

Studie

Alternativen für eine Fortsetzung der U5 ab Borgweg

Schneller, besser und kostengünstiger
durch Hamburg

Arbeitsteilung für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit



Jedes Verkehrsmittel macht das, was es am besten kann

ARGE

Dieter Doege und Jens Ode

im Auftrag der Fraktion

Die Linke in der Hamburgischen Bürgerschaft



Impressum

► Hinweis

Eine ebenerdig verkehrende Bahn, welche barrierefrei zugänglich ist und auf oder neben der Straße fährt, wird als Straßenbahn bezeichnet. Diese wird auch als Tram bezeichnet und teilweise sogar als Stadtbahn, wobei letzterer Begriff auch für S-Bahnen üblich war und dies gelegentlich noch ist.

Verfasser

Dieter Doege
Jens Ode

Mitarbeit

Klaus Tüpker

Quellennachweise, Bildautoren

Grafik Titel:	Dieter Doege
Faksimile Seite 6:	Tageszeitung taz
Karte Seite 16:	NordNordWest aus Wikipedia, Bearbeitung Dieter Doege
Karte Seite 20:	Baubehörde Hamburg
Karte Seite 51:	Mike Ashworth
Karte Seite 52:	Hamburger Hochbahn
übrige Karten:	Dieter Doege, auf Basis von HVV und www.openstreetmap.org
Bilder Seiten 18, 23, 38:	Jens Ode
Bilder Seiten 28, 32, 46, 48, 49:	Dieter Doege
Tabelle Seite 7:	Arno Witte
Tabelle Seite 8:	SPD-Bürgerschaftsfraktion
Tabellen Seiten 43, 50:	Hamburger Hochbahn
übrige Tabellen:	Dieter Doege, Jens Ode
Layout, Gestaltung, Druckvorbereitung:	Dieter Doege

Herausgeberin

Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft
Rathausmarkt 1
20095 Hamburg
Telefon: 040 / 42831-2250
info@linksfraktion.hamburg.de
<https://www.linksfraktion-hamburg.de/>



V.i.S.d.P.: Heike Sudmann

Diese Studie darf nicht zu Wahlkampfwzwecken verwendet werden.

Schneller, besser und kostengünstiger durch Hamburg Alternativen zum U5-Bau ab Borgweg



Am 30. September 2022 fand der offizielle Spatenstich für den Bau der U5 statt. In der City Nord, Alsterdorf, Steilshoop und Bramfeld laufen aktuell die Bauarbeiten, Voruntersuchungen im weiteren Verlauf der mittlerweile bis nach Osdorf geplanten U5-Linie finden statt. Macht es da noch Sinn, Alternativen zur U5 zu untersuchen?

Die Antwort lautet: Ja. Denn die U5 verschlingt einen zweistelligen Milliardenbetrag an öffentlichen Geldern, ohne die gravierenden Defizite im Hamburger ÖPNV zu beseitigen. Die mangelnde Erschließung von Stadtteilen bleibt bestehen und fehlende schnelle Querverbindungen zwischen Stadtteilen und Bahnstrecken werden nicht geschaffen.

Mit der vorliegenden Studie wird aufgezeigt, wie der im Bau befindliche Teil der U5 ab der U-Bahn-Haltestelle Borgweg die vorhandenen ÖPNV-Kapazitäten nutzen kann und ein Weiterbau damit überflüssig wird.

In einem Faktencheck werden die – wundersam anwachsenden – Fahrgastprognosen der U5 in Bezug zur Realität gesetzt, werden die Wirtschaftlichkeit der U5 und eines alternativen Straßenbahnnetzes im Erschließungsbereich der geplanten U5 untersucht.

Wenig erstaunlich für unvoreingenommene Verkehrsexpert*innen würde das für vier Korridore vorgeschlagene Straßenbahnnetz anstelle der U5 die Hamburger*innen schneller, besser und erheblich kostengünstiger ans Ziel bringen.

 Wie mit der vorangegangenen Studie „U5 in Hamburg – Alternative Straßenbahn“ zeigt die Fraktion Die Linke Wege auf, wie in Zeiten knapper Kassen und der Klimakrise die dringend notwendige Mobilitätswende ermöglicht werden kann. Dass in Hamburg, der einzigen deutschen – und westeuropäischen – Großstadt ohne Straßenbahn, extrem dicke Bretter gebohrt werden müssen, hält uns nicht vom Einsatz für sinnvolle Lösungen ab.

Unser Dank geht an die Studienautoren, die mit Fachwissen und Akribie Zukunftslösungen für Hamburg erarbeitet haben.

Heike Sudmann
Co-Vorsitzende
und verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Die Linke
in der Hamburgischen Bürgerschaft

Inhalt

Kapitel

1 Einleitung + Vorgeschichte

2 Analyse der U5-Prognosen und Abgleich mit anderen U-Bahnlinien

3 Analyse der U5-Haltestellen und Vergleich mit benachbarten Haltestellen und weiteren Verkehrsmitteln

4 Unterschiede der U5-Haltestellen

5 Alternative Bedienung der U5-Haltestellen

6 Fehlentscheidung U5 und neue Chancen

7 Auswege aus einer verfehlten U5-Planung

8 Straßenbahnen können die U5 ersetzen

9 Straßenbahnen sind Hamburgs Zukunft

Seiten

2	Impressum
3	Vorwort
6	Bus statt Bahn
7	Beerdigung der Straßenbahn – Scheitern der Busbeschleunigung und Geburt der U5
8	Zur Straßenbahn: Vermeintlicher „Faktencheck“ der SPD unter der Lupe
9	Der Senat und die Geburt der U5
10	Analyse der Hochbahn-Prognose zu den Fahrgastzahlen der U5
	Aufbereitung der U5-Prognose-Daten
11	Beförderungsleistung und Effizienz
12	Fahrzeugbelegung und Gefäßgröße
13	U-Bahnlinien im Vergleich
	U-Bahnlinie U3
14	U-Bahnlinie U2
15	U-Bahnlinie U1
16	Hochbahn-Prognose der U5 – Fahrgastzahlen unverhältnismäßig hoch
16	Analyse von 22 U5-Haltestellen
17	Gliederung der U5 in Streckenabschnitte
	Streckenabschnitt A – Bramfeld – Steilshoop – Nordheimstraße
18	U5 – Haltestelle 1 – Bramfeld
19	U5 – Haltestelle 2 – Steilshoop
	U5 – Haltestelle 3 – Nordheimstraße
21	Streckenabschnitt B – Sengelmannstraße – City Nord – Borgweg
	U5 – Haltestelle 4 – Sengelmannstraße
22	U5 – Haltestelle 5 – City-Nord
23	U5 – Haltestelle 6 – Borgweg
24	Streckenabschnitt C – Jarrestraße – St. Georg
	U5 – Haltestelle 7 – Jarrestraße
25	U5 – Haltestelle 8 – Beethovenstraße
26	U5 – Haltestelle 9 – Uhlenhorst
	U5 – Haltestelle 10 – St. Georg
27	Streckenabschnitt D – Hauptbahnhof Nord – Stephansplatz
	U5 – Haltestelle 11 – Hauptbahnhof Nord
29	U5 – Haltestelle 12 – Stephansplatz
30	Streckenabschnitt E – Universität – Hoheluftbrücke
	U5 – Haltestelle 13 – Universität
31	U5 – Haltestelle 14 – Grindelberg
32	U5 – Haltestelle 15 – Hoheluftbrücke
33	Streckenabschnitt F – Gärtnerstraße – UKE – Hagenbecks Tierpark
	U5 – Haltestelle 16 – Gärtnerstraße
34	U5 – Haltestelle 17 – UKE
35	U5 – Haltestelle 18 – Behrmannplatz
	U5 – Haltestelle 19 – Hagenbecks Tierpark
36	Streckenabschnitt G – Sportplatzring – Stellingen – Arenen Volkspark
	U5 – Haltestelle 20 – Sportplatzring
37	U5 – Haltestelle 21 – Stellingen
	U5 – Haltestelle 22 – Arenen Volkspark
38	Kategorisierung der U5-Haltestellen
	U5-Haltestellen Kategorie I ohne zusätzliche Erschließungswirkung
39	U5-Haltestellen Kategorie II mit U- oder S-Bahn-Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit
	U5-Haltestellen Kategorie III mit neuer Erschließungswirkung
	Alternative Bedienung von U5-Haltestellen
40	Vier Korridore für ein attraktives Grundnetz
41	Achsen- und Verästelungsnetz
43	Konsequenzen und Chancen für die U-Bahnlinie U5
44	Vorhandene Infrastruktur nutzen – Ausweg aus verfehlter U5-Planung
45	U5neo Nutzung vorhandener Ressourcen zum Nulltarif
49	Fehler der U5-Planung
	Update der U5-Planung
50	ÖPNV-Struktur Hamburg zurück zur Zukunft
52	Beseitigung der ÖPNV-Defizite
53	Vier Korridore und 91 Haltestellen
54	Korridor A – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung
55	Korridor B – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung
56	Korridor C – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung
57	Korridor D – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung
58	Fazit dieser Studie
59	Mythos: Langsamer unterwegs mit der Straßenbahn?
60	Beispiel für ein Verästelungsnetz

Seiten

Bilder

- 6 01 – Faksimile der Tageszeitung taz, erschienen am 6.5.2011
- 18 02 – Plakatwerbung für die U5 in Bramfeld und bis auf die Minutenangabe ohne belastbare Fakten
- 23 03 – Baugrube der U5 im Überseering von Sengelmannstraße bis Stadtpark mit Haltestelle City Nord, 24 Meter tief
- 28 04 – Künftiger U5-Bahnsteig Hauptbahnhof Nord in Fahrtrichtung St. Georg, von 1965 bis 1968 auf Vorrat gebaut
- 32 05 – U-Bahnbrücke der U3 und dahinter die Bushaltestelle des M5 auf der leicht erhöhten Hoheluftbrücke über den Isebekkanal
- 38 06 – Vollmundige U5-Plakat-Werbung in Bramfeld
- 46 07 – Blick von U3-Haltestelle Mundsburg zur Beethovenstraße
- 48 08 – U2-Messehallen – Langer Weg nach oben
- 49 09 – Metrobus M5 – Ein Bus allein reicht nicht für die Fahrgastmassen

Karten/Grafik

- 16 01 – U5-Streckenverlauf (violett/rot) mit 22 durchnummerierten Haltestellen vor der geplanten Verlängerung nach Osdorf
- 17 02 – Bramfeld – Nordheimstraße
- 20 03 – U-Bahn-Planung aus dem Jahre 1983 mit Ausfädelung aus der U2 (heute U3) aus Barmbek – © Baubehörde Hamburg
- 21 04 – Sengelmannstraße – Borgweg
- 24 05 – Jarrestraße – St. Georg
- 27 06 – Hauptbahnhof Nord – Stephansplatz
- 29 07 – U1-Trasse unter Stephansplatz
- 30 08 – Universität – Hoheluftbrücke
- 33 09 – Gärtnerstraße – Hagenbecks Tierpark
- 36 10 – Sportplatzring – Arenen Volkspark
- 42 11 – Schematische Darstellung der vier Korridore
- 43 12 – Hochbahn als Straßenbahnbefürworter – Kapazitätsvergleich der verschiedenen Verkehrsmittel – Stand 09/2010
- 46 13 – Steigungsstrecke der unterirdisch fahrenden U5 zum Einfädeln in die oberirdisch verkehrende U3
- 51 14 – Plan nur der Hochbahn-Verkehrsmittel, den Tarifverbund HVV gab es noch nicht und die S-Bahnen gehörten zur Konkurrenz
- 52 15 – Planung von 1961 – Vier neue, blau gekennzeichnete U-Bahnlinien als Kompensation für die Straßenbahn
- 54 16 – Korridor A – Streckenführung mit Haltestellen und Knotenpunkten
- 55 17 – Korridor B – Streckenführung mit Haltestellen und Knotenpunkten
- 56 18 – Korridor C – Streckenführung mit Haltestellen und Knotenpunkten
- 57 19 – Korridor D – Streckenführung mit Haltestellen und Knotenpunkten
- 58 20 – Gesamtübersicht Korridore A bis D – Streckenführungen mit 91 Haltestellen und Knotenpunkten
- 59 21 – Die 24 Haltestellen der geplanten U-Bahnlinie U5 mit 1000 Meter Umkreis
- 60 Die Wahl zwischen häufigen Abfahrten und Direktfahrten ohne Umstieg

Tabellen

- 7 01 – Die einzelnen Auswirkungen des Busbeschleunigungsprogramms – Copyright Arno Witte
- 8 02 – Faktencheck der SPD-Bürgerschaftsfraktion aus 2015
- 10 03 – Umrechnung der Prozentangaben aus der Hochbahn-Prognose 2025 in Fahrgastzahlen
- 11 04 – Analyse Beförderungsleistung und Effizienz als Pkm je Fahrzeug und Minute Fahrzeit in der HVZ (FzE)
- 12 05 – Analyse Beförderungsleistung und Effizienz als Pkm je Fahrzeug und Minute Fahrzeit in der HVZ (FzE)
- 13 06 – U-Bahnlinien im Vergleich – Basis HVV-Fahrgasterhebungen von 2023 (Mo-Fr) und U5-Prognose von 2025
- 07 – Beförderte Fahrgäste in der U3 (Mo-Fr)
- 14 08 – Beförderte Fahrgäste in der U2 (Mo-Fr)
- 15 09 – Beförderte Fahrgäste in der U1 (Mo-Fr)
- 18 10 – Bramfeld: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 19 11 – Steilshoop: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 20 12 – Nordheimstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 22 13 – Sengelmannstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 14 – City Nord: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 23 15 – Borgweg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 25 16 – Jarrestraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 17 – Beethovenstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 26 18 – Uhlenhorst: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 19 – St. Georg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 28 20 – Hauptbahnhof Nord: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 29 21 – Stephansplatz: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 31 22 – Universität: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 23 – Grindelberg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 32 24 – Hoheluftbrücke: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 34 25 – Gärtnerstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 26 – UKE: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 35 27 – Behrmannplatz: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 28 – Hagenbecks Tierpark: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 36 29 – Sportplatzring: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 37 30 – Stellingen: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 31 – Arenen Volkspark: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten
- 40 32 – Nutzerdaten Nord-Süd-Korridor (Bereich Ost)
- 33 – Nutzerdaten Nord-Süd-Korridor (Bereich West)
- 41 34 – Nutzerdaten Ost-West-Korridor (Bereich Nord)
- 35 – Nutzerdaten Ost-West-Korridor (Bereich Süd)
- 45 36 – Analyse und Gegenüberstellung der geplanten U5plan und der Alternative U5neo
- 47 37 – M5 Siemersplatz – U Stephansplatz
- 50 38 – Die Beförderungszahlen der Berufstätigen auf dem Weg zur Arbeit, aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln

Bus statt Bahn

STADTBahn Das sinnvollste Verkehrsprojekt Hamburgs wird heute offiziell gestoppt. Die Hochbahn stellt auf Geheiß von SPD-Bürgermeister Olaf Scholz die Planungen ein

VON SVEN-MICHAEL VEIT

Günter Elste formuliert es diplomatisch: „Die Stadtbahn zu bauen oder nicht, ist eine politische Entscheidung“, sagt der Vorstandschef der Hamburger Hochbahn (HHA): „Wir als städtisches Unternehmen sind ein Instrument der Senatspolitik.“ Und deshalb ist Elste auch nicht begeistert, dass am heutigen Freitagvormittag der HHA-Aufsichtsrat die Planungen für die Stadtbahn stoppen will. Der neue Aufsichtsratschef, der parteilose Wirtschaftsminister Frank Horch, wird in seiner ersten Amtshandlung „die Beendigung des Projekts genehmigen“. Zwar hält der ehemalige Präses der Handelskammer die Stadtbahn „im Grunde für ein schönes Projekt“, nur leider sei sie „zurzeit nicht finanzierbar“.

Deshalb wird das laufende Planfeststellungsverfahren für die erste Trasse beendet, runde acht Millionen Euro Vorlaufkosten sind in den Sand gesetzt. Der erste Abschnitt sollte von Bramfeld über Steilshoop und Winterhude über 7,7 Kilometer bis zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße führen und später bis zum Bahnhof Altona fortgeführt werden. Das Gesamtnetz sollte vier Linien von 50 Kilometer Länge umfassen.

Noch im Januar hatte Elste, bis 1996 SPD-Fraktionsvorsitzender in der Bürgerschaft, klare Position gegen die Ankündigung des damaligen SPD-Spitzenkandidaten Olaf Scholz bezogen, die Stadtbahn nicht zu bauen. „Eine Nulllösung geht nicht“, sagte Elste. Vom nächsten Senat – „egal, welcher“ – erwarte er „ein klares Bekenntnis zum öffentlichen Nahverkehr“. Und „noch vor der Sommerpause“ definitiv grünes



Gestorbene Vision: So kommt die Stadtbahn wohl nicht Foto: dpa

Licht für die Stadtbahn. Nun regiert Scholz mit einem rein roten Senat, und der stellt die Ampel auf Rot.

Stattdessen soll die Hochbahn nun Hamburg „das modernste Bussystem Europas“ beschere, wie Scholz am 23. März in seiner Regierungserklärung ankündigte. Das allerdings erfordert separate Busspuren und Vorrangschaltungen an Kreuzungen – wie auch für die Stadtbahn. Zudem können selbst die längsten Doppelgelenkbusse pro Stunde im Fünf-Minuten-Takt nur höchstens 1.700 Fahrgäste befördern – die Stadtbahn hingegen kann mit 4.000 Passagieren mehr als doppelt so viele transportieren, in ihrer längsten Version mit sechs Wagen sogar mit 5.800 Menschen die dreifache Menge.

Nach Ansicht von Experten würde auf den am stärksten be-

Das Bussystem

Die Kosten für den ersten Bauabschnitt plus Betriebshof und Fahrzeuge gibt die Hochbahn mit 338 Millionen Euro an:

■ **Der Betriebshof** samt Werkstätten kostet 61 Millionen Euro, die ersten 14 Fahrzeuge 48 Millionen Euro. Diese 109 Millionen übernimmt die HHA.

■ **Die Baukosten** samt Planung, und Grunderwerb liegen bei 229 Millionen. Hamburg trägt davon 57 Millionen.

■ **Ein Zuschuss** des Bundes in Höhe von 98 Millionen aus Regionalisierungsmitteln ist gesichert.

■ **Den Rest** von 74 Millionen Euro zahlt der Bund auf Antrag nach dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG).

fahrenen Strecken jedes neue Bussystem nach nur etwa sechs Jahren die Grenzen seiner Kapazitäten erreicht haben. Denn seit 2006 steigen die Beförderungszahlen der Hochbahn jährlich um durchschnittlich zwei Prozent, im vorigen Jahr sogar um drei Prozent, wie Elste der taz sagte. Nach allen Prognosen würden diese Zuwächse anhalten und „rasch die Bussysteme erschöpfen“. Im Vergleich dazu sei die Stadtbahn in allen Punkten komfortabler, schneller, ökologisch sinnvoll und zudem betriebswirtschaftlich günstiger als Busse.

Nicht zufällig wird die Stadtbahn in fast allen europäischen Millionenstädten wieder eingeführt oder ausgebaut: „Die Stadtbahn ist für den Verkehr in Metropolen der Maßstab der Zukunft“, weiß der Hochbahn-Chef. Nur in Hamburg ist sie es nicht.

KOMMENTAR: SVEN-MICHAEL VEIT ÜBER DAS ENDE DER STADTBahn

Scholz in der Klemme

Die Stadtbahn in Hamburg nicht zu bauen, ist der erste große Fehler von Regierungschef Olaf Scholz. Aus verkehrspolitischen, aus ökologischen und auch aus politstrategischen Gründen ist es töricht.

Der Stopp der Stadtbahn senkt die Effektivität und Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg. Eine Stadtbahn ist schneller und komfortabler als ein Bus, sie ist im Betrieb günstiger und sie verursacht keine Schadstoffemissionen. Diese Fakten zu ignorieren, ist ökologisch und ökonomisch widersinnig.

Alle EU-Millionenstädte verfügen über U- und Stadtbahn. Nur Hamburg nicht – auch ein Alleinstellungsmerkmal.

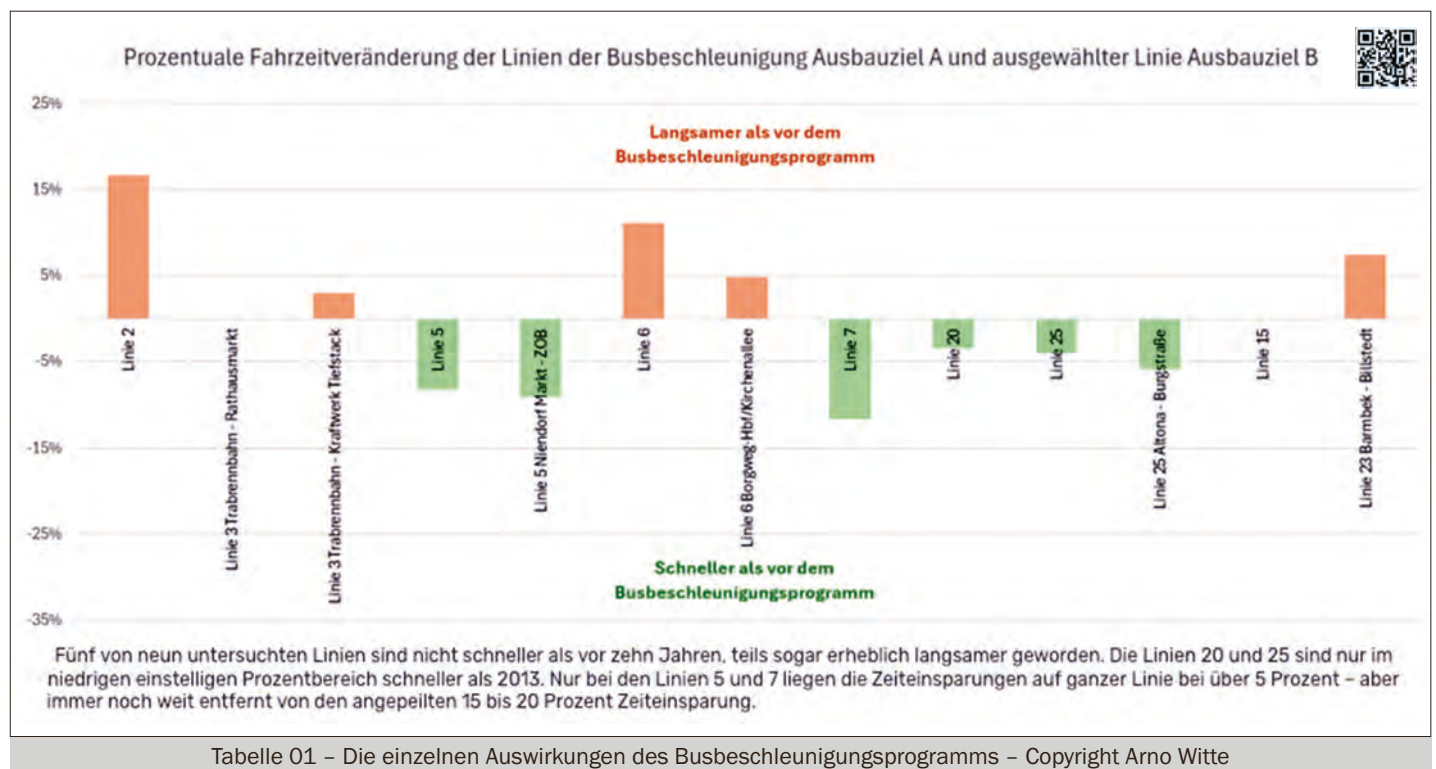
Dabei hätte es einen Ausweg gegeben. Die Debatte über eine Stadtbahn könnte noch ein Jahr lang öffentlich geführt werden, samt Anwohnerbeteiligung und Expertenhearings. Das würde Scholz ermöglichen, doch noch gesichtswahrend die Kurve zu kriegen. Denn die Prüfung des Bussystems, welche die Hochbahn nun vornehmen soll, hat ein vorhersehbares Ergebnis: Busse sind der Stadtbahn in allen Belangen unterlegen.

Nun aber hat sich Scholz ohne Not inhaltlich und strategisch in die Klemme manövriert. Das ist das Ergebnis seiner Basta-Politik, wie er sie bei Gerhard Schröder gelernt hat, das ist Herrschaftsstil von gestern und alles andere als zukunftsfähig.

Beerdigung der Straßenbahn Scheitern der Busbeschleunigung und Geburt der U5

Im Frühjahr 2008 hatte die Hochbahn damit begonnen, von Bramfeld bis Altona eine Straßenbahn, damals als Stadtbahn bezeichnet, zu planen. In der Rekordzeit von nicht einmal drei Jahren war die erste Teilstrecke von Bramfeld bis zur U-Bahnhaltestelle Kellinghusenstraße planfeststellungsreif. Im Gegensatz zu dem von Olaf Scholz im März 2011 propagierten „modernsten Bussystem Europas“ sei die Stadtbahn in allen Punkten komfortabler, schneller, ökologisch sinnvoll und zudem betriebswirtschaftlich günstiger als Busse, meinte der damalige Hochbahnchef Günter Elste, der die Hochbahn vom Sanierungsfall zum profitabelsten deutschen Verkehrsunternehmen mit einem Kostendeckungsgrad von über 90 Prozent gemacht hatte. Der neue Senator und ehemalige Präses der Handelskammer, Frank Horch, hielt die Stadtbahn „im Grunde für ein schönes Projekt“, nur leider sei sie „zurzeit nicht finanzierbar“, siehe taz-Faksimile auf nebenstehender Seite.

Sollte sich Günter Elste als einer der erfahrensten und erfolgreichsten Verkehrsmanager mit seiner damaligen Einschätzung zur Straßenbahn geirrt haben, da die Hochbahn heute die Straßenbahn vehement ablehnt und stattdessen die U-Bahnlinie U5 präferiert? Die verschiedenen Zwischenschritte mit den sich wandelnden Begründungen auf dem Weg zur Entscheidung für die U-Bahnlinie U5 beantworten diese Frage: Nein! Denn zunächst ging es gar nicht um eine neue U-Bahnlinie, sondern um das „modernste Bussystem Europas“. Für knapp 260 Millionen Euro wurde eine sogenannte Busbeschleunigung in Auftrag gegeben, deren erhoffte positive Auswirkungen sich bis heute eher kümmerlich darstellten. Der Verkehrsingenieur und Verkehrsplaner Arno Witte vom Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der Technischen Universität Hamburg hat diese Busbeschleunigung 2024 mit den Worten analysiert: „Der Effekt des Busbeschleunigungsprogramms ist sehr begrenzt bis nicht vorhanden.“



Nachdem dann auch seitens des Senates und der Verantwortlichen erkannt wurde, dass die Busbeschleunigung nicht die erhoffte Entlastung bringen kann, kam die Stadtbahnstrecke von Bramfeld über Steilshoop zur City Nord wieder ins Gespräch. Wegen befürchteter Anwohnerproteste wurde jetzt allerdings eine unterirdische Linienführung favorisiert, getreu dem Motto, dass man eine U-Bahn nicht hört und nicht sieht. Im krassen Widerspruch zur früheren Aussage von Senator Horch, wonach eine Stadtbahn nicht finanzierbar sei, spielt jetzt das Geld bei einer vielfach so teuren U-Bahn keine Rolle (mehr). Ärger mit Anwohnenden gab und gibt es trotzdem. Die gravierenden Nachteile der U-Bahn zwischen Bramfeld und City Nord mit nur wenigen Haltestellen und schlechterer Erreichbarkeit wurden gar nicht erst thematisiert. Zudem wurden der Straßenbahn Schwächen angedichtet, die es nicht gibt und tatsächliche Unterschiede gegenüber der U-Bahn als Nachteile aufgebauscht. Dabei ist eine moderne Straßenbahn mit der Breite von 2,65 Meter die entscheidenden Zentimeter breiter als die hamburgische Kleinprofil-U-Bahn und erlaubt auch bei zwei plus zwei Sitzen nebeneinander noch einen ungehinderten Durchgang.

Zur Straßenbahn: Vermeintlicher „Faktencheck“ der SPD unter der Lupe

FAKTENCHECK KLARER VORTEIL FÜR DIE U-BAHN!		
	U-BAHN	STADTBAHN
Fahrgastkapazität	⊕ Hoch (800 Fahrgäste pro 120m-Fahrzeug)	⊖ Mittel (240 Fahrgäste im 36m-Fahrzeug)
Kapazität im 5-Minuten-Takt	⊕ 9.600 Fahrgäste	⊖ 2.880 Fahrgäste
Reisegeschwindigkeit	⊕ Durchschnittlich 33 km/h	⊖ Durchschnittlich 20 km/h (Wert von München)
Pünktlichkeit	⊕ Höchste Pünktlichkeit aller Hamburg ÖPNV-Angebote (ca. 98 %)	⊖ Mittel bis gering (München: ca. 80 %)
Leistungsfähigkeit	⊕ Sehr hohe Leistungsfähigkeit in Bezug auf Beförderungskapazitäten, Taktdichte und Reisegeschwindigkeit, größte Erweiterungsmöglichkeiten	⊖ Mittlere Leistungsfähigkeit in Bezug auf Beförderungskapazitäten, Taktdichte und Reisegeschwindigkeit
Störanfälligkeit	⊕ Geringe Störanfälligkeit (kein Einfluss durch Staus, Unfälle, andere Verkehrsteilnehmer, wetterunabhängig)	⊖ Hohe Störanfälligkeit (keine Umfahrungsmöglichkeiten bei Behinderungen auf der Straße wie Falschparker, Staus, Demonstrationen oder Unfälle)
Unfallgefahr	⊕ Höchste Sicherheit, geringe Unfallgefahr für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer	⊖ Unfallgefahr für Radfahrer durch Schienen (technische Lösung fehlt), Unfälle durch schlechte Wahrnehmung (geräuscharme Fahrzeuge) durch andere Verkehrsteilnehmer in anderen Städten bekannt, langer Bremsweg
Störungen des Verkehrs während der Bauphase	⊕ Baustellen finden weitgehend unterirdisch statt. Störungen lediglich in Haltestellenbereichen und bei Notausgängen.	⊖ Baustellen finden oberirdisch im Straßennetz statt. Massive, großräumige Störungen des Straßenverkehrs.
Konflikte mit Grundstückseigentümern	⊕ Geringes Konfliktpotenzial, da kaum Eingriffe in private Belange	⊖ Hohes Konfliktpotenzial, da viele Betroffenheiten Privater (u.a. Eingriffe in Privatflächen), Gefahr von Nachbarklagen
Auswirkungen im Betrieb	⊕ Entlastung des Straßenverkehrs ⊕ Leichte Integration ins vorhandene U-Bahn-Netz, auch aufgrund der jahrzehntelangen Erfahrungen ⊕ Kaum Eingriffe in den öffentlichen Raum, keine Wegnahme von Verkehrsfläche	⊖ Belastung des Straßenverkehrs steigt ⊖ Das eigene System erschwert Umstiege in andere Verkehrsmittel und erfordert zusätzlich den Aufbau einer neuen Betriebsinfrastruktur ⊖ Viele dauerhafte Eingriffe in den öffentlichen Raum, andere Verkehrsteilnehmer (Rad, PKW, Fußgänger, Busse, Wirtschaftsverkehr) müssen Flächen abgeben
Kosten	⊖ Hohe Kosten, je nach Aufwand 80-120 Mio. Euro/km (Erfahrungswerte Neubau U 4) ⊖ Hohe Kosten für Barrierefreiheit	⊕ Mittlere Baukosten (aktuell geschätzt 33 Mio. Euro/km, Negativbeispiel Jerusalem: 58 Mio. Euro/km) ⊕ Mittlere Kosten für Barrierefreiheit

Tabelle 02 – Faktencheck der SPD-Bürgerschaftsfraktion aus 2015

Der nebenstehende „Faktencheck“ wurde 2015 von der SPD-Fraktion veröffentlicht. Er zeigt, wie wenig von der Straßenbahn und ihren vielen Vorteilen bekannt ist.

Fahrgastkapazität – Der Avenio Bremen befördert 281 Fahrgäste, also 17,1 Prozent mehr als behauptet.

Kapazität im 5-Minuten-Takt – das ergibt dann 3.372 Fahrgäste, wobei die Straßenbahn wie im Hamburg der 50er Jahre und im Gegensatz zur heutigen U-Bahn auch durchaus im 1-Minuten-Takt fahren kann und dann bis zu 16.860 Fahrgäste stündlich befördern könnte.

Reisegeschwindigkeit – Es gibt Städte wie beispielsweise Köln, wo die Straßenbahn eine Durchschnittsgeschwindigkeit von weit über 20 km/h und auf neuen oberirdischen Strecken sogar 30 km/h und mehr erreicht. Je besser sie gegenüber dem MIV bevorrechtigt wird, umso höher ist die erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit. Der Vergleich mit München und seinem über 100 Jahre alten Bestandsnetz ist unseriös. Außerdem müssen den unbestritten kürzeren U-Bahnfahrzeiten die geringeren Fußwege zu den Straßenbahnhaltestellen gegengerechnet werden.

Pünktlichkeit – Die Pünktlichkeit ist nicht von der Straßenbahn abhängig, sondern davon, inwieweit die Tram gegenüber dem MIV entkoppelt und bevorrechtigt wird.

Leistungsfähigkeit – Die Straßenbahn ist allseitig ebenerdig erreichbar und bietet auf die Fahrzeuglänge gerechnet die gegenüber der U-Bahn 1,5-fache Türanzahl zum Ein- und Aussteigen. Das beschleunigt den Fahrgastwechsel und erlaubt kürzere Taktfolgen als bei der U-Bahn. Schließlich werden die Beförderungsleistungen nicht von der Fahrgeschwindigkeit, sondern von der Dauer des Fahrgastwechsels begrenzt.

Störanfälligkeit – Das ist eine Frage der Verkehrsdisziplin sowie deren Durchsetzung und kein grundsätzlicher Nachteil.

Unfallgefahr – Die geräuscharmen (und emissionsfreien) Fahrzeuge sind gerade der Vorteil der Straßenbahn und Unachtsamkeit ist auch ein Problem bei anderen leisen E-Fahrzeugen. Außerdem gibt es inzwischen durch Gummilippen verschlossene und fahrradsichere Rillenschienen, deren Rille sich nur unter der Straßenbahn öffnen.

Störungen des Verkehrs während der Bauphase – Wer die etliche Jahre andauernden Großbaustellen von U-Bahnlinien wie die in Hamburg von der U4 und U5 mit jahrelangem Schienenersatzverkehr bei der U4 und bei der U5 mit umfangreichen Buslinien-Umleitungen kennt, sollte wissen, dass der Straßenbahnbau nicht nur sehr viel schneller, sondern auch mit deutlich weniger Eingriffen in den bestehenden Verkehr vonstatten geht. Denn diese 140 Meter langen, bis zu 40 Meter breiten und bis zu 30 Meter tiefen U-Bahn-Baugruben sind für die Errichtung einer barrierefreien, oberirdischen Straßenbahnhaltestelle nicht erforderlich.

Konflikte mit Grundstückseigentümern – Die Auswirkungen sind beim Straßenbahnbau im Gegensatz zum U-Bahnbau vergleichsweise gering und meist mit zusätzlichen Stadtverschönerungen sowie eventuell notwendigen Sanierungen verbunden. Dazu arbeitet man in der Regel mit kleinflächigen Wanderbaustellen und fast ohne Aushub.

Auswirkungen im Betrieb – Der Straßenverkehr wird entlastet. Eine einzige Straßenbahn ersetzt über einen Kilometer Autoschlange und räumt im Gegensatz zur Autoschlange eine Kreuzung in wenigen Sekunden. Außerdem sind moderne Straßenbahnen so beschleunigungsstark, dass sie, sofern sie nicht auf eigenem Gleiskörper fahren, mühelos im übrigen Straßenverkehr „mitschwimmen“ können. Das „eigene“ System erschwert nicht die Umstiege auf andere Verkehrsmittel, sondern sichert sie durch das stets präzise Einfahren in die Haltestellen, die gleichzeitig von Bussen genutzt werden können. Zu der angeblichen Abgabe von Straßenfläche anderer Verkehrsteilnehmender: Der Avenio Bremen mit maximal 281 Fahrgästen belegt eine Fläche von 97,8, also 0,35 Quadratmeter pro Fahrgast. Die durchschnittliche PKW-Fläche in Deutschland beträgt 9,6 Quadratmeter, also bestenfalls 1,92 pro Fahrgast und mit den laut Umweltbundesamt durchschnittlichen 1,4 Personen sogar 6,86 Quadratmeter pro Fahrgast. Der durchschnittliche PKW belegt also die 19,6-fache Fläche gegenüber der Straßenbahn!

Kosten – Die veranschlagten Baukosten der U-Bahnlinie U5 liegen für die genannten 24,9 Kilometer im Mai 2026 bei etwa 16.510 Mio Euro, also 663 Mio Euro pro Kilometer, wobei aktuell die Teuerung um die drei Prozent pro Jahr beträgt. Die Kosten für den Bau einer Straßenbahn bewegen sich in der Regel zwischen 20 und 35 Mio Euro je Kilometer, oft mit Stadtverschönerungskosten, dem Neubau von Straßen und den darin befindlichen Versorgungsleitungen. In Einzelfällen kann das bei historischen Städten wie in Jerusalem und schwierigen Topografien wie in Marseille die Kosten massiv erhöhen. Die mit Abstand teuersten Straßenbahnbauten in Frankreich waren die in Marseille mit 52 Mio Euro und in Montpellier die letzte gebaute Strecke mit 33,9 Mio Euro pro Kilometer, allerdings inklusive der Beschaffung von 22 Straßenbahnfahrzeugen und Sanierung eines Betriebshofs.

Der Senat und die Geburt der U5

-  Es begann im Bürgerschaftswahlkampf 2011, als SPD-Spitzenkandidat Olaf Scholz die fertig geplante Straßenbahn ablehnte. Wegen angeblicher Nichtfinanzierbarkeit und gegen die Überzeugung der Hochbahn wurde nach der Wahl die Einstellung der aus guten Gründen geplanten Straßenbahnlinie von Bramfeld bis Altona mit dem bereits planfeststellungsreifen Streckenabschnitt zwischen Bramfeld und der Haltestelle Kellinghusenstraße verordnet. Der neu gewählte Bürgermeister Olaf Scholz präsentierte dann seine Idee des „modernsten Bussystems Europas“, wiederum gegen die fachlich überzeugend begründeten Einwendungen der Hochbahn. Bis dahin gab es keinerlei Überlegungen zu einer U-Bahnlinie U5 und schon gar nicht aus Gründen einer angeblich nicht ausreichenden Beförderungskapazität der Straßenbahn.
-  Als aufgrund der berechtigten Einwendungen der Hochbahn die ersten Erkenntnisse seitens der Politik und der Verantwortlichen reiften, dass die Leistungsfähigkeit des hamburgischen Bussystems in Bezug auf die Beförderungskapazität zumindest auf einigen Linien nicht ausreichen könnte, kam zum ersten Mal eine U-Bahn ins Spiel. Wiederum nicht wegen einer angeblich unzureichenden Beförderungskapazität der Straßenbahn, sondern einzig wegen befürchteter Anwohnerproteste beim Straßenbahnbau. Der Bau sollte komplett unterirdisch erfolgen, um praktisch unsichtbar zu sein und gegenüber einem Straßenbahnbau mit einer angeblichen viel geringeren Beeinträchtigung der Anwohnenden. Die großen Nachteile der U-Bahnlinie U5 mit zahlreichen Großbaustellen, der gegenüber der Straßenbahn geringeren Anzahl der Haltestellen und den damit verbundenen längeren Fußwegen zu den Haltestellen wurden zu keiner Zeit kommuniziert. Im Laufe der Zeit wurde – vermutlich wegen der explodierenden Kosten des U-Bahnbaus – eine angeblich nicht ausreichende Beförderungskapazität einer Straßenbahn mit ansteigend prognostizierten Beförderungszahlen der U-Bahnlinie U5 immer stärker in den Fokus gerückt.
- Eine wesentliche Aufgabe der vorliegenden Studie besteht nun darin, die von der Hochbahn prognostizierten Fahrgastzahlen in Bezug auf die Linie U5 insgesamt zu untersuchen und mit den anderen U-Bahnlinien zu vergleichen. Auch werden die U5-Haltestellen nacheinander analysiert und vorhandenen Bestandshaltestellen gegenübergestellt. Außerdem werden zu den geplanten U5-Haltestellen entsprechende Korridore entwickelt und alternative Bedienmöglichkeiten vorgeschlagen, mit denen bei gleichbleibender oder sogar verbesserter Attraktivität eine höhere Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann.

2 Analyse der Hochbahn-Prognose zu den Fahrgastzahlen der U5

 Grundlage aller nachstehenden Berechnungen ist die Prognose der Hamburger Hochbahn vom Februar 2025 zur vermuteten Fahrgast-Nutzung der U5. Allerdings besteht diese Prognose nur aus angenommenen ein- und aussteigenden Fahrgästen und stellt damit keine wissenschaftliche Grundlage dar, um die tatsächliche Nutzung der U5 in wirtschaftlicher Hinsicht bestimmen zu können. Um die notwendigen Vergleiche auf anerkannt wissenschaftlicher Basis durchführen zu können, wird in den nachfolgenden Analysen mit den sogenannten Personenkilometern (Pkm) gerechnet. Während die Personenkilometer (Pkm) das Maß für die tatsächliche Nutzung eines Verkehrsmittels darstellen, sind die ebenfalls gebräuchlichen Platzkilometer (Plkm) das Maß für die mit dem Verkehrsmittel zur Verfügung gestellte theoretische Nutzungsmöglichkeit. Beides sind die einzigen aussagekräftigen Kenngrößen zur objektiven Beurteilung einer Beförderungsleistung oder eines Beförderungsangebotes.

Aufbereitung der U5-Prognose-Daten

Wie erwähnt, ist die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste ungeeignet, um den wirtschaftlichen Erfolg einer Linie bestimmen zu wollen. Nun hat die Hochbahn in ihrer letzten Prognose vom Februar 2025 zu ihren prognostizierten Fahrgastzahlen noch zusätzlich die vermuteten Umstiege dazugerechnet. Doch jeder Umsteigevorgang ist zunächst einmal negativ, weil er bedeutet, dass der Fahrgast mit der Linie, in die er eingestiegen ist, sein Ziel gar nicht erreichen kann. Außerdem werden die Umsteigenden nach ihrem Einstieg erneut gezählt, was die Fahrgastzahlen nur künstlich erhöht, ohne dass es zu zusätzlichen Fahrgästen käme und ohne dass damit ein wirtschaftlicher Erfolg verbunden wäre. Die Umstiege bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind stets ein Null-Summen-Spiel,

weil dem Fahrgastgewinn auf einer Linie zwangsläufig Fahrgastverluste auf einer anderen Linie gegenüberstehen. Umstiege können sogar negative Effekte auslösen, wenn beispielsweise eine Buslinie Fahrgäste verliert und diese Linie wegen ihrer unerlässlichen Erschließungsfunktion trotzdem weiterbetrieben werden muss.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV-Gesamtsystem dürfen Umstiege nur dann einfließen, wenn die durch sie entstehenden Beförderungsverluste auf

	1	2	3	4	5	6	7	8	
U5 – Analyse der werktäglichen Liniennutzung auf Basis der Hochbahn-Prognose aus dem Jahr 2025									
Haltestellen	Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen	Summe Umstiege Bahn + Bus	Umstiege Bus		Summe Ein- und Ausstiege + Umstiege Bus	Umstiege Bahn		Summe Ein- und Ausstiege + Umstiege Bahn	Ein- und Ausstiege + alle Umstiege
			Anteil Prozent	Anzahl		Anteil Prozent	Anzahl		
Bramfeld	11.600	10.100	100,0 %	10.100	21.700	0,0 %	0	11.600	21.700
Steilshoop	18.500	1.200	100,0 %	1.200	19.700	0,0 %	0	18.500	19.700
Nordheimstraße	12.200	1.600	100,0 %	1.600	13.800	0,0 %	0	12.200	13.800
Sengelmannstraße	8.300	23.000	7,0 %	1.610	9.910	93,0 %	21.390	29.690	31.300
City Nord	13.300	4.700	100,0 %	4.700	18.000	0,0 %	0	13.300	18.000
Borgweg	9.900	8.900	4,0 %	356	10.256	96,0 %	8.544	18.444	18.800
Jarrestraße	22.300	500	100,0 %	500	22.800	0,0 %	0	22.300	22.800
Beethovenstraße	18.500	1.800	100,0 %	1.800	20.300	0,0 %	0	18.500	20.300
Uhlenhorst	18.200	50	100,0 %	50	18.250	0,0 %	0	18.200	18.250
St. Georg	12.700	0	0,0 %	0	12.700	0,0 %	0	12.700	12.700
Hauptbahnhof Nord	44.400	86.302	2,0 %	1.726	46.126	98,0 %	84.576	128.976	130.702
Jungfernstieg	0	0	0,0 %	0	0	0,0 %	0	0	0
Stephansplatz	31.900	36.900	4,0 %	1.476	33.376	96,0 %	35.424	67.324	68.800
Universität	41.300	0	0,0 %	0	41.300	0,0 %	0	41.300	41.300
Grindelberg	21.200	1.200	100,0 %	1.200	22.400	0,0 %	0	21.200	22.400
Hoheluftbrücke	11.000	12.500	0,0 %	0	11.000	100,0 %	12.500	23.500	23.500
Gärtnerstraße	19.400	2.600	100,0 %	2.600	22.000	0,0 %	0	19.400	22.000
UKE	49.400	0	0,0 %	0	49.400	0,0 %	0	49.400	49.400
Behrmanplatz	14.100	1.500	100,0 %	1.500	15.600	0,0 %	0	14.100	15.600
Hagenbecks Tierpark	8.400	9.500	13,0 %	1.235	9.635	87,0 %	8.265	16.665	17.900
Sportplatzring	10.800	2.400	100,0 %	2.400	13.200	0,0 %	0	10.800	13.200
Stellingen	6.400	11.300	1,0 %	113	6.513	99,0 %	11.187	17.587	17.700
Arenen Volkspark	5.200	3.800	100,0 %	3.800	9.000	0,0 %	0	5.200	9.000
Summen	409.000	219.852		37.966	446.966		181.886	590.886	628.852
		628.852							
		446.966			-->				
				590.886				-->	
Stand: 16.09.2025 © Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode									
Tabelle O3 – Umrechnung der Prozentangaben aus der Hochbahn-Prognose 2025 in Fahrgastzahlen									

der anderen Linie eingerechnet werden. Insofern dürften bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der U5 gemäß der obigen Tabelle nur die 409.000 Fahrgäste der Spalte 2 und nicht die 628.852 Fahrgäste der Spalte 8 verwendet werden, wobei die alleinige Angabe von Fahrgastzahlen ohnehin keine Aussagekraft hat. Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit einer Linie ist die Beförderungsleistung und diese wird, wie bereits erwähnt, in Personenkilometern (Pkm) gemessen: Ein Fahrgast, der über einen Kilometer befördert wird, zählt als ein Personenkilometer und zehn Fahrgäste, die jeweils zehn Kilometer fahren, zählen zusammen als 100 Personenkilometer.

Wie nichtssagend die Angabe „Fahrgäste“ ist, zeigt sich darin, dass ein Verkehrsmittel doppelt so viel Beförderungsleistung erbringt, wenn zwei Fahrgäste jeweils über zehn Kilometer befördert werden gegenüber zehn Fahrgästen über jeweils einen Kilometer. Um jedoch die Problematik und die Verzerrungen der Hochbahn-Prognose von 2025 aufzeigen zu können, basieren die beiden nachstehenden Tabellen auf den Hochbahn-Zahlen mit den Ein- und Aussteigenden inklusive der angegebenen Umstiege.

Beförderungsleistung und Effizienz

Die folgende Analyse A errechnet auf mathematisch exakter Basis die sich aus den Ein-, Aus- und Umstiegszahlen der Hochbahn-Prognose ergebenden Personenkilometer (Pkm) je Werktag (Mo-Fr) nebst den Änderungen gegenüber der Hochbahn-Prognose des Jahres 2024, wobei die roten Pfeile die Fahrtrichtungen verdeutlichen. Während in den Spalten 1 und 2 die Anzahl der ein-, aus- und umsteigenden Fahrgäste fahrtrichtungsbezogen angegeben sind, wird in der Spalte 3 die Summe beider Fahrtrichtungen aufgeführt. Für eine bessere Vergleichbarkeit der Zahlenangaben untereinander bilden die blauen Balken die Größe der Zahlenwerte mit ihrer Länge proportional ab. Eine Ausnahme bilden dabei die Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz, wo die blauen Balken erheblich länger sein müssten als die zur Verfügung stehende Spaltenbreite. Hier stellen die violetten Balkenabschnitte mit einem Drittel des Längenmaßstabes die optische Vergleichbarkeit untereinander her.

1	2	3	4	5	6	7	8
U5 – Analyse A – Werktägliche Beförderungsleistung und Fahrzeug-Effizienz auf Basis der Hochbahn-Prognose von 2025							
Anzahl Fahrgäste in und aus Richtung ... ▼ ▲	Anzahl Fahrgäste in und aus Richtung ... ▼ ▲	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen ▼ ▲	Änderungen gegenüber 2024	Haltestellen Fahrtrichtung ▼ ▲	Haltestellen- abstand Kilometer	Personenkilometer je Werktag (Mo-Fr) (Pkm) ▼ ▲	Änderungen gegenüber 2024
0 Arenen Volkspark	21.700 Bramfeld	21.700		Bramfeld	1,477 km	32.051	
2.110 Arenen Volkspark	17.590 Bramfeld	19.700		Steilshoop	1,231 km	45.769	
2.064 Arenen Volkspark	11.736 Bramfeld	13.800		Nordheimstraße	1,400 km	65.593	
7.664 Arenen Volkspark	23.636 Bramfeld	31.300		Sengelmannstraße	0,977 km	61.379	
2.692 Arenen Volkspark	15.308 Bramfeld	18.000		City Nord	1,331 km	100.411	
8.568 Arenen Volkspark	10.232 Bramfeld	18.800		Borgweg	0,777 km	59.910	
5.692 Arenen Volkspark	17.108 Bramfeld	22.800		Jarrestraße	1,008 km	89.228	
6.058 Arenen Volkspark	14.242 Bramfeld	20.300		Beethovenstraße	1,138 km	110.049	
6.454 Arenen Volkspark	11.796 Bramfeld	18.250		Uhlenhorst	0,962 km	98.168	
4.276 Arenen Volkspark	8.424 Bramfeld	12.700		St. Georg	0,754 km	80.070	
66.944 Arenen Volkspark	63.758 Bramfeld	130.702		Hauptbahnhof Nord	0,892 km	91.883	
		0		Jungfernstieg	0,669 km	68.912	
29.014 Arenen Volkspark	39.786 Bramfeld	68.800		Stephansplatz	1,015 km	115.487	
28.904 Arenen Volkspark	12.396 Bramfeld	41.300		Universität	0,577 km	56.126	
15.782 Arenen Volkspark	6.618 Grindelberg	22.400		Grindelberg	0,723 km	63.702	
8.844 Arenen Volkspark	14.656 Bramfeld	23.500		Hoheluftbrücke	0,923 km	86.688	
18.698 Arenen Volkspark	3.302 Bramfeld	22.000		Gärtnerstraße	1,000 km	78.524	
41.644 Arenen Volkspark	7.756 Bramfeld	49.400		UKE	1,438 km	64.187	
11.620 Arenen Volkspark	3.980 Bramfeld	15.600		Behrmanplatz	1,446 km	53.496	
10.594 Arenen Volkspark	7.306 Bramfeld	17.900		Hagenbecks Tierpark	0,854 km	28.787	
10.750 Arenen Volkspark	2.450 Bramfeld	13.200		Sportplatzring	0,723 km	18.370	
17.054 Arenen Volkspark	646 Bramfeld	17.700		Stellingen	1,569 km	14.121	
9.000 Arenen Volkspark	0 Bramfeld	9.000		Arenen Volkspark			
314.426 Summe	314.426 Summe	628.852 < Summe Mittelwert >	+ 19,10 %	23 Haltestellen	22,884 km	1.482.911 < Summe Mittelwert >	+ 25,62 %
14.973	14.973	28.584		◀ Mittelwerte ▶	1,040 km	67.405	
2.064	646	9.000		◀ Minimalwerte ▶	0,577 km	14.121	
66.944	63.758	130.702		◀ Maximalwerte ▶	1,569 km	115.487	
Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 > Extremwerte max. = 150.000 >	< ± 100 % >	Balkenlänge proportional >		max. = 100.000 > Extremwerte max. = 400.000 >	< ± 100 % >
mittlere Fahrtenlänge je Fahrgast					4,716 km	8.650 Pkm je Fahrzeug in Spitzenstunde	
Durchschnittsgeschwindigkeit (HVZ)					31,9 km/h		
Personenkilometer (Pkm) je Fahrzeug und Fahrzeitminute in Spitzenstunde (HVZ) >					201,2	> FahrzeugEffizienz-Faktor (FzE)	
Stand: 16.09.2025 © Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode							
Tabelle 04 – Analyse Beförderungsleistung und Effizienz als Pkm je Fahrzeug und Minute Fahrzeit in der HVZ (FzE)							

Die Veränderungen gegenüber der Prognose von 2024 in Spalte 4 beweisen die Inkonsistenz der Hochbahn-Prognosen. Weil die ursprünglich geplante U5-Haltestelle Jungfernstieg mit der neuen Prognose wegfällt, zeigt die Spalte 4 dort richtigerweise einen Fahrgastverlust von 100 Prozent. Dass dafür jedoch die beiden Nachbarhaltestellen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz in erheblichem Maße mehr Fahrgäste generieren sollen, ist bei dem ansonsten unveränderten Einwohner- und Arbeitsstätten-Umfeld verkehrswissenschaftlich nicht haltbar. Denn die gemäß der Tabelle 03 auf der vorigen Seite prognostizierten 86.302 Umstiege am Hauptbahnhof Nord sowie die 36.900 Umstiege am Stephansplatz stellen keinen Gewinn für die U5 dar, sondern sind lediglich eine Umverteilung ohne jeden wirtschaftlichen Mehrwert. Außerdem werden die beiden Haltestellen Hauptbahnhof Nord und

Stephansplatz von bereits vorhandenen Schienenverkehrsmittel bedient, weshalb von der U-Bahnlinie U5 keine nennenswerte zusätzliche Erschließungswirkung ausgehen kann. Neben der Spalte 5 mit den Haltestellen-Namen sind in Spalte 6 die Kilometer der Streckenlängen zwischen den Haltestellen angegeben. Erst diese erlauben die Berechnung der beförderten Personenkilometer (Pkm) als die einzigen verkehrswissenschaftlich anerkannten Mess- und Vergleichswerte in Spalte 7, wiederum zur besseren Vergleichbarkeit untereinander durch die jeweils proportional zu den Zahlenwerten dargestellte Länge der blauen Balken mit teilweise violetten Abschnitten ergänzt.

Fahrzeugbelegung und Gefäßgröße

Die nachstehende Analyse B errechnet sich ebenfalls mathematisch exakt aus den von der Hochbahn prognostizierten Ein-, Aus- und Umstiegen und gibt Aufschluss über die sogenannte Fahrzeugbelegung, also die Anzahl Fahrgäste, die sich jeweils zwischen den Haltestellen in den Fahrzeugen befinden. Die Spalten 9 bis 12 dokumentieren die Anzahl Fahrgäste in der Fahrtrichtung Bramfeld – Arenen Volkspark und die Spalten 14 bis 17 die Anzahl Fahrgäste in der Gegenrichtung Arenen Volkspark – Bramfeld. Hier werden die Zahlenangaben wieder ergänzt durch die proportional zu den Zahlenwerten dargestellten Längen der blauen Balken mit teilweise violetten Abschnitten zur leichteren Vergleichbarkeit der Fahrgastzahlen untereinander. Vergleicht man diese Angaben der U5-Fahrzeugbelegung mit denen der anderen hamburgischen U-Bahnlinien auf den Folgeseiten, so fallen gewaltige Unterschiede auf, die wiederum erhebliche Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Hochbahn-Prognose zur U5 begründen. Die von der Hochbahn mit dieser aktuellen-Prognose von 2025 angegebenen Fahrgaststeigerungen sind auch gegenüber der von 2024 mit einem Plus von durchschnittlich 25,56 Prozent in den Spalten 12 und 17 erheblich.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
U5 – Analyse B – Werktägliche Fahrzeugbelegung auf Basis der Hochbahn-Prognose von 2025										
Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber	Haltestellen	Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Änderungen gegenüber	Notwendige Gefäßgröße für 14 % Spitzenstunden-anteil im 5-Minuten-Takt
▼	▼	▼		2024	▼ Fahrtrichtung ▲	▲	▲	▲	2024	
10.850	0				Bramfeld	0	10.850			
8.795	1.055	10.850			Steilshoop	1.055	8.795	10.850		127 Plätze
5.868	1.032	18.590			Nordheimstraße	1.032	5.868	18.590		217 Plätze
11.818	3.832	23.426			Sengelmannstraße	3.832	11.818	23.426		273 Plätze
7.654	1.346	31.412			City Nord	1.346	7.654	31.412		366 Plätze
5.116	4.284	37.720			Borgweg	4.284	5.116	37.720		440 Plätze
8.554	2.846	38.552			Jarrestraße	2.846	8.554	38.552		450 Plätze
7.121	3.029	44.260			Beethovenstraße	3.029	7.121	44.260		516 Plätze
5.898	3.227	48.352			Uhlenhorst	3.227	5.898	48.352		564 Plätze
4.212	2.138	51.023			St. Georg	2.138	4.212	51.023		595 Plätze
31.879	33.472	53.097			Hauptbahnhof Nord	33.472	31.879	53.097		619 Plätze
		51.504			Jungfernstieg			51.504		601 Plätze
19.893	14.507	51.504			Stephansplatz	14.507	19.893	51.504		601 Plätze
6.198	14.452	56.890			Universität	14.452	6.198	56.890		664 Plätze
3.309	7.891	48.636			Grindelberg	7.891	3.309	48.636		567 Plätze
7.328	4.422	44.054			Hoheluftbrücke	4.422	7.328	44.054		514 Plätze
1.651	9.349	46.960			Gärtnerstraße	9.349	1.651	46.960		548 Plätze
3.878	20.822	39.262			UKE	20.822	3.878	39.262		458 Plätze
1.990	5.810	22.318			Behrmanplatz	5.810	1.990	22.318		260 Plätze
3.653	5.297	18.498			Hagenbecks Tierpark	5.297	3.653	18.498		216 Plätze
1.225	5.375	16.854			Sportplatzring	5.375	1.225	16.854		197 Plätze
323	8.527	12.704			Stellingen	8.527	323	12.704		148 Plätze
0	4.500	4.500			Arenen Volkspark	4.500	0	4.500		53 Plätze
157.213	157.213	770.966	< Summe Mittelwert >	+ 25,56 %	23 Haltestellen	157.213	157.213	770.966	< Summe Mittelwert >	+ 25,56 %
7.486	7.486	35.044			◀ Mittelwerte ▶	7.486	7.486	35.044		409 Plätze
323	1.032	4.500			◀ Minimalwerte ▶	1.032	323	4.500		53 Plätze
31.879	33.472	56.890			◀ Maximalwerte ▶	33.472	31.879	56.890		664 Plätze
Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >	Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >	
		Extremwerte max. = 75.000 >					Extremwerte max. = 75.000 >			
86,0 min Umlaufzeit gemäß Fahrplan in Spitzenstunde				Fahrzeugeinsatz (maximal): DT5 Dreifachtraktion – Länge 120 m >				1.008 Plätze		
71,6 min Berechnung Umlaufzeit in Spitzenstunde										
Fahrplanreserve				14,4 min = 16,7 Prozent						
Stand: 16.09.2025 © Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode										
Tabelle 05 – Analyse Beförderungsleistung und Effizienz als Pkm je Fahrzeug und Minute Fahrzeit in der HVZ (FzE)										

Die Spalte 18 gibt einen Überblick über die Auslastung der Züge zur Spitzenstunde zwischen jeweils zwei Haltestellen der Gesamtstrecke. In Hamburg wird die Spitzenstunde in der Hauptverkehrszeit (HVZ) als 14-prozentiger Anteil aller Fahrgäste eines Werktages von Montag bis Freitag gerechnet. Demnach ergeben die 14 Prozent aus beispielsweise den 10.850 Fahrgästen zwischen Bramfeld und Steilshoop 1.519 Fahrgäste in der Spitzenstunde, die sich im 5-Minuten-Takt auf 12 Bahnen mit durchschnittlich jeweils 127 Fahrgästen verteilen.

U-Bahnlinien im Vergleich

Kennwerte-Vergleich der hamburgischen U-Bahnlinien									
Linie	Ein- + Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Anzahl Fahrgäste je Werktag (Fahrzeugbelegung)		Personenkilometer je Werktag und je Kilometer Linienlänge		mittlere Fahrtenlänge je Fahrgast	Fahrzeug-Effizienz-Faktor (FzE)	
	Mittelwerte	Maximalwerte	Mittelwerte	Maximalwerte	Mittelwerte	Maximalwerte			
U1	13.197	59.509	21.088	41.225	773 Pkm	1.900 Pkm	6,353 km	132,1 FzE	
U2	16.445	43.314	18.713	32.762	1.448 Pkm	3.402 Pkm	4,126 km	116,6 FzE	
U3	20.857	65.819	17.976	27.890	1.384 Pkm	2.460 Pkm	2,656 km	97,2 FzE	
U4	3.847	10.440	2.495	6.723	560 Pkm	3.028 Pkm	3,556 km	46,5 FzE	
U5	28.584	130.702	35.044	56.890	2.946 Pkm	5.047 Pkm	4,716 km	201,2 FzE	
Stand: 16.09.2025									
© Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode									
Tabelle 06 – U-Bahnlinien im Vergleich – Basis HVV-Fahrgasterhebungen von 2023 (Mo-Fr) und U5-Prognose von 2025									

Die obige Tabelle zeigt die wichtigsten Kennwerte aller fünf hamburgischen U-Bahnlinien auf einen Blick. Bis auf die vorletzte Spalte „Mittlere Fahrtenlänge je Fahrgast“ fallen in der letzten Reihe die übrigen Kennwerte der U-Bahnlinie U5 im Vergleich mit den anderen vier U-Bahnlinien aus dem Rahmen. Die Unterschiede sind dermaßen groß, dass man sich nur schwer vorstellen kann, die U5 gehöre mit ihren teilweise um ein Mehrfaches größeren Kennwerten zu Hamburg. So ergibt sich beispielsweise aus den von der Hochbahn prognostizierten Ein-, Aus- und Umstiegen der U5 in der dritten Spalte eine mittlere Fahrzeugbelegung mit 35.044 Fahrgästen pro Werktag. Damit wäre diese Fahrzeugbelegung fast genauso groß wie die der U2 mit 18.713 und die der U3 mit 17.976 Fahrgästen zusammen, obwohl die U-Bahnlinien U2 und U3 teilweise in benachbarten Stadtteilen der U5 verkehren. Und wie ist es möglich, dass in der fünften Spalte die Mittelwerte der geleisteten Personenkilometer der U5 mit 2.946 Pkm doppelt so groß sein sollen wie die 1.448 Pkm der U2? Diese und andere Unverhältnismäßigkeiten verstärken die berechtigten Zweifel an der von der Hochbahn erstellten U5-Prognose von 2025.

U-Bahnlinie U3

U3 – Analyse B – Werktägliche Fahrzeugbelegung auf Basis der HVV-Fahrgasterhebung von 2023														
Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber	Haltestellen	Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber	Notwendige Gefäßgröße für 14 % Spitzenstunden- anteil im 5-Minuten-Takt			
▼	▼	▼		2019	▼ Fahrtrichtung ▲	▲	▲	▲		2019				
10.788	0	10.788			Wandsbek-Gartenstadt	0	9.770	9.770						
3.833	1.043	13.578			Habichtstraße	1.010	3.289	12.049			126 Plätze			
18.273	15.245	16.606			Barmbek	14.686	17.615	14.978			158 Plätze			
4.201	2.046	18.761			Dehnhaide	1.958	3.864	16.884			194 Plätze			
4.332	2.337	20.756			Hamburger Straße	2.437	4.243	18.690			219 Plätze			
6.639	3.107	24.288			Mundsburg	3.010	6.530	22.210			242 Plätze			
1.805	793	25.300			Umlandstraße	872	1.938	23.276			283 Plätze			
4.643	2.053	27.890			Lübecker Straße	2.057	4.943	26.162			295 Plätze			
11.519	13.451	25.958			Berliner Tor	12.710	10.185	23.637			325 Plätze			
10.598	15.401	21.155			Hauptbahnhof Süd	14.387	10.406	19.656			303 Plätze			
2.362	3.749	19.768			Mönckebergstraße	3.207	2.473	18.922			247 Plätze			
4.306	4.173	19.901			Rathaus	4.390	4.267	18.799			231 Plätze			
2.245	3.681	18.465			Rödingsmarkt	3.351	2.080	17.528			232 Plätze			
4.437	5.617	17.285			Baumwall	5.415	4.302	16.415			215 Plätze			
5.662	6.693	16.254			Landungsbrücken	6.914	5.502	15.003			202 Plätze			
5.349	6.592	15.011			St. Pauli	5.665	5.830	15.168			190 Plätze			
4.814	4.219	15.606			Feldstraße	4.246	4.850	15.772			177 Plätze			
6.471	4.148	17.929			Sternschanze	4.002	7.232	19.002			184 Plätze			
7.795	5.040	20.684			Schlump	5.618	7.787	21.171			222 Plätze			
4.690	5.038	20.336			Hoheluftbrücke	5.371	4.627	20.427			247 Plätze			
1.680	2.452	19.564			Eppendorfer Baum	2.659	1.800	19.568			238 Plätze			
6.182	9.939	15.807			Kellinghusenstraße	10.591	6.556	15.533			228 Plätze			
930	1.967	14.770			Sierichstraße	2.087	990	14.436			184 Plätze			
1.871	3.770	12.871			Borgweg	3.873	1.809	12.372			172 Plätze			
1.495	3.023	11.343			Saarlandstraße	2.988	1.331	10.715			150 Plätze			
0	11.343				Barmbek	10.715	0				132 Plätze			
136.920	136.920	460.674	< Summe	Mittelwert >	25 Haltestellen	134.219	134.219	438.143	< Summe	Mittelwert >	– 0,04 %			
5.477	5.477	18.427			◀ Mittelwerte ▶	5.369	5.369	17.526			216 Plätze			
930	793	10.788			◀ Minimalwerte ▶	872	990	9.770			126 Plätze			
18.273	15.401	27.890			◀ Maximalwerte ▶	14.686	17.615	26.162			325 Plätze			
Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >		Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >				
		Extremwerte max. = 75.000 >						Extremwerte max. = 75.000 >						
89,0 min					Umlaufzeit gemäß Fahrplan in Spitzenstunde					Fahrzeugeinsatz (maximal): DT5 Doppeltraktion – Länge 80 m >				
74,2 min					Berechnung Umlaufzeit in Spitzenstunde									
Fahrplanreserve					14,8 min = 16,6 Prozent									
Stand: 16.09.2025														
© Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode														
Tabelle 07 – Beförderte Fahrgäste in der U3 (Mo-Fr)														

Die U-Bahnlinie U3 bedient teilweise die an die U5 angrenzenden Stadtgebiete und weist in ihrer Bedienungsstruktur im nördlichen und östlichen Ringbereich durchaus Ähnlichkeiten zur U5 auf. Bei der Einwohnerdichte, der Art der Wohnbebauung und der Arbeitsstättenverteilung gibt es bei beiden U-Bahnlinien zwischen Borgweg und Hauptbahnhof erhebliche Parallelen, wobei die U5 mit den Haltestellen Uhlenhorst und St. Georg gegenüber der U3 noch den Nachteil der Alsterrandlage mit einem zwangsläufig reduzierten Einzugsgebiet hat. Trotzdem sollen laut Hochbahn-Prognose mit der U5 zwei bis drei Mal mehr Fahrgäste als in der U3 befördert werden, siehe Doppelseite 12-13: Von Borgweg 38.552 Fahrgäste Richtung Innenstadt (Tabelle 05) gegenüber nur 12.871 Fahrgästen in der U3 (Tabelle 07) sowie mit der U5 von der Beethovenstraße nach Uhlenhorst 48.352 Fahrgäste (Tabelle 05) gegenüber der benachbarten U3 mit nur 24.288 Fahrgästen (Tabelle 07) vom Knoten Mundsburg in Richtung Umlandstraße.

U-Bahnlinie U2

In folgender Tabelle 08 sind die erheblichen Fahrgastverluste der U2 vor allem zwischen Berliner Tor und Mümmelmannsberg eine Folge der im Bau befindlichen U4-Verlängerung zur Horner Geest und den damit verbundenen Streckensperrungen im Bereich der Horner Rennbahn. Die U2 ist nach der U1 die schnellste U-Bahn im Hamburger Netz und zwischen Hauptbahnhof Nord und Jungfernstieg befinden sich mit 32.365 Fahrgästen sowie zwischen Jungfernstieg und Gänsemarkt mit 32.762 die meisten Fahrgäste in den Fahrzeugen. Warum demgegenüber die Hochbahn für die U5 zwischen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz 51.504 Fahrgäste (Tabelle 05) und damit 57 Prozent mehr prognostiziert, wäre selbst bei einer erheblichen Steigerung des Modal Split unerklärlich.

U2 – Analyse B – Werktägliche Fahrzeugbelegung auf Basis der HVV-Fahrgasterhebung von 2023											
Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber 2019	Haltestellen	Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber 2019	Notwendige Gefäßgröße für 14 % Spitzenstunden- anteil im 5-Minuten-Takt
▼	▼	▼			▼ Fahrtrichtung ▲	▲	▲	▲			
6.280	0	6.280			Mümmelmannsberg	0	6.375	6.375			
4.184	740	9.724			Steinfurther Allee	772	4.331	9.934			74 Plätze
3.383	831	12.276			Merkenstraße	952	3.176	12.158			116 Plätze
3.630	7.569	8.337			Billstedt	7.792	4.033	8.399			143 Plätze
1.096	1.765	7.668			Legienstraße	1.839	1.123	7.683			98 Plätze
1.171	4.024	4.815			Horner Rennbahn	4.136	1.101	4.648			90 Plätze
16.115	280	20.650			Rauhes Haus	270	15.894	20.272			56 Plätze
4.732	604	24.778			Hammer Kirche	620	5.810	25.462			241 Plätze
9.031	2.043	31.766			Burgstraße	2.941	7.593	30.114			297 Plätze
10.568	12.432	29.902			Berliner Tor	11.215	9.099	27.998			371 Plätze
11.039	8.576	32.365			Hauptbahnhof Nord	8.496	10.798	30.300			349 Plätze
8.532	8.135	32.762			Jungfernstieg	7.228	8.804	31.876			378 Plätze
3.227	5.721	30.268			Gänsemarkt	5.250	3.293	29.919			382 Plätze
1.777	3.230	28.815			Messehallen	3.114	1.833	28.638			353 Plätze
7.169	5.066	30.918			Schlump	4.983	7.587	31.242			336 Plätze
1.384	3.322	28.980			Christuskirche	3.428	1.323	29.137			364 Plätze
986	3.041	26.925			Emilienstraße	3.166	985	26.956			340 Plätze
2.724	6.932	22.717			Osterstraße	6.477	2.348	22.827			314 Plätze
1.744	5.470	18.991			Lutterothstraße	5.919	1.654	18.562			266 Plätze
2.059	7.121	13.929			Hagenbecks Tierpark	6.845	1.853	13.570			222 Plätze
491	1.571	12.849			Hagendeel	1.604	488	12.454			163 Plätze
2.150	8.333	6.666			Niendorf Markt	7.115	1.647	6.986			150 Plätze
165	1.148	5.683			Joachim-Mähl-Straße	1.204	127	5.909			82 Plätze
321	1.742	4.262			Schippelsweg	1.744	330	4.495			69 Plätze
0	4.262				Niendorf Nord	4.495	0				52 Plätze
103.958	103.958	452.326	< Summe	Mittelwert >	25 Haltestellen	101.605	101.605	445.914	< Summe	Mittelwert >	- 24,07 %
4.332	4.332	18.847			◀ Mittelwerte ▶	4.234	4.234	18.580			221 Plätze
165	280	4.262			◀ Minimalwerte ▶	270	127	4.495			52 Plätze
16.115	12.432	32.762			◀ Maximalwerte ▶	11.215	15.894	31.876			382 Plätze
Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >	Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >		
		Extremwerte max. = 75.000 >					Extremwerte max. = 75.000 >				
		86,0 min		Umlaufzeit gemäß Fahrplan in Spitzenstunde			Fahrzeugeinsatz (maximal): DT5 Dreifachtraktion – Länge 120 m >				1.008 Plätze
		76,0 min		Berechnung Umlaufzeit in Spitzenstunde							
		Fahrplanreserve		10,0 min	= 11,6 Prozent						
Stand: 14.09.2025											
© Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode											
Tabelle 08 – Beförderte Fahrgäste in der U2 (Mo-Fr)											

Für die Fahrgastzahlen zwischen solchen zentralen Haltestellen sind die Bedienungsstrukturen der Linien und die Einwohnerdichten der durchfahrenen Stadtbereiche davor und dahinter mitentscheidend. Zwar bedienen die beiden U-Bahnlinien U2 und U3 vergleichbare Einwohnerdichten, doch die Affinität zur U2 war gemäß der HVV-Zählungen vor den Streckensperrungen im Jahr 2019 mit durchschnittlich 33.146 Fahrgästen zwischen Billstedt und Hauptbahnhof Nord wesentlich größer als zur U3 mit durchschnittlich 24.849 Fahrgästen zwischen Barmbek und

Hauptbahnhof Süd. Doch da die U5 teilweise in fußläufiger Entfernung und in Konkurrenz zur U3 streckenweise die gleichen Stadtteile bedienen soll, ist bei der U5 – auch wegen der abschnittswisen Alsterrandlage – gegenüber den beiden U-Bahnlinien U2 und U3 eher mit weniger als mit mehr Fahrgästen zu rechnen.

U-Bahnlinie U1

Die U1 ist die mit Abstand längste Hamburger U-Bahnlinie und weist in der untenstehenden Tabelle 09 zwischen den Haltestellen Lohmühlenstraße und Hauptbahnhof Süd 39.582 und zwischen Jungfernstieg und Stephansplatz 31.717 Fahrgäste aus. Dagegen prognostiziert die Hochbahn für die U5 gemäß Tabelle 05 auf Seite 12 zwischen den Haltestellen St. Georg und Hauptbahnhof Nord 53.097 und damit 34,1 Prozent mehr Fahrgäste als bei der U1 und vom Hbf Nord bis zum Stephansplatz 51.504 und damit 38,4 Prozent mehr Fahrgäste als bei der U1.

U1 – Analyse B – Werktägliche Fahrzeugbelegung auf Basis der HVV-Fahrgasterhebung von 2023														
Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber 2019	Haltestellen	Einstiege	Ausstiege	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)		Änderungen gegenüber 2019	Notwendige Gefäßgröße für 14 % Spitzenstunden- anteil im 5-Minuten-Takt			
▼	▼	▼			▼ Fahrtrichtung ▲	▲	▲	▲						
9.683	0	9.683			Norderstedt Mitte	0	9.101	9.101						
832	211	10.304			Richtweg	231	857	9.727				113 Plätze		
4.043	2.449	11.898			Garstedt	2.527	4.263	11.463				120 Plätze		
4.512	1.368	15.042			Ochsenzoll	1.784	4.983	14.662				139 Plätze		
2.405	624	16.823			Kiwittsmoor	611	2.437	16.488				175 Plätze		
2.946	542	19.227			Langenhorn Nord	672	1.864	17.680				196 Plätze		
7.014	2.648	23.593			Langenhorn Markt	2.469	8.275	23.486				224 Plätze		
2.096	1.158	24.531			Fuhlsbüttel Nord	1.246	2.086	24.326				275 Plätze		
3.229	1.113	26.647			Fuhlsbüttel	1.176	3.168	26.318				286 Plätze		
828	301	27.174			Klein Borstel	332	807	26.793				311 Plätze		
6.218	7.702	25.690			Ohlsdorf	8.452	6.963	25.304				317 Plätze		
2.152	937	26.905			Sengelmannstraße	922	2.211	26.593				300 Plätze		
3.635	1.054	29.486			Alsterdorf	1.086	3.396	28.903				314 Plätze		
4.814	1.591	32.709			Lattenkamp	1.655	4.451	31.699				344 Plätze		
2.466	1.780	33.395			Hudtwalckerstraße	1.621	2.597	32.675				382 Plätze		
7.417	10.422	30.390			Kellinghusenstraße	10.042	6.996	29.629				390 Plätze		
2.640	785	32.245			Klosterstern	830	2.654	31.453				355 Plätze		
3.955	3.001	33.199			Hallerstraße	2.878	4.010	32.585				376 Plätze		
4.557	5.450	32.306			Stephansplatz	5.365	4.497	31.717				387 Plätze		
9.375	13.843	27.838			Jungfernstieg	12.190	8.438	27.965				377 Plätze		
2.791	3.013	27.616			Meßberg	2.802	3.089	28.252				326 Plätze		
2.081	1.614	28.083			Steinstraße	1.728	1.818	28.342				330 Plätze		
19.744	9.487	38.340			Hauptbahnhof Süd	9.519	20.759	39.582				331 Plätze		
4.034	3.832	38.542			Lohmühlenstraße	4.033	3.653	39.202				462 Plätze		
4.524	2.381	40.685			Lübecker Straße	2.490	4.513	41.225				457 Plätze		
3.275	3.361	40.599			Wartenau	3.488	3.118	40.855				481 Plätze		
2.397	3.277	39.719			Ritterstraße	3.509	2.317	40.855				477 Plätze		
3.682	5.130	38.271			Wandsbeker Chaussee	4.988	3.444	39.663				463 Plätze		
8.264	21.309	25.226			Wandsbek Markt	20.868	7.037	38.119				446 Plätze		
1.051	4.253	22.024			Straßburger Straße	4.331	882	24.288				294 Plätze		
835	1.833	21.026			Alter Teichweg	2.010	650	20.839				257 Plätze		
9.251	5.250	25.027			Wandsbek-Gartenstadt	3.787	9.881	19.479				245 Plätze		
1.339	2.616	23.750			Trabrennbahn	2.373	1.055	25.573				298 Plätze		
3.971	10.498	17.223			Farmsen	9.440	3.016	24.255				283 Plätze		
439	1.865	15.797			Oldenfelde	2.029	397	17.831				208 Plätze		
1.137	5.251	11.683			Berne	5.587	1.061	16.199				189 Plätze		
365	1.843	10.205			Meiendorfer Weg	1.846	319	11.673				136 Plätze		
2.191	4.970	4.217			Volksdorf	3.852	1.237	10.146				119 Plätze		
127	1.018	3.326			Buchenkamp	1.052	109	4.133				98 Plätze		
181	1.165	3.326			Ahrensburg West	1.095	147	3.190				78 Plätze		
105	563	2.342			Ahrensburg Ost	530	86	2.242				54 Plätze		
114	631	1.884			Schmalenbeck	593	91	1.798				44 Plätze		
83	391	1.367			Kiekut	367	66	1.296				32 Plätze		
0	1.059	1.059			Großhansdorf	995	0	995				24 Plätze		
		3.209			Volksdorf			3.398				80 Plätze		
96	534	2.771			Buckhorn	610	92	2.880				68 Plätze		
195	1.545	1.421			Hoisbüttel	1.452	159	1.587				38 Plätze		
0	1.421				Ohlstedt	1.587	0							
157.089	157.089	974.497	< Summe	Mittelwert >	47 Haltestellen	153.050	153.050	965.609	< Summe	Mittelwert >	- 10,12 %			
3.491	3.415	21.185			◀ Mittelwerte ▶	3.327	3.401	20.992				254 Plätze		
83	211	1.059			◀ Minimalwerte ▶	231	66	995				24 Plätze		
19.744	21.309	40.685			◀ Maximalwerte ▶	20.868	20.759	41.225				481 Plätze		
Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >		Balkenlänge proportional >		max. = 50.000 >		< ± 100 % >				
		Extremwerte max. = 75.000 >						Extremwerte max. = 75.000 >						
					183,0 min	Umlaufzeit gemäß Fahrplan in Spitzenstunde				Fahrzeugeinsatz (maximal): DT5 Dreifachtraktion – Länge 120 m >				1.008 Plätze
					152,4 min	Berechnung Umlaufzeit in Spitzenstunde								
					Fahrplanreserve	30,6 min = 16,7 Prozent								• Hier nur 10-Min-Takt •
Stand: 14.09.2025														
© Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode														
Tabelle 09 – Beförderte Fahrgäste in der U1 (Mo-Fr)														

Hochbahn-Prognose der U5 Fahrgastzahlen unverhältnismäßig hoch

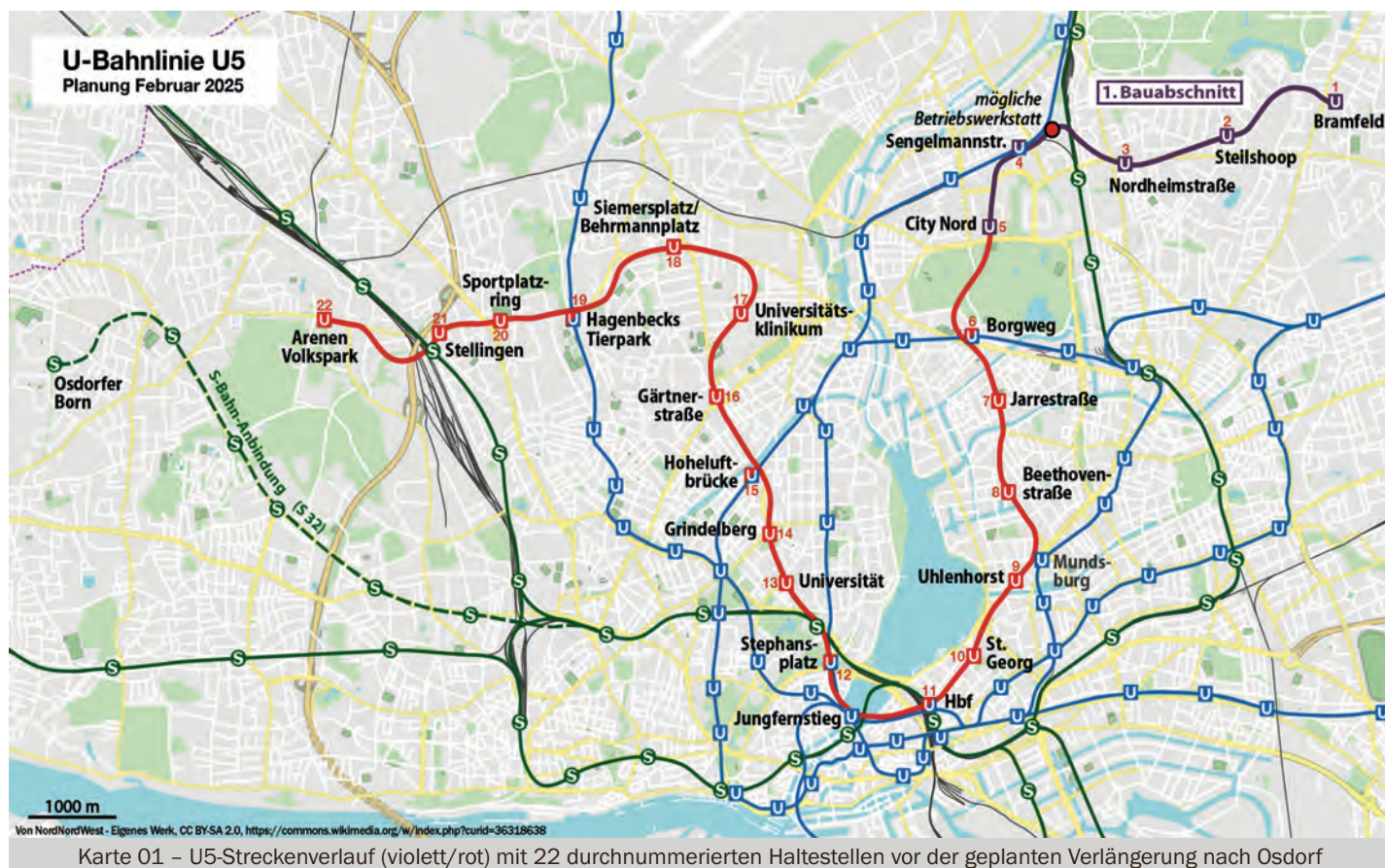
Ein flüchtiger Blick auf die maßstäblichen Längen der blauen Balken und der violetten Abschnitte in den Analysen der vorangegangenen Seiten reicht schon aus um zu erkennen, dass die Balken in den Analysen der U5-Hochbahn-Prognose der Tabelle 05 auf Seite 12 gegenüber denen der HVV-Fahrgasterhebungen auf den U-Bahnlinien U1 bis U4 deutlich länger sind. Schon rein optisch würde also die U5 bei der überproportional hoch prognostizierten Nutzung in einer ganz anderen Liga spielen. Für unsere objektiven Vergleiche wurden alle U5-Werte in den Tabellen mathematisch exakt aus den von der Hochbahn prognostizierten Ein-, Aus- und Umstiegen der U5 in Personenkilometer und die Anzahl der Fahrgäste umgerechnet.

3 Analyse von 22 U5-Haltestellen

Im Anschluss an die vorangegangenen globalen Linienvergleiche wird nachfolgend jede einzelne U5-Haltestelle im Detail analysiert. Die von der Hochbahn prognostizierten Fahrgastzahlen der U5 werden mit den vom HVV ermittelten Fahrgastzahlen aller dort bereits verkehrenden Verkehrsmittel verglichen und auf Plausibilität überprüft.

Hamburgs Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat ein dauerhaftes Problem: Es gibt keine schnellen Querverbindungen und durch das immer stärker belastete Nadelöhr Hauptbahnhof kommt es zu weiteren, vermeidbaren Überlastungen im Kernbereich der City. Dabei würde eine schnelle Verbindung Bramfeld – Arenen Volkspark und weiter über Osdorf bis Schenefeld durchaus Sinn machen und etliche Milliarden Euro einsparen, wenn die weitgehend überflüssige unterirdische „Stadtrundfahrt“ mit der U5 einfach weggelassen würde.

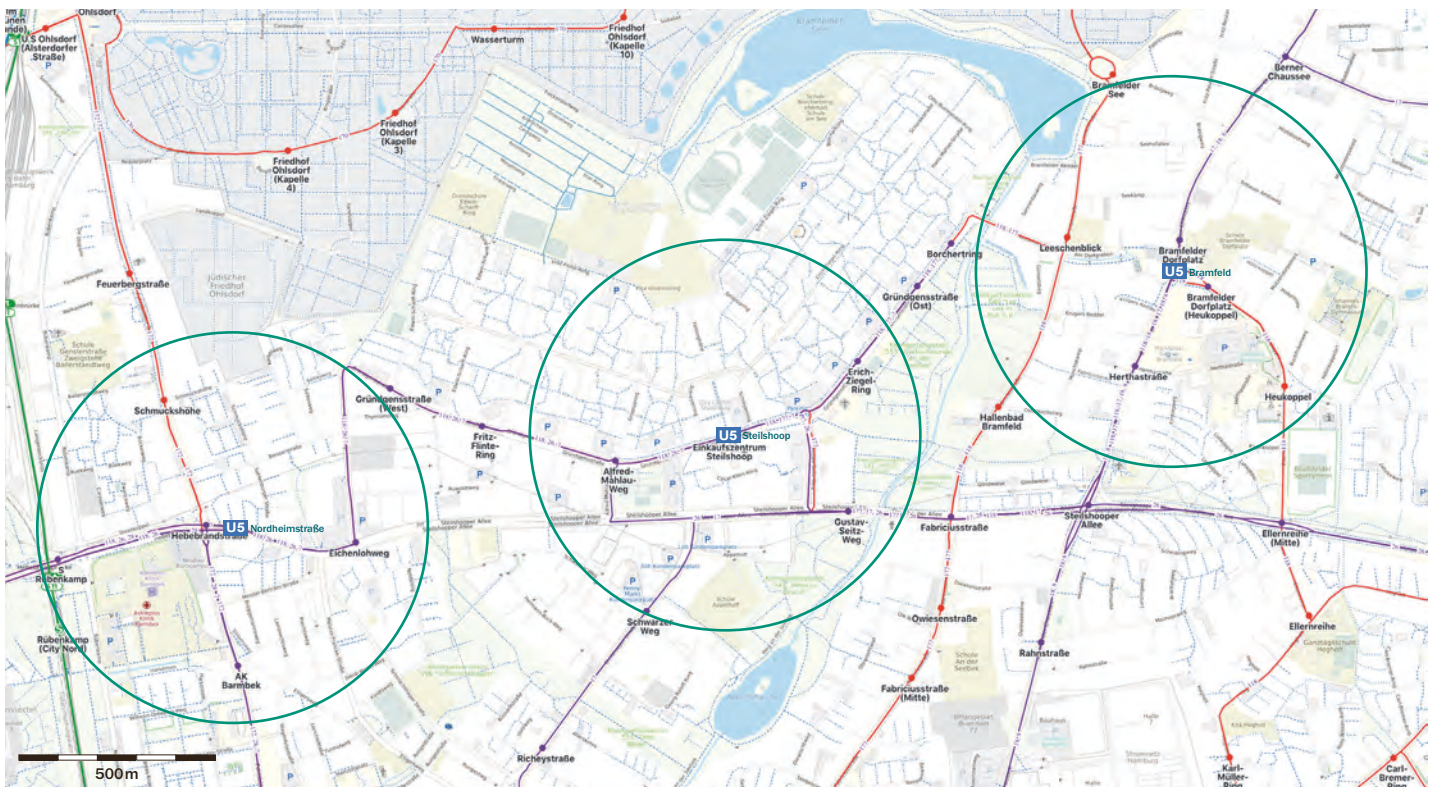
Schließlich erscheint es wenig sinnvoll, zwischen City Nord und Behrmanplatz 13,207 Kilometer U5-Strecke durch Stadtbereiche zu bauen, die in fußläufiger Entfernung bereits in erheblichem Maße Zugang zu U-Bahn- und teilweise sogar zu S-Bahn-Haltestellen haben. Zur Überbrückung der nur 3,880 Kilometer Luftlinie für rund 12 Milliarden Euro diese U5-Strecke rund um die Alster bauen zu wollen, kann im Sinne eines leistungsfähigeren SPNV nur sehr wenig beitragen und würde obendrein zur weiteren unerwünschten Überlastung der Hamburger City und des Hauptbahnhofs führen.



Gliederung der U5 in Streckenabschnitte

- A – Bramfeld – Steilshoop – Nordheimstraße
Haltestellen 1 bis 3
- B – Sengelmannstraße – City Nord – Borgweg
Haltestellen 4 bis 6
- C – Jarrestraße – Uhlenhorst – St. Georg
Haltestellen 7 bis 10
- D – Hauptbahnhof Nord – Stephansplatz
Haltestelle 11 und 12
- E – Universität – Hoheluftbrücke
Haltestellen 13 bis 15
- F – Gärtnerstraße – UKE – Hagenbecks Tierpark
Haltestellen 16 bis 19
- G – Sportplatzring – Stellingen – Arenen Volkspark
Haltestellen 20 bis 22

Streckenabschnitt A Bramfeld – Steilshoop – Nordheimstraße



Karte 02 – Bramfeld – Nordheimstraße

Die obige Karte zeigt die Busverkehre vor dem Beginn der Bauarbeiten für die U-Bahnlinie U5. Die Bramfelder Nord-Süd-Buslinien sind auf die U1 und U3 nach Wandsbek-Gartenstadt sowie auf die U3 und S1 nach Barmbek ausgerichtet. Der Metrobus 26 verbindet in Ost-West-Richtung Rahlstedt, Farmsen, Bramfeld, Steilshoop und Rübenkamp mit der S1. Die Steilshooper Buslinien haben überwiegend Barmbek als Ziel. Vor den Bauarbeiten gab es in Bramfeld und Steilshoop 20 Bushaltestellen. Die U5 bietet mit Bramfeld, Steilshoop und Nordheimstraße gerade einmal drei schlechter erreichbare Haltestellen in größerer Tiefe an. Dadurch ist die Erschließungswirkung der U5 erheblich geringer als mit dem Bus und zudem fährt die U5 in die falsche Richtung, weil die am stärksten nachgefragten Ziele Barmbek und Rübenkamp mit der U-Bahnlinie U5 gar nicht erreicht werden können. Die Kreise um die Haltestellen haben einen Durchmesser von einem Kilometer und innerhalb der Kreise wird die Erreichbarkeit der U5-Haltestellen mit bis zu 600 Metern Fußweg (= etwa 500 Meter Luftlinie) als attraktiv bewertet.

U5 – Haltestelle 1
Bramfeld



Entspannter
Die U5 wird zur neuen Hauptverkehrsader und entlastet die Bramfelder Straßen.



Schneller
In 20 Minuten von Bramfeld bis zum Hauptbahnhof.



Vernetzter
Rund 40 000 Fahrgäste zwischen Bramfeld und der City Nord werden die U5 täglich nutzen.



3 Fakten fürs Viertel.

Mehr Infos zur U5 finden Sie auf schneller-durch-hamburg.de/u5

 **HOCHBAHN**
U5 Projekt G-134

Bild 02 – Plakatwerbung für die U5 in Bramfeld und bis auf die Minutenangabe ohne belastbare Fakten

An der Bushaltestelle Bramfelder Dorfplatz soll die U5-Haltestelle Nr. 1 Bramfeld entstehen. Das in Bramfeld aufgehängte U5-Werbeplakat kann allerdings nicht unwidersprochen bleiben. Denn die Hauptverkehrsader Bramfelds führt nach Wandsbek-Gartenstadt und Barmbek und genau dahin fährt die U5 leider nicht. Die nächste Angabe mit der 20-Minuten-Fahrzeit zum Hauptbahnhof ist zwar richtig, doch von der meist frequentierten Bushaltestelle Herthastraße sind es zum Hauptbahnhof mit Umstieg in Wandsbek-Gartenstadt zwar 31 Minuten Fahrzeit, doch der rund 220 Meter lange Fußweg von der Herthastraße zur U5-Haltestelle und dem etwa 20 Meter tief gelegenen Bahnsteig frisst mit mindestens acht Minuten Dauer die erreichte Fahrzeiteinsparung größtenteils wieder auf.

Woher die auf dem Plakat behaupteten 40.000 Fahrgäste zwischen Bramfeld und City Nord kommen sollen, bleibt im Unklaren. Zwar hat Bramfeld 53.543 Einwohnende, doch im Umkreis von einem Kilometer um die U-Bahnhaltestelle wohnen nicht einmal 4.200 Menschen und von denen nutzen derzeit nur 22 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel. Doch selbst wenn sich dieser Modal Split mit der Eröffnung der U5 auf 40 Prozent erhöhen würde, reichen die dann knapp 1.700 Fahrgäste nicht aus, um die 40.000 auf dem Plakat aufgeführten täglichen Fahrgäste wahr werden zu lassen. Selbst wenn die gemäß untenstehender Tabelle 10.738 täglichen Busfahrgäste aller drei Buslinien hier in die U5 umsteigen würden, würde nicht einmal ein Drittel der prognostizierten Fahrgäste erreicht.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 1 – Bramfeld							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien		je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	
		U5-Werte über 100 % = rot		Anteil Prozent		Anteil Prozent*	
Haltestellen							
U5	Bramfeld	21.700	614,6 %	10.850	101,0 %	127	99,2 %
M8	Bramfelder Dorfplatz	1.578	44,7 %	5.171	48,2 %	61	47,7 %
M17	Bramfelder Dorfplatz	925	26,2 %	3.547	33,0 %	42	32,8 %
M18	Bramfelder Dorfplatz	1.028	29,1 %	2.020	18,8 %	25	19,5 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	3.531	100,0 %	10.738	100,0 %	128	100,0 %
M8	Herthastraße	2.509	71,1 %	5.643	52,6 %	66	51,6 %
M17	Herthastraße	1.682	47,6 %	3.786	35,3 %	45	35,2 %
M18	Herthastraße	1.413	40,0 %	2.744	25,6 %	35	27,3 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	5.604	158,7 %	12.173	113,4 %	146	114,1 %

Tabelle 10 – Bramfeld: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Auch wie die U5 gegenüber den drei Buslinien mit 3.531 Ein- und Ausstiegen über sechs Mal so viele generieren soll, bleibt das Geheimnis der Hochbahn-Prognose. Selbst wenn die in Bezug auf die Ein- und Ausstiege südlich von der U5-Haltestelle Bramfeld gelegene und stärker frequentierte Bushaltestelle Herthastraße am Einkaufszentrum Marktplatz Galerie mit einbezogen würde, bleiben die prognostizierten U5-Nutzerdaten mehr als fraglich.

In der Tabelle 03 auf der Seite 10 werden in der ersten Zeile mit der Haltestelle Bramfeld 10.100 Umstiege von den Buslinien behauptet. Das würde bedeuten, dass von den 10.738 Fahrgästen, die sich derzeit aus beiden Fahrtrichtungen in allen drei Buslinien befinden, fast alle in die U-Bahnlinie U5 umsteigen müssten. Das macht kaum Sinn, denn erstens ist die U-Bahnlinie U5 für die aus südlicher Richtung kommenden und in nördliche Richtung fahrenden Fahrgäste nutzlos und zweitens hat ein Großteil der Fahrgäste die Richtungen Barmbek und Wandsbek-Gartenstadt einschließlich Wandsbek-Markt zum Ziel, wo bekanntlich die U5 gar nicht hinfährt. Hinzu kommt, dass

der einzigen U5-Haltestelle Bramfeld von Steilshooper Allee bis Berner Chaussee vier leichter erreichbare Bushalte gegenüberstehen.

U5 – Haltestelle 2 Steilshoop

Es lohnt zunächst der Blick zurück auf die Karte 02 auf der Seite 17. Südlich entlang der Großwohnsiedlung Steilshoop befanden sich bisher im Abstand von wenigen hundert Metern insgesamt sieben Bushaltestellen, welche die Erschließung der Siedlung mit Fußwegen von höchsten 500 Meter Länge gewährleisteten. Mit der einzigen U5-Haltestelle Steilshoop verdoppeln sich für etwa zwei Drittel der in der Siedlung Wohnenden die Länge der Fußwege. Abgesehen davon, dass, wie in Bramfeld, die überwiegenden Ziele der Fahrgäste von der U5 gar nicht erreicht werden, können die bislang vom HVV ermittelten Nutzerzahlen der aktuell und früher verkehrenden Buslinien die hohe prognostizierte Anzahl der U5-Fahrgäste kaum begründen.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 2 – Steilshoop							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien		je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	
		Anteil		Anteil		Anteil	
U5-Werte über 100 % = rot		Prozent		Prozent*		Prozent*	
Haltestellen							
U5	Steilshoop	19.700	302,4 %	29.440	351,8 %	172	172,0 %
M7	Einkaufszentrum Steilshoop	2.723	41,8 %	2.630	31,4 %	33	33,0 %
M26	Einkaufszentrum Steilshoop	2.426	37,2 %	4.374	52,3 %	51	51,0 %
218	Einkaufszentrum Steilshoop	1.366	21,0 %	1.365	16,3 %	16	16,0 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	6.515	100,0 %	8.369	100,0 %	100	100,0 %
M17	Gustav-Seitz-Weg	457	7,0 %	4.126	49,3 %	48	48,0 %
177	Gustav-Seitz-Weg	104	1,6 %	559	6,7 %	7	7,0 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	561	8,6 %	4.685	56,0 %	55	55,0 %

Tabelle 11 – Steilshoop: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die obige Tabelle 11 verschafft Klarheit in Steilshoop: Die Metrobuslinie M7 mit 2.723 Ein- und Ausstiegen ist ausschließlich auf Barmbek ausgerichtet und hat mit 41,8 Prozent den größten Anteil der drei Buslinien. Die Metrobuslinie 26 mit 2.426 Ein- und Ausstiegen pendelt zwischen Rübenkamp und Farmsen/Rahlstedt und lediglich die Buslinie 218 bedient mit 1.366 Ein- und Ausstiegen und einem Anteil von nur 21,0 Prozent die Relation Bramfeld – Sengelmannstraße entsprechend der U-Bahnlinie U5. Wie unter diesen Umständen die U-Bahnlinie U5 mit dem enormen Anteil von 303,4 Prozent über drei Mal mehr ein- und aussteigende Fahrgäste als alle Buslinien zusammen generieren soll, entzieht sich jeder Erklärung, zumal auch die verbleibenden Buslinien M17 und 177 mit dem geringen Anteil von zusammen nur 8,6 Prozent Anteil für den Einzugsbereich der U5-Haltestelle Steilshoop kaum eine Rolle spielen.

Interessant ist auch die mittlere Spalte „Fahrzeugbelegung“ der obigen Tabelle 11. Obwohl die Hochbahn-Prognose mit 29.440 U5-Fahrgästen von einem nochmals erhöhten Beförderungsanteil mit 351,8 Prozent gegenüber den drei Buslinien ausgeht, werden die auf dem Plakat 02 der vorigen Seite genannten rund 40.000 Fahrgäste auch in Steilshoop nicht annähernd erreicht.

U5 – Haltestelle 3 Nordheimstraße

Die U5-Haltestelle Nordheimstraße liegt etwas östlich der vielbefahrenen Kreuzung Fuhlsbüttler Straße/Nordheimstraße. Umgeben von zwei- bis vierstöckigen Wohnblocks in eher lockerer Bebauung sowie einem großen Einkaufszentrum liegt die Haltestelle bereits abseits der Großwohnsiedlung Steilshoop. Die in der folgenden Tabelle 12 prognostizierten 13.800 Ein- und Ausstiege erscheinen im Verhältnis zur Prognose der U5-Haltestelle Steilshoop zunächst angemessen, doch im Vergleich zu den vom HVV ermittelten 9.779 Ein- und Ausstiegen der S-Bahnlinie S1 an der nur knapp 500 Meter entfernten Haltestelle Rübenkamp eindeutig zu hoch. Endgültig bestätigt wird dieses

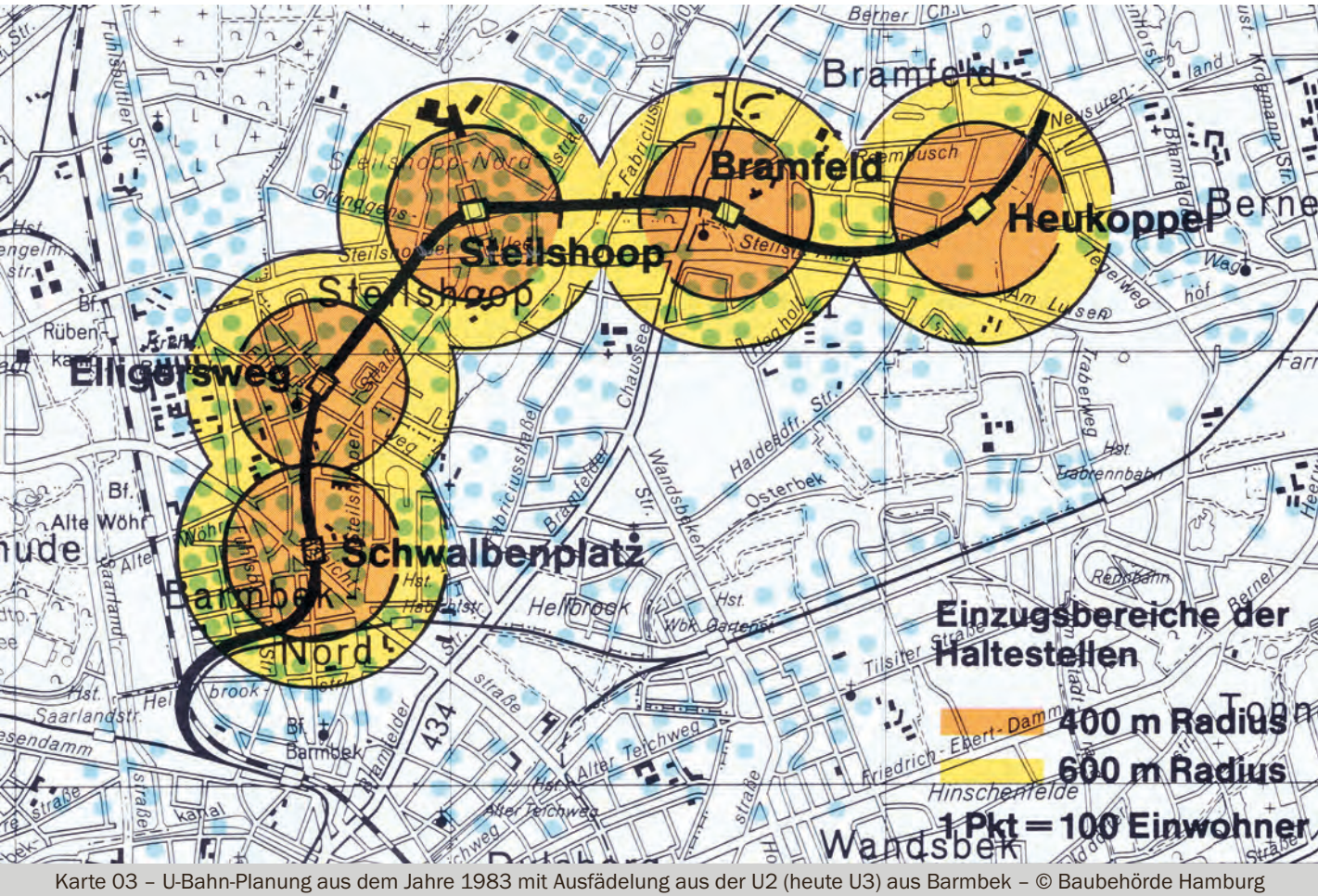
Missverhältnis der U5-Prognose mit einem Anteil von 767,9 Prozent gegenüber den dort verkehrenden drei Buslinien M26, 172 und 218 mit insgesamt nur 1.797 Ein- und Ausstiegen. Und die in vergleichbarer Relation wie die U-Bahnlinie U5 verkehrende Buslinie 218 hat an dieser Haltestelle Hebebrandstraße nur 294 Ein- und Ausstiege, während es in der Tabelle 11 auf der vorigen Seite an der Haltestelle Einkaufszentrum Steilshoop mit 1.366 Ein- und Ausstiegen noch das 4,6-fache war. Einer näheren Betrachtung bedarf auch noch die mittlere Tabellenspalte.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 3 – Nordheimstraße							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Nordheimstraße	13.800	767,9 %	42.016	541,0 %	245	226,9 %
M26	Hebebrandstraße	515	28,7 %	3.380	43,5 %	42	38,9 %
172	Hebebrandstraße	988	55,0 %	2.461	31,7 %	43	39,8 %
218	Hebebrandstraße	294	16,4 %	1.925	24,8 %	23	21,3 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	1.797	100,0 %	7.766	100,0 %	108	100,0 %
S1	Rübenkamp (City Nord)	9.779	544,2 %	44.297	570,4 %	537	497,2 %

Tabelle 12 – Nordheimstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Hier werden zwar zum ersten Mal mit 42.016 Fahrgästen die auf dem Bild 02 angekündigten rund 40.000 Fahrgäste erreicht, doch diese Prognose erscheint unrealistisch. Zwar durchqueren beide Linien die Hamburger Innenstadt, doch soll die U5 an ihrem vorletzten Halt vor Bramfeld mit 42.016 Fahrgäste noch fast genauso viele befördern wie die S-Bahnlinie S1 mit 44.297 Fahrgästen und den fünf noch verbleibenden Haltestellen mit Ohlsdorf, Flughafen Hamburg und dem großen Knotenpunkt Poppenbüttel mit Umstiegsmöglichkeit zu immerhin neun Buslinien.

Bei weitgehend gleicher Besiedelungsdichte waren die Fahrgastprognosen aus früherer Zeit weitaus realistischer. So wurden im Jahre 1983 für die **gesamte** Strecke von Barmbek bis Heukoppel werktäglich lediglich 36.000 Fahrgäste prognostiziert. Damals wohnten ähnlich wie heute in Barmbek-Nord 20.000, in Steilshoop 15.000 und in Bramfeld 15.000 Menschen. Und im Gegensatz zur U5-Planung verläuft die Linienführung durch Bramfeld weiter südlich im Zentrum der Bebauung. Die blauen Einwohnerpunkte auf der unteren Karte machen dies deutlich.



Karte 03 – U-Bahn-Planung aus dem Jahre 1983 mit Ausfädelung aus der U2 (heute U3) aus Barmbek – © Baubehörde Hamburg

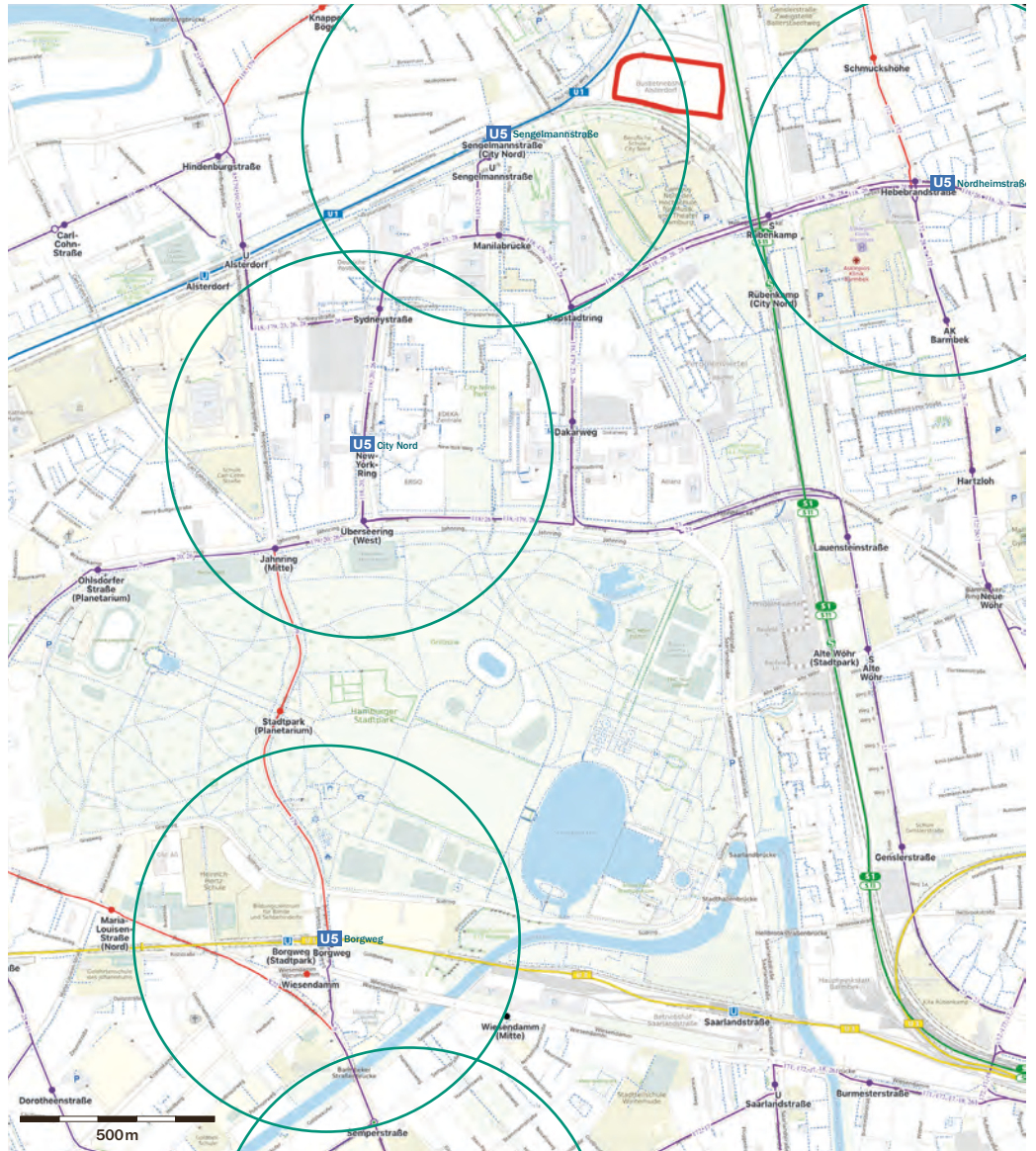
Streckenabschnitt B Sengelmannstraße – City Nord – Borgweg

Dieses nicht sonderlich dicht besiedelte Gebiet ist bereits recht gut mit Schienenverkehrsmitteln erschlossen.

Die Linienführung der U-Bahnlinie U5 in diesem Streckenabschnitt dient auch weniger einer Verbesserung der Erschließung, sondern in erster Linie dem Anschluss an die bestehende U-Bahnlinie U1. Die Wahl fiel vor allem deshalb auf die Sengelmannstraße, weil hier bereits für eine früher geplante U-Bahnlinie eine Bauvorleistung in Form eines zweiten Bahnsteigs vorhanden war. Die Ironie der Geschichte besteht nun darin, dass dieser schon im Jahre 1975 gebaute und bislang ungenutzte Bahnsteig auch für die U5 nicht verwendet werden konnte und neu gebaut werden musste.

Dieser U5-Linienführung zwischen Bramfeld und City Nord liegt auch nicht die Planung einer U-Bahnlinie zugrunde, sondern die einer baureifen Straßenbahnlinie mit dem

rot umrandeten Tram-Betriebshof am oberen Kartenrand, der jetzt für Busse genutzt wird. Bei der Umwandlung der Tramlinie zu einer U-Bahnlinie ließ sich der damalige Bürgermeister von dem Irrglauben leiten, dass eine U-Bahn leichter und mit geringeren Beeinträchtigungen für die Anwohnenden zu realisieren sei als eine Straßenbahn. Doch das Gegenteil ist Fall, verbunden mit erheblich höheren Kosten, vielfach längeren Bauzeiten und einer schlechteren Erschließung mit weniger und schlechter erreichbaren Haltestellen, wie bereits auf den Seiten 7 bis 9 beschrieben.



Karte 04 – Sengelmannstraße – Borgweg

U5 – Haltestelle 4 Sengelmannstraße

Diese U1-Haltestelle erschließt mit der U5 keine neue Wohngebiete oder Arbeitsstätten, sondern erweitert lediglich das Fahrziel-Angebot. Die Tabelle 13 auf der folgenden Seite zeigt die geringe Bedeutung der Buslinie 218 mit nur 268 Ein- und Ausstiegen und einem Fahrgastanteil von 4,1 Prozent, obgleich diese weitgehend parallel zur U-Bahnlinie U5 verkehrt. Dies gilt als sicheres Indiz dafür, dass die mit dieser Buslinie erreichbaren Ziele nur wenig Übereinstimmungen mit der tatsächlichen Beförderungsnachfrage haben. Ein schlechtes Omen für die U-Bahnlinie U5, zumal schon hinlänglich bewiesen wurde, dass die Beförderungsnachfrage nach Barmbek erheblich größer ist.

Gerade zu unglaublich erscheinen die von der Hochbahn prognostizierten 31.300 Ein- und Ausstiege der U5 an der Haltestelle Sengelmannstraße. Das sind genau fünf Mal so viele wie die vom HVV ermittelten 6.222 Ein- und Aus-

stiege der durchaus attraktiven U-Bahnlinie U1. Dazu zeigt ein Vergleich, dass die U1 bis Norderstedt Mitte noch 11 Haltestellen und die U5 bis Bramfeld lediglich drei hat. Bis zum Stephansplatz sind es mit der U1 sieben Halte mit 13 Minuten Fahrzeit und mit der U5 acht Halte mit 16 Minuten Fahrzeit. Zum Jungfernstieg fährt nur die U1 und bis zum Hauptbahnhof sind es mit der U1 elf Halte mit 18 Minuten Fahrzeit und mit der U5 sieben Halte mit 14 Minuten Fahrzeit. Die U1 bietet zusätzlich im Knoten Kellinghusenstraße noch einen bahnsteiggleichen Umstieg in Richtung Hoheluft und Landungsbrücken an. Mit dem Umstieg am Borgweg in die U3 braucht man mit der U5 neun Minuten reine Fahrzeit nach Barmbek und mit der U1 an der Haltestelle Kellinghusenstraße 16 Minuten, jeweils zuzüglich des Fußwegs für den Umstieg und entsprechender Wartezeit auf die U3.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 4 – Sengelmannstraße							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Sengelmannstraße	31.300	482,3 %	54.838	103,0 %	320	101,6 %
U1	Sengelmannstraße	6.222	95,9 %	52.595	98,8 %	307	97,5 %
218	U Sengelmannstraße	268	4,1 %	626	1,2 %	8	2,5 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	6.490	100,0 %	53.221	100,0 %	315	100,0 %

Tabelle 13 – Sengelmannstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Im Vergleich der beiden U-Bahnlinien U1 und U5 erscheint deren Beförderungsangebot ziemlich ausgeglichen und es lässt sich nicht ansatzweise ableiten, warum die U-Bahnlinie U5 in der Sengelmannstraße 482,3 Prozent mehr Ein- und Ausstiege haben soll als die U-Bahnlinie U1 und die Buslinie 218 zusammen. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass der Stadtteil Alsterdorf mit 15.644 dort Wohnenden nicht einmal ein Drittel der Einwohnenden Bramfelds hat und sich diese auch noch auf die beiden Haltestellen Alsterdorf und Sengelmannstraße verteilen. Zusätzliche Fahrgäste in der U5 wären hier kein wirtschaftlicher Erfolg, weil diese in der U1 verloren gingen.

U5 – Haltestelle 5
City-Nord

Der Einzugsbereich dieser Haltestelle reicht weit in den unbewohnten Stadtpark hinein und außerdem bis an die U1-Haltestelle Alsterdorf heran. Insofern ist die mit dieser U5-Haltestelle zusätzlich zu erreichende Erschließungswirkung begrenzt.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 5 – City Nord							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	City Nord	18.000	4.466,5 %	69.132	1.798,0 %	403	857,4 %
M20	Überseering (West)	180	44,7 %	3.328	86,6 %	39	83,0 %
M26	Überseering (West)	223	55,3 %	517	13,4 %	8	17,0 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	403	100,0 %	3.845	100,0 %	47	100,0 %
U1	Alsterdorf	9.171	2.275,7 %	56.391	1.466,6 %	329	700,0 %
218	Sydneystraße	22	5,5 %	520	13,5 %	6	12,8 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	9.193	2.281,1 %	56.911	1.480,1 %	335	712,8 %

Tabelle 14 – City Nord: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Wiederum stellt sich die Frage, warum die U5-Haltestelle City Nord fast die doppelte Anzahl von Ein- und Ausstiegen haben soll, als die vom HVV ermittelten Fahrgastzahlen für die U1-Haltestelle Alsterdorf? Und auch die damit auf 69.132 je Werktag ansteigende Anzahl Fahrgäste in den Fahrzeugen gegenüber den nur 56.391 Fahrgästen in der U-Bahnlinie U1 sind unerklärlich. Auffällig ist die auch hier weiter schwindende Nutzung der Buslinie 218. Aus den in Steilshoop 1.366 Ein- und Ausstiegen sowie 1.365 Fahrgästen im Bus sind in der City Nord 22 Ein- und Ausstiege sowie 520 Fahrgäste geworden. Wenn das Beförderungsangebot mit der Beförderungsnachfrage übereinstimmt, würden diese Zahlen auf dem Weg ins Zentrum steigen und nicht schrumpfen. Die Metrobuslinie M28 bedient zwar

auch die Haltestelle Sydneystraße, wurde jedoch nicht berücksichtigt, weil sie nicht dem Linienverlauf der U5 folgt und demzufolge keine Aussagekraft hat.



Bild 03 – Baugrube der U5 im Überseering von Sengemannstraße bis Stadtpark mit Haltestelle City Nord, 24 Meter tief

U5–Haltestelle 6 Borgweg

Einmal unterstellt, dass vom Borgweg die Hamburger Innenstadt das Hauptziel der Fahrgäste wäre, ergäben sich mit den dort verkehrenden Verkehrsmitteln folgende Fahrzeiten:

- Hauptbahnhof U5 = 10 Min. | U3 = 15 Min. | M6 = 22 Min.
- Mönckebergstraße U5 + Fußweg 310 Meter + U3 = 17 Min. | U3 = 16 Min.
- Jungfernstieg U5 + U2 = 12 Min. | U3 + U1 = 11 Min.
- Stephansplatz U5 = 12 Min. | U3 + U1 = 10 Min.

Die Fahrten mit Umstieg sind stets bahnsteiggleich und in der Regel mit sofortigem Anschluss ohne Wartezeit. Dazu drängt sich ein kleines Zwischenfazit auf: Wo sind die großen Vorteile der neuen U-Bahnlinie U5, wenn die Fahrzeiten zur Mönckebergstraße, zum Jungfernstieg und zum Stephansplatz länger dauern und nur zum Hauptbahnhof fünf Minuten gewonnen werden? Wobei der U5-Halt Hbf Nord erheblich tiefer liegt und mühsamer zu erreichen ist als der Hbf Süd von U1 und U3. Dabei dürfen die immensen Kosten und die vielen verkehrsbehindernden Mega-Baustellen, welche durch die U5 verursacht werden, nicht vergessen werden.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 6 – Borgweg							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugebelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Borgweg	18.800	142,2 %	76.272	241,8 %	445	216,0 %
U3	Borgweg	11.323	85,6 %	27.641	87,6 %	161	78,2 %
M6	U Borgweg	1.843	13,9 %	944	3,0 %	11	5,3 %
M17	U Borgweg	59	0,4 %	2.953	9,4 %	34	16,5 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	13.225	100,0 %	31.538	100,0 %	206	100,0 %

Tabelle 15 – Borgweg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Wiederum sind es die U5-Werte der Hochbahn-Prognose, die nicht nachvollziehbar sind. Was soll der Grund dafür sein, dass mit 76.272 Fahrgästen in der U5 die 2,8-fache Anzahl gegenüber den 27.641 Fahrgästen in der U3 befördert werden würde? Und wo sollen die zusätzlichen 18.800 Ein- und Aussteigenden der U5 herkommen? Die Hälfte des Einzugsbereiches der Haltestelle Borgweg liegt schließlich im Stadtpark und das Besuchervolumen des Stadtparks ist mit dem Mobilitätsbedürfnis von Anwohnenden nicht zu vergleichen.

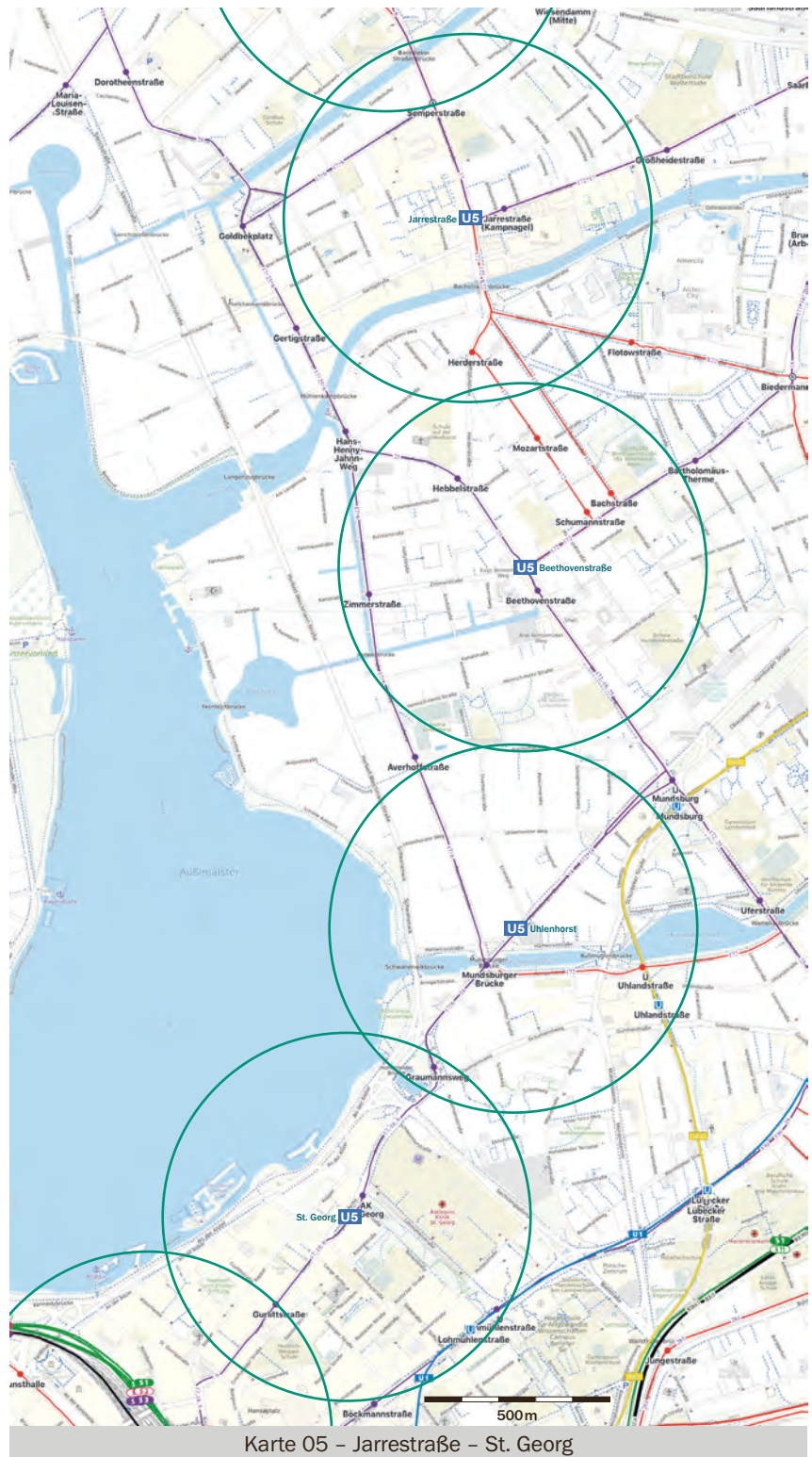
Hinweis ► Da der HVV nur alle zwei Jahre die Fahrgastnutzung der Verkehrsmittel auswertet, entsprechen die Linienwege und die Haltestellen der Buslinien nicht immer dem aktuellen Fahrweg. Beispielsweise wird die U-Bahn-Haltestelle Borgweg im Gegensatz zur obigen Tabelle vom Metrobus 17 zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bedient.

Streckenabschnitt C Jarrestraße – St. Georg

Die Besonderheit dieses Streckenabschnittes der U5 besteht darin, dass auch die U-Bahnlinie U3 zwischen Borgweg und Hauptbahnhof verkehrt. Wobei die U3 mit 7,598 Kilometern die längere Strecke zu bewältigen hat, während die U5 nur eine Streckenlänge von 4,639 Kilometer befahren muss. Mit insgesamt acht Zwischenhalten ist dafür natürlich auch das Einzugsgebiet der U-Bahnlinie U3 größer, was automatisch mehr Fahrgäste animiert, die U-Bahn zu benutzen. So summieren sich die vom HVV ermittelten Ein- und Ausstiege der U-Bahnlinie U3 zwischen den Halten Borgweg und Hauptbahnhof Süd auf immerhin 248.444 Fahrgäste.

Die U-Bahnlinie U5 soll nun für die gleiche Relation mit den Haltestellen Jarrestraße, Beethovenstraße, Uhlenhorst und St. Georg nur vier Zwischenhalte bekommen. Dennoch prognostiziert die Hochbahn für den U5-Streckenabschnitt Borgweg – Hauptbahnhof Nord 223.552 ein- und aussteigende Fahrgäste und damit 90 Prozent der Ein- und Ausstiege auf der knapp drei Kilometer längeren U3-Strecke mit doppelter Anzahl von Zwischenhalten. Dabei sorgen die kürzeren Haltestellenabstände der in Hochlage verkehrenden U3 gegenüber der U5 in größerer Tieflage für eine leichtere Zugänglichkeit der Haltestellen und damit auch für eine größere Anziehungskraft der U-Bahnlinie U3.

U5 – Haltestelle 7 Jarrestraße



Die nächstgelegene Haltestelle mit Schienenverkehr ist die Nachbarhaltestelle Borgweg. Die Entfernung von der Haltestelle Jarrestraße beträgt 777 Meter und in Richtung Barmbek liegt die U3-Haltestelle Saarlandstraße 1.110 Meter entfernt. Damit ist die Haltestelle Jarrestraße von allen vier Haltestellen am weitesten von einer bestehenden U-Bahnlinie entfernt.

Bedient wird die Haltestelle Jarrestraße von der Metrobuslinie M17 und der Buslinie 172. Beide Buslinien verkehren tagsüber im 10-Min-Takt und verdichten sich zu einem reinen 5-Min-Takt. Die Ein- und Ausstiege des M17 mit 1.180 Fahrgästen liegen etwas über dem Mittelwert aller Haltestellen dieser Linie mit 936 Ein- und Ausstiegen. Die mit großem Abstand höchste Anzahl mit 6.087 Ein- und Ausstiegen gibt es in Barmbek, was ein Indiz für die starke Anziehungskraft dieser Knotenpunkt-Haltestelle im Barmbeker Zentrum mit vielen Geschäften und Dienstleistungsangeboten ist. Die 1.327 Ein- und Ausstiege der etwas stärker frequentierte Buslinie 172 liegen an der Jarrestraße deutlich über dem Haltestellen-Mittelwert dieser Linie mit 956 Ein- und Ausstiegen. Die Maxima der Buslinie 172 werden mit 2.476 Ein- und Ausstiegen an der Haltestelle Mundsburg und in Barmbek mit 5.393 Ein- und Ausstiegen erreicht.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 7 – Jarrestraße							
Linien	Bezugspunkt der Prozentwerte *U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen je Werktag (Mo-Fr)		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
			Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Jarrestraße	22.800	909,5 %	82.812	1.674,3 %	483	832,8 %
M17	Jarrestraße (Kampnagel)	1.180	47,1 %	2.838	57,4 %	33	56,9 %
172	Jarrestraße (Kampnagel)	1.327	52,9 %	2.108	42,6 %	25	43,1 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	2.507	100,0 %	4.946	100,0 %	58	100,0 %

Tabelle 16 – Jarrestraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Trotz der momentan ungenügenden Anbindung dieser Gegend um die Jarrestraße an ein Schienenverkehrsmittel erscheint es mehr als fraglich, ob die U-Bahnlinie U5 hier tatsächlich 22.800 Ein- und Ausstiege generieren kann. Das wäre eine Steigerung um 909,5 Prozent gegenüber den Buslinien M17 und 172, die darüber hinaus beide das am stärksten frequentierte Ziel Barmbek haben, wo die U5 gar nicht hinfährt. Und die prognostizierte U5-Fahrzeugbelegung von 82.812 Fahrgästen an der Haltestelle Jarrestraße erreicht die U1 noch nicht einmal am Hauptbahnhof, siehe die Tabelle 20 auf Seite 28.

U5 – Haltestelle 8 Beethovenstraße

Für die Haltestelle Beethovenstraße gilt im Prinzip Ähnliches wie für die vorangegangene Haltestelle Jarrestraße. Mit dem allerdings wichtigen Unterschied, dass die nächstgelegene U-Bahnhaltestelle Mundsburg besser fußläufig erreichbar ist und im Gegensatz zur Haltestelle Borgweg auf dem stärker nachgefragten Weg in die Innenstadt liegt.

Die Nutzung der U-Bahnhaltestelle Mundsburg ist durch die höhere Anwohnerzahl und durch das große Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ höher als die der Haltestelle Beethovenstraße. Insofern sind auch hier die von der Hochbahn prognostizierten 20.300 Ein- und Ausstiege der U-Bahnlinie U5 gegenüber den 19.286 der U-Bahnlinie U3 anzuzweifeln. Nicht nachvollziehbar ist auch, dass in der U5 mit 92.612 Fahrgästen mehr als doppelt so viele befördert werden sollen als in der U3 mit „nur“ 45.044 Fahrgästen.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 8 – Beethovenstraße							
Linien	Bezugspunkt der Prozentwerte *U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen je Werktag (Mo-Fr)		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
			Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Beethovenstraße	20.300	551,0 %	92.612	791,1 %	540	380,3 %
M18	Beethovenstraße	1.041	28,3 %	3.308	28,3 %	39	27,5 %
M25	Beethovenstraße	1.934	52,5 %	5.813	49,7 %	73	51,4 %
172	Beethovenstraße	709	19,2 %	2.586	22,1 %	30	21,1 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	3.684	100,0 %	11.707	100,0 %	142	100,0 %
U3	Mundsburg	19.286	523,5 %	45.044	384,8 %	263	185,2 %
M18	U Mundsburg	1.400	38,0 %	3.296	28,2 %	39	27,5 %
M25	U Mundsburg	3.750	101,8 %	5.859	50,0 %	72	50,7 %
172	U Mundsburg	2.476	67,2 %	1.549	13,2 %	18	12,7 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	26.912	730,5 %	55.748	476,2 %	392	276,1 %

Tabelle 17 – Beethovenstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Aufschlussreich ist die Betrachtung der drei Buslinien an der Haltestelle Beethovenstraße. Der Metrobus M18 fährt zwar nach Bramfeld, doch die Zahl der 5.765 Ein- und Ausstiege in Barmbek ist um ein Mehrfaches höher als in Bramfeld. Ähnlich der Bus 172, welcher Steilshoop tangiert. Dabei liegen die 5.393 Ein- und Ausstiege in Barmbek sogar um ein Vielfaches höher. Der Metrobus M25 hat mit 1.934 Ein- und Ausstiegen mehr als die beiden anderen Buslinien zusammen. Er fällt allerdings etwas aus der Reihe, weil er erst wieder am UKE auf der anderen Alsterseite auf die U5 trifft. Die Fahrt mit der U5 zum UKE beträgt 17 Minuten und mit dem M25 je nach Tageszeit mindestens 26 Minuten. Die große Anziehungskraft des Knotens Mundsburg ergibt sich beim Vergleich der Buslinien mit den Ein- und Ausstiegs-Zahlen: Die Summe beträgt 3.684 in der Beethovenstraße und 7.626 in Mundsburg.

U5 – Haltestelle 9 Uhlenhorst

Es gibt viele Stadtgebiete in Hamburg, die dringend eine Schienenverkehrsanbindung benötigen. Die Haltestelle Uhlenhorst gehört sicherlich nicht dazu. Die knapp 500 Meter Fußweg bis zu U3-Haltestelle Uhlandstraße und 550 Meter zur U3-Haltestelle Mundsburg beweisen den geringen Nutzen dieser U5-Haltestelle Uhlenhorst, deren Einzugsgebiet auch noch durch ausgedehnte Wasserflächen reduziert wird.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 9 – Uhlenhorst							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Uhlenhorst	18.250	527,0 %	99.375	674,6 %	580	324,0 %
M6	Mundsburger Brücke	1.353	39,1 %	6.266	42,5 %	73	40,8 %
M17	Mundsburger Brücke	1.021	29,5 %	5.073	34,4 %	63	35,2 %
M18	Mundsburger Brücke	601	17,4 %	3.136	21,3 %	37	20,7 %
172	Mundsburger Brücke	488	14,1 %	255	1,7 %	6	3,4 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	3.463	100,0 %	14.730	100,0 %	179	100,0 %
U3	Uhlandstraße	5.408	156,2 %	49.588	336,6 %	289	161,5 %

Tabelle 18 – Uhlenhorst: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die Ein- und Ausstiege der U-Bahnlinie U5 werden über fünf Mal höher prognostiziert als die Summe der Ein- und Ausstiege aller vier Buslinien, die zudem noch eine eher geringe Affinität zum Linienverlauf der U5 aufweisen. Die Höhe der Ein- und Ausstiege erscheint übertrieben, da beim Metrobus M6 dessen Endhaltestelle Borgweg die zugleich einzige gemeinsame Haltestelle mit der U5 ist und die anderen drei Buslinien ihren alles überragenden Linienmittelpunkt in Barmbek und nur wenige Gemeinsamkeiten mit dem Linienverlauf und den Haltestellen der U5 haben. Diese vier Buslinien beweisen also mit ihrer vielfältigen Beförderungsnachfrage im Umfeld der U5-Haltestelle Uhlenhorst, dass eine einzige U-Bahnlinie diese gar nicht erfüllen kann. Weiter erscheint unrealistisch, dass die 18.250 Ein- und Ausstiege der U5-Haltestelle Uhlenhorst 3,4 Mal höher prognostiziert werden als die vom HVV ermittelten 5.408 Ein- und Ausstiege der fußläufig gut zu erreichenden U3-Haltestelle Uhlandstraße. Die 99.375 U5-Fahrgäste in der mittleren Spalte sind mittlerweile mehr geworden als die von jeder anderen U-Bahnlinie.

U5 – Haltestelle 10 St. Georg

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 10 – St. Georg							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	St. Georg	12.700	376,9 %	104.120	652,4 %	607	316,1 %
M6	AK St.Georg	1.384	41,1 %	7.087	44,4 %	83	43,2 %
M17	AK St.Georg	1.094	32,5 %	5.561	34,8 %	70	36,5 %
M18	AK St.Georg	892	26,5 %	3.311	20,7 %	39	20,3 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	3.370	100,0 %	15.959	100,0 %	192	100,0 %
U1	Lohmühlenstraße	15.552	461,5 %	76.882	481,7 %	460	239,6 %
U2	Berliner Tor	43.314	1.285,3 %	61.668	386,4 %	360	187,5 %
U3	Berliner Tor	47.865	1.420,3 %	53.848	337,4 %	314	163,5 %
U4	Berliner Tor	5.222	155,0 %	5.598	35,1 %	83	43,2 %
S1	Berliner Tor	14.260	423,1 %	55.412	347,2 %	665	346,4 %
S2	Berliner Tor	3.109	92,3 %	10.394	65,1 %	121	63,0 %
S11	Berliner Tor	4.187	124,2 %	12.643	79,2 %	148	77,1 %
S21	Berliner Tor	7.012	208,1 %	63.227	396,2 %	773	402,6 %

Tabelle 19 – St. Georg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

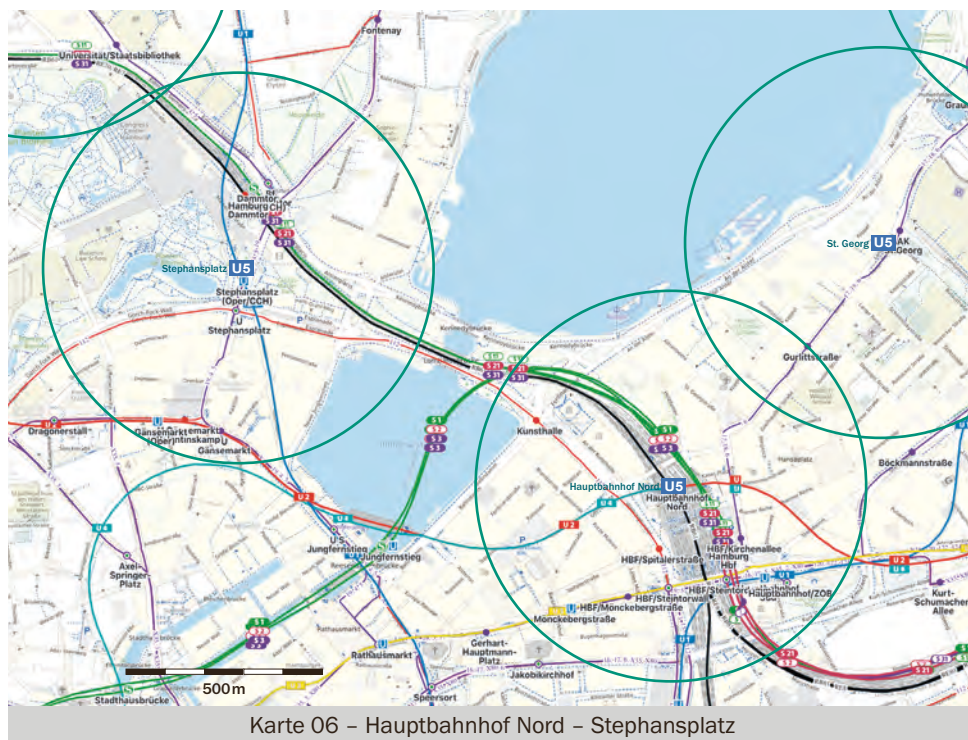
Benachteiligt durch die Alsterrandlage mit erheblichen Wasserflächen in ihrem Einzugsgebiet hat die U5-Haltestelle St. Georg einen noch geringeren Nutzen als die Haltestelle Uhlenhorst. Das Umfeld ist bereits durch die fußläufig gut erreichbare U1-Haltestelle Lohmühlenstraße ausreichend versorgt. Die schon vorher mehrfach erläuterten drei Metrobuslinien M6, M17 und M18 ergänzen sich optimal und bieten den Fahrgästen unterschiedliche Streckenverläufe und Ziele. Der Bedarf für eine zusätzliche U-Bahnhaltestelle ist nicht erkennbar, zumal die geplante U-Bahnlinie U5 gar nicht die von den Nutzenden mehrheitlich nachgefragten Ziele abbildet. Insofern erscheinen die 12.700 prognostizierten Ein- und Ausstiege bei der U5, die 376,9 Prozent höher wären als die 3.370 Ein- und Ausstiege bei den drei Metrobuslinien zusammen, als Wunschdenken.

Die Tabelle 19 auf der vorigen Seite liefert darüber hinaus eine detaillierte Übersicht zu den beförderten Fahrgästen im näheren und weiteren Umfeld der U5-Haltestelle St. Georg. Die 104.120 prognostizierten Fahrgäste der U-Bahnlinie U5 übertreffen bei weitem die der U1 an der Haltestelle Lohmühlenstraße und – das lässt zum wiederholten Male an den prognostizierten Beförderungszahlen der U5 zweifeln – auch die aller U- und S-Bahnlinien am gerade einmal einen Kilometer entfernten Berliner Tor! Und die Anzahl der Fahrgäste in den Fahrzeugen entsteht durch die Summe der Ein- und Ausstiege aller Haltestellen davor und dahinter. Für die Einordnung dieser Fahrzeugbelegungen ist deshalb bei den jeweiligen Linien ein Vergleich der Ein- und Ausstiege aller Haltestellen hilfreich.

Streckenabschnitt D

Hauptbahnhof Nord – Stephansplatz

Die beiden U5-Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz erschließen wie die U5-Haltestellen Sengelnmannstraße und Borgweg keine neue Wohngebiete oder Arbeitsstätten, sondern erweitern lediglich das Fahrziel-Angebot. So wird die Haltestelle Hauptbahnhof Nord bereits von den U-Bahnlinien U2 und U4 bedient und die Haltestelle Stephansplatz von der U-Bahnlinie U1. Da die beiden neuen U5-Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz einschließlich ihres Verbindungstunnels unter der Binnenalster der kostenaufwändigste Streckenabschnitt der gesamten U-Bahnlinie U5 sein dürften, sollte man sich auch gerade angesichts leerer



Kassen bei Bund und Land ernsthaft überlegen, auf diese extrem teuren und unter Erschließungsgesichtspunkten überflüssigen U-Bahn-Haltestellen zu verzichten und stattdessen wirkungsvolle und kostengünstigere Alternativen für die U-Bahnlinie U5 im Allgemeinen und insbesondere unter der Binnenalster zu finden.

U5 – Haltestelle 11

Hauptbahnhof Nord

Die vor etwa 60 Jahren erbaute und im Jahre 1968 eröffnete U-Bahn-Haltestelle besitzt vier Tunnelröhren mit jeweils einem nur 3,14 Meter breiten Seitenbahnsteig. Insgesamt entspricht diese Haltestelle in Bezug auf Rauchabzug (Entrauchung) und Fluchtmöglichkeiten (Entfluchtung) nicht mehr den heute geltenden Sicherheitsvorschriften, genießt aber Bestandsschutz. In den beiden innen liegenden Röhren verkehren die U-Bahnlinien U2 und U4 und für eine ursprünglich nach Lurup geplante U-Bahnlinie waren die beiden äußeren Röhren vorgesehen. Daraus

wurde bekanntlich wegen fehlender finanzieller Mittel nichts. In der Zwischenzeit wurden Flächen der brachliegenden Röhren für zusätzliche Einbauten wie Aufzüge genutzt, die vor einer Verwendung der Röhren für die U-Bahnlinie U5 wieder entfernt werden müssten. In einer Machbarkeitsuntersuchung zum „Abschnitt U5 Mitte“ aus dem Jahre 2019 wird die Verwendung der brachliegenden Tunnelröhren für die U5 wegen der veralteten baulichen Substanz als schwierig und in puncto Sicherheit sogar als kritisch bezeichnet.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien									
Haltestelle Nr. 11 – Hauptbahnhof Nord									
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle					
Linien		je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr)		Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil			
Haltestellen		Anteil Prozent*		Anteil Prozent*		Anteil Prozent*			
U5	Hauptbahnhof Nord	130.702	234,7 %	104.601	130,1 %	610	102,2 %		
U2	Hauptbahnhof Nord	38.909	69,9 %	62.267	77,4 %	364	61,0 %		
U4	Hauptbahnhof Nord	4.631	8,3 %	6.684	8,3 %	86	14,4 %		
M6	Hauptbahnhof/Kirchenallee	5.224	9,4 %	5.585	6,9 %	67	11,2 %		
M17	Hbf./Kirchenallee	4.107	7,4 %	4.235	5,3 %	57	9,5 %		
M18	Hbf./Kirchenallee	2.814	5,1 %	1.652	2,1 %	23	3,9 %		
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	55.685	100,0 %	80.423	100,0 %	597	100,0 %		
U1	Hauptbahnhof Süd	59.509	106,9 %	66.423	82,6 %	397	66,5 %		
U3	Hauptbahnhof Süd	50.792	91,2 %	47.113	58,6 %	275	46,1 %		
S1	Hauptbahnhof	47.016	84,4 %	51.138	63,6 %	604	101,2 %		
S2	Hauptbahnhof	8.564	15,4 %	8.044	10,0 %	99	16,6 %		
S3	Hauptbahnhof	58.450	105,0 %	69.537	86,5 %	811	135,8 %		
S11	Hauptbahnhof	11.977	21,5 %	13.699	17,0 %	160	26,8 %		
S21	Hauptbahnhof	15.780	28,3 %	60.742	75,5 %	739	123,8 %		
S31	Hauptbahnhof	48.468	87,0 %	44.112	54,8 %	515	86,3 %		

Tabelle 20 – Hauptbahnhof Nord: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Am Hauptbahnhof treffen alle S- und U-Bahnlinien zusammen. Es gibt keine Erklärung dafür, dass die 130.702 Ein- und Ausstiege der U-Bahnlinie U5 am Hauptbahnhof viel höher sein sollen als bei allen anderen hamburgischen U- und S-Bahnlinien, zwischen dem 2,2-fachen bei der U1 und dem 28,2-fachen bei der U4. Auch in der mittleren Spalte liegen die 104.601 Fahrgäste der U5 weit vor allen anderen U- und S-Bahnlinien.

Die prognostizierten 130.702 Ein- und Ausstiege gehen von der gleichen Anzahl Einstiege und Ausstiege aus, nämlich je 65.351. Das bedeutet, dass am Hauptbahnhof Nord von den 104.061 Fahrgästen in den Zügen der U-Bahnlinie U5 nicht nur 65.351 Fahrgäste aussteigen, sondern neue Fahrgäste in gleicher Anzahl auch wieder einsteigen müssen. Das sind jeweils 62,5 Prozent oder umgerechnet entsprechend Spalte 3 der obigen Tabelle bedeutet dies: Von den 610 im U-Bahnzug befindlichen Fahrgäste wollen 381 aussteigen und gleichzeitig auch 381 einsteigen. Das sind pro Wagen durchschnittlich 42 und pro Tür 21 Fahrgäste, die gleichzeitig aus- und einsteigen wollen. So weit die Theorie, denn in der Praxis wird es jeweils am Zug- und Bahnsteigende das Doppelte sein. Und das Ganze müsste mit der Bahnsteigbreite des Hauptbahnhofs Nord von nur 3,14 Metern funktionieren. Die 125 Meter langen U5-Bahnsteige hätten dann eine Fläche von 125 x 3,14 = 393 Quadratmeter, also bei gleichmäßiger Verteilung auf dem Bahnsteig gut einen Quadratmeter Fläche für jeden der 381 auf den Einstieg wartenden Fahrgäste. Da es



Bild 04 – Künftiger U5-Bahnsteig Hauptbahnhof Nord in Fahrtrichtung St. Georg, von 1965 bis 1968 auf Vorrat gebaut

aber in der Praxis zu einer Bündelung an den 18 Türen kommt und zunächst 381 Fahrgäste aussteigen müssen, bevor die wartenden 381 Fahrgäste einsteigen können, befinden sich kurzzeitig das Doppelte von 381 = 762 Fahrgäste in dazu ungleichmäßiger Verteilung auf dem Bahnsteig. Das Resultat wäre eine äußerst gefährliche Überfüllung des Bahnsteigs bis unmittelbar hin zur Bahnsteigkante und mit der Unmöglichkeit eines sicheren und geordneten Bahnbetriebes nicht nur während der Hauptverkehrszeiten. Schon heute mit kaum einem Drittel der Fahrgäste aus der U2 kommt es insbesondere in den Hauptverkehrszeiten und an den Bahnsteigenden zu einem höchst riskanten Gedränge auf den Bahnsteigen mit gegenseitiger Blockierung der ein- und aussteigenden Fahrgäste.

U5–Haltestelle 12
Stephansplatz

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien									
Haltestelle Nr. 12 – Stephansplatz									
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle				Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in	
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in	Anteil Prozent*	HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Stephansplatz	68.800	275,5 %	108.394	128,8 %	633	122,7 %		
U1	Stephansplatz	19.869	79,6 %	65.505	77,8 %	382	74,0 %		
M4	U Stephansplatz	1.467	5,9 %	4.250	5,0 %	50	9,7 %		
M5	U Stephansplatz	3.633	14,6 %	14.424	17,1 %	84	16,3 %		
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	24.969	100,0 %	84.179	100,0 %	516	100,0 %		
S11	Dammtor (Messe/CCH)	4.632	18,6 %	15.001	17,8 %	175	33,9 %		
S21	Dammtor (Messe/CCH)	57.127	228,8 %	50.759	60,3 %	660	127,9 %		
S31	Dammtor (Messe/CCH)	16.076	64,4 %	37.652	44,7 %	440	85,3 %		
M4	Bf. Dammtor	3.761	15,1 %	5.580	6,6 %	69	13,4 %		
M5	Bf. Dammtor	9.985	40,0 %	18.309	21,8 %	107	20,7 %		

Tabelle 21 – Stephansplatz: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die Haltestelle Stephansplatz wird bereits mit der U-Bahnlinie U1 sehr gut bedient und der Umstieg mit den vier zu unterschiedlichen Zielen fahrenden Buslinien M4 und M5 sowie M19 und 112 gelingt infolge der geringen Tieflage der U-Bahn recht zügig. Aufgrund der räumlichen Nähe wurden die Halte am Bahnhof Dammtor in die obige Tabelle mit einbezogen. Dabei fällt auf, dass die beiden Metrobusse M4 und M5 an der Haltestelle Dammtor beinahe die dreifache Anzahl an Ein- und Ausstiegen generieren wie an der Haltestelle Stephansplatz.



Dies ist ein Indiz dafür, dass die Umstiegsquote von und zu den S- und Regionalbahnen weitaus größer ist als von und zur U-Bahnlinie U1. Und da die U-Bahnlinie U5 bis auf die Haltestelle Stellingen keine weiteren Gemeinsamkeiten mit den S- und Regionalbahnen hat, wird sich an diesem Verhältnis auch mit der zusätzlichen U-Bahnlinie U5 nicht viel ändern. Insofern sind die prognostizierten 68.000 Ein- und Ausstiege der U5, die 3,5 Mal höher sein sollen als die 19.869 Ein- und Ausstiege der U1, schlicht nicht nachvollziehbar.

Mit den geplanten zwei neuen gemeinsamen U1/U5-Bahnsteigen müsste die U1 auf die größere Tiefe der U-Bahnlinie U5 abgesenkt werden und die momentane vorteilhafte Umsteigesituation zu und von den Oberflächenverkehrsmitteln würde verloren gehen. Gleichzeitig wäre der Bau der neuen Haltestelle eine Mammutaufgabe, weil sowohl unter der Straße Colonnaden als auch unter dem Bahnhof Dammtor eine Rampe angelegt werden müsste, um den tiefer gelegten Bahnsteig anzuschließen. Eine weitere Herausforderung wäre der Anschluss der U5-Röhren an die Haltestelle. Die westliche Röhre zum Hauptbahnhof müsste nach dem Verlassen des Bahnsteigs den U1-Tunnel auf dem Weg unter die Binnenalster ebenso unterqueren wie die östliche Röhre zur Universität hinter dem Dammtorbahnhof.

Streckenabschnitt E Universität – Hoheluftbrücke



Die drei ebenerdig zugänglichen Haltestellen der Metrobusse 4 und 5, Universität/Staatsbibliothek, Grindelhof und Bezirksamt Eimsbüttel sollen mit der in größerer Tiefe fahrenden U5 auf die beiden dann schlechter erreichbaren Haltestellen Universität und Grindelberg reduziert werden. Doch ausgerechnet zwischen der von der U5 nicht bedienten Haltestelle Universität/Staatsbibliothek und dem Bahnhof Dammtor werden die mit Abstand meisten Fahrgäste befördert, wobei auch die schwierig zu bauende U5-Haltestelle Stephansplatz keine wirkliche Alternative zum Bahnhof Dammtor darstellt.

Der Bau der U5-Haltestelle Hoheluftbrücke mit der anschließend notwendigen Unterquerung des Isebekkanals wird zur weiteren Herausforderung, ebenso wie das spätere, beschwerliche Umsteigen zwischen den U-Bahnlinien U3 und U5 mit rund 25 Metern Höhendifferenz. Der Höhenunterschied zwischen dem Metrobus 5 oder einer kostengünstiger realisierbaren Straßenbahn und der U3 beträgt mit rund sechs Metern nur

ein Viertel davon. Ebenso rechtfertigt die gute Erschließungssituation dieses Stadtbereiches nicht den Bau einer zusätzlichen und extrem kostenintensiven U-Bahnlinie. Schließlich befinden sich bereits die U2-Haltestelle Schlump und die U1-Haltestelle Hallerstraße für viele Wohn- und Arbeitsbereiche in durchaus fußläufiger Entfernung.

Außerdem hat die Haltestelle Hoheluftbrücke mit der U3 eine ausreichende Erschließungswirkung, so dass hier eine zusätzliche U5 kaum Verbesserungen bringen kann. Deshalb erscheinen die von der Hochbahn prognostizierten Nutzerzahlen der U5 nicht nur an den Knotenpunkt-Haltestellen im Vergleich zu den räumlich vergleichbaren Linien stark überhöht. Schließlich kann eine weitere U-Bahnlinie an bereits mit Schienenverkehrsmitteln erschlossenen Bereichen nicht das vorhandene Umfeld mit Wohnungen und Arbeitsstätten verändern und damit auch kaum das Fahrgastpotenzial. Die Metrobuslinie 5 gilt als die meistfrequentierte Buslinie in Europa. Als Ersatz für die letzte hamburgische Straßenbahnlinie 2 zeichnet sich diese Buslinie durch ihre auf weiten Streckenabschnitten von der Straßenbahn übernommenen und vom motorisierten Individualverkehr (MIV) räumlich getrennten Fahrspuren aus. Das verschafft der Metrobuslinie M5 und auf einem kürzeren Abschnitt auch der M4 Attraktivitätsvorteile gegenüber allen anderen Buslinien. Und die kürzeren Haltestellenabstände gegenüber der U5 sowie die Ebenerdigkeit der Bushaltestellen erleichtern den Zugang gegenüber der in größerer Tiefe verkehrenden U5.

U5-Haltestelle 13 Universität

Der Haltestellenname Universität suggeriert den Standort der U5-Haltestelle an der Metrobus-Haltestelle Universität/Staatsbibliothek. Doch an dieser hoch frequentierten Bushaltestelle wird es keine U5-Haltestelle geben und die U5-Haltestelle Universität ist erst nahe der nächsten Bushaltestelle Grindelhof geplant. Das ist insofern verwunderlich, weil die größte Fahrgastanzahl in den Metrobussen M4 und M5 nicht zwischen Bf. Dammtor und Grindelhof

befördert wird, sondern zwischen Bf. Dammtor und Universität/Staatsbibliothek und damit abseits der U5. Die nachstehende Tabelle zeigt die gegenwärtige ÖPNV-Bedienung der geplanten U5-Haltestelle Universität und vergleicht die vom HVV ermittelten Nutzerzahlen mit den U5-Prognosen der Hochbahn.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 13 – Universität							
Bezugspunkt der Prozentwerte Linien		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen je Werktag (Mo-Fr)		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen			Anteil Prozent	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Universität	41.300	457,8 %	105.526	422,9 %	616	333,0 %
M4	Grindelhof	3.002	33,3 %	5.407	21,7 %	71	38,4 %
M5	Grindelhof	6.019	66,7 %	19.545	78,3 %	114	61,6 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	9.021	100,0 %	24.952	100,0 %	185	100,0 %
M4	Universität/Staatsbibliothek	2.285	25,3 %	6.114	24,5 %	78	42,2 %
M5	Universität/Staatsbibliothek	4.390	48,7 %	20.557	82,4 %	120	64,9 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	6.675	74,0 %	26.671	106,9 %	198	107,0 %
U1	Hallerstraße	13.844	153,5 %	65.444	262,3 %	382	206,5 %

Tabelle 22 – Universität: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Es ist unstrittig, dass ein Schienenverkehrsmittel attraktiver ist als ein Bus und automatisch mehr Fahrgäste anzieht. Doch diese extremen Unterschiede der U5-Prognosen gegenüber den Bestandslinien erscheinen unplausibel, insbesondere weil die U-Bahnlinie U1 aufgrund ihrer direkten Streckenführung vergleichsweise kurze Fahrzeiten erreicht, im Vor- und Nachlauf zur Haltestelle Hallerstraße etliche weitere attraktive Haltestellen bedient und dazu beispielsweise an den Knotenpunkten Kellinghusenstraße und Jungfernstieg sehr gut vernetzt ist. Warum sollten werktäglich 105.526 und damit 61,2 Prozent mehr Fahrgäste die U5-Haltestelle Universität passieren als die U1-Haltestelle Hallerstraße mit 65.444 Fahrgästen? Schließlich liegen die prognostizierten 41.300 Ein- und Aussteigenden der U5 an der Haltestelle Universität deutlich über den im Durchschnitt nur 13.197 Ein- und Ausstiegen der U1. Und von den insgesamt 47 Haltestellen der U1 haben nur die drei Haltestellen Jungfernstieg mit 43.846, Hauptbahnhof Süd mit 59.509 und Wandsbek Markt mit 57.478 mehr Ein- und Aussteigende. Die übrigen U1-Haltestellen liegen mit ihren Ein- und Ausstiegen teilweise sehr weit darunter.

U5–Haltestelle 14 Grindelberg

Mit dem Vergleich der Ein- und Aussteigenden an der nachfolgenden Haltestelle Grindelberg wachsen die Zweifel an der U5-Hochbahn-Prognose weiter. So werden dort 22.400 Ein- und Ausstiege prognostiziert und werktäglich 92.690 Fahrgäste sollen hier mit der U-Bahnlinie U5 befördert werden. Das wären 94,2 Prozent der Fahrgäste, welche in Summe der beiden U-Bahnlinien U2 und U3 den nur rund 700 Meter entfernt befindlichen Knotenpunkt Schlump passieren. Und die U5-Haltestelle Grindelberg liegt in unmittelbarer Nähe der Metrobus-Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel mit 6.113 Ein- und Ausstiegen, welche die U-Bahnlinie U5 mit zudem deutlich schlechterer Zugänglichkeit um 366,4 Prozent überschreiten soll. Selbst unter Einrechnung eines deutlich verbesserten Modal-Split-Anteils wirken die Prognose-Werte der U5 völlig überhöht.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 14 – Grindelberg							
Bezugspunkt der Prozentwerte Linien		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen je Werktag (Mo-Fr)		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen			Anteil Prozent	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Grindelberg	22.400	366,4 %	92.690	386,8 %	541	303,9 %
M4	Bezirksamt Eimsbüttel	2.045	33,5 %	4.927	20,6 %	67	37,6 %
M5	Bezirksamt Eimsbüttel	4.068	66,5 %	19.038	79,4 %	111	62,4 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	6.113	100,0 %	23.965	100,0 %	178	100,0 %
M4	Grindelhof	3.002	49,1 %	5.407	22,6 %	71	39,9 %
M5	Grindelhof	6.019	98,5 %	19.545	81,6 %	114	64,0 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	9.021	147,6 %	24.952	104,1 %	185	103,9 %
U3	Schlump	26.240	429,2 %	38.613	161,1 %	235	132,0 %
U2	Schlump	24.805	405,8 %	59.733	249,3 %	350	196,6 %

Tabelle 23 – Grindelberg: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

U5 – Haltestelle 15 Hoheluftbrücke



Bild 05 – U-Bahnbrücke der U3 und dahinter die Bushaltestelle des M5 auf der leicht erhöhten Hoheluftbrücke über den Isebekkanal

Der nördlich und parallel zur U3 verlaufende Isebekkanal erzwingt den U5-Bahnsteig in 18 Metern Tiefe, was den Umstieg zwischen den U-Bahnlinien U3 und U5 erheblich erschwert und die Attraktivität dieses neuen Knotenpunkts mindert. Zumal der nur eine Haltestelle entfernte Knotenpunkt Schlump mit den U-Bahnlinien U2 und U3 und der zwei Haltestellen weiter befindliche Knotenpunkt Kellinghusenstraße mit den U-Bahnlinien U1 und U3 und sogar bahnsteiggleichem Umstieg sehr gute Alternativen darstellen. Durch dieses gut erschlossene Umfeld der U5-Haltestelle Hoheluftbrücke wird sichtbar, dass die U5 in diesem Bereich kaum neue Gebiete bedient, sondern die ohnehin gute Erschließung nur etwas verbessert. Allein in Anbetracht zahlreicher, nicht ausreichend mit Schienenverkehrsmitteln erschlossenen hamburgischen Stadtbereichen sind die extrem hohen Baukosten der U5 auch in diesem Streckenabschnitt nicht zu rechtfertigen.

Die prognostizierten 23.500 Ein- und Ausstiege der U-Bahnlinie U5 wären eine Verdoppelung der 10.189 Ein- und Ausstiege des Metrobus M5 und dies erscheint angemessen, selbst wenn berücksichtigt werden muss, dass die nach der Haltestelle Gärtnerstraße am stärksten frequentierten M5-Haltestellen Eppendorfer Weg (Ost), Siemensplatz und Niendorf Markt von der U-Bahnlinie U5 nicht bedient werden. Doch dass die 91.014 prognostizierten Fahrgäste der U5 gegenüber den 19.572 des M5 das rund 4,7-fache betragen sollen und auch noch mehr als das Doppelte gegenüber den 41.020 Fahrgästen der U-Bahnlinie U3, lässt doch wieder an der U5-Prognose zweifeln.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 15 – Hoheluftbrücke							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Hoheluftbrücke	23.500	78,6 %	91.014	150,2 %	531	148,7 %
U3	Hoheluftbrücke	19.726	65,9 %	41.020	67,7 %	243	68,1 %
M5	U Hoheluftbrücke	10.189	34,1 %	19.572	32,3 %	114	31,9 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	29.915	100,0 %	60.592	100,0 %	357	100,0 %

Tabelle 24 – Hoheluftbrücke: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

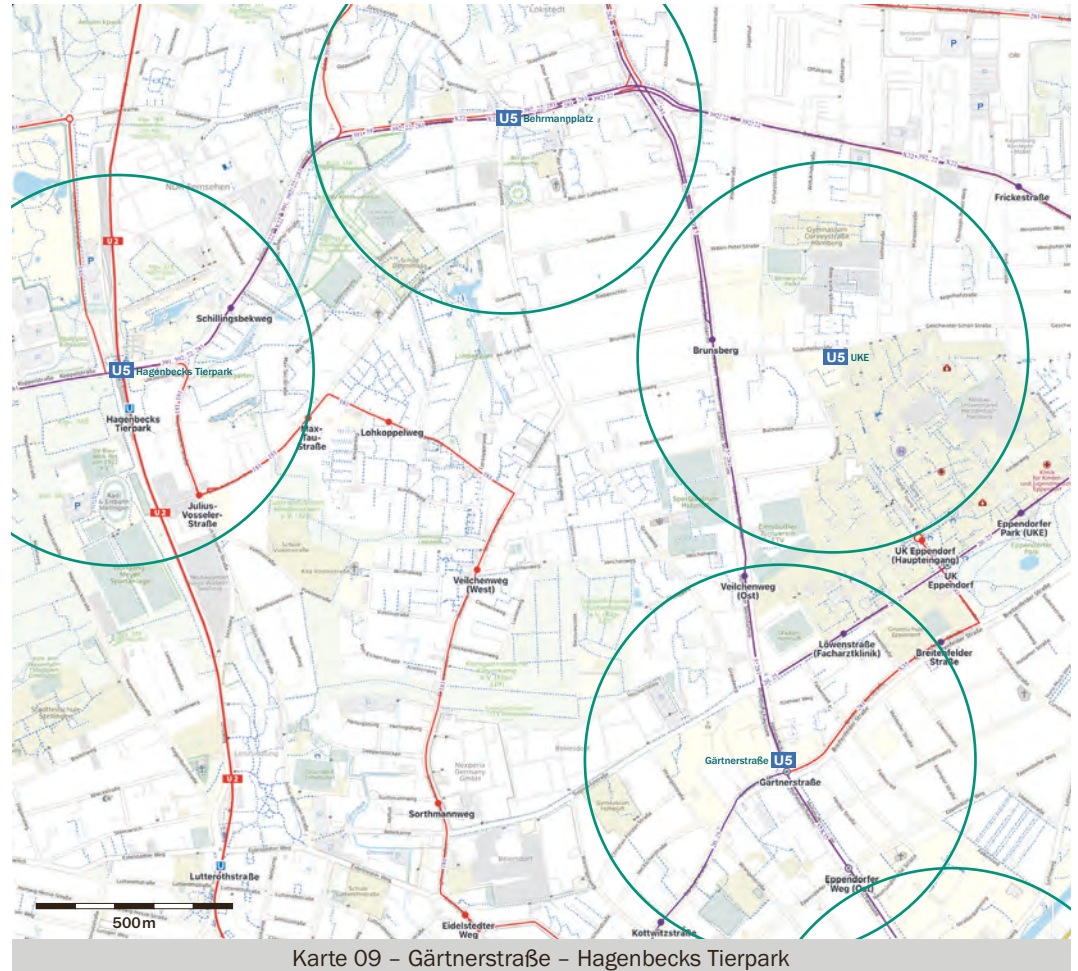
Doch einmal unterstellt, dass diese prognostizierten werktäglichen 91.014 Fahrgäste tatsächlich realistisch wären, müssten davon 14 Prozent = 12.742 Fahrgäste in der nach Hamburger Maßstäben berechneten Spitzenstunde befördert werden können. Dafür würde sogar noch die Bremer Straßenbahn Avenio ausreichen, die mit einer Beförderungskapazität von 500 Plätzen in Doppeltraktion 15.000 Fahrgäste im 2-Minuten-Takt befördert. Entgegen der ständig verbreiteten, anderslautenden Behauptungen wäre es also durchaus möglich, anstelle der bau- und kosten-

intensiven U-Bahnlinie U5 eine in jeder Beziehung vorteilhaftere Straßenbahnlinie zu installieren: Für einen Bruchteil der Kosten, einem viel geringeren Bauaufwand, mit einer um etliche Jahre kürzeren Bauzeit, einem Vielfachen an Bequemlichkeit und stets ohne jegliche technische Hilfsmittel barrierefrei auf Straßenniveau erreichbar.

Streckenabschnitt F Gärtnerstraße – UKE – Hagenbecks Tierpark

Der Metrobus M5 fährt – so wie bis zum Jahre 1978 die Straßenbahnlinie 2 – über Grindelallee, Grindelberg, Hoheluftchaussee und Lokstedter Steindamm nach Niendorf und weiter. Die Metrobuslinie M5 ist deshalb so stark nachgefragt, weil sie auf einer sogenannten Schwereachse verkehrt, also auf breiten Straßen mitten durch Stadtteile, wo in der Regel der meiste Verkehr stattfindet. Aus diesem Grunde konnte die eigentlich als Ersatz für die Straßenbahnlinie 2 geplante, aber abseits der Schwereachse verkehrende U-Bahnlinie U2 die Straßenbahn nie wirklich ersetzen.

Diese Aufgabe fiel dann der Metrobuslinie M5 zu, die durch die große Beförderungsnachfrage in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) regelmäßig an ihre Grenzen stößt. Die geplante Streckenführung der U-Bahnlinie U5 kann jedoch mit ihrem Abweichen von dieser Schwereachse ab der Haltestelle Gärtnerstraße den Metrobus M5 ebenso wenig ersetzen wie es schon die U-Bahnlinie U2 nicht vermochte.



U5 – Haltestelle 16 Gärtnerstraße

Die U5-Haltestelle Gärtnerstraße stellt auf dem Weg Richtung Niendorf die letzte gemeinsame Haltestelle mit dem Metrobus M5 dar. Mit der obigen Karte 09 mit den vier Haltestellen dieses Streckenabschnittes F werden die recht großen Haltestellenabstände der U-Bahnlinie U5 deutlich. Die Umkreise haben wiederum einen Durchmesser von einem Kilometer, wobei 500 Meter Luftlinie um die 600 Meter Fußweg entspricht. Fahrgäste, die innerhalb dieser Kreise wohnen oder dort ihr Ziel haben, bewerten diesen Fußweg zum ÖPNV in der Regel als attraktiv.

In diesem Zusammenhang fällt auf, dass der Haupteingang des Eppendorfer Universitäts-Krankenhauses (UKE) als vermutlich stärkstem Anziehungspunkt dieser Gegend nur in Randlage der beiden U5-Haltestellen Gärtnerstraße und UKE liegt. Immerhin gibt es von der U5-Haltestelle Gärtnerstraße vier Buslinien, die eine oder zwei Haltestellen später den Haupteingang direkt erreichen. Andererseits muss es das Ziel sein, mit dem extrem teuren U-Bahnbau an anderer Stelle Kosteneinsparungen zu realisieren und das kann in Hamburg nur mit der Ausdünnung und/oder

Einstellung von Buslinien erreicht werden. Und dann treten die Gegensätze dieser beiden sehr unterschiedlichen Verkehrsmittel zutage: Der Bus ist ein recht langsames und nur beschränkt massentaugliches Verkehrsmittel, hat aber meist eine gute bis sehr gute Erschließungswirkung. Die U-Bahn wird zwar als schnelles Verkehrsmittel propagiert, doch ihre Erschließungswirkung reicht nicht annähernd an die eines Busses heran und bei der schnelleren U-Bahn gehen oft deren Zeitgewinne infolge der Zeitverluste durch die längeren Fußwege wieder verloren.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 16 – Gärtnerstraße							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Gärtnerstraße	22.000	166,8 %	86.222	305,7 %	503	214,0 %
M5	Gärtnerstraße	7.929	60,1 %	17.003	60,3 %	100	42,6 %
M20	Gärtnerstraße	2.570	19,5 %	5.187	18,4 %	64	27,2 %
M25	Gärtnerstraße	2.688	20,4 %	6.013	21,3 %	71	30,2 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	13.187	100,0 %	28.203	100,0 %	235	100,0 %

Tabelle 25 – Gärtnerstraße: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die für die Haltestelle Gärtnerstraße prognostizierten 22.000 Ein- und Ausstiege kann man unter zwei Gesichtspunkten versuchen einzuordnen. Im grundsätzlichen Vergleich zur Summe der 13.187 Ein- und Ausstiege der drei Metrobuslinien erscheint die U5-Prognose der Hochbahn nachvollziehbar. Doch unter der Berücksichtigung, dass die Fahrgäste der Metrobuslinien M20 und M25 abweichende Strecken nutzen und die Metrobuslinie M5 nur in Richtung der Innenstadt Gemeinsamkeiten mit der U-Bahnlinie U5 hat, erscheinen die prognostizierten 22.000 Ein- und Ausstiege unangemessen, ebenso wie die 86.222 Fahrgäste in der U-Bahn.

U5 – Haltestelle 17 UKE

Der Name dieser Haltestelle ist zwar nicht ganz falsch, doch lässt der Haltestellen-Name UKE nicht vermuten, dass man sozusagen im Hinterhof des Universitätskrankenhauses ankommt und einen halben Kilometer Fußmarsch bis zum Haupteingang vor sich hat.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 17 – UKE							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot Haltestellen	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	UKE	49.400	861,5 %	61.580	570,4 %	359	269,9 %
M20	UK Eppendorf	2.472	43,1 %	4.873	45,1 %	62	46,6 %
M25	UK Eppendorf	3.262	56,9 %	5.923	54,9 %	71	53,4 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	5.734	100,0 %	10.796	100,0 %	133	100,0 %

Tabelle 26 – UKE: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die beiden Metrobuslinien, die im Gegensatz zur U-Bahnlinie U5 unmittelbar vor dem UKE-Haupteingang halten, werden sicherlich aufgrund ihrer wesentlich attraktiveren Haltestellenlage kaum Fahrgäste einbüßen. Der Metrobus M5 hat 3.242 Ein- und Ausstiege an seiner Haltestelle Brunsberg, die etwa 350 Meter von der U-Bahn-Haltestelle UKE entfernt liegt. Aus verkehrlicher Sicht gibt es also kaum Vergleichsmöglichkeiten mit den prognostizierten 49.400 Ein- und Ausstiegen der U5-Haltestelle UKE.

Das Krankenhaus hat rund 16.000 Mitarbeitende und täglich suchen etwa 2.000 Tagespatienten und -patientinnen das Krankenhaus auf. Von den stationär Behandelten verlassen täglich auch rund 2.000 Menschen das Krankenhaus und 2.000 kommen täglich neu an. Dann gibt es noch etwa 1.500 Besuchende pro Tag. Wenn also sowohl die Belegschaft als auch die Erkrankten und die Besuchenden die neue U-Bahn-Haltestelle UKE nutzen würden, könnte es vom UKE 43.000 Ein und Ausstiege geben. Wenn auch der tatsächliche ÖPNV-Anteil von Mitarbei-

tenden und Erkrankten des UKE mit 26 Prozent über dem hamburgischen Durchschnitt liegt, reichen diese 11.180 Ein- und Ausstiege plus etwa 15.000 Ein- und Ausstiege aus den umliegenden Wohngebieten und Arbeitsstätten nicht aus, um die prognostizierten 49.400 Ein- und Ausstiege an dieser UKE-Haltestelle zu erklären.

U5 – Haltestelle 18 Behrmannplatz

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 18 – Behrmannplatz							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Behrmannplatz	15.600	4239,1 %	40.816	1.404,5 %	238	580,5 %
M22	Behrmannplatz	368	100,0 %	2.906	100,0 %	41	100,0 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	368	100,0 %	2.906	100,0 %	41	100,0 %
M5	Siemersplatz	4.521	1.228,5 %	11.301	388,9 %	66	161,0 %
M22	Siemersplatz	1.298	352,7 %	2.676	92,1 %	39	95,1 %
Summe	Linien+Haltestellen im U5-Umfeld	5.819	1.581,3 %	13.977	481,0 %	105	256,1 %

Tabelle 27 – Behrmannplatz: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Das Nutzungsgefälle der Metrobuslinie M22 zwischen der Haltestelle Siemersplatz mit 1.298 Ein- und Ausstiegen und der etwa 500 Meter entfernt liegenden Haltestelle Behrmannplatz mit 368 Ein- und Ausstiegen ist erstaunlich groß. Auch die über dem Liniendurchschnitt liegenden 4.521 Ein- und Ausstiege beim Metrobus M5 unterstreichen die Bedeutung der Haltestelle Siemersplatz. Deshalb erscheint die Auswahl des Behrmannplatz als U5-Haltestelle als Fehler. Eine U5-Haltestelle Siemersplatz wäre wesentlich attraktiver und hätte den weiteren Vorteil, dass die UKE-Haltestelle etwas nach Süden und mehr in die Mitte des Krankenhausgeländes verschoben werden könnte. Die von der Hochbahn für die Haltestelle Behrmannplatz prognostizierten 15.600 Ein- und Ausstiege gehören zwar zu den geringsten der gesamten U5, doch verglichen mit U2-Haltestellen in ähnlicher Umgebung wie Christuskirche oder Emilienstraße wäre die Anzahl der Ein- und Ausstiege eher bei maximal 10.000 anzunehmen.

U5 – Haltestelle 19 Hagenbecks Tierpark

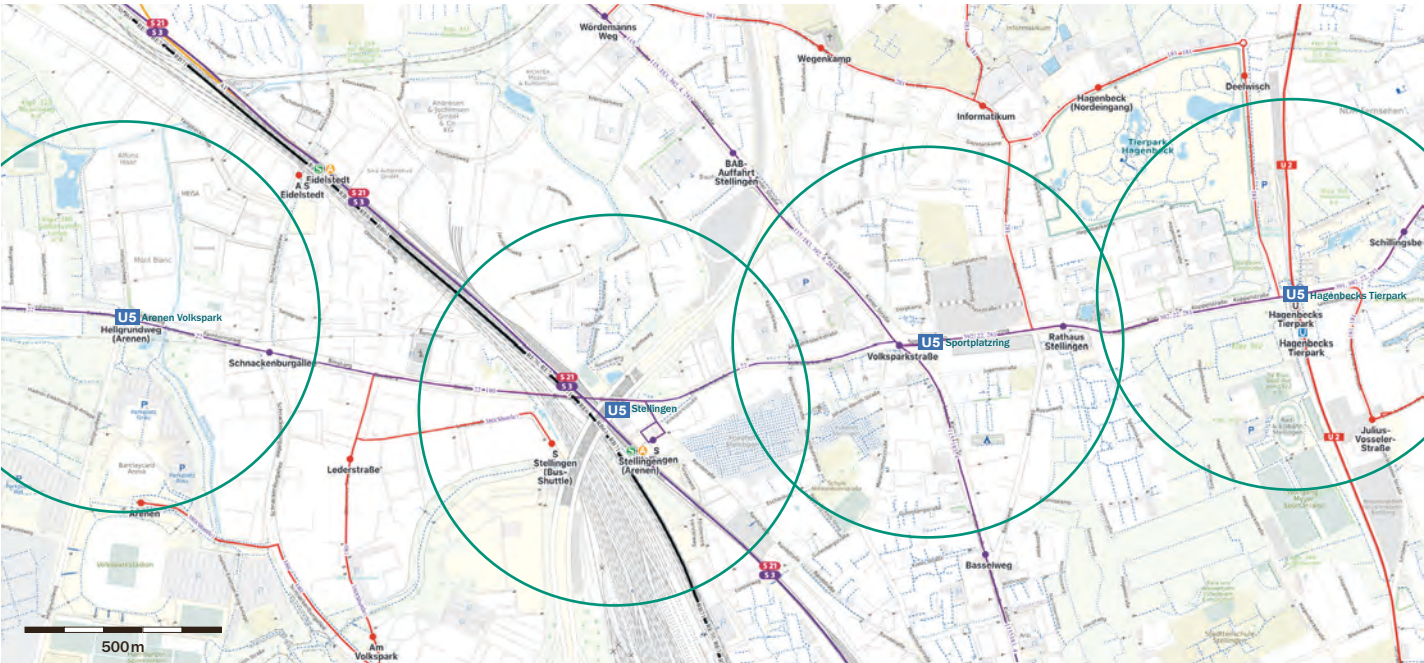
Verglichen mit der U-Bahnlinie U2 liegen die prognostizierten Ein- und Ausstiege und die Anzahl der U5-Fahrgäste an der Haltestelle Hagenbecks Tierpark durchaus im Rahmen. Man muss sich allerdings die Frage stellen, woher in einem gewachsenen Gebiet mit normaler Bevölkerungsentwicklung die 17.900 zusätzlichen Ein- und Aussteigenden für die U5 herkommen sollen? Schließlich entspräche das einer ÖPNV-Zunahme von 100 Prozent. Und zwar nicht bei einer Umstellung von Bus zu Bahn, sondern von einem zusätzlichen Schienenverkehrsmittel mit vergleichbarer Attraktivität und Fahrzeit. Die parallel zur U5 verkehrende Metrobuslinie M22 liefert auch noch ein starkes Argument gegen die Haltestelle Behrmannplatz, denn dort sacken die 4.413 Ein- und Ausstiege des Metrobus M22 an der Haltestelle Hagenbecks Tierpark mit nur noch 368 Ein- und Ausstiegen auf 8,3 Prozent ab.

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 19 – Hagenbecks Tierpark							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Hagenbecks Tierpark	17.900	80,3 %	35.352	95,0 %	207	82,8 %
U2	Hagenbecks Tierpark	17.878	80,2 %	32.920	88,4 %	193	77,2 %
M22	U Hagenbecks Tierpark	4.413	19,8 %	4.300	11,6 %	57	22,8 %
Summe	übrige Linien an U5-Haltestelle	22.291	100,0 %	37.220	100,0 %	250	100,0 %

Tabelle 28 – Hagenbecks Tierpark: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Streckenabschnitt G
Sportplatzring – Stellingen – Arenen Volkspark

Neue Schienenverkehrsmittel, die in der Regel mit hohen Kosten verbunden sind, sollen die gewünschten Stadt-
bereiche (besser) erschließen und Quelle-Ziel-Beziehungen verbessern. Zu letzterem gehören die Bereitstellung
höherer Beförderungskapazitäten, kürzerer Strecken und/oder kürzerer Fahrzeiten. So gesehen erfüllen die U5-Hal-
testellen Hagenbecks Tierpark und Stellingen keines dieser Kriterien. Es findet durch die U-Bahnlinie U5 keine
bessere oder erweiterte Erschließung statt, weil die Haltestelle Hagenbecks Tierpark bereits von der U-Bahnlinie U2
und die Haltestelle Stellingen von zwei S-Bahnlinien bedient wird. Bei Bedarf kann die Beförderungskapazität mit
den vorhandenen Linien ausgeweitet werden, die drei Linien fahren schon auf den kürzestmöglichen Strecken und
die Fahrzeiten lassen sich mit der U-Bahnlinie U5 höchstens auf einzelnen Teilstrecken verkürzen.



Karte 10 – Sportplatzring – Arenen Volkspark

Letztlich verbleiben im Streckenabschnitt G nur die beiden U5-Haltestellen Sportplatzring und Arenen Volkspark mit
einer zusätzlichen Erschließungswirkung. Deshalb muss hinterfragt werden, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis für
diesen Streckenabschnitt G noch angemessen und für diese beiden vom Beförderungsbedarf eher nachrangigen
Haltestellen überhaupt vertretbar ist. Selbst gelegentlicher Veranstaltungsverkehr kann das teuerste aller Verkehrs-
mittel mit dem größten Bauaufwand und den umfangreichsten Eingriffen in das Stadtgefüge nicht rechtfertigen.

U5– Haltestelle 20
Sportplatzring

Table with 8 columns: Linien, Haltestellen, Summe Ein- und Ausstiege, Anteil Prozent, Anzahl Fahrgäste je Werktag, Anteil Prozent, Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug, Anteil Prozent. Rows include U5 Sportplatzring, M4 Volksparkstraße, M22 Volksparkstraße, and a Summe row.

Tabelle 29 – Sportplatzring: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die beiden Metrobuslinien M4 und M22 sind trotz ihrer eher geringen Ein- und Ausstiege ein sehr guter Indikator
dafür, ob sich der extrem hohe Bau- und Kostenaufwand für die U5-Haltestelle Sportplatzring lohnt. So erreicht der

Metrobus M4 mit nur 10 Minuten Fahrzeit die U2-Haltestelle Osterstraße und in weiteren 8 Minuten die Haltestelle Gänsemarkt bzw. in 9 Minuten die Haltestelle Jungfernstieg. Die U-Bahnlinie U5 schafft es zwar in 16 Minuten zum Stephansplatz und man muss nicht umsteigen, doch dafür bietet der M4 mit einem mittleren Haltestellenabstand von 422 Metern für Fahrgäste, die nicht direkt an der U5-Haltestelle wohnen, die schnellere und leichtere Erreichbarkeit. Der Vorteil der U-Bahnlinie U5 hält sich also in sehr engen Grenzen.

Der parallel zur U5 verkehrende Metrobus M22 hat an der U5-Haltestelle Sportplatzring 1.860 Ein- und Ausstiege, an den Haltestellen Hagenbecks Tierpark 4.413 und Stellingen 3.346. An diesem Verhältnis wird sich auch mit der U-Bahnlinie U5 kaum etwas ändern, zumal die Busfahrzeit nach Hagenbecks Tierpark nur vier und nach Stellingen nur zwei Minuten beträgt. Die weitere Fahrzeit mit der U2 zum Hauptbahnhof liegt bei 15 Minuten und mit der S-Bahn von Stellingen nur 13 Minuten. Die U5 braucht hingegen umsteigefrei vom Sportplatzring 18 Minuten. Es muss die Frage erlaubt sein, ob diese minimalen Zeitunterschiede die Milliardenkosten für den Streckenabschnitt zwischen Hagenbecks Tierpark und den Arenen Volkspark rechtfertigen.

U5– Haltestelle 21 Stellingen

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 21 – Stellingen							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Stellingen	17.700	110,7 %	17.204	30,9 %	101	15,1 %
S21	Stellingen (Arenen)	7.007	43,8 %	22.571	40,6 %	277	41,5 %
S3	Stellingen (Arenen)	5.634	35,2 %	27.964	50,3 %	327	49,0 %
M22	S Stellingen	3.346	20,9 %	5.112	9,2 %	64	9,6 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	15.987	100,0 %	55.647	100,0 %	668	100,0 %

Tabelle 30 – Stellingen: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Hier stellt sich nur die Frage nach dem Grund, warum die Hochbahn für die U-Bahnlinie U5 mit 17.700 Ein- und Ausstiegen 40 Prozent mehr Ein- und Ausstiege prognostiziert als bei beiden S-Bahnlinien zusammen. Zumal die S-Bahnlinien auf dem Weg in Hamburgs Zentrum neben den U5-Haltestellen Stephansplatz und Hauptbahnhof auch noch Sternschanze, Landungsbrücken und Stadthausbrücke umsteigefrei bedienen.

U5– Haltestelle 22 Arenen Volkspark

Analyse der U5-Hochbahn-Prognose von 2025 im Vergleich zur Nutzung bereits verkehrender HVV-Linien							
Haltestelle Nr. 22 – Arenen Volkspark							
Bezugspunkt der Prozentwerte		Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen		Mittelwert aus der Summe beider Fahrtrichtungen jeweils vor und hinter der Haltestelle			
Linien	*U5-Werte über 100 % = rot	je Werktag (Mo-Fr)	Anteil Prozent*	Anzahl Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr) (Fahrzeugbelegung)	Anteil Prozent*	Anzahl der Fahrgäste je Fahrzeug in HVZ mit 14 % Spitzenstundenanteil	Anteil Prozent*
U5	Arenen Volkspark	9.000	870,4 %	4.500	97,3 %	27	49,1 %
M22	Hellgrundweg (Arenen)	1.034	100,0 %	4.623	100,0 %	55	100,0 %
Summe	• übrige Linien an U5-Haltestelle	1.034	100,0 %	4.623	100,0 %	55	100,0 %

Tabelle 31 – Arenen Volkspark: Vergleich der prognostizierten U5-Fahrgäste mit den vom HVV ermittelten tatsächlichen Nutzerdaten

Die Berechnung des Ein- und Ausstiegspotenzial der U5-Haltestelle Arenen Volkspark ist nicht einfach. Umgerechnet auf den Tag kommen etwa 7.000 Besucher zu den Arenen und es wird ein Modal Split von bis zu 60 Prozent erreicht, was etwa 4.200 mit dem ÖPNV anreisenden Besuchern entspricht. Mit dem Schienenbonus durch die U5 können sich die 1.034 Ein- und Ausstiege des Metrobus M22 verdoppeln, so dass etwa 6.300 Ein- und Ausstiege für die U5-Haltestelle Arenen Volkspark realistisch wären.

4 Kategorisierung der U5-Haltestellen

Haltestellen sind der Start- und Zielpunkt von Fahrten. Das Umfeld der Haltestelle und ihr Anschluss an eine Linie sowie einer eventuellen Vernetzung mit mehreren Linien entscheidet darüber, wie erfolgreich die Haltestelle von Fahrgästen genutzt wird. Das wichtigste Kriterium im häufig und oft täglich genutzten Stadt- und Nahverkehr ist die Erreichbarkeit des Verkehrsmittels. Dazu zählt die Entfernung der Haltestelle von der Wohnung bzw. Arbeitsstätte ebenso wie die Zugänglichkeit des Verkehrsmittels an der Haltestelle.

Insofern ist die sogenannte Erschließungswirkung die wichtigste Funktion des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Je mehr Haltestellen in einem Verkehrsraum vorhanden sind, umso kürzer ist der Weg dorthin und umso leichter gelingt die Erreichbarkeit des Verkehrsmittels. Wirtschaftlicher ÖPNV ist allerdings ein Bündelverkehr, wo die möglichst umsteigefreie Verbindung zwar attraktiv ist, jedoch nicht im Vordergrund des Beförderungsangebotes steht. Im Vordergrund steht vielmehr eine akzeptable Erschließungswirkung, also möglichst vielen Fahrgästen den kürzestmöglichen Zugang zu einem möglichst zuverlässigen Verkehrsmittel anzubieten. Schienenverkehrsmittel gelten als zuverlässiger und meist auch schneller als Busverkehre, werden dadurch als attraktiver wahrgenommen und somit stärker genutzt. Man spricht in diesem Zusammenhang vom sogenannten Schienenbonus.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der U-Bahnlinie U5 leidet massiv darunter, dass einige wenige Stadtbereiche – die unbestritten seit langer Zeit im Schienenverkehrs-Schatten liegen – mit einer in Hamburg gerne verwendeten indirekten, mäandernden Streckenführung miteinander verbunden werden sollen. Dadurch werden gleich zwei Fehler

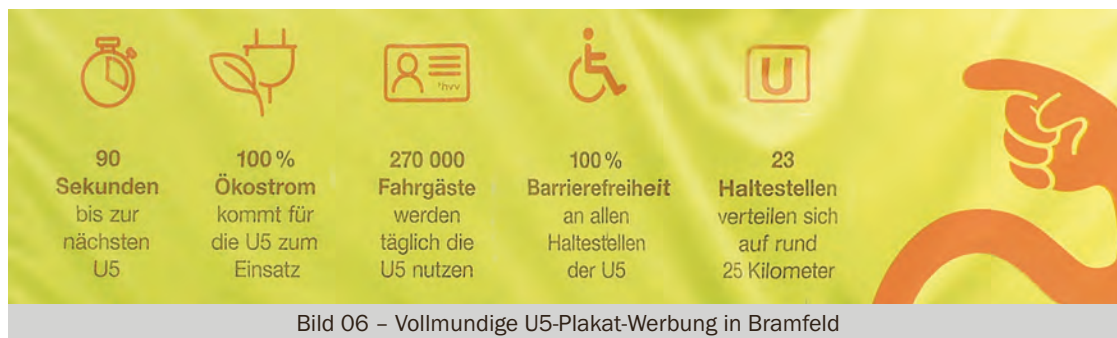


Bild 06 – Vollmundige U5-Plakat-Werbung in Bramfeld

auf einmal produziert: Die Fahrgäste werden über längere Strecken als eigentlich nötig befördert und die verkehrliche Überlastung des Stadtzentrums wird weiter verstärkt. Da sich diese Nachteile maßgeblich auf das Nutzen-Ko-

sten-Verhältnis der U-Bahnlinie U5 und damit direkt auf die mögliche Bundesförderung auswirken, wird mit extrem hoch prognostizierten Beförderungszahlen operiert, um den Eindruck eines vermeidbaren und sich wirtschaftlich negativ auswirkenden Parallelverkehrs zu vermeiden.

U5-Haltestellen Kategorie I

► ohne zusätzliche Erschließungswirkung

Die sieben nachfolgend aufgeführten Haltestellen sind bereits im hamburgischen Schienenverkehrsnetz vorhanden und deshalb stellt die zusätzlich herangeführte U-Bahnlinie U5 für die jeweils umliegenden Wohnungen, Arbeitsstätten und Einrichtungen keine verbesserte Erreichbarkeit einer Schienenverkehrs-Haltestelle dar.

• Wichtiger Hinweis: Weil alle HVV-Fahrgasterhebungen noch mit den alten S-Bahn-Linienbezeichnungen durchgeführt wurden, werden diese im Text aus Gründen der Übersichtlichkeit und der besseren Vergleichbarkeit beibehalten, jedoch in den nachfolgenden Tabellen um die neuen Liniennummern ergänzt.

- Sengelmannstraße (U1) (im Bau)
- Borgweg (U3)
- Hauptbahnhof Nord (U2/U4)
- Stephansplatz (U1)
- Hoheluftbrücke (U3)
- Hagenbecks Tierpark (U2)
- Stellingen (S21/S3)

U5-Haltestellen Kategorie II

► mit U- oder S-Bahn-Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit

Die folgenden vier U5-Haltestellen verbessern die Erreichbarkeit der umliegenden Wohnungen, Arbeitsstätten und Einrichtungen im Wesentlichen nur auf der von der benachbarten Bestandshaltestelle abgewandten Seite:

- Nordheimstraße (im Bau) – S1/S11 Haltestelle Rübenkamp, Entfernung 542 Meter
- City Nord (im Bau) – U1 Haltestelle Alsterdorf, Entfernung 688 Meter
- Uhlenhorst – U3 Uhlandstraße/Mundsburg, Entfernung 548/637 Meter
- St. Georg – U1 Lohmühlenstraße, Entfernung 482 Meter

Da die beiden erstgenannten Haltestellen ohnehin im Bau sind, erübrigt sich hierzu jede weitere Betrachtung. Zur letztgenannten Haltestelle wäre noch zu ergänzen, dass es durch die unmittelbare Lage der Haltestelle St. Georg an der Außenalster kaum einen von der U1-Haltestelle Lohmühlenstraße abgewandten Stadtbereich gibt und somit die Haltestelle St. Georg den geringsten Nutzen aller U5-Haltestellen aufweist.

U5-Haltestellen Kategorie III

► mit neuer Erschließungswirkung

Diese verbleibenden 11 (neu 13) der insgesamt 22 (neu 24) U5-Haltestellen stehen – ohne die Berücksichtigung ihrer zukünftigen, tatsächlichen Nutzung – für den tatsächlichen Erschließungsgewinn durch die U-Bahnlinie U5. Zwischen den Haltestellen Beethovenstraße und Universität liegt die Alster und dieser Sprung erinnert an den alten Hochbahnplan aus dem Jahre 1961 – siehe Karte 15 auf Seite 52 – in dem diese „Alsterhalbring“ genannte U-Bahnlinie im Zuge von Mundsburg, Beethoven-/Zimmerstraße, Hallerstraße, Grindelberg und Schlump die Außenalster unterqueren sollte. Es ist die überaus sinnvolle und immer wieder diskutierte Idee, mit einer schnellen direkten Querverbindung die Attraktivität des Hamburger Schienenverkehrsnetzes entscheidend zu verbessern und gleichzeitig das damals schon überlastete Zentrum zu entlasten.

- Bramfeld (im Bau)
- Steilshoop (im Bau)
- Jarrestraße
- Beethovenstraße
- Universität
- Grindelberg
- Gärtnerstraße
- UKE
- Behrmannplatz
- Sportplatzring
- Arenen Volkspark
- Lurup (neu seit Mai 2026)
- Osdorf (neu seit Mai 2026)

Alternative Bedienung von U5-Haltestellen

Hier geht es vorzugsweise um die U5-Haltestellen der Kategorie III mit neuer Erschließungswirkung, also um jene, welche noch nicht anderweitig mit U- und S-Bahn erschlossen sind und auch nicht in fußläufiger Erreichbarkeit von vorhandenen U- und S-Bahn-Halten liegen. Im Gegensatz zur U5, deren Nutzung sich aufgrund ihrer mäandernden Linienführung vor allem auf Teilstrecken beschränken wird, wurden mit den auf der nächsten Doppelseite vorgestellten Korridoren vier Linienführungen entwickelt, die auf ihrer gesamten Streckenlänge von Endhalt zu Endhalt attraktive Verbindungen anbieten. Mit Ausnahme der beiden schon im Bau befindlichen U5-Haltestellen Bramfeld und Steilshoop werden alle verbleibenden neun (neu 11) Kategorie-III-Haltestellen in diese vier Korridore integriert, die mit ihrer Netzwirkung für eine erhebliche Attraktivitätssteigerung jeder einzelnen U5-Haltestellen sorgen.

5 Vier Korridore für ein attraktives Grundnetz

A Nord-Süd-Korridor (Bereich Ost)

Dieser Korridor A ist eigentlich längst überfällig und bietet sich als attraktive Verbindung von der U3-Haltestelle Borgweg bis hin zur S3/S31-Haltestelle Veddel und bei Bedarf sogar darüber hinaus bis Wilhelmsburg oder sogar Harburg an.

Mit den Haltestellen Borgweg (U3), Mundsburg (U3), Wartenau (U1), Landwehr (S1/S11), Burgstraße (U2/U4), Rothenburgsort (S2/S21) und Veddel (S3/S31) werden erstmals sämtliche hamburgischen U- und S-Bahnlinien unter Umgehung des Hamburger Hauptbahnhofs untereinander verbunden, was den Hauptbahnhof nicht unwesentlich entlasten dürfte.

Nutzerdaten im Korridor vernetzter Bus-, U- und S-Bahn-Haltestellen				
Datenbasis: HW-Fahrgasterhebungen von 2023				
Linien	S-Bahn neu	Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen je Werktag (Mo-Fr)	Anzahl Fahrgäste je Spitzenstunde (14 Prozent des Werktags) Fahrzeugbelegung je Fahrtrichtung
U3		Borgweg	11.323	1.935
U3		Mundsburg	19.286	3.153
U1		Wartenau	13.242	5.690
S1		Landwehr	7.767	3.959
S11	S1	Landwehr	2.025	890
U2		Burgstraße	21.608	3.958
U4		Burgstraße	3.693	247
S2		Rothenburgsort	1.570	767
S21	S2	Rothenburgsort	3.724	4.266
S3		Veddel (Ballin Stadt)	15.354	5.315
S31	S5	Veddel (Ballin Stadt)	9.429	2.937
Korridor A maximale Fahrzeugbelastung			21.608	5.690
Darstellung Balkenlängen proportional			max. = 60.000 >	max. = 6.000 >

Tabelle 32 – Nutzerdaten Nord-Süd-Korridor (Bereich Ost)

B Nord-Süd-Korridor (Bereich West)

Der zweite Korridor verläuft von der U2-Haltestelle Niendorf Markt bis zur U3-Haltestelle Mundsburg.

Diese auf den ersten Blick ungewöhnliche Streckenführung mit den Haltestellen Niendorf Markt (U2), Siemersplatz, Hoheluftbrücke (U3), Universität, Bahnhof Dammtor (S11/S21/S31), Ernst-Merck-Brücke (Hauptbahnhof), St. Georg, Uhlenhorst und Mundsburg (U3) bietet einige Vorteile. Mit Vernetzung der beiden Korridore A und B erhält man als gleichwertigen Ersatz zur geplanten U-Bahnlinie U5 eine Linie Borgweg – Niendorf Markt und bei Bedarf sogar weiter über Schnelsen bis Burgwedel. Der große Vorteil: Durch kürzere Haltestellenabstände wird das Beförderungsangebot ausgeweitet und die bewährte, einschließlich des Siemersplatz stark nachgefragte Haltestellen-Beienung des Metrobus M5 braucht nicht angetastet zu werden.

Nutzerdaten im Korridor vernetzter Bus-, U- und S-Bahn-Haltestellen				
Datenbasis: HW-Fahrgasterhebungen von 2023				
Linien	S-Bahn neu	Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrrichtungen je Werktag (Mo-Fr)	Anzahl Fahrgäste je Spitzenstunde (14 Prozent des Werktags) Fahrzeugbelegung je Fahrtrichtung
U2		Niendorf Markt	19.245	1.366
M5		Siemersplatz	4.521	791
M22		Siemersplatz	1.298	187
U3		Hoheluftbrücke	19.726	2.871
S11	S2/5	Dammtor (Messe/CCH)	4.632	1.050
S21	S2	Dammtor (Messe/CCH)	57.127	3.553
S31	S5	Dammtor (Messe/CCH)	16.076	2.636
U2		Hauptbahnhof Nord	38.909	4.359
U4		Hauptbahnhof Nord	4.631	468
U1		Hauptbahnhof Süd	59.509	4.650
U3		Hauptbahnhof Süd	50.792	3.298
S1		Hauptbahnhof	47.016	3.580
S2		Hauptbahnhof	8.564	563
S3		Hauptbahnhof	58.450	4.868
S11	S1	Hauptbahnhof	11.977	959
S21	S2	Hauptbahnhof	15.780	4.252
S31	S5	Hauptbahnhof	48.468	3.088
U3		Mundsburg	19.286	3.153
Korridor B maximale Fahrzeugbelastung			59.509	4.868
Darstellung Balkenlängen proportional			max. = 60.000 >	max. = 6.000 >

Tabelle 33 – Nutzerdaten Nord-Süd-Korridor (Bereich West)

C Ost-West-Korridor (Bereich Nord)

Der dritte Korridor verläuft von der U1/U3-Haltestelle Kellinghusenstraße über den Eppendorfer Markt, Lokstedter Weg, Osterfeldstraße, Siemersplatz, Hagenbecks Tierpark (U2), Stellingen (S21/S3), Arenen Volkspark und mit einer ausgedehnten und in beiden Richtungen sowohl über Lurup als auch durch den Osdorfer Born befah-

rene „Wendeschleife“ bis zum Schenefelder Platz. Diese Lösung ist wesentlich attraktiver als eine Erschließung dieses großen Gebietes mit nur zwei U5-Haltestellen. Durch die Führung dieses Korridors im Straßenniveau wird zudem die wichtige Umstiegsmöglichkeit in Stellingen von und zur S-Bahn mit den kurzen Fahrzeiten Richtung Altona und Hauptbahnhof gegenüber der viele Meter tiefer verkehrenden U-Bahnlinie U5 stark erleichtert.

Neben der durchaus attraktiven, nahezu geradlinigen Direktverbindung zwischen Schenefeld und der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße, wahlweise über Lurup oder Osdorfer Born, schafft die Vernetzung mit den Korridoren A und B auch umsteigefreie Direktverbindungen Richtung Niendorf, zur Universität und zum Hauptbahnhof.

D Ost-West-Korridor (Bereich Süd)

Dieser vierte Korridor orientiert sich an der bereits im Frühjahr 2011 fertiggestellten Stadtbahnplanung der Hochbahn, von der U1/U3-Haltestelle Kellinghusenstraße über Eppendorfer Marktplatz, entlang des UKE, über die Haltestelle Gärtnerstraße und die S11/S21/S31-Haltestelle Holstenstraße bis zum Bahnhof Altona.

Wieder gibt es neben der durchaus attraktiven, wiederum fast geradlinigen Direktverbindung zwischen der U1-Haltestelle Kellinghusenstraße und dem Bahnhof Altona auch die Vernetzung mit den drei Korridoren A, B und C. Dadurch entstehen umsteigefreie Direktverbindungen in alle Richtungen, was bedeutet, dass beispielsweise selbst das UKE aus allen Richtungen umsteigefrei erreicht werden kann.

Nutzerdaten im Korridor vernetzter Bus-, U- und S-Bahn-Haltestellen				
Datenbasis: HW-Fahrgasterhebungen von 2023				
Linien	S-Bahn neu	Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen je Werktag (Mo-Fr)	Anzahl Fahrgäste je Spitzenstunde (14 Prozent des Werktags) Fahrzeugbelegung je Fahrtrichtung
U1		Kellinghusenstraße	34.877	4.465
U3		Kellinghusenstraße	33.268	2.476
M22		Siemersplatz	1.298	187
M5		Siemersplatz	4.521	791
U2		Hagenbecks Tierpark	17.878	2.304
S21	S5	Stellingen (Arenen)	7.007	1.580
S3		Stellingen (Arenen)	5.634	1.957
Korridor C maximale Fahrzeugbelastung			34.877	4.465
Darstellung Balkenlängen proportional			max. = 60.000 >	max. = 6.000 >

Tabelle 34 – Nutzerdaten Ost-West-Korridor (Bereich Nord)

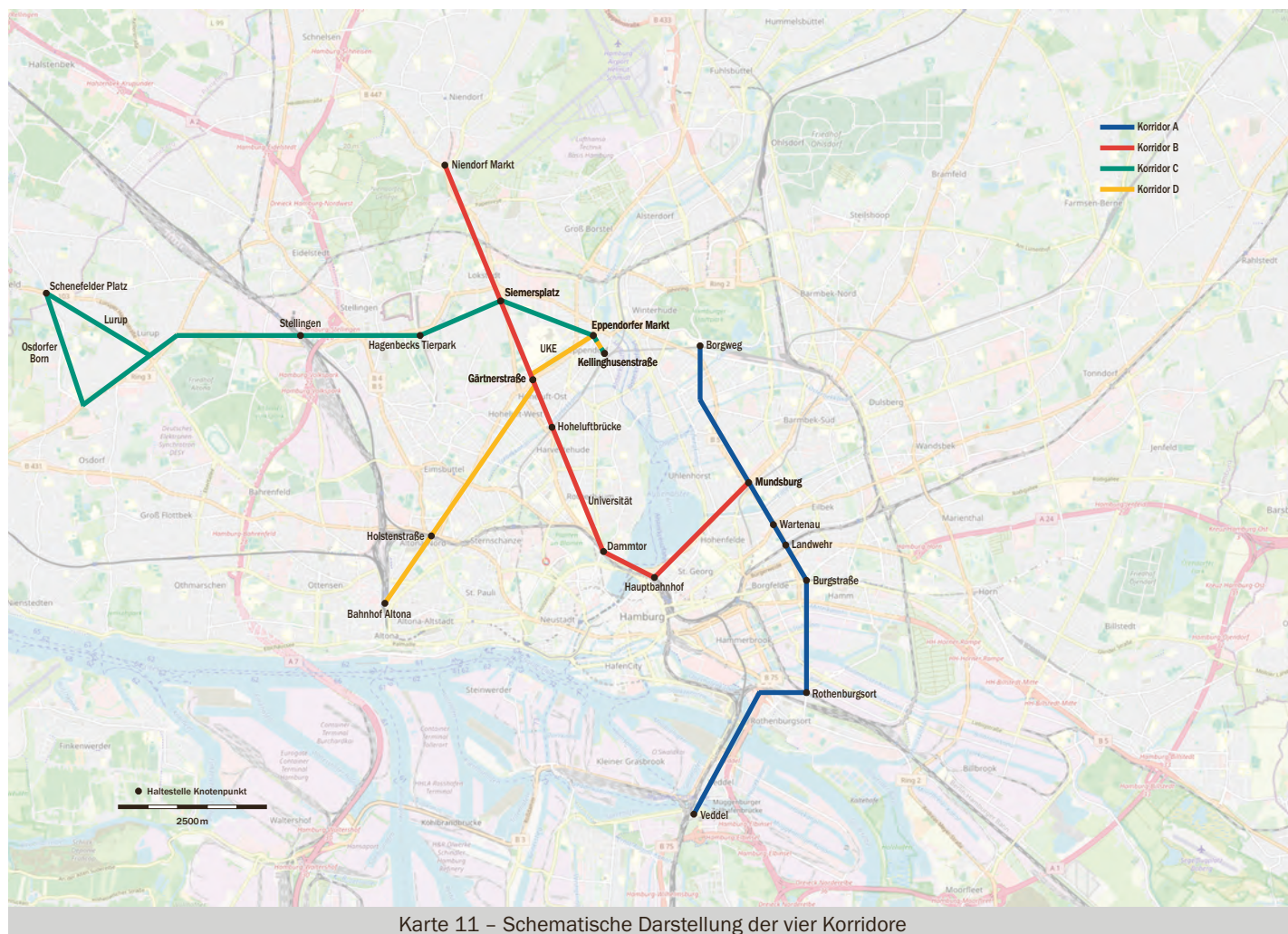
Nutzerdaten im Korridor vernetzter Bus-, U- und S-Bahn-Haltestellen				
Datenbasis: HW-Fahrgasterhebungen von 2023				
Linien	S-Bahn neu	Haltestellen	Summe Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen je Werktag (Mo-Fr)	Anzahl Fahrgäste je Spitzenstunde (14 Prozent des Werktags) Fahrzeugbelegung je Fahrtrichtung
U1		Kellinghusenstraße	34.877	4.465
U3		Kellinghusenstraße	33.268	2.476
M20		UK Eppendorf	2.472	341
M25		UK Eppendorf	3.262	415
M20		Gärtnerstraße	2.570	363
M25		Gärtnerstraße	2.688	421
M5		Gärtnerstraße	7.929	1.190
S11	S2/5	Holstenstraße	4.097	987
S21	S2	Holstenstraße	14.081	2.634
S31	S5	Holstenstraße	13.922	2.026
S1		Altona	33.444	3.373
S11	S2	Altona	9.082	746
S2		Altona	4.002	117
S3		Altona	25.312	2.284
S31	S2	Altona	24.010	838
Korridor D maximale Fahrzeugbelastung			34.877	4.465
Darstellung Balkenlängen proportional			max. = 60.000 >	max. = 6.000 >

Tabelle 35 – Nutzerdaten Ost-West-Korridor (Bereich Süd)

Achsen- und Verästelungsnetz

In der Verkehrswissenschaft wird zwischen einem Achsennetz und einem Verästelungsnetz unterschieden. Beide Systeme sind gängig und es gibt für beide Netzarten gute Gründe. Die Hamburger Hochbahn betreibt eine Mischform der beiden Systeme. Die Grundlage der U-Bahnlinien mit einer für jede Linie eigenen Strecke ist eigentlich ein klassisches Achsennetz. Doch die U-Bahnlinien U2 und U4 haben mit Niendorf und Elbbrücken und bekommen mit Mümmelmannsberg und zukünftig Horner Geest abweichende Endhaltestellen. Die U1 fährt in Volksdorf abwechselnd in unterschiedliche Richtungen nach Ohlstedt oder Großhansdorf und die U3 fährt ebenfalls abwechselnd von Barmbek nach Wandsbek-Gartenstadt und Richtung Kellinghusenstraße. Ein Fahrgast, der beispielsweise in Mundsburg einsteigt und zur Kellinghusenstraße möchte, kann tagsüber immer in die nächste Bahn einsteigen. Führt die Bahn nach Wandsbek-Gartenstadt, muss er in Barmbek in die schon bereit stehende U-Bahn zur Kellinghusenstraße umsteigen. Er kann aber auch in Mundsburg auf die nächste U-Bahn warten, die ihn dann direkt zur Kellinghusenstraße bringt.

Ein klassisches Verästelungsnetz gibt dem Fahrgast mehr Wahlmöglichkeiten. Denn er kann frei entscheiden, die erstbeste Bahn zu nehmen oder sich gezielt die Bahn herauszusuchen, mit der er ohne Umsteigen bequem ans Ziel kommt. Mit der Zunahme mobilitätseingeschränkter Menschen geht der Trend zum Verästelungsnetz, wenn auch die Gegner des Verästelungsnetzes die klare Struktur eines Achsenetzes mit stets gleichlaufenden Linien und stets gleichen Endhaltestellen propagieren. Immerhin kann ein Verästelungsnetz leichter in ein Achsenetz verwandelt werden als umgekehrt. Die S-Bahn Hamburg hat Ende des Jahres 2023 die Umstellung von einem Verästelungsnetz auf ein Achsenetz vorgenommen. Das Ganze wurde mit betrieblicher Vereinfachung begründet, allerdings auf Kosten so mancher Fahrgäste, denen damit das Umsteigen aufgezwungen wurde.

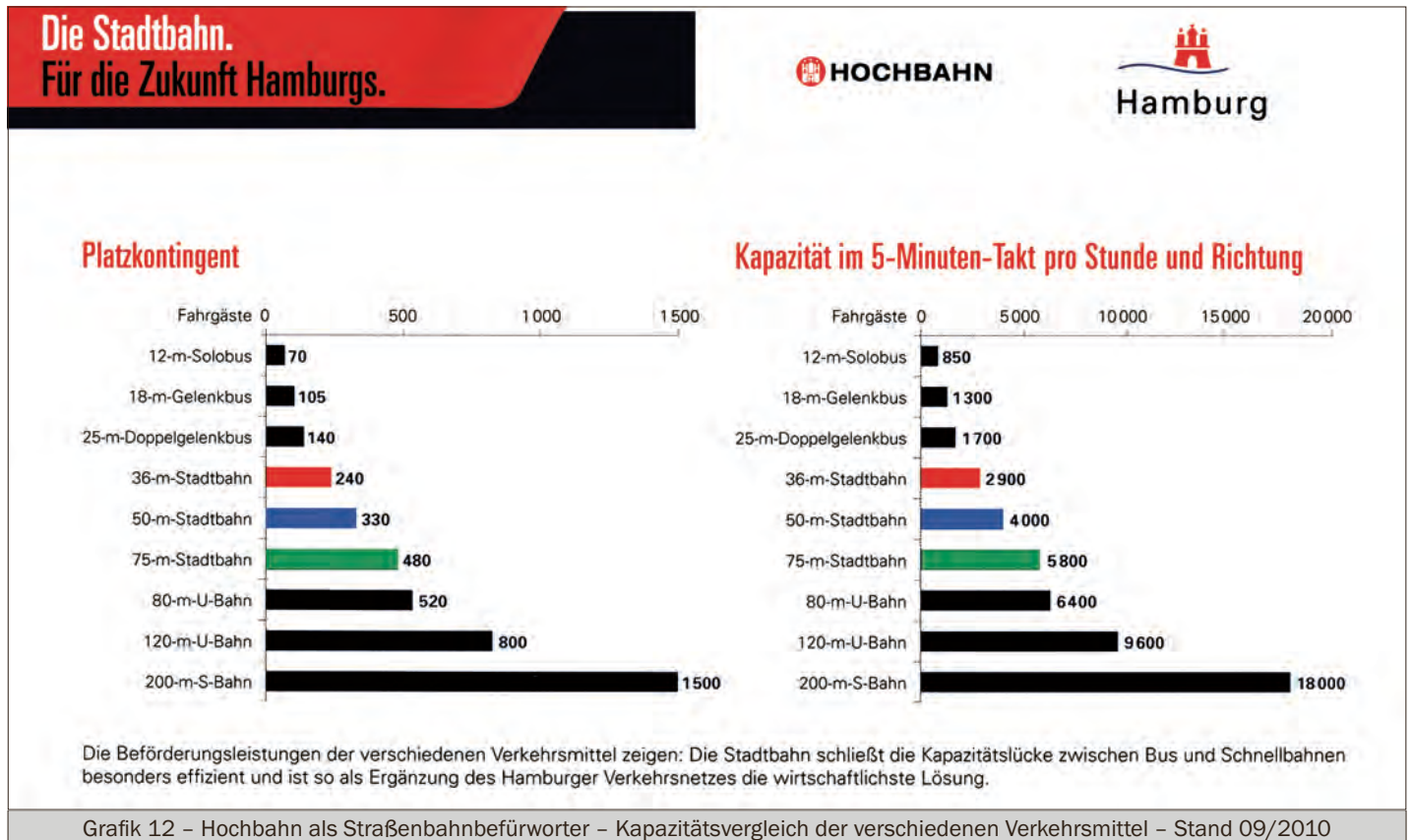


Diese vier Korridore A, B, C und D sind geradezu prädestiniert für ein fahrgastfreundliches und sehr komfortables Verästelungsnetz, in dem von jeder Haltestelle auch jede andere Haltestelle umsteigefrei erreicht werden kann.

Mit diesem Verästelungsnetz kann jede geplante und noch nicht im Bau befindliche Haltestelle der U-Bahnlinie U5 adäquat bedient werden. Und durch die kürzeren Haltestellenabstände und die ausgedehnten Streckenerweiterungen mit insgesamt 91 Haltestellen kann mit einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand das Schienenverkehrsdefizit der Hansestadt Hamburg in wesentlich kürzerer Zeit umfassender beseitigt werden. Verlängerungen und weitere Korridore sind denkbar und jederzeit möglich. Das gilt für den selbst mit der künftigen S-Bahnlinie S4 immer noch schienenverkehrsmäßig unterversorgten Osten und Nordosten Hamburgs ebenso wie die sich anbietende Verbindung zwischen Altona zum Korridor C beim Osdorfer Born. Ein besonderes Highlight stellt der blau gekennzeichnete Korridor A dar: Er verbindet unter Umgehung des überlasteten Hamburger Hauptbahnhofes sämtliche S- und U-Bahnlinien einschließlich der zukünftigen S-Bahnlinie S4 miteinander.

In diesem Zusammenhang besonders interessant ist die jeweils letzte Spalte der Korridor-Tabellen mit der Anzahl der vom HVV ermittelten Fahrgäste zur Spitzenstunde. Der Korridor A hat die höchsten Werte mit 5.690 Fahrgästen an der U1-Haltestelle Wartenau, dicht gefolgt von der S-Bahnlinie S3 am Bahnhof Veddel mit 5.315 Fahrgästen. Um diese Fahrgastzahlen besser einordnen zu können: Verkehrt ein Verkehrsmittel alle fünf Minuten, dann sind das 12 Fahrzeuge in der Stunde und 6.000 Fahrgäste verteilen sich auf diese 12 Fahrzeuge mit jeweils etwa 500

Fahrgästen. Und obwohl diese 5.000-Werte nur beim Korridor A und auch nur zwei Mal bei den Linien U1 und S3 vorkommen, ist unbestritten, dass Busse als die in Hamburg überwiegend verkehrenden Verkehrsmittel mit Fahrgastzahlen in solchen Größenordnungen restlos überfordert sind.



Die obige Tabelle stammt noch aus einer Zeit, als die Hamburger Hochbahn die Straßenbahn als das mit Abstand wirtschaftlichste Verkehrsmittel zwischen Bus und U-Bahn ausgewählt hatte. Sie ist das bequemste und das am leichtesten zugängliche Verkehrsmittel, dabei vergleichsweise kostengünstig im Bau und insbesondere beim Betrieb, weil sämtliche Wartungskosten und die ständigen Reparaturen von Rolltreppen und Aufzügen entfallen.

Zurück zur jeweils letzten Spalte der Korridor-Tabellen 32 bis 35 mit der Anzahl der vom HVV ermittelten Fahrgäste zur Spitzenstunde. Bis auf die beiden genannten Werte an den Haltestellen Wartenau und Veddel liegen sämtliche Fahrgastzahlen aller vier Korridore unter 5.000 Fahrgästen in der Stunde und oft sogar noch weit darunter. Mit anderen Worten, selbst zu den Hauptverkehrszeiten lassen sich dort keine Beförderungsnachfragen erkennen, die den extrem teuren U- oder S-Bahn-Bau rechtfertigen würden. Hinzu kommt, dass die sogenannten Querverkehre der Korridore A, C und D, welche die strahlenförmig auf Hamburg zulaufenden Verkehre kreuzen und verknüpfen, eher noch geringere Fahrgastzahlen aufweisen. So gesehen war die damalige Entscheidung von Senat und Hochbahn für die Straßenbahn die wirtschaftlichste und einzig richtige, zumal Straßenbahnen schon seit vielen Jahrzehnten ohne kostspielige Steuerungs- und Signaltechnik im 60-Sekunden-Takt und sogar darunter fahren (können).

6 Konsequenzen und Chancen für die U-Bahnlinie U5

Die vom HVV zwischen 2018 und 2023 ermittelten Fahrgastzahlen lassen keinerlei Notwendigkeiten erkennen, welche den Bau dieser extrem teuren und nach wie vor umstrittenen U-Bahn-Linie U5 in irgendeiner Art und Weise begründen könnte. Hinzu kommt, dass mit der damaligen Straßenbahn-Planung vom gleichen Unternehmen Hamburger Hochbahn die Straßenbahn mit der obigen Tabelle 12 als das wirtschaftlichste Verkehrsmittel gewählt und entsprechend begründet wurde. Was damals richtig war, kann heute nicht falsch sein! Schließlich hat sich die Welt zwischen Bramfeld und Sengelmannstraße in den letzten zwei Jahrzehnten nicht wesentlich geändert und die Kapazität einer modernen Straßenbahn reicht aus, selbst bei einer Verdoppelung des hamburgischen Modal-Splits die Beförderungsnachfrage auf den vorgestellten vier Korridoren problemlos zu befriedigen.

Doch zunächst geht es gar nicht um die Straßenbahn, sondern um die U-Bahnlinie U5. Es wird eine Rückfallebene gebraucht, damit der angefangene Bau der U-Bahnlinie U5 nicht weitgehend nutzlos endet. Nachdem in den drei vorangegangenen Kapiteln die Rand- und Rahmenbedingungen der U-Bahnlinie U5 von allen Seiten sehr kleinteilig untersucht wurden, werden hier – unter Auslassung der dennoch prekären Kostensituation – noch einmal die wesentlichen Nachteile der U-Bahnlinie U5 in sieben Punkten zusammengefasst:

1. Die gegenüber Oberflächen-Verkehrsmitteln unbestritten höhere Geschwindigkeit der U-Bahnlinie U5 wird mit größeren Haltestellenabständen erkauft, so dass der Fahrzeitgewinn durch längere Fußwege oder durch Zeitverluste beim Umsteigen von einem Zu- oder Abbringer-Verkehrsmittel relativiert wird oder gar verloren geht.
2. Moderne Oberflächen-Verkehrsmittel sind stets ebenerdig und barrierefrei zugänglich. Die bei jeder U-Bahn bzw. Hochbahn notwendigen Hilfsmittel wie Rolltreppen und Aufzüge können entfallen und damit auch die durchaus erheblichen, zur Instandhaltung regelmäßiger erforderlichen Wartungs- und Reparaturkosten.
3. Während es beim Oberflächen-Verkehrsmittel nur den Weg zur meist allseitig zugänglichen Haltestelle gibt, kommt bei einer U-Bahn und insbesondere bei der in größeren Tiefen geplanten U-Bahnlinie U5 der lange und oft anstrengende Weg vom Haltestellen-Eingang zum Bahnsteig und vom Bahnsteig zum Haltestellen-Ausgang dazu. Alles Zeitverluste, die in einem objektiven Vergleich der U-Bahn-Fahrzeit gegengerechnet werden müssen.
4. Der direkte Zugang zu einem stets sichtbaren Oberflächen-Verkehrsmittel ist verlässlicher als der Gang zu einer U-Bahn. Schließlich kann man bei einer U-Bahn nie sicher sein, dass die Aufzüge und Rolltreppen wirklich funktionieren. Außerdem muss man sich bei hohem Andrang öfter in eine Warteschlange einreihen. Und das betrifft nicht nur mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern auch Eltern mit Kinderwagen und/oder mit kleinen Kindern oder Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern.
5. Das entscheidende Argument gegen die U-Bahnlinie U5 ist aber die nicht wirklich nachgewiesene Notwendigkeit einer Beförderungskapazität, die einzig mit einer U-Bahnlinie zu bewältigen sei. Alle vom HVV ermittelten Fahrgastzahlen sprechen dagegen, wobei es die Aufgabe von Senat und Hochbahn sein müsste, die angeblich notwendige Beförderungskapazität des Verkehrsmittels nachprüfbar zu beweisen.
6. Im Gegensatz zu den meisten anderen Großstädten im In- und Ausland hat Hamburg ein massives Schienenverkehrsdefizit. Anstatt endlich die Gebiete zu beplanen, die kilometerweit von einer Schienenverkehrs-Anbindung entfernt sind, wird die Strecke der U-Bahnlinie U5 in erheblichem Maße fast in Sichtweite zu bestehenden U-Bahnlinien geführt. Dies reduziert das Fahrgastpotenzial und führt zwangsläufig zu Kannibalismus-Effekten bei den Bestandslinien und kaum zur eigentlich angestrebten Gewinnung neuer Fahrgäste.
7. Der Sinn eines leistungsfähigeren, aber auch kostspieligeren Verkehrsmittels geht verloren, wenn sich damit kaum Einsparungen bei den Bestandsverkehren erzielen lassen. Doch wie will man einem Fahrgast, der eine Bushaltestelle in seiner Nähe hat, den Fußweg von einem halben oder einem Kilometer zur nächsten U-Bahn-Haltestelle schmackhaft machen oder wie will man die europaweit am stärksten frequentierte Metro-buslinie M5 mit der U-Bahnlinie U5 ablösen, wenn nur noch vier von zehn der M5-Haltestellen bedient werden?

7 Vorhandene Infrastruktur nutzen Ausweg aus verfehlter U5-Planung

Es ist an der Zeit, für die Fortsetzung der schon im Bau befindlichen Teilstrecke der U-Bahnlinie U5 eine bessere als die geplante Lösung zu finden, dabei von den exorbitant hohen Kosten herunterzukommen und der ohnehin von zahlreichen Baustellen gebeutelten Hansestadt Hamburg die absehbaren U5-Mega-Baustellen in der City zu ersparen. Geschäftsstraßen wie Lange Reihe, Colonnaden und einige andere würden sonst über etliche Jahre in ihrem geschäftlichen Treiben blockiert und einen Großteil ihrer Kundschaft verlieren. Der Anspruch muss deshalb sein, für die im Bau befindliche U5-Teilstrecke Bramfeld – City Nord ab Borgweg eine Fortsetzung zu finden, die auf vergleichbarer Streckenführung eine möglichst kostenarme Alternative bietet und gleichzeitig die beiden größten Nachteile der U-Bahnlinie U5 vermeidet: Die fehlende Umstiegsmöglichkeit zur S-Bahn und die Auslassung des für die Steilshooper und auch für die Bramfelder Bevölkerung wichtigen Zentrums Barmbek.

U5neo Nutzung vorhandener Ressourcen zum Nulltarif

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
U5plan			U5 Variantenvergleich – Fahrstrecken und Betrieb						U5neo				
Haltestellen- abstand Kilometer	Durchschnitts- geschwindig- keit (HVZ)	Abfahrts- minuten Fahrplan			Differenz Ein- und Ausstiege					Abfahrts- minuten Fahrplan	Durchschnitts- geschwindig- keit (HVZ)	Haltestellen- abstand Kilometer	
			Haltestellen Neubau Haltestellen Umbau		Summe ▼ ▲	Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen	U5plan /- U5neo	Ein- und Ausstiege beider Fahrtrichtungen	Summe ▼ ▲				Haltestellen Neubau Haltestellen U3 Haltestellen U2
1,477 km	36,9 km/h	00:00	● Bramfeld ●	21.700		–		21.700	● Bramfeld ●	00:00			
1,231 km	35,2 km/h	00:02	● Steilshoop ●	19.700		–		19.700	● Steilshoop ●	00:02	36,9 km/h	1,477 km	
1,400 km	35,0 km/h	00:04	● Nordheimstraße ●	13.800		–		13.800	● Nordheimstraße ●	00:04	35,2 km/h	1,231 km	
0,977 km	30,9 km/h	00:06	● Sengelmannstraße ●	31.300		–		31.300	● Sengelmannstraße ●	00:06	35,0 km/h	1,400 km	
1,331 km	36,3 km/h	00:08	● City Nord ●	18.000		–		18.000	● City Nord ●	00:08	30,9 km/h	0,977 km	
		00:10	● Borgweg ●	18.800		– 7.477		11.323					
0,777 km	25,9 km/h					+ 8.837		8.837	● Saarlandstraße ●	00:13	34,1 km/h	2,499 km	
		00:12	● Jarrestraße ●	22.800		+ 43.019		65.819	● Barmbek ●	00:14	31,4 km/h	0,889 km	
						+ 12.069		12.069	● Dehnhaide ●	00:17	32,2 km/h	1,182 km	
						+ 13.349		13.349	● Hamburger Straße ●	00:18	23,6 km/h	0,589 km	
1,008 km	30,2 km/h					– 1.014		19.286	● Mundsburg ●	00:20	27,4 km/h	0,821 km	
1,138 km	32,5 km/h	00:14	● Beethovenstraße ●	20.300		– 12.842		5.408	● Uhlendorfstraße ●	00:22	25,1 km/h	0,668 km	
		00:16	● Uhlenhorst ●	18.250		+ 13.696		13.696	● Lübecker Straße ●	00:23	22,4 km/h	0,559 km	
0,962 km	30,4 km/h					+ 32.890		45.990	● Berliner Tor ●	00:25	28,1 km/h	0,843 km	
0,754 km	25,1 km/h	00:18	● St. Georg ●	12.700		– 91.793		38.909	● Hauptbahnhof Nord ●	00:27	35,7 km/h	1,130 km	
		00:20	● Hauptbahnhof Nord ●	130.702		+ 32.699		32.699	● Jungfernstieg ●	00:28	30,2 km/h	0,804 km	
1,561 km	58,5 km/h					– 51.309		17.491	● Gänsemarkt ●	00:30	26,0 km/h	0,649 km	
1,015 km	30,5 km/h	00:22	● Stephansplatz ●	68.800		– 31.346		9.954	● Messehallen ●	00:31	27,8 km/h	0,740 km	
0,577 km	21,6 km/h	00:24	● Universität ●	41.300		+ 2.405		24.805	● Schlump ●	00:33	38,1 km/h	1,208 km	
0,723 km	24,1 km/h	00:25	● Grindelberg ●	22.400		– 14.043		9.457	● Christuskirche ●	00:35	23,2 km/h	0,503 km	
0,923 km	30,8 km/h	00:27	● Hoheluftbrücke ●	23.500		– 13.822		8.178	● Emilienstraße ●	00:36	27,8 km/h	0,741 km	
1,000 km	28,6 km/h	00:29	● Gärtnerstraße ●	22.000		– 30.919		18.481	● Osterstraße ●	00:38	23,6 km/h	0,591 km	
1,438 km	37,5 km/h	00:31	● UKE ●	49.400		– 813		14.787	● Lutterothstraße ●	00:39	29,1 km/h	0,777 km	
1,446 km	36,1 km/h	00:33	● Behrmannplatz ●	15.600		–		17.900	● Hagenbecks Tierpark ●	00:41	43,6 km/h	1,380 km	
0,854 km	27,0 km/h	00:36	● Hagenbecks Tierpark ●	17.900		–		13.200	● Sportplatzring ●	00:43	27,0 km/h	0,854 km	
0,723 km	24,1 km/h	00:38	● Sportplatzring ●	13.200		–		17.700	● Stellingen ●	00:45	24,1 km/h	0,723 km	
1,569 km	39,2 km/h	00:39	● Stellingen ●	17.700		–		9.000	● Arenen Volkspark ●	00:48	39,2 km/h	1,569 km	
		00:43	● Arenen Volkspark ●	9.000		–							
22,884 km		43 min	22 Haltestellen	628.852	< Summen >	– 96.414	< Summen >	532.438	26 Haltestellen	48 min		24,804 km	
1,040 km	31,9 km/h		◀ Mittelwerte ▶	12.834		– 2.143		9.860	◀ Mittelwerte ▶		31,0 km/h	0,954 km	
0,577 km	21,6 km/h		◀ Minimalwerte ▶	9.000		– 91.793		5.408	◀ Minimalwerte ▶		22,4 km/h	0,503 km	
1,569 km	58,5 km/h		◀ Maximalwerte ▶	130.702		+ 43.019		65.819	◀ Maximalwerte ▶		43,6 km/h	2,499 km	
22,884 km	100,0 Prozent	Neubaustrecke	22 Haltestellen			max. = 50.000 >	Hochbahn-Prognose	< 50.000 = max.	8 Haltestellen	Neubaustrecke	38,6 Prozent	9,562 km	
0,000 km	0,0 Prozent	Bestandsstrecke	0 Haltestellen			Extremwerte max. = 150.000 >	< 150.000 = Extremwerte max.		18 Haltestellen	Bestandsstrecke	61,4 Prozent	15,242 km	
						Darstellung Balkenlängen proportional			26 Haltestellen	Summen	100,0 Prozent	24,804 km	
6,416 km	28,0 Prozent	Strecke Bramfeld – Borgweg							Strecke Bramfeld – Borgweg			25,9 Prozent	6,416 km
3,146 km	13,7 Prozent	Strecke Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark							Strecke Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark			12,7 Prozent	3,146 km
9,562 km	41,8 Prozent	Summen							Summen			38,6 Prozent	9,562 km
Stand: 17.06.2026			© Copyright ARGE Dieter Doege + Jens Ode										
Tabelle 36 – Analyse und Gegenüberstellung der geplanten U5plan und der Alternative U5neo													

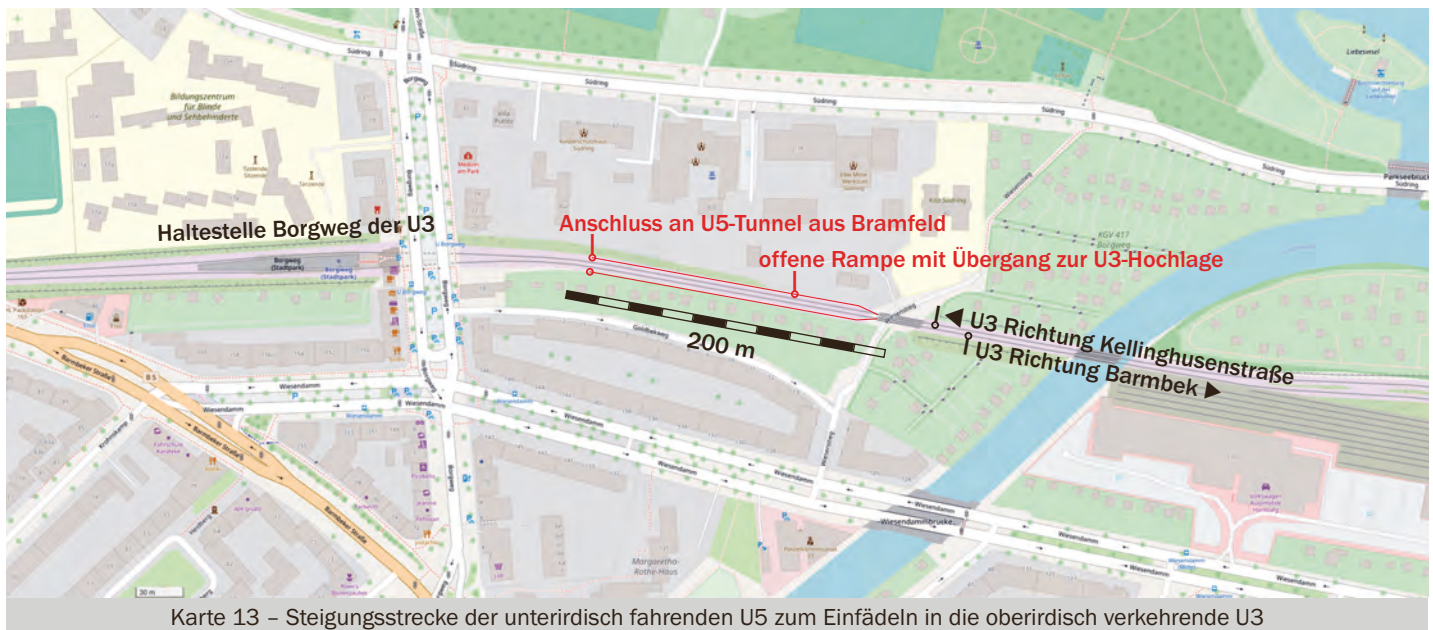
Tabelle 36 – Analyse und Gegenüberstellung der geplanten U5plan und der Alternative U5neo

In der obigen Tabelle 36 zeigt die linke Gruppe mit den Spalten 1 bis 5 von links nach rechts die schon aus der Tabelle 04 auf Seite 11 bekannten Ein- und Ausstiege der U5plan in Zahlen mit den grafischen Balkenanzeigen je Haltestelle. Die rechte Gruppe zeigt ebenso, jedoch in umgekehrter Reihenfolge von rechts nach links die Spalten von 11 bis 7 mit den Ein- und Ausstiegen der U5-Alternative U5neo. Die Spalte 6 in der Mitte zeigt die Differenzen der Ein- und Ausstiege beider Linien: Bei negativen Werten hat die U5plan mehr Fahrgäste und bei positiven Werten hat die U5neo die höheren Fahrgastzahlen. Die Spalten 1 und 11 zeigen die Kilometerabstände zwischen den jeweiligen Haltestellen an und die Spalten 2 und 10 die dabei gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die Spalten 3 und 9 zeigen aus den sekundengenau errechneten Fahrplänen die auf die volle Minute abgerundeten Abfahrtszeiten für jede Zwischenhaltestelle und die auf die volle Minute aufgerundete Ankunft an der Endhaltestelle.

Die U5neo nutzt ab Borgweg die vorhandenen Gleise der U-Bahnlinie U3 und wechselt am Berliner Tor auf die Strecke der U-Bahnlinie U2, um dann hinter oder eventuell auch vor der Haltestelle Hagenbecks Tierpark in einem weitem Bogen nach Westen über Stellingen die Endhaltestelle Arenen Volkspark zu erreichen. Dies ist jedoch ein eher theoretischer Vorschlag, denn der Korridor C nach Schenefeld auf Seite 56 wäre eine wesentlich attraktivere Lösung, auf die im nächsten Kapitel 8 ab Seite 50 ausführlich eingegangen wird. Die Haltestellen sind auf beiden Seiten mit farbigen Punkten markiert, die mit den darüber befindlichen Erläuterungen erklärt werden. Am Tabellenende wurden die jeweiligen Streckenanteile aufgeschlüsselt und der leichteren Übersicht wegen mit Prozentangaben ergänzt. Da die U3-Haltestellen zwischen Saarlandstraße und Berliner Tor auf 120 Meter lange Bahnsteige umgebaut wurden, kann die U-Bahnlinie U5neo auch hier mit 8/9-Wagen-Zügen fahren – im Gegensatz zur U3, die wegen der anderen kurzen Bahnsteige im westlichen Ring bisher nur mit 6-Wagen-Zügen betrieben werden kann.

• Streckenabschnitt Borgweg – St. Georg

Es gibt drei Möglichkeiten für einen Anschluss der U-Bahnlinie U5 an die U-Bahnlinie U3. So könnte man nach der U5-Haltestelle City Nord in die U3-Haltestelle Borgweg einfahren. Der Nachteil dabei ist, dass die geplante Unterquerung der U3-Haltestelle Borgweg in einem anderen Winkel verlaufen soll als es für eine Einfädelung



Karte 13 – Steigungsstrecke der unterirdisch fahrenden U5 zum Einfädeln in die oberirdisch verkehrende U3

von westlicher Seite in die Haltestelle Borgweg notwendig wäre. Das gleiche Problem gibt es zwar auch bei der Lösung in der oberen Karte 13, doch der Winkel der U3-Gleise in diesem Bereich passt besser zu den ankommenden U5-Gleisen und der Verlauf des geplanten U5-Tunnels zum Borgweg bedarf nur geringerer Anpassungen. Die dritte Variante basiert auf der zweiten Lösung mit dem Unterschied, dass es keine Einfädelung auf offener Strecke gibt und die beiden U5-Gleise direkt an die beiden äußeren Bahnsteiggleise der viergleisigen Haltestelle Saarlandstraße geführt werden. Die letztgenannte Lösung ist die beste und die mittlere Variante die kostengünstigste. Je nach Gleislage könnte ein geringfügiger Eingriff in die Bebauung notwendig werden.

Die Tabelle 36 auf der vorigen Seite stellt mit ihren Spalten auf der linken Seite die Haltestellen der U5_{plan} den Haltestellen der U5_{neo} auf der rechten Seite gegenüber. Die U5_{neo} bietet auf der östlichen Alsterseite mit Barmbek, Dehnhaide, Hamburger Straße, Mundsburg, Uhlandstraße, Lübecker Straße und Berliner Tor drei Haltestellen mehr als die U5_{plan} mit Jarrestraße, Beethovenstraße, Uhlenhorst und St. Georg. Doch nicht nur die Anzahl der Haltestellen ist entscheidend, sondern vielmehr die Lage und die Anziehungskraft der Haltestellen. Die Haltestelle Barmbek ist mit 65.819 Ein- und Ausstiegen der größte Anziehungspunkt und das zwischen den U3-Haltestellen Hamburger Straße und Mundsburg mit zusammen 32.635 Ein- und Ausstiegen gelegene große Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ wird ebenfalls von großer Bedeutung für die Fahrgäste aus Bramfeld und Steilshoop sein. Mit der U-Bahnlinie U5_{neo} wird das Zentrum Barmbek doch noch Wirklichkeit, so wie die auf der Karte 03 der Seite 20 gezeigten U-Bahn-Planung aus dem Jahre 1983.

Die Haltestellen Jarrestraße und Beethovenstraße der U5_{plan} haben gegenüber den Haltestellen der



Bild 07 – Blick von U3-Haltestelle Mundsburg zur Beethovenstraße

U-Bahnlinie U3 eine viel geringere Bedeutung und sind von ihrem Umfeld und ihrem Fahrgastaufkommen nicht U-Bahn-würdig. Doch da dieses Gebiet auf der direkten Linie des mit allen hamburgischen U- und S-Bahnlinien vernetzten Korridors A liegt, würde die Bevölkerung dieses Korridors stärker profitieren als von der U-Bahnlinie U5_{plan}. Gleiches gilt für die geplanten U5-Haltestellen Uhlenhorst und St. Georg. Für die extrem kostspielige U-Bahnlinie U5_{plan} sind auch diese zu unbedeutend und liegen außerdem in fußläufiger Nachbarschaft zu den bereits vorhandenen U-Bahnlinien U3 und U1. Hier wäre es der Korridor B, von dem dieses Gebiet stärker profitieren würde als von den beiden U-Bahn-Haltestellen. Wobei die U5-Haltestelle Uhlenhorst wegen der benachbarten Mundsburger Brücke mit der Überquerung des Eilbekkanals eine größere Tiefenlage erfordert und nur sehr aufwändig zu realisieren wäre.

• Streckenwechsel im Berliner Tor

In der Haltestelle Berliner Tor findet der Übergang der U-Bahnlinie U5_{neo} von den Gleisen der U-Bahnlinie U3 auf die Gleise der U-Bahnlinie U2 Richtung Niendorf statt. Da an der Haltestelle Berliner Tor regelmäßig ein erheblicher Fahrgasttausch zwischen den U-Bahnlinien U2 und U3 stattfindet, wäre die U-Bahnlinie U5_{neo} mit dem Übergang von der U-Bahnstrecke U3 zur U2 und umgekehrt für viele Fahrgäste eine Erleichterung, weil ihnen die neue U-Bahnlinie U5_{neo} von und zu allen Haltestellen zwischen Bramfeld und Hagenbecks Tierpark das Umsteigen am Berliner Tor abnimmt.

• Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Stephansplatz

Dieser Streckenabschnitt der U-Bahnlinie U5_{plan} wäre der mit Abstand aufwändigste, damit zugleich der kostspieligste der U-Bahnlinie U5_{plan} und bringt im Endeffekt kaum Nutzen. Denn die U-Bahnlinie U5_{neo} liefert dies alles zum Nulltarif, bedient im Gegensatz zur U5_{plan} auch die hochfrequentierte Haltestelle Jungfernstieg und vermeidet die Mega-Baustellen in der Langen Reihe, in den Colonnaden und zwischen Stephansplatz und dem Bahnhof Dammtor für die neue gemeinsame Haltestelle der U-Bahnlinien U1 und U5.

• Streckenabschnitt Bahnhof Dammtor – Behrmannplatz

Dieser Streckenabschnitt bedarf einer differenzierten Betrachtung. Zwar kann hier die U-Bahnlinie U5_{neo} keine befriedigende Alternative zur U-Bahnlinie U5_{plan} liefern, doch die U5_{plan} kann auch kein Ersatz für den Metrobus M5 sein. Denn von den zehn M5-Haltestellen der Strecke zwischen Dammtor und Siemersplatz mit insgesamt 82.666 Personenkilometern als dem Spitzenwert der hamburgischen Buslinien bedient die U5_{plan} mit Universität, Grindelberg, Hoheluftbrücke und Gärtnerstraße lediglich vier. Und ausgerechnet bei den von der U5 nicht bedienten M5-Haltestellen Dammtor – siehe Tabelle 21 auf Seite 29 – und Universität/Staatsbibliothek – siehe Tabelle 22 auf Seite 31 – befinden sich 18.309 und 20.557 Fahrgäste im Bus und damit die meisten Fahrgäste der gesamten M5-Linie. Da zudem der Abstand zwischen den Bushaltestellen Stephansplatz und Dammtor-Bahnhof 358 Meter beträgt, wird die geplante gemeinsame Haltestelle der U-Bahnlinien U1 und U5 zwangsläufig einen längeren Fußweg zum Bahnhof Dammtor erfordern als mit der Metrobuslinie M5.

Haltestellen	Haltestellen- abstand Kilometer	Personenkilometer je Werktag (Mo-Fr) (Pkm)
▼ Fahrtrichtung ▲		▼ ▲
Siemersplatz	0,587 km	7.104
Brunsborg	0,643 km	8.990
Veilchenweg	0,525 km	8.077
Gärtnerstraße	0,272 km	4.990
Eppendorfer Weg (Ost)	0,528 km	10.523
U Hoheluftbrücke	0,698 km	13.050
Bezirksamt Eimsbüttel	0,600 km	11.308
Grindelhof	0,376 km	7.447
Universität/Staatsbibliothek	0,531 km	11.177
Bf. Dammtor	0,358 km	5.426
U Stephansplatz		

Tabelle 37 – M5 Siemersplatz – U Stephansplatz

Das nächste Manko der U5_{plan} ist die Haltestelle Hoheluftbrücke. Aufgrund der notwendigen Unterquerung des parallel zur U3 verlaufenden Isebekkanals erzwingt die tiefe Lage dieser U5-Haltestelle lange Umsteigewege und die Überwindung großer Höhenunterschiede zur sechs Meter über Straßenniveau fahrenden U-Bahnlinie U3. Ebenso wenig optimal erscheint die Lage der U5-Haltestelle UKE in nördlicher Randlage des Krankenhauses. Und die Auswahl der U5-Haltestelle Behrmannplatz anstelle der Haltestelle Siemersplatz, die mit 4.521 Ein- und Ausstiegen – siehe Tabelle 27 auf Seite 35 – sogar noch etwas stärker nachgefragt ist als die

M5-Haltestelle Universität/Staatsbibliothek, lässt die Attraktivität der U-Bahnlinie U5_{plan} weiter schrumpfen. Wie mit der Tabelle 27 auf Seite 35 schon nachgewiesen wurde, sinken die 1.298 Ein- und Ausstiege der Metrobuslinie M22 an der Haltestelle Siemersplatz um knapp 72 Prozent auf 368 Ein- und Ausstiege an der etwa 500 Meter entfernt liegenden Haltestelle Behrmannplatz. Insofern ist die Haltestelle Behrmannplatz für ein Massenverkehrsmittel wie die U-Bahn die falsche Wahl.

• Streckenabschnitt Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark (– Osdorf)

Dieser Streckenabschnitt gehört zu den ineffektivsten der gesamten U-Bahnlinie U5_{plan}. Denn es werden drei schnelle Nord-Süd-Linien gekreuzt, in Stellingen zwei S-Bahnlinien, eine mit dem Laufweg über die Verbindungsbahn und die andere mit der etwas längeren Fahrt über Altona und durch den Citytunnel. In Hagenbecks Tierpark wird darüber hinaus die U-Bahnlinie U2 mit ebenfalls einer attraktiven Fahrzeit gekreuzt. Demzufolge stehen Fahrgästen mit einem Ziel in Hamburgs Innenstadt auch ohne die U-Bahnlinie U5 mehrere schnelle Schienenverbindungen zur Verfügung und deshalb haben diese Fahrgäste von dem U5-Streckenabschnitt Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark (– Osdorf) keine Vorteile. Zumal nur zwei weitere Haltestellen Richtung Osdorf eine ungenügende Erschließungswirkung böten. Und als Zubringer zu diesen schnellen Nord-Süd-Linien wäre die U5_{plan} nur dritte Wahl. Zum besseren Verständnis hilft ein Blick auf die sogenannte Reisekette. Diese setzt sich wie folgt zusammen aus:

1. dem Fußweg zu einer Haltestelle,
2. dem Zugang ins Verkehrsmittel,
3. der Fahrt mit dem Verkehrsmittel,
4. dem Abgang aus dem Verkehrsmittel und
5. dem Fußweg zum gewünschten Ziel.

Einen Zeitvorteil gegenüber dem Bus kann eine U-Bahn jedoch nur beim Punkt 3. mit ihrer unbestritten höheren Geschwindigkeit generieren. Bei den restlichen vier Punkten ist der Bus im Vorteil. Durch die geringeren Haltestellenabstände werden die Fußwege in der Summe kürzer und der oft mühsame oder beim Warten auf Aufzüge zeitraubende Weg zum und vom Bahnsteig entfällt. Aus allem ergibt sich, dass der (langsamere) Bus bei kürzeren Fahrten gegenüber jeder (schnelleren) U-Bahn einen Zeitvorteil hat.

So beträgt die zur Hauptverkehrszeit langsamste Fahrzeit des Metrobus M22 von den Arenen zu den S-Bahnen nach Stellingen nur vier Minuten, zwischen den S-Bahnlinien an der Haltestelle Stellingen und der U-Bahnlinie U2 an der Haltestelle Hagenbecks Tierpark sechs Minuten und vom Siemersplatz zur Haltestelle Hagenbecks Tierpark sieben Minuten. Allein angesichts der Zu- und Abgangszeiten von Punkt 2. und 4. mit in Summe zwischen vier bis sechs Minuten wäre eine U-Bahn gegenüber dem Bus grundsätzlich im Nachteil.

Es bleibt der mögliche Vorteil der in Hamburg zur Entlastung der Stadtmitte so dringend gebrauchten Schienen-Querverbindung. Doch diese endet bereits an der U5-Haltestelle UKE, denn danach schwenkt die U5 auf die Nord-Südrichtung mit schon mehrfach vorhandenen Linien um. Die Fahrzeit von der Haltestelle Stellingen zum Hauptbahnhof beträgt mit der S-Bahn nur 13 Minuten und mit der U5_{plan} 19 Minuten. Von der Haltestelle Hagenbecks Tierpark braucht die U-Bahnlinie U2 trotz der sehr kleinzelligen Erschließung von Eimsbüttel 14 Minuten und selbst hier kann die U5_{plan} mit ihrer Fahrzeit von 15 Minuten nicht wirklich punkten.

Es bleibt als letztes Argument für die U-Bahn-Würdigkeit des U5-Streckenabschnitts Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark die mögliche Anzahl der Fahrgäste in diesem Bereich. Besser als jede Prognose ist ein Vergleich mit „harten“ Fakten. Und auch hier helfen die Fahrgasterhebungen des HVV weiter. Der unbestritten im Grenzbereich der Buskapazität verkehrende Metrobus M5 leistet auf seiner 14,829 Kilometer langen Strecke 156.602 Personenkilometer. Der quer dazu verkehrende Metrobus M22 hat auf seiner mit 15,707 Kilometern

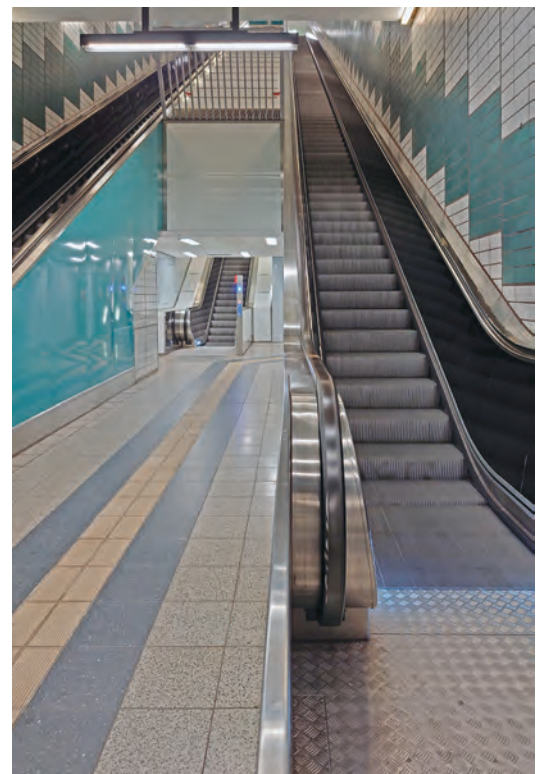


Bild 08 – U2-Messehallen, langer Weg nach oben

etwas längeren Strecke mit 51.656 Personenkilometern gerade einmal ein Drittel des Metrobus M5 zu befördern. Damit ist ungeachtet aller Prognosen nachgewiesen, dass der Streckenabschnitt Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark (– Osdorf), abgesehen von seiner suboptimalen Linienführung und der Haltestellen-Positionierung, auch vom erreichbaren Beförderungsaufkommen keiner U-Bahn bedarf. Und deshalb ist für die U-Bahnlinie U5_{neo} die vor oder hinter der Haltestelle Hagenbecks Tierpark mögliche Ausfädelung des restlichen Streckenabschnitts Hagenbecks Tierpark – Arenen Volkspark (– Osdorf) überflüssig.

Fehler der U5-Planung

1. Hamburg braucht dringend schnelle Schienenquerverbindungen, um die Innenstadt zügig von vermeidbaren Verkehren zu entlasten.
2. Bei der Linienführung sollten homogene Beförderungsverläufe angestrebt werden. Schließlich ist es unwirtschaftlich, Linien zu betreiben, die in ihrem Zentrum ein Vielfaches an Fahrgästen befördern müssen und ansonsten überhaupt nicht ausgelastet sind.
3. Bedingt durch im Laufe vieler Jahrzehnte gewachsener Stadtstrukturen haben zentrumsorientierte, in die Stadt einstrahlende Verkehre in der Regel mehr Fahrgäste als Querverkehre, welche die einstrahlenden Verkehre idealerweise zentrumsfern vernetzen.
4. In das Zentrum einstrahlende Verkehre mit Querverkehren zu einer Linie verknüpfen zu wollen, ist grundsätzlich unwirtschaftlich, weil die größere Beförderungsnachfrage bei den ins Zentrum einstrahlenden Linienabschnitten Gefäßgrößen erzwingt, die auf den Streckenabschnitten der Querverkehre überdimensioniert sind.
5. Die Problematik könnte man nur mit einem Verästelungsnetz umgehen. Indem die hoch belasteten, zentralen Innenstadts Strecken außerhalb der Innenstadt aufgefächert werden, damit mehrere Linien aus verschiedenen Stadtteilen die große Beförderungsnachfrage in der Innenstadt gemeinsam befriedigen können. Genauso funktionierte das alte Hamburger Straßenbahnnetz etliche Jahrzehnte lang zur allseitigen Zufriedenheit.
6. Mit einer einzigen (U-Bahn-)Linie geht das natürlich nicht und so müssen die großen Beförderungsnachfragen in der Innenstadt als Grund dafür herhalten, in den Stadtteilen außerhalb der City eine überdimensionierte und über die Maßen kostspielige U-Bahnlinie durchsetzen zu wollen.
7. Es mutet geradezu grotesk an, dass die U-Bahn in den äußeren Stadtbezirken als zwingend notwendig propagiert wird, obwohl das Fassungsvermögen der dort verkehrenden Busse ausreicht, die anfallenden Beförderungsnachfragen zu bedienen. Und auf der Grindelachse, wo das Fassungsvermögen der Busse schon seit Jahren überstrapaziert wird, soll die U5_{plan} die zu manchen Zeiten überquellende Metrobuslinie M5 an gerade einmal vier Haltestellen entlasten.



Bild 09 – Metrobus M5 – Ein Bus allein reicht nicht für die Fahrgastmassen

Update der U5-Planung

Es liegt im Interesse der Hansestadt Hamburg und noch viel stärker im Interesse ihrer Einwohnerschaft, das Beste aus dem angefangenen Bau der so vollmundig angekündigten U-Bahnlinie U5 zu machen. Die in dieser Studie vorgestellte U-Bahnlinie U5_{neo} ist weit davon entfernt, nur ein Kompromiss zu sein. Sie könnte noch in diesem Jahrzehnt den Betrieb auf ihrer vollen Linienlänge aufnehmen und etwa 70 Prozent der für die U-Bahnlinie U5_{plan} veranschlagten Milliardenkosten einsparen. Es wird jetzt Zeit, dass Hamburg „abrüstet“, um im ÖPNV zu wirtschaftlichen Verhältnissen zurückzukehren. Auf den folgenden Seiten wird aufgezeigt, wie dies zum Vorteil der Fahrgäste und des städtischen Haushalts funktionieren kann.

Früher war nicht alles schlechter, so könnte die passende Überschrift für dieses Kapitel lauten. Im Jahre 1961, als die Länge des U-Bahnnetzes der damals noch weitgehend monozentrisch strukturierten Hansestadt Hamburg mit rund 75 Kilometern erst knapp drei Viertel des heutigen Netzes ausmachte, trugen noch die Straßenbahnen die Hauptlast des ÖPNV. In die für die damalige Zeit sehr modernen Straßenbahn-Züge passten 231 Fahrgäste, drei Mal so viel wie in die zu der Zeit üblichen Busse. Und in der Mönckebergstraße fuhren zur Hauptverkehrszeit neun Straßenbahnlinien jeweils im 10-Minutentakt, also rechnerisch alle 67 Sekunden eine, ohne kostspielige Steuerungselektronik, mit der anno 2025 der neue 100-Sekunden-Takt der U-Bahn geplant wird. Wie beim Bus können zwei Straßenbahnen gleichzeitig in der Haltestelle einfahren, was den Fahrgastwechsel beschleunigt. Die Straßenbahn vereint also den Vorteil des größeren Fassungsvermögens der U-Bahn mit der Flexibilität des Busses.

Aus der Tabelle 1 wird vor allem die starke Konzentration der Beschäftigten in der Innenstadt sichtbar und gleichzeitig offenbar, daß die Stärke der zur Innenstadt gerichteten Verkehrsströme der dort Beschäftigten die Grundlage der Gesamtplanung bilden muß. In der Abbildung 1 sind die auf S- und U-Bahn allein entfallenden Verkehrsströme dargestellt. Die hier nicht dargestellten übrigen Verkehrsströme, wie die des Straßenbahn- und des Kraftfahrzeugverkehrs, haben annähernd die gleiche Struktur.

Für die weitere auf der generellen Planung aufbauende Einzelplanung gelten heute für jede moderne Schnellbahn u. a. folgende Grundsätze: möglichst gestreckte und kurze Linienführung, Heranführen der Linie an Verkehrsschwerpunkte, viele und bequeme Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien, möglichst dichte und gleichmäßige Verteilung der Haltestellen, so daß insbesondere in der Innenstadt Oberflächenverkehrsmittel weitgehend entbehrlich werden, Verknüpfung der Linien derart, daß möglichst viele Fahrgäste ihr Fahrziel in direkter Fahrt erreichen können, möglichst geringe Behinderung des Straßenverkehrs während des Baues. Die oft schwierigen örtlichen Verhältnisse gestatten es leider nicht immer, diese Grundsätze ausnahmslos zu verwirklichen.

Tabelle 1 · Verteilung der Berufstätigen auf die Ballungsgebiete der Erwerbstätigkeit

Stadtgebiet	Anzahl der Berufstätigen	Berufstätige je ha
Innenstadt	220 000	431
Altona	28 000	134
Bahrenfeld	21 500	74
Harburg	37 000	53
Hafen	71 000	26

Tabelle 2 · Verteilung der Berufstätigen auf die verschiedenen Verkehrsmittel

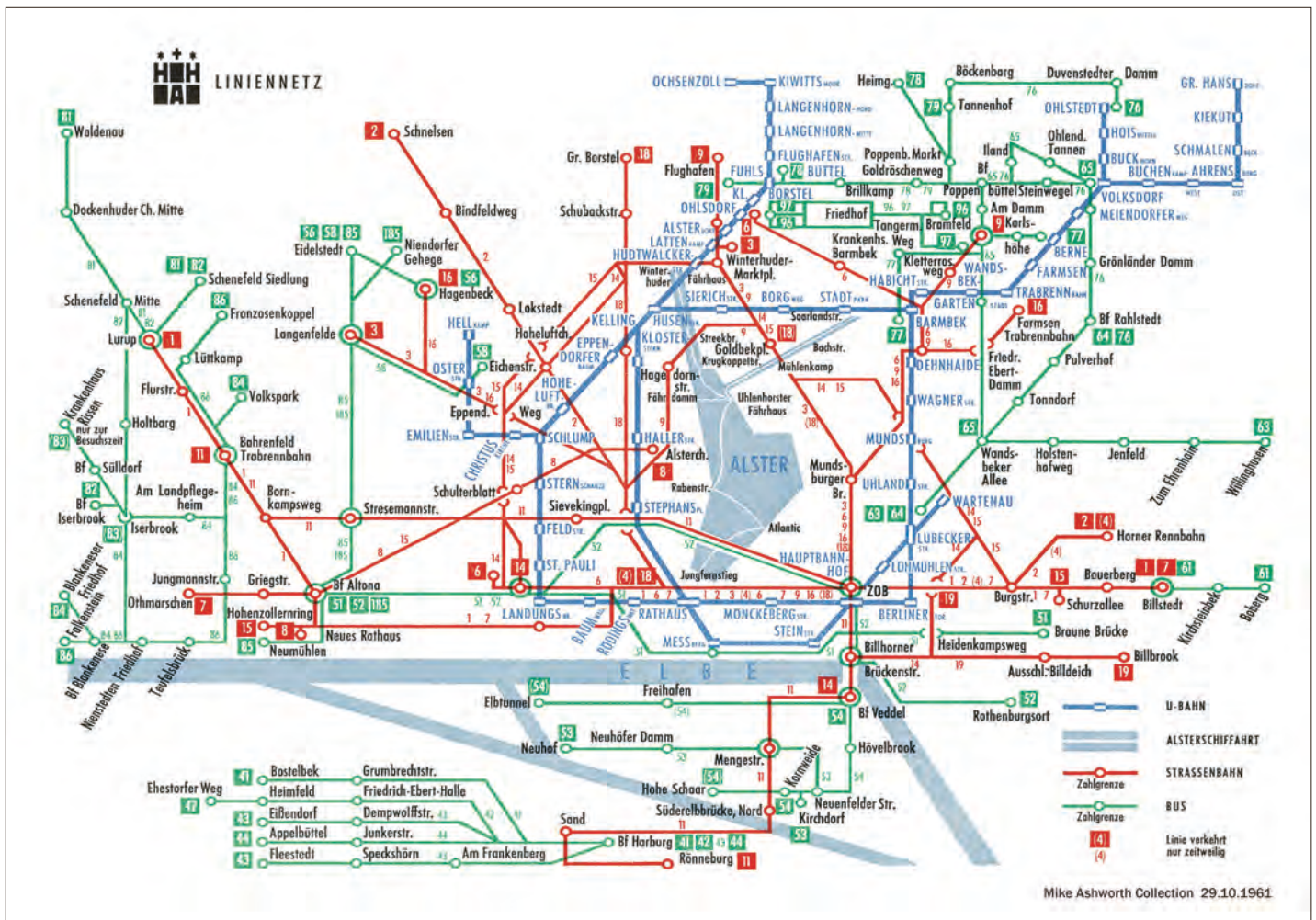
mit den Verkehrsmitteln:	Berufstätige auf dem Hinweg							
	in das Ballungsgebiet Innenstadt				in Hamburg insgesamt			
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
U-Bahn allein	30 973	15,5			58 600	8,0		
S-Bahn allein	41 385	20,7			97 700	13,3		
Straßenbahn allein	57 447	28,9			147 800	20,1		
Straßenbahn/U-Bahn	4 950	2,5			23 800	3,2		
Sonst. Verkehrsmittel-Kombinationen	15 854	7,9			82 200	11,2		
Öffentlicher Nahverkehr zusammen			150 609	75,5			410 100	55,8
Radfahrer	7 898	4,0			92 800	12,6		
Mopeds	2 184	1,1			20 200	2,7		
Kräder	2 692	1,3			18 200	2,5		
Zweiradverkehr zusammen			12 774	6,4			131 200	17,8
Pkw einschl. Taxen, Lkw	19 033	9,5	19 033	9,5	52 100	7,1	52 100	7,1
Fußgänger	17 151	8,6	17 151	8,6	142 200	19,3	142 200	19,3
	199 567	100,0	199 567	100,0	735 600	100,0	735 600	100,0

Tabelle 38 – Die Beförderungszahlen der Berufstätigen auf dem Weg zur Arbeit, aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln

Die obige Tabelle 38 legt offen, dass die Straßenbahn noch im Jahre 1961 rund 2,5-mal so viele Fahrgäste wie die U-Bahn befördert hat. Die in dem Begleittext für „jede moderne Schnellbahn“ geforderte „möglichst gestreckte und kurze Linienführung“ und „möglichst dichte und gleichmäßige Verteilung der Haltestellen“ wurde bei der U5-Planung leider nicht berücksichtigt. Wobei diese Grundsätze heute noch viel stärker als damals gelten müssten, weil sich Hamburg längst von seiner damaligen monozentrischen Struktur zu einem polyzentrischen Wirtschaftsraum entwickelt hat, der schnelle, attraktive Querverkehre braucht und für dessen verkehrliche Erschließung einzelne und lediglich auf die Innenstadt ausgerichtete Linien nicht mehr ausreichend sind.

Das nachfolgende Liniennetz, ebenfalls aus dem Jahre 1961, zeigt mit den roten Linien die damals erstaunlich gut aufeinander abgestimmten Straßenbahnverkehre. Von den über 20 Straßenbahnlinien nach dem Krieg waren im Jahre 1961 noch 13 Linien übrig geblieben. Als die U-Bahnlinie U1 nach Wandsbek-Gartenstadt verlängert wurde, waren diesem U-Bahnbau die drei Straßenbahnlinien nach Hellbrook, Tonndorf und auch die erst im Jahre 1954

neu gebaute Linie nach Jenfeld zum Opfer gefallen und wurden durch Busse ersetzt. Dieser Busverkehr mit den Linien 63 und 64 – die Verfasser erinnern sich noch gut daran – war eine Zumutung. Nominell brauchte man zwar „nur“ drei Busse für einen Straßenbahn-Zug, doch in der Praxis war die Fahrgastverteilung bei diesen Hochflur-Bussen schlechter als in den moderneren Mittelflur-Straßenbahnen und so kam es in den Hauptverkehrszeiten sowie nach Schulschluss zu ähnlichem Gedränge und unregelmäßigem Betrieb wie heute bei der Metrobuslinie M5.



Karte 14 – Plan nur der Hochbahn-Verkehrsmittel, den Tarifverbund HVV gab es noch nicht und die S-Bahnen gehörten zur Konkurrenz

Das Straßenbahnnetz mit den roten Linien deckte viele Verbindungen ab und hatte auch gute und schnelle Querverbindungen nördlich der Alster. Im nebenstehenden Text steht in Bezug auf die Schnellbahnen – wobei ausschließlich die U-Bahnlinien der Hochbahn gemeint sind, dass eine Verknüpfung derart angestrebt wird, damit „möglichst viele Fahrgäste ihr Fahrziel in direkter Fahrt erreichen können“. Diese vielleicht gut gemeinte Absicht war mit kostspieligen U-Bahnen, die schon aus wirtschaftlichen Gründen auf Bündelverkehre und damit auf umsteigende Fahrgäste angewiesen sind, nicht ansatzweise zu verwirklichen. Bei den Straßenbahnen mit ihrem gut strukturierten Verästelnetz war das viel einfacher und hinzu kam der komfortable Zentralumstieg am Rathausmarkt, wo sich viele Linien trafen und in vielen Fällen sogar aufeinander warteten.

Es spricht einiges dafür, dass damals wie heute über die gesamte Problematik U-Bahn versus Straßenbahn gar nicht richtig nachgedacht wurde und man damals hauptsächlich die Straßen für den zunehmenden Autoverkehr frei bekommen wollte und heute immer noch Angst hat, den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum gerechter aufzuteilen. Schließlich ersetzt eine einzige Straßenbahn über einen Kilometer Autoschlange Stoßstange an Stoßstange.

Doch zurück zum Bau der U-Bahnlinie U5: Die Hochbahn-Karte 15 von 1961 zeigt auf der nächsten Seite, in welchen geradezu Geld-verschwenderischen Träumen sich die Verantwortlichen damals bewegten. Fern jeglicher Realität sollte halb Hamburg umgegraben werden und selbst an die so dringend erforderliche Querverbindung abseits der Innenstadt wurde gedacht. Diese nannte sich Alsterhalbring und sollte irgendwann einmal eine zweite geschlossene Ringstrecke werden. Doch trotz dieses enormen Aufwandes hätte man mit diesen U-Bahnplänen niemals die Erschließungswirkung eines gut verknüpften Straßenbahnnetzes erreichen können, was zu einem Bruchteil der Kosten und in einem Bruchteil der Zeit zu realisieren gewesen wäre.

größten Defizite des Hamburger ÖPNV, die zum Teil schon ein halbes Jahrhundert bestehen, ganz gezielt und auf möglichst kostengünstige Weise zu beseitigen und zum anderen, die mit der neuen U-Bahnlinie U5 in Sachen Erschließung beabsichtigten Verbesserungen auf eine angemessenere Art durchzuführen.

Die vier Korridore wurden alternativ mit Bus und Tram berechnet, um die Unterschiede zwischen den beiden und letzten Endes sehr ungleichen Verkehrsmitteln für jeden einzelnen Korridor deutlich zu machen. Die beiden einzigen Gemeinsamkeiten von Bus und Tram bestehen darin, für die Fahrgäste gut sichtbar und mit kürzeren Haltestellen-Abständen als bei U- und S-Bahn besser zugänglich zu sein.

Die Fakten im Einzelnen, wobei „Tram“ ein anderes gebräuchliches Wort für „Straßenbahn“ ist:

- **Fahrweg** – Während der Bus grundsätzlich nur auf einer versiegelten Straße fahren kann, verbessert eine Straßenbahn auf Rasengleis die Lebensqualität entlang der Straße erheblich.
- **Niederflur** – Im Gegensatz zum Bus ist eine moderne Tram wie der Avenio Bremen durchgehend niederflurig und nur die Sitze über den Fahrgestellen befinden sich auf einem nur um eine normale Stufe erhöhten Podest.
- **Türen** – Die Straßenbahn hat breitere Türen als der Bus und bezogen auf die Fahrzeuglänge mehr Türen als jede U- oder S-Bahn. Außerdem sind diese Türen gleichmäßig über die gesamte Fahrzeuglänge verteilt.
- **Ein- und Ausstieg** – Die Straßenbahn hält stets passgenau an der Bahnsteigkante, so dass sämtliche mobilitätseingeschränkten Fahrgäste ohne fremde Hilfe und ohne weitere Hilfsmittel selbstständig in die Tram hinein- und wieder hinausgelangen können.
- **Fahrzeit/Reisezeit** – Die Straßenbahn ist schneller als der Bus. Die Fahrgäste können sich in dem wesentlich größeren Fahrzeug besser verteilen. In den Einstiegsräumen hinter den Türen der Tram ist zudem mehr Platz, was als Stauraum wirkt und die Ein- und Ausstiegszeiten verkürzt.
- **Anfahren und Bremsen** – Die Straßenbahn beschleunigt schneller und vor allem gleichmäßiger als der Bus und es gibt keine Zeitverluste beim Ausscheren aus der Haltestellenbucht.
- **Kapazität** – Die Tram gewinnt nicht nur durch ihre größere nominelle Kapazität, sondern auch dadurch, dass sie insgesamt schneller ist und dadurch auch noch pro Zeiteinheit mehr Fahrgäste befördern kann
- **Energieverbrauch** – Der Energieverbrauch ist abhängig vom sogenannten Rollwiderstand. Dieser ist bei einem Bus mit Reifen auf Asphalt zehn Mal so hoch wie bei einer Tram mit Stahlrädern auf Stahlschienen.
- **Lebensdauer** – Die Lebensdauer einer Straßenbahn und ihrer Gleise beträgt mindestens 30 Jahre und ist damit drei Mal höher als beim Bus, wobei Bushaltestellen oft schon nach fünf Jahren saniert werden müssen.

Vier Korridore und 91 Haltestellen

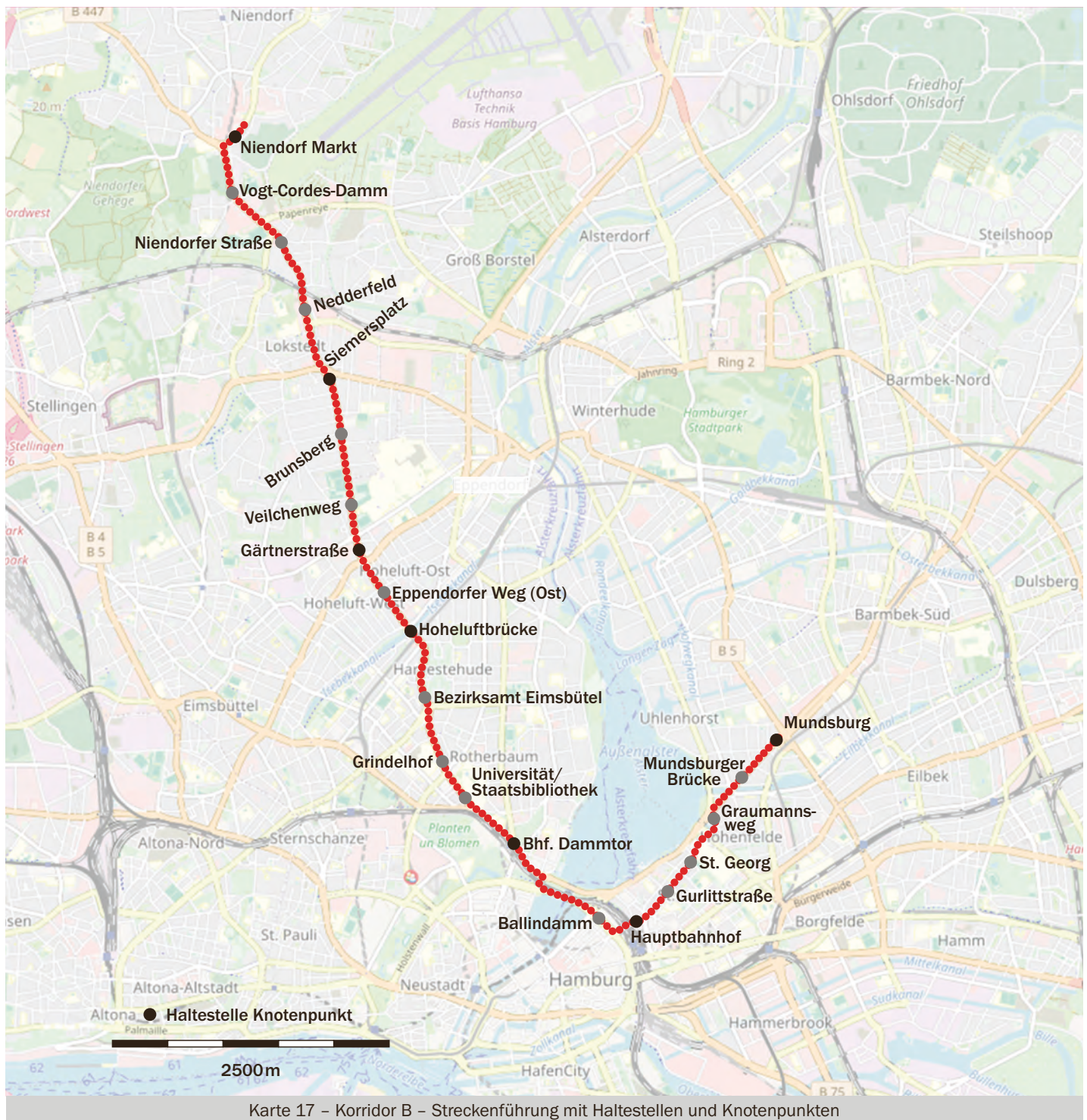
- A** Dieser Korridor verbindet alle U- und S-Bahnlinien und kann auf den ständig überlasteten Elbbrücken auf zwei vom übrigen Verkehr getrennten Fahrspuren einer ehemaligen Straßenbahntrasse am Stau vorbeifahren. Zudem wird das zwischen Borgweg und Mundsburg gelegene Stadtgebiet statt mit den beiden geplanten U5-Haltestellen Jarrestraße und Beethovenstraße mit den fünf Korridor-A-Haltestellen wesentlich besser erschlossen.
- B** Im Gegensatz zur U-Bahnlinie U5 werden mit diesem Korridor B sämtliche Haltestellen der Metrobuslinie M5 bedient und zugleich auf kürzestem Wege mit dem Hauptbahnhof verbunden. Der Korridor B ist der einzige, bei dem die Beförderungsnachfrage die erreichbare Buskapazität überschreitet. Die geplante U-Bahnlinie U5 kann allerdings mit ihrer stark abweichenden Linienführung den Metrobus M5 nicht ersetzen.
- C** Mit dieser peripheren Querverbindung finden Lurup, Osdorfer Born sowie der Schenefelder Platz gleichermaßen schnellen Anschluss an Hamburgs City. Je nach Fahrtziel mit Umstieg in Stellingen oder auch mit einem Verästelungsnetz als bequeme Direktverbindung in Kombination mit dem Korridor B.
- D** Dieser Korridor ist die Neuauflage der Hochbahn-Stadtbahnplanung aus dem Jahre 2010 zwischen Kellinghusenstraße und Altona. Vorbei am Haupteingang des UKE und mit bahnsteiggleicher Verknüpfung des Korridors B wird der Bahnhof Altona auf schnellstem Wege erreicht. Mit einem Verästelungsnetz sind in Kombination mit den beiden anderen Korridoren B und C auch hier umsteigefreie Direktverbindungen in die Innenstadt, nach Niendorf sowie nach Lurup und zum Osdorfer Born möglich.

Korridor A – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung



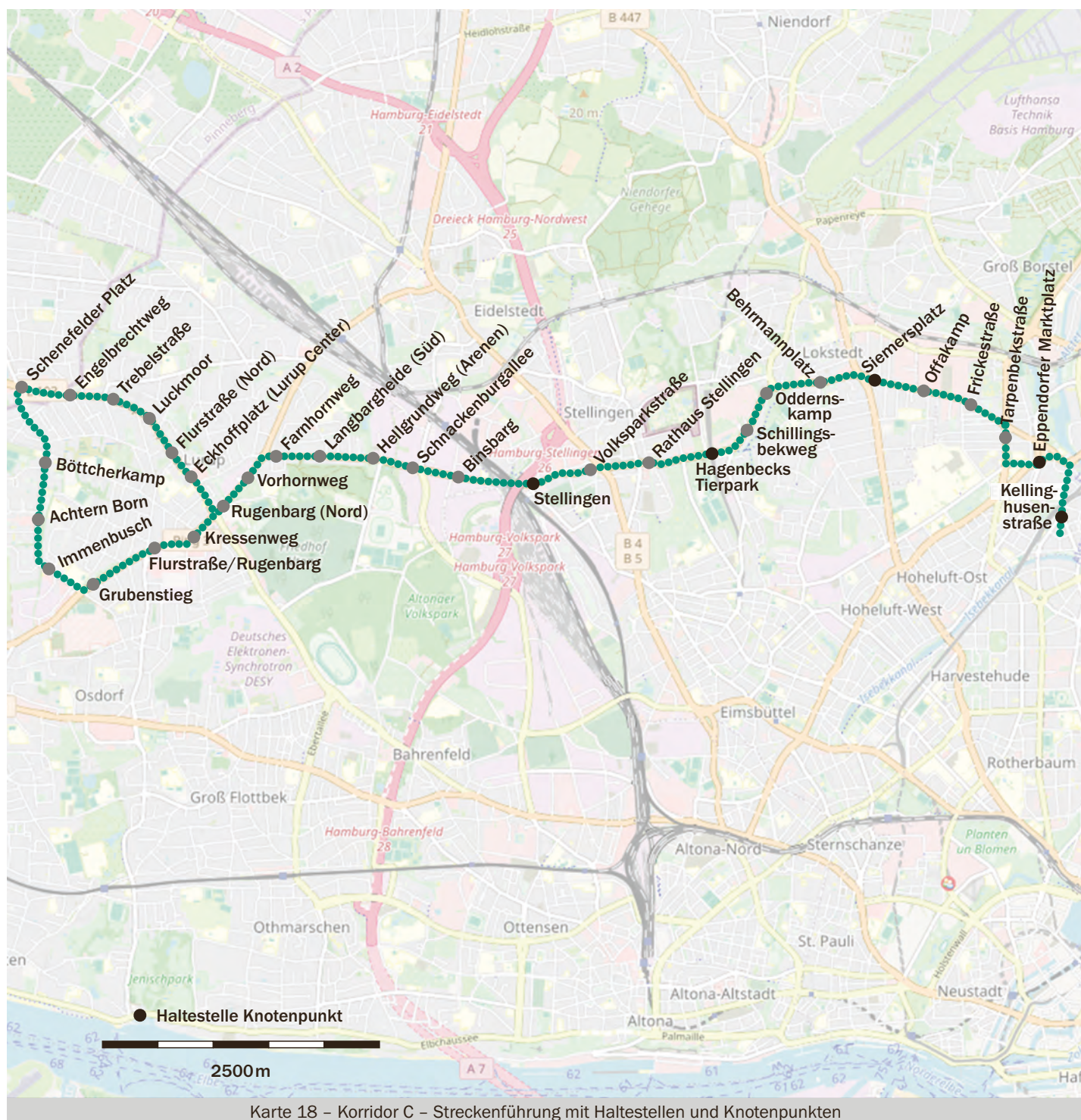
Grundlagen	10,451	Kilometer Streckenlänge
	0,498	Kilometer mittlerer Haltestellen-Abstand
	22	Haltestellen, davon
	7	Knotenpunkte mit Umstiegsmöglichkeiten zu U- und S-Bahnen sowie anderen Korridoren
	5	Minuten Taktfolge
BUS	34,0	Minuten Fahrzeit mit 18,1-Meter E-Gelenkbus eCitaro G inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	18,4	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,6	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 146 Plätze/Fahrzeug ► 243 Plätze/Fahrzeug/Stunde
Tram	28,0	Minuten Fahrzeit mit 36,9-Meter Niederflurstraßenbahn Avenio inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	22,4	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,5	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 281 Plätze/Fahrzeug ► 562 Plätze/Fahrzeug/Stunde

Korridor B – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung



Grundlagen	11,086	Kilometer Streckenlänge
	0,554	Kilometer mittlerer Haltestellen-Abstand
	21	Haltestellen, davon
	7	Knotenpunkte mit Umstiegsmöglichkeiten zu U- und S-Bahnen sowie anderen Korridoren
	5	Minuten Taktfolge
BUS	41,0	Minuten Fahrzeit mit 21-Meter MB CapaCity L Diesel inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	16,2	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,7	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 199 Plätze/Fahrzeug ► 284 Plätze/Fahrzeug/Stunde
Tram	27,0	Minuten Fahrzeit mit 36,9-Meter Niederflurstraßenbahn Avenio inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	24,6	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,5	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 281 Plätze/Fahrzeug ► 562 Plätze/Fahrzeug/Stunde

Korridor C – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung



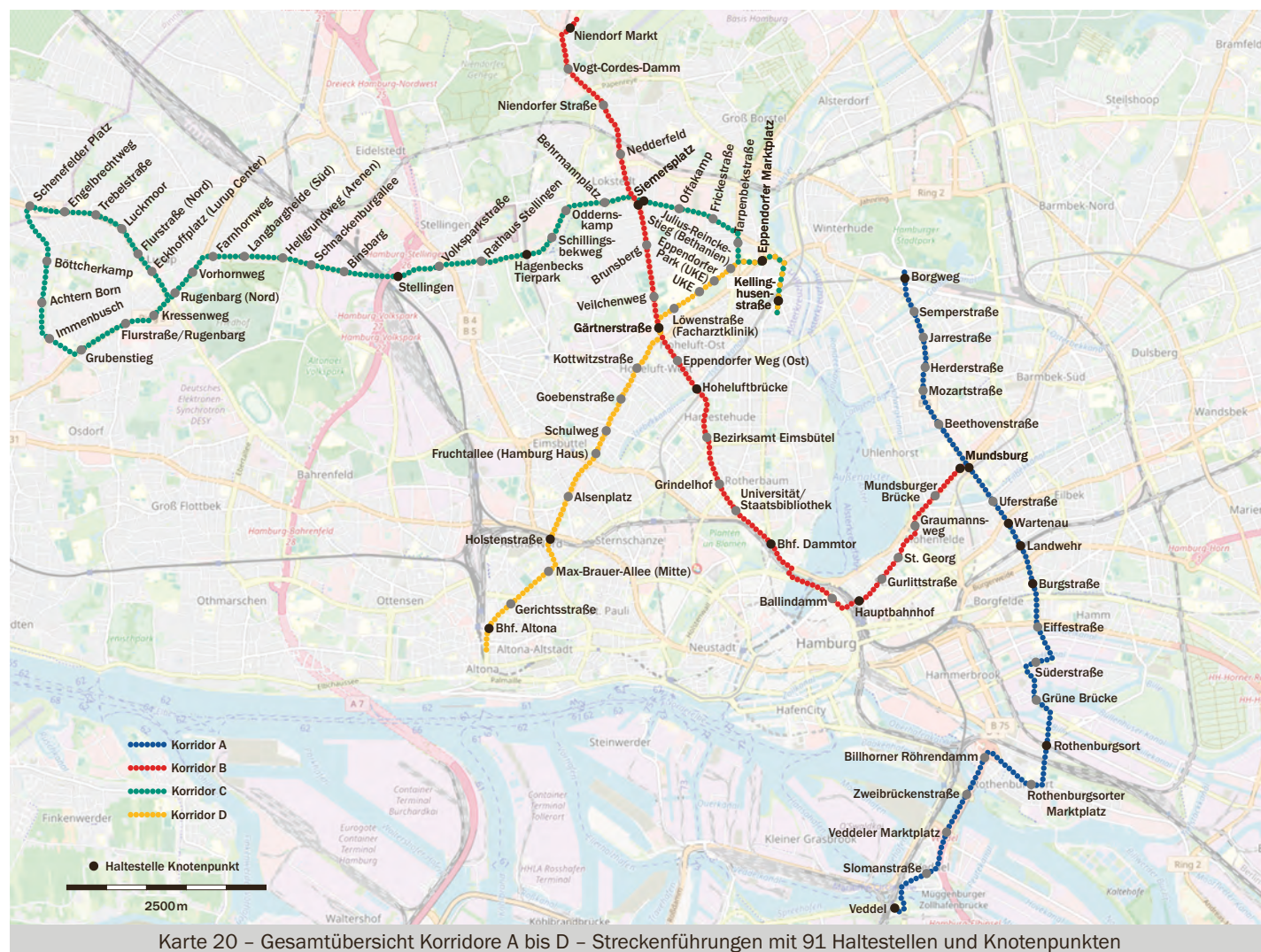
Grundlagen	15,152	Kilometer Streckenlänge
	0,489	Kilometer mittlerer Haltestellen-Abstand
	32	Haltestellen, davon
	5	Knotenpunkte mit Umstiegsmöglichkeiten zu U- und S-Bahnen sowie anderen Korridoren
	5	Minuten Taktfolge
BUS	52,0	Minuten Fahrzeit mit 18,1-Meter E-Gelenkbus eCitaro G inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	17,5	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,9	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 146 Plätze/Fahrzeug ► 162 Plätze/Fahrzeug/Stunde
Tram	41,0	Minuten Fahrzeit mit 36,9-Meter Niederflurstraßenbahn Avenio inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	22,2	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,7	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 281 Plätze/Fahrzeug ► 401 Plätze/Fahrzeug/Stunde

Korridor D – Streckenführung, Betriebsdaten und Beförderungsleistung



Grundlagen	7,031	Kilometer Streckenlänge
	0,469	Kilometer mittlerer Haltestellen-Abstand
	16	Haltestellen, davon
	5	Knotenpunkte mit Umstiegsmöglichkeiten zu U- und S-Bahnen sowie anderen Korridoren
	5	Minuten Taktfolge
BUS	25,0	Minuten Fahrzeit mit 18,1-Meter E-Gelenkbus eCitaro G inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	16,9	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,5	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 146 Plätze/Fahrzeug ► 292 Plätze/Fahrzeug/Stunde
Tram	18,0	Minuten Fahrzeit mit 36,9-Meter Niederflurstraßenbahn Avenio inkl. 15 Prozent Fahrzeitreserve
	23,4	km/h Durchschnittsgeschwindigkeit
	0,3	Fahrzeuge/Fahrt inkl. Reserve ► 281 Plätze/Fahrzeug ► 937 Plätze/Fahrzeug/Stunde

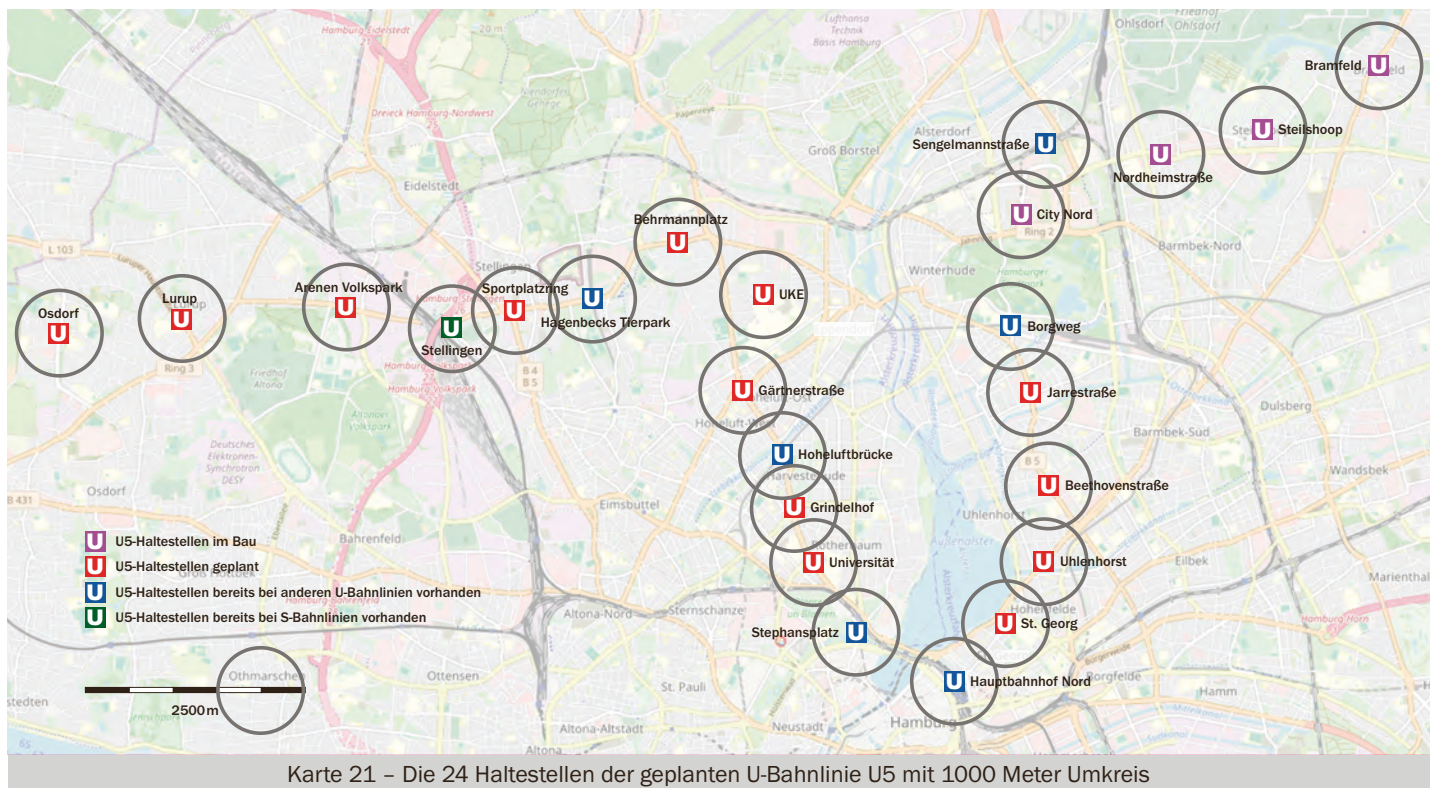
Die in der untenstehenden Karte 20 in ihrer Gesamtheit gezeigten vier Korridore haben eine Länge von insgesamt 43,732 Kilometern und bedienen zusammen 91 Haltestellen, wovon 24 Haltestellen gleichzeitig Knotenpunkte mit Umstiegsmöglichkeiten zu U- und S-Bahnlinien sowie den anderen Korridoren darstellen. Würde dieses Netz durch Straßenbahnen bedient werden, dann wären nach der heute absehbaren Kostensituation und inflationsbedingt einzurechnender Zuschläge für das nächste Jahrzehnt mit 20 bis 35 Millionen Euro Baukosten pro Kilometer zweigleisiger Straßenbahnstrecke einschließlich der den Bau begleitenden Stadtverschönerungen zu rechnen. Also würde ein ungleich attraktiveres Straßenbahnnetz als die eine U5-Linie im Höchstfall 1,5 Milliarden Euro kosten.



Dieses überaus dichte und leistungsfähige Straßenbahnnetz auf Basis der vier Korridore würde also mit maximal zehn Prozent der im Mai 2026 mit 16,51 Milliarden Euro veranschlagten U5-Baukosten zu Buche schlagen. Vergleicht man dann das Erschließungspotenzial und die Netzwirkung der 91 Haltestellen mit den noch nicht im Bau befindlichen 19 U5-Haltestellen der nebenstehenden Karte 21, so wird deutlich, dass der geplante und teilweise angefangene Bau der U-Bahnlinie U5 in keinem einzigen Punkt gegen die umfassende ÖPNV-Leistung dieser vier Korridore bestehen kann. Der Bau der U5 entpuppt sich damit einmal mehr als finanziell unverantwortlich, da es dafür keinerlei Begründungen gibt, die einer sorgfältigen und objektiven Nachprüfung standhalten.

Selbst die wiederholt ins Spiel gebrachte, angeblich zu geringe Kapazität einer Straßenbahn stellt kein Argument für den Bau der U-Bahnlinie U5 dar. Abgesehen davon, dass eine moderne Niederflurstraßenbahn in Doppeltraktion, wie beispielsweise die der Bauart Avenio in Bremen, mit der Leistungsfähigkeit der U-Bahnlinie U3 vergleichbar ist, werden die von der Hochbahn prognostizierten Nutzerzahlen nicht einmal ansatzweise von den Fahrgasterhebungen des HVV bestätigt. Selbst dann nicht, wenn man den derzeitigen hamburgischen Modal-Split des ÖPNV als doppelt so hoch annehmen würde. Sämtliche Fakten wurden auf den vorangegangenen Seiten dieser Studie mit zahlreichen Tabellen und Diagrammen übersichtlich, detailliert und schlüssig nachgewiesen.

Diese Studie hat für jene ÖPNV-Defizite, die eigentlich mit dem Bau der U-Bahnlinie U5 verbessert werden sollen, bessere und kostengünstigere Lösungen erarbeitet. So bieten von den 24 Haltestellen der geplanten U-Bahnlinie U5 die sieben in der untenstehenden Karte 21 blau und grün markierten Haltestellen keine zusätzliche Erschließung, weil diese durch bereits vorhandene U- und S-Bahnlinien erschlossen sind. In Anbetracht der extrem hohen Baukosten im zweistelligen Milliardenbereich stellt sich der tatsächliche Nutzen der geplanten U-Bahnlinie U5 im Vergleich mit den 91 Haltestellen der vier Korridore auf der nebenstehenden Karte 20 als unwirtschaftlich dar.



Mythos: Langsamer unterwegs mit der Straßenbahn?

Die U5 hat einen mittleren Haltestellenabstand von 1,040 km und der maximale Fußweg zwischen zwei Haltestellen wäre also 0,520 km. Da in den obigen 1000-Meter-Umkreisen auch Menschen abseits der Strecke wohnen oder arbeiten, wird der Fußweg üblicherweise mit dem Faktor 1,2 beaufschlagt und kann dann 0,624 km betragen, wofür eine maximale Gehzeit von 9,4 min anzusetzen ist. Die mittlere Gehzeit wäre dann die Hälfte, fällt aber mit dem Weg zur sowie von der U-Bahn-Haltestelle an, so dass es bei den 9,4 min bleibt. Für den Weg in die Tiefen der Haltestelle sind bis zur Bahnsteigmitte jeweils 3,0 min, also für Ein- und Ausstieg zusammen 6,0 min anzusetzen. Insgesamt sind also für die Haus-zu-Haus-Reisezeit bei jeder Fahrt 15,4 min zur reinen Fahrzeit zu addieren.

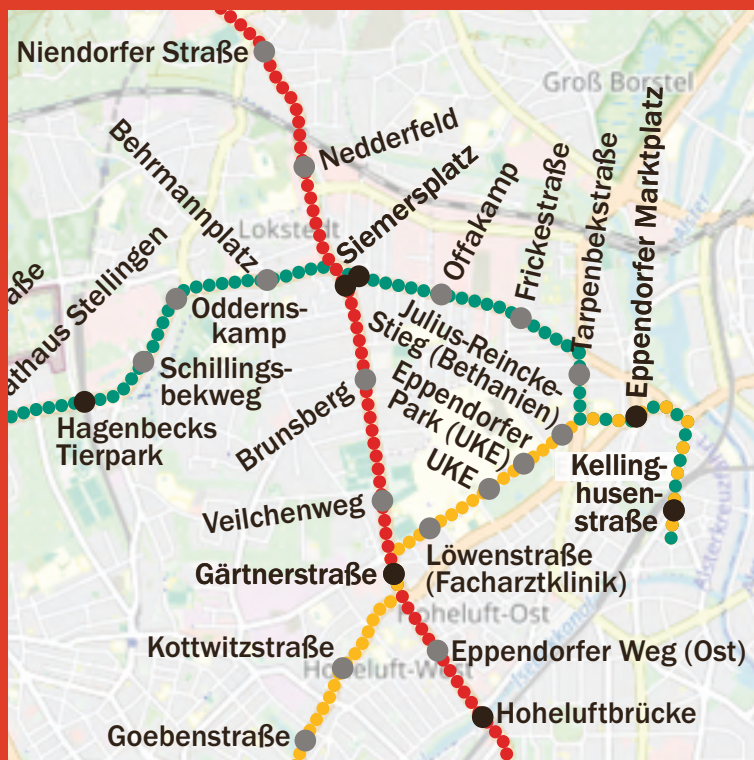
Das auf der nebenstehende Karte 20 abgebildete Tramnetz hat einen mittleren Haltestellenabstand von 0,481 km und der maximale Fußweg zwischen zwei Haltestellen wären also 0,240 km. Mit dem zu beaufschlagenden Faktor 1,2 wären es dann 0,288 km, womit für beide Wege eine mittlere Gehzeit von 4,3 min anzusetzen ist. Da der Weg in die Tiefen der Haltestelle wegfällt und damit übrigens auch jede Einschränkung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, sind für die Reisezeit mit der Straßenbahn nur diese 4,3 min zur reinen Fahrzeit zu addieren.

Die Straßenbahn fährt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,9 km/h und die U5 mit 31,9 km/h. Bei der mittleren Fahrtenlänge im HVV von 7,7 km beträgt demnach die reine Fahrzeit mit der Tram 21,1 min und mit der U5 14,5 min. Die Reisezeiten von Haus zu Haus dauern dann mit der Straßenbahn $21,1 + 4,3 = 25,4$ Minuten und der U5 $14,5 + 15,4 = 29,9$ Minuten. Die Zeiten zeigen eindrucksvoll, wie überbewertet die höhere Fahrgeschwindigkeit der U-Bahn ist, wobei sich die genannten 7,7 km auf den gesamten HVV mit S- und Regionalbahnen beziehen.

Für die U5 hat die Hochbahn eine mittlere Fahrtenlänge von 4,716 km prognostiziert, siehe Tabelle 04 auf Seite 11. Die Reisezeiten von Haus zu Haus würden demnach $8,9 \text{ min} + 15,4 = 24,3$ Minuten mit der U5 betragen und nur $12,9 + 4,3 = 17,2$ Minuten mit der Straßenbahn. **Das Ende eines Mythos: Die mittlere Haus-zu-Haus-Reisezeit dauert mit der U5 in der Praxis 7,1 min länger und die U5 ist damit 41,3 Prozent langsamer als die Straßenbahn!**

Beispiel für ein Verästelungsnetz

Die Wahl zwischen häufigen Abfahrten und Direktfahrten ohne Umstieg



Start Hoheluftbrücke	▶ Minute .00	▶ Niendorfer Straße
Beispiele für Fahrten ohne Umsteigen	Minute .05	▶ Goebenstraße
	Minute .10	▶ Kellinghusenstraße
	Minute .15	▶ Hagenbecks Tierpark
Mit Umsteigen alle Ziele jede 5 Minuten	Minute .20	▶ Niendorfer Straße
	und so weiter ...	