

Kriterien für die Linienführung einer neuen U-Bahn

Eine neue Schnellbahnverbindung wie die U5 soll mit einem möglichst direkten Verlauf, attraktiven Fahrzeiten und Haltestellen in dicht bewohnten Gebieten noch mehr Hamburgerinnen und Hamburger zum Umsteigen bewegen. Dafür soll die neue Linie möglichst viel Verkehrsnachfrage bündeln und so auch den Straßenraum entlasten.

Wichtige Anhaltspunkte für einen geeigneten Linienverlauf sind Großwohnsiedlungen ohne Schnellbahnanschluss, MetroBus-Linien mit sehr vielen Fahrgästen und Lücken im bestehenden Schnellbahnnetz. Auch die Fahrgastzahlen auf den bestehenden Bus- und U-Bahn-Linien liefern wichtige Erkenntnisse zu Start- und Zielorten der Fahrgäste. Neben großen Wohngebieten sind das vor allem verdichtete Arbeitsplatzstandorte, soziale Einrichtungen (Krankenhäuser), Bildungseinrichtungen (Schulen und Universitäten), aber auch andere Ziele wie große Freizeiteinrichtungen (Theater und Konzertarenen) oder Sportstätten. Hinzu kommen Prognosen für die Fahrgastzahlen der kommenden Jahre.

Besonders belastete Strecken und Linien können so entlastet werden. Im Idealfall soll eine neue Schnellbahn die oben genannten Punkte (sogenannte Potenzialgebiete) sinnvoll und möglichst direkt miteinander verbinden und gleichzeitig gute Umsteigemöglichkeiten zu bestehenden U- oder S-Bahn-Linien bieten (Netzwerk).

Welche Kriterien die U5 erfüllt

Mit dem geplanten Verlauf der U5 werden Gebiete mit hoher Einwohnerdichte (z.B. Steilshoop, Winterhude oder Hoheluft), Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte (etwa die City Nord, die Innenstadt, das UKE und die Uni) und Freizeiteinrichtungen (z.B. Arenen, Stadtpark und Kampnagel) möglichst zentral erschlossen.

Gleichzeitig kann die U5 die hoch frequentierten Bereiche der MetroBus-Linien 5 und 6 ersetzen. Denn der Streckenverlauf folgt den heutigen Wegen vieler Hamburgerinnen und Hamburger (täglich knapp 100 000 Fahrgäste auf der 5 und 6). Diese und weitere Fahrgastzahlen bestehender Bus- und Bahn-Linien zeigen: der Großteil der Menschen möchte in die (erweiterte) Innenstadt. Diese ist zwar nicht zwingend finaler Zielort, aber

insbesondere mit dem Hauptbahnhof ein bedeutender Umstiegspunkt in andere Schnellbahnlinien und zum Regional- und Fernverkehr. So entstehen mit den bestehenden Linien ganz neue Verbindungen.

Auf dem Weg in die Innenstadt werden außerdem sinnvolle Übergänge zwischen einer neuen U5 und den bestehenden Schnellbahnlinien (U- und S-Bahn) geschaffen. Dies erhöht die Netzwirkung des gesamten Schnellbahn-Netzes, vor allem dann, wenn durch die Haltestellenlagen sehr bequeme Umstiege (bahnsteiggleich wie z.B. am Berliner Tor) geschaffen werden können und entlastet so auch den Hauptbahnhof. Bestehende Linien werden mit der U5 und ihren Haltestellen ergänzt, Lücken im Netz geschlossen und Kapazitäten in der Innenstadt erweitert.

Auch Gebiete, die bisher nur durch Buslinien angebunden sind, erhalten erstmals einen direkten Anschluss an die Schnellbahn (Steilshoop und Bramfeld, Barmbek-Nord, südliches Winterhude, Uhlenhorst und Lokstedt). Mit der Linie und den neuen Haltestellen werden insgesamt 150 000 Hamburgerinnen und Hamburger neu oder besser an das Hamburger Schnellbahnnetz angeschlossen. Nach Fertigstellung der gesamten Linie werden täglich rund 200.000 Fahrgäste mit der U5 unterwegs sein.

Wer den Linienverlauf und Haltestellenlagen der U5 festlegt

Zuständige Institution zur Realisierung der U5 ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Die hier bestehende unabhängige Planfeststellungsbehörde führt das Genehmigungsverfahren, das sogenannte Planfeststellungsverfahren durch und erteilt die Baugenehmigung. Den Planfeststellungsantrag stellt die HOCHBAHN. Davor wird die Planung frühzeitig (mit Ende der Machbarkeitsuntersuchung) von einem umfangreichen Beteiligungsverfahren begleitet und die Fortschritte in der Planung eng mit Vertretern der Hamburger Behörden, Bezirke und mit dem HVV abgestimmt. Dieser sogenannte Lenkungsreis trifft u.a. Entscheidungen zum Linienverlauf und Haltestellenlagen.

Neuigkeiten und Hintergründe zum Netzausbau unter schneller-durch-hamburg.de und dialog.hochbahn.de
Informationen zu Betriebsunterbrechungen via twitter.de/hochbahn sowie per [WhatsApp](https://www.whatsapp.com)

Herausgeber: Hamburger Hochbahn AG • Steinstraße 20 • 20095 Hamburg
Verantwortlich für den Inhalt: Leiter Unternehmenskommunikation Christoph Kreienbaum

Mit den Entscheidungen des Lenkungskreises wird anschließend der Senat befasst. Nach diesem Vorbild sind bisher der Linienverlauf und die Haltestellenlagen auf dem ersten Abschnitt der U5 zwischen Bramfeld und City Nord festgelegt worden. Für die übrigen Abschnitte der U5 soll eine Festlegung bis Ende des Jahres 2020 erfolgen. In letzter Instanz muss dann die Hamburgische Bürgerschaft die Finanzierung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen beschließen.

Kontakt für Rückfragen:

Pia Gängrich

Tel: 040/32 88-26 63

Mobil: 0178/628-26 63

presse@hochbahn.de