweise so geplant ist).

Hierdurch könnte sich die **HOCHBAHN** nicht nur den Schnellbahnbetrieb nach Osdorf von der **S**-Bahn zurückholen, sondern es hätten auch alle Streckenteile der geplanten **U5** eine umsteigefreie Verbindung in die Hamburger Innenstadt (**Jungfernstieg**)!

Späterer Linientausch in Sengelmannstraße sollte möglich sein und beim jetzigen Bau berücksichtigt werden. Auch sollten möglichst bald (schon vor Einführung der **U5**) weitere fahrerlose Linien fahren. Wenn in absehbarer Zeit autonome Fahrzeuge auf der Straße verkehren, ist es unverständlich, warum im abgegrenzten Schienenverkehr eine Umstellung noch so lange dauert bzw. schwer zu realisieren ist. Auch sollte die Technik spätestens zur Eröffnung der **U5** so weit sein, dass die eingesetzten fahrerlosen Fahrzeuge (DT6) dann auch auf herkömmlichen Strecken (notfalls mit Fahrer) weiterfahren können. Wir erwarten, dass die Technik es ermöglicht, dass die **U5** nicht eine vom anderen Linienverkehr hermetisch abgeriegelte Strecke sein muss.

Somit wollen wir auch, dass schon in der ersten Betriebsstufe die **U-Bahnzüge von Bramfeld ab Sengelmannstraße auf der **U1** in die Innenstadt fahren und eine modifizierte Liniennummer (**U11**) bekommen. **U12** könnte dann ein Pendelbetrieb City Nord - Sengelmannstraße (-Ochsenzoll) sein, der nur zeitweise angeboten wird.**

Dieses vorausgeschickt nehmen wir jetzt zum ersten Abschnitt der Linie **U5** Stellung (bzw. Erheben Einwendungen).

Für die FIH sind natürlich die Belange der Fahrgäste entscheidend und vorrangig vor Wirtschaftlichkeit, Autofahrerinteressen und vor allem zeitlich begrenzten baulichen Beeinträchtigungen. Wir konzentrieren uns wie immer auf die für Fahrgäste wesentlichen Gestaltungen der Bauten, vor allem die Haltestellen.

Wir erwarten, dass beim Neubau einer Schnellbahnlinie, das Umsteigen zu anderen Schnellbahnlinien und zu Buslinien an den Schnellbahnhaltestellen sowohl barrierefrei, als auch straßenkreuzungsfrei (das heißt, kein niveaugleiches Überqueren von Straßen, schlimmstenfalls mit Ampelbehinderung) gestaltet werden. Auch erwarten wir, dass Barrierefreiheit und Straßenkreuzungsfreiheit keine sich ausschließenden Alternativen sind. Das heißt, dass auch z. B. Rollstuhlfahrer in jeder Umsteigerelation stets keine Straßen niveaugleich kreuzen müssen. dies führt natürlich dazu, dass deutlich mehr Aufzüge verbaut werden müssen.

2. Haltestelle Bramfeld

Die Haupteinschließung der Haltestelle Bramfeld dient der Bramfelder Chaussee mit den darauf verkehrenden Buslinien, welche im Prinzip quer zur U-Bahntrasse in Nord-Süd-Richtung verkehren. Nur eine Linie verkehrt direkt am Bramfelder Dorfplatz in Östlicher Richtung (quasi als Verlängerung der U--Bahn). Durch die U-Bahn werden alle Linienvknüpfungen ersetzt bzw. überflüssig, welche **nicht** die jetzige Haltestelle Bramfeld, Dorfplatz (künftig U Bramfeld) in der Barmfelder Chaussee nördlich der Einmündung Bramfeld Dorfplatz in die Bramfelder Chaussee bedienen (können). Das Busliniennetz kann darauf ohne weiteres ausgerichtet werden. Da es auch keine wirklichen Schwerpunkttäste gibt, muss auch keine Busfahrt mehr am Dorfplatz/U Bramfeld enden. Dadurch entfällt der Bau von Buskehren und es bedarf lediglich eines Zugangs zur Haltestelle Bramfeld von beiden Seiten der Bramfelder Chaussee der zu beiden Seiten barrierefrei zu gestalten ist. Die straßenkreuzungsfreie und barrierefreie Unterquerung der Straße Bramfeld Dorfplatz, von der U-Bahnstation ist wünschenswert.

Die vorgesehenen Planungen erfüllen zwar unsere Forderungen, jedoch wäre es erforderlich, dass der Aufzug am Westzugang der Bramfelder Chaussee auch als **Durchlader** gebaut wird. Eine bzw. zwei (je Richtung eine) Fahrtreppe(n), wären an diesem Zugang auch sehr empfehlenswert, da hier starker Umsteigeverkehr von den Bussen zu erwarten ist.

Vielleicht könnte auch ein Zugang auf dem Schulgelände errichtet werden, der mit einer kombinierten B+R-Anlage für Pendler und Schüler verbunden wird.

Insgesamt wäre eine Verlegung bzw. ein Anlegen der Haltestelle im Bramfelder Graben die bessere Lösung. Zwar würde sich dann die Haltestelle vom nachfragestarken Mützen-dorpsteed entfernen, aber dafür eine andere wichtige Erschließung erreichen. Die ge-

planten östlichen Zugänge entfielen, die geplanten westlichen Zugänge wären dann die östlichen. Am Westende der Bahnsteige würden Rampen anschließen, welche zu einer neuen unterirdischen Schalterhalle im Einmündungsbereich Leeschenblick / Fabriciusstraße mit barrierefreiem und straßenkreuzungsfreiem Zugang zu sämtlichen Straßenecken in dem Bereich. Das Hallenbad Bramfeld und die in der Fabriciusstraße verkehrenden Buslinien hätten einen Übergang zur U-Bahn und würden dann auch aus Richtung Friedhof Ohlsdorf und der südlichen Fabriciusstraße als Zubringer zur U-Bahn genutzt werden, hätten in Bramfeld einen Übergang zur U-Bahn ohne lange Umwege über U Steilshoop fahren zu müssen.

Alternativ müsste eine zusätzliche U-Bahnhaltestelle Borchertling / Leeschenblick gebaut werden.

Möglicherweise müsste für beide Vorschläge die Strecke eicht anders trassiert werden (der Bogen aus Richtung Steilshoop etwas früher beginnen).

Empfehlenswert wäre die Station mit einem Mittelbahnsteig zu versehen, damit eine Bahnsteigwendung möglich und für Fahrgäste zumutbar ist. Fahren die Züge der gleichen Richtung von verschiedenen Bahnsteigen ab, so wäre dies für Fahrgäste nicht zumutbar. Auch Hinweistafeln und Abfahrtsanzeiger in der Schalterhalle helfen da wenig.

Sollten Seitenbahnsteige notwendig sein, so muss das Betriebskonzept darauf abgestimmt sein. Es wäre zwingend erforderlich, nur ein Gleis (das nördliche) als festes Abfahrtsgleis vorschreiben, was in der Regel bedeutet, dass ankommende Züge (dann fast immer Gleis 2) über die Kehrgleise umgesetzt werden müssten.

3. Haltestelle Steilshoop

Die Aufzüge sollten mit einem Zwischenstopp in der jeweiligen Schalterhalle versehen sein, um einen straßenkreuzungsfreien und barrierefreien Zugang zu beiden Bahnsteigen von jeder Straßenseite und jeder zugehörigen Bushaltestelle zu haben.

Dieses scheint zumindest in der westlichen Schalterhalle nicht erfüllt zu sein. Sofern die östliche Schalterhalle dieses Kriterium erfüllt und die Bushaltestellen erschließt, wären die Planungen dort soweit OK.

Damit die Aufzüge in jedem Falle als Durchlader fungieren können, sollten sie an der Oberfläche zwei Eingänge haben (ähnlich dem neuen Aufzug Hbf Süd, wo zwar an der Oberfläche nur ein Eingang existiert aber auf allen anderen Ebenen zwei).

4. Haltestelle Nordheimstraße

Ein barrierefreier Zugang von allen vier Ecken der Kreuzung Hebebrandstraße / Nordheimstraße / Fuhlsbüttler Straße ist erforderlich, da auch der Umstieg zu den Buslinien für Mobilitätseingeschränkte straßenkreuzungsfrei erfolgen muss. Dies bedeutet den Einbau von zwei zusätzlichen Aufzügen oder Rampen an den westlichen Zugängen von der Fuhlsbüttler Straße / Hebebrandstraße und die Einrichtung eines Zwischenstopps der Bahnsteigaufzüge in der Schalterhalle.

Eine barrierefreie und Straßenkreuzungsfreie Verknüpfung mit der -Bahn an der Haltestelle Rübenkamp kann zunächst von der Haltestelle Nordheimstraße erfolgen. Entweder wird ein Tunnelgang von der westlichen Schalterhalle bis zur -Bahn gebaut, mindestens bis zu einer Stelle, ab der der Zugang zur existierenden -Bahn-Station keine Straßenüberquerung mehr erfordert und barrierefrei erfolgen kann. Alternativ kann eine der beiden Fußwege entlang der Hebebrandstraße so umgestaltet werden, dass der -Bahnsteig straßenkreuzungsfrei und barrierefrei von der westlichen Schalterhalle der -Bahnhaltstelle Nordheimstraße aus erreicht werden kann. Bestenfalls würde ein Regendach ähnlich dem Gang zwischen den Hamburger Messehallen und dem CCH installiert werden.

Das ganze bedeutet natürlich auch, dass die Kreuzung Rübenkamp / Hebebrandstraße umgestaltet werden muss. Je nachdem welcher der beiden Fußwege als Verbindungsweg gewählt wird, müsste der entsprechende Straßenteil des Rübenkamps von der Hebebrandstraße abgebunden werden, um die Straßenkreuzungsfreiheit herzustellen. Beide Varianten haben ihre Vorteile. Die nördliche Variante hätte den Vorteil, dass die Abbindung des Rübenkamps in dem Bereich verkehrlich unkritisch sein dürfte, die südliche Variante hätte den Vorteil, dass auf eine Anpassung des Zugangs zum -Bahnsteig vorerst verzichtet werden könnte.

Insgesamt wäre die nördliche Variante zu empfehlen, da zum besseren Umstieg vom -Bahnsteig zu den Buslinien Richtung Westen ein weiterer barrierefreier Zugang vom -Bahnsteig ohnehin errichtet werden sollte.

5. Haltestelle Rübenkamp (Verknüpfung zur -Bahn)

Eine Verknüpfung der mit der -Bahn am Rübenkamp halten wir für dringend geboten. Das heißt jedoch nicht, dass wir die vorgeschlagene (verkürzte) Trasse ablehnen. Pläne der HOCHBAHN, die eine Verknüpfung vorsahen, haben stets Rücksicht auf die suboptimale Istlage des -Bahnsteigs in Rübenkamp genommen, da eine Veränderung der Lage ja nicht Gegenstand der -Bahnplanung ist.

Nichtsdestotrotz wäre eine Veränderung der Lage (Umklappen nach Norden und teilweise verlegen unter die Brücke) für die Fahrgastfreundlichkeit und -sicherheit erforderlich (Umstieg zu den Buslinien). Gleichzeitig könnte der Bahnsteig als Langzugbahnsteig (220 Meter Länge) ausgebaut werden. Dann würde er im Norden die vorgesehene U-Bahntrasse mit einem kurzen Verbindungsweg erreichen und es könnte eine direkte Verknüpfung zur U-Bahn gebaut werden. Es müsste nur noch eine zusätzliche Haltestelle im Tunnel eingerichtet werden. Diese könnte neben dem Zugang (natürlich barrierefrei) zur S-Bahn noch an den Enden jeweils ein barrierefreier Zugang zur Feuerbergstraße (Betriebshöfe! und Jugendhilfeeinrichtung) und Langenbeckshöh (Wohngebiet nördlicher Rübenkamp) erhalten.

Da die Verlegung der S-Bahnstation nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, beschränkt sich unsere Forderung darauf eine U-Bahnhaltestelle an beschriebener Stelle nachträglich zu ermöglichen und eine Verlegung (**politisch und planerisch**) anzustoßen.

Übergangsweise sollten die unter Punkt 4 beschriebenen Verknüpfungen mit Nordheimstraße geprüft und realisiert werden.

6. Haltestelle Sengelmanstraße

Die Haltestelle **Sengelmanstraße** kann nun endlich voll genutzt werden. Gleisbelegung ist auch so, wie es wohl mal ursprünglich vorgesehen war.

Trotzdem haben wir doch zwei Anregungen bzw. Kritikpunkte

1. die Gleisverknüpfungen, also die Möglichkeiten von einer auf die andere Linie überzugehen sollten optimiert werden. Wir fordern zwar keinen ständigen Linientausch, wie man ihn von der S-Bahn kennt, aber sehen es als sinnvoll an, langfristig die nördlichen Äste auszutauschen (siehe Vorbemerkung, U1 Bramfeld - Kellinghusenstraße - ... und U5 (Ulzburg Süd -) Norderstedt – City Nord - ...

Hierdurch kann das Netz der Hamburger U-Bahn langfristig besser gestaltet werden. Es sollte bei einem späteren Linientausch kein langatmiger Umbau stattfinden müssen, wie es in den Jahren 2006 bis 2009 am Berliner Tor der Fall war.

Am einfachsten trifft man hier eine Vorsorge, indem sich die Gleise aus Richtung Alsterdorf vor Sengelmanstraße verzweigen (Gabel), so dass jeweils beide Bahnsteigkannten der jeweiligen Richtung in der Haltestelle Sengelmanstraße angefahren werden können. Innerhalb dieser Gabel werden die Gleise aus Richtung City Nord eingeführt, die sich dann ebenfalls verzweigen und in das jeweilige Gleis aus

Richtung Alsterdorf einmünden. so könnte stadtauswärts stets gleichzeitig die **U1** nach Gleis 4 und die **U5** nach Gleis 3 einfahren (wie ja aktuell vorgesehen) oder eben genau umgekehrt. Stadteinwärts würden entsprechend die die Linien entweder nach Alsterdorf von Gleis 1 und gleichzeitig nach City Nord von Gleis 2 (wie aktuell vorgesehen) verkehren oder eben umgekehrt (**Linientausch**). Baulich sind an der Südwestseite entsprechend Veränderungen gegenüber der aktuellen Planung vorzunehmen, um späteres Umbauen oder ein Festhalten an der Bestandslinienführung zu vermeiden.

Im nordöstlichen Bereich würde es dann bei der festen Zuordnung der Streckengleise bleiben, so dass mit der Wahl des Einfahrtsgleises stadtauswärts auch die Strecke stadtauswärts gewählt wird. Entsprechend können die Züge stadteinwärts erst nach der Haltestelle die Strecke „wählen“, auf der sie weiterfahren.

2. Die Architektur der geplanten Einhausung der Haltestelle ist suboptimal. Da wird zum einen das Ambiente der jetzigen Haltestelle zerstört. Insbesondere die farbefrohen Verkleidungen (orange Kacheln, blaues Dach und Holzleisten), zum anderen sieht die Halle irgendwie zerbrochen aus (als ob sie gleich einstürzt (Einstürzende Neubauten?)). Zudem hat die Halle weitere Nachteile: Sie macht die Haltestelle dunkel, laut (Es entstehen Halleffekte, die jetzige oberirdische Haltestelle ist sehr ruhig.) und zugig. Dazu ist der Ausblick auf die Landschaft noch weiter beeinträchtigt, als durch die heutigen Lärmschutzwände.

Eine andere symmetrische Architektur, welche im Wesentlichen aus transparenten Materialien entsteht, Holz verwendet und auch blaue Elemente verwendet, würde die genannten Nachteile weitestgehend vermeiden und trotzdem die gewünschte Einhausung beschieren. Nur die Halleffekte und die Zugluft müssten noch unterbunden werden. Hier haben wir zwar auch keinen Lösungsvorschlag parat, hoffen aber dass sich etwas findet.

7. Haltestelle City Nord

Die Haltestelle **City Nord** ist fast optimal geplant. barrierefreier und straßenkreuzungsfreier Zugang von beiden Straßenseiten und zu den Bushaltestellen wird erreicht.

Besonders genial ist die Idee, den Fahrstuhl mit der Jokohamabrücke zu verbinden. Somit wird praktisch mit einem Aufzug alles erreicht (ungebrochene Fahrt mit nur einem Aufzug, Durchlader (jedoch muss dazu mindestens eine Etage zwei Eingänge erhalten) und straßenkreuzungsfreie Anbindung für Fahrstuhlnutzer durch Jokohamabrücke.

Die Mittelinsel lädt geradezu dazu ein, langfristig einige der Buslinien durch eine Straßenbahn/Stadtbahn zu ersetzen, welche auf dem Grünstreifen in der Mitte oberhalb der

U-Bahn verkehren kann, einen Mittelbahnsteig erhält und den Aufzug zur Jokohamabrücke mitnutzen könnte.

Trotzdem hätten wir hier auch einen Verbesserungsvorschlag:

Verschiebung der Station nach Süden (die Jokohamabrücke wäre dann quasi am Nordende der Haltestelle) dadurch ließe sich am Süden ein weiterer Zugang bauen (die geplanten Zugänge würden zu einer Schalterhalle am Nordende zusammengefasst) der in eine Schalterhalle unter dem Jahnring mündet. Hier müssten natürlich zu beiden Seiten des Jahnringes barrierefreie Zugänge gebaut werden. Sinn der Maßnahme ist neben einer straßenkreuzungsfreien und direkten Erreichbarkeit des Stadtparks auch Buslinien, welche auf dem Jahnring verkehren und nicht in den Überseering fahren mit anzubinden.

8. Bahnsteigtüren

Bahnsteigtüren sollten so gestaltet werden, dass sie für alle Baureihen der **HOCHBAHN** (auch für historische Fahrzeuge) geeignet sind. Wir erwarten, dass technischer Fortschritt dazu führt, dass auch historische Fahrzeuge für den fahrerlosen Betrieb ausgerüstete Strecken nutzen können (Sonderfahrten) und sich ältere Baureihen (DT4) für fahrerlosen Betrieb umrüsten lassen. Unterschiedliche Türanordnungen sollen aufgrund von Bahnsteigtüren kein Hindernis darstellen. Eine Idee dazu wäre, dass alle Elemente der Wand zum Bahnsteig beweglich sind und entsprechend der Türanordnung der Baureihe sich öffnen. Mit LED-Beleuchtung könnten die jeweils „gültigen“ Türen gekennzeichnet werden.

Nach Einarbeitung unserer Vorschläge wünschen wir uns, der Stadt Hamburg und der HOCHBAHN einen zügigen Bau und baldige Inbetriebnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Sprecher FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG 