

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Barmbek-Nord

Protokoll

Haltestellenalternativen

Hartzlohplatz und Nordheimstraße

13. Dezember 2017

U5 – Barmbek-Nord. Bürgerbeteiligung.
Haltestellenalternativen Hartzlohplatz und Nordheimstraße.

Ergebnisprotokoll der 4. Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung auf der Linie U5

Mittwoch, 13.12.2017, 18:00 bis 20:30 Uhr

Stadtteilschule Helmuth Hübener, Turnhalle
Benzenbergweg 2

Teilnehmer: ca. 120

Referenten:

Andreas Ernst, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN
Olaf Weinrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN
Stephanie Holk, Planung U5 Ost, HOCHBAHN

Moderation:

Daniel Luchterhandt, Büro Luchterhandt, Hamburg

Gast:

Dr. Michael Bigdon, Baudezernent, Bezirksamt Hamburg-Nord

Protokoll:

Karen Lange, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Begrüßung

Herr Ernst begrüßt alle Anwesenden, stellt die Referenten vor und gibt den Ablauf des Abends bekannt.

Herr Luchterhandt übernimmt und beginnt mit einführenden Fragen an das Publikum, um unter anderem in Erfahrung zu bringen, wie unterschiedlich der Wissensstand zum Beteiligungsprozess zur Haltestelle Barmbek-Nord ist.

1. Vortrag: Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

Olaf Weinrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Stephanie Holk, Planung U5-Ost, HOCHBAHN

Herr Weinrich erläutert, dass die HOCHBAHN durch Senat und Bürgerschaft mit den Planungen zur U5 beauftragt wurde. Die übergeordnete Zielsetzung des U-Bahn-Netzausbaus umfasst zahlreiche Faktoren. Hier sind die verbesserte Anbindung von bestehenden Großwohnsiedlungen an die Hamburger Innenstadt, von dicht besiedelten Stadtteilen, von verdichteten Arbeits- und Wissenschaftsstandorten sowie unter anderem das Entlasten des Straßenverkehrs und stark ausgelasteter Buslinien, wie der MetroBuslinien 5 und 6, zu nennen. In der fortschreitenden Vorentwurfsplanung soll die bestmögliche Haltestelle für Barmbek-Nord gefunden werden. Zwölf Varianten wurden intensiv untersucht. Die Bürgerinnen und Bürger wurden zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Planung eingebunden.

Frau Holk geht auf die einzelnen baulichen Kriterien der fünf verbliebenen Haltestellenvarianten, die grundsätzlich als verkehrlich sinnvoll bewertet wurden, ein. Sie

weist auf die bauzeitlichen Betroffenheiten der Anwohnerinnen und Anwohner hin. Unter Abwägung aller verkehrlichen und baulichen Kriterien stellt die Haltestellenlage am Hartzlohplatz die beste Lösung auf der Südalternative dar.

Herr Weinrich erläutert, warum die Nordalternative mit einer Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße zusätzlich zur Südalternative untersucht wurde. Die Nutzenuntersuchung zeigte, dass einerseits die Umsteigerzahlen am S-Bahnhof Rübenkamp deutlich geringer und andererseits an der Sengelmanstraße deutlich höher, ausfallen als ursprünglich angenommen.

Zusammenfassend erläutern Frau Holk und Herr Weinrich die Gegenüberstellung der Alternativen Nordheimstraße und Hartzlohplatz.

Herr Ernst gibt zuletzt bekannt, dass die HOCHBAHN dem Lenkungskreis die Streckenführung mit einer Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße empfehlen wird. Dieser Lenkungskreis wird voraussichtlich am 21. Dezember 2017 stattfinden.

Die Präsentation zu den Vorträgen finden Sie unter www.hochbahn.de

2. Diskussionsrunde – Sie sind gefragt!

Podium:

Andreas Ernst, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Olaf Weinrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Stephanie Holk, Planung U5 Ost, HOCHBAHN

In der Diskussion haben sich folgende Fragen, Anmerkungen und Ideen herausgestellt. Die grauen Passagen geben die Antworten zu den einzelnen Themen wieder.

Es wurde gefragt, warum ein mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut angebundener Stadtteil wie Barmbek-Nord eine U-Bahn-Haltestelle erhalten soll. Die Priorität sollte sein, dass Bramfeld und Steilshoop schneller an die Innenstadt angeschlossen werden. Hauptargument für die Haltestellenlage Nordheimstraße müsste alleine der Kostenfaktor sein. Weitere Gegenargumente sind das Einrichten einer Großbaustelle im dicht bebauten und bewohnten Stadtteil und dass die Trassenführung über die Südalternative für die Anwohnerinnen und Anwohner Steilshoops nicht die schnellste Anbindung in die Innenstadt darstellt. In der Vergangenheit wurde durch die HOCHBAHN mehrfach auf die Wichtigkeit der Anbindung von Schulen hingewiesen. Die täglichen Wege der Schüler des Stadtteils führten in alle Richtungen und nicht alle benötigen eine U-Bahn. Es wird auch befürchtet, dass der benötigte soziale Wohnungsbau verdrängt wird. Der Abriss von alten Gebäuden im Rahmen der Nachverdichtung soll vermieden werden. Die Menschen im Stadtteil seien mit den vorhandenen Anbindungen an den ÖPNV zufrieden. Die Südalternative mit einer Haltestelle im Stadtteil werde nicht benötigt, sie beeinträchtige nur die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner. Die Anbindung von Barmbek Nord an den schienengebundenen ÖPNV lässt sich sowohl mit einer Haltestellenlage Hartzlohplatz als auch mit einer Haltestellenlage Nordheimstraße deutlich verbessern. Beide Haltestellenlagen erschließen in großem Umfang Einwohner und Arbeitsplätze, die bisher nicht im fußläufigen Einzugsbereich einer vorhandenen Schnellbahnhaltestelle liegen und ermöglichen gegenüber heute zahlreiche schnellere Verbindungen, insbesondere in Richtung Innenstadt.

Herr Dr. Bigdon erläutert, dass bereits Konzepte für die Entwicklung Barmbek-Nords vorliegen.

Es wird begrüßt, dass die Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen Berücksichtigung in der Abwägung der Kriterien finden. Fraglich sei aber, wie diese Berücksichtigung mit einem so dichtbesiedelten Gebiet und einer fünfjährigen Bauzeit vereinbar sei. Desweiteren erschließt sich die Wahl der Haltestellenlage hinsichtlich der Anbindung von Schulen nicht. Am Hartzlohplatz werde eine Schule angebunden, an der Nordheimstraße jedoch nicht. Bei anderen geprüften Haltestellenvarianten könnten hingegen drei bis vier Schulen angebunden werden

Es wurde gefragt, wie die HOCHBAHN darauf gekommen ist, dass durch die Haltestelle Hartzlohplatz zehn Prozent mehr Einwohner neu angeschlossen werden im Vergleich zur Nordheimstraße. Wie hoch ist die absolute Zahl? *Zur Ermittlung wird sich an formalen Einzugsgebieten der Haltestellen und bestehenden Analysen zu Neuerschließungen orientiert. Bei der Alternative über Hartzlohplatz und Rübenkamp werden durch die U5 Ost insgesamt 30.000 Einwohner erstmalig an das Schnellbahnnetz angebunden. Bei der Alternative über Nordheimstraße sind es 26.600 Einwohner.*

Es kamen Fragen zur Gewichtung des verkehrlichen Nutzens und der baulichen Kriterien auf. Wie ist es, besonders mit Blick auf die Kriterien Auswirkungen auf Mensch und Pflanzen, die enge Bebauung sowie Kita und Spielplatz, zur Haltestellenlage Hartzlohplatz gekommen? *Bei der Haltestelle Hartzlohplatz sind einige baulich kritische Punkte zu beachten, die geprüften Haltestellenorte liegen in der Rangfolge auch nah beieinander und unterscheiden sich in einzelnen Kriterien.*

Eine weitere Frage zu den Kriterien betrifft die Nachverdichtung durch Wohnungsbau im Norden. Wurde dieser Aspekt berücksichtigt? *Ja, dieser Aspekt ist Teil des aktuellen Wohnungsbauprogrammes und findet sich daher in der Analyse wieder.*

Weitere Fragen der Bürgerinnen und Bürger beziehen sich auf die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit sowie auf die Baulogistik. Wie soll der zusätzliche Verkehr durch die LKWs abgewickelt werden? Wie sind der Abtransport des Aushubes und der Transport der Baumaterialien in den Tunnel geplant? *Derzeit werden Konzepte zur Baulogistik erarbeitet, es wird auch der Transport über die Schiene geprüft. Ein großer Teil der An- und Ablieferungen für den Schildvortrieb finden über den Startschacht nördlich des Gleisdreiecks statt.*

Zum Thema Baubeeinträchtigungen während der Bauphase an der Nordheimstraße ist von Interesse, ob Famila jederzeit zu erreichen ist. *Ja, Famila wird jederzeit erreichbar sein. Es wird zu bauzeitlichen Einschränkungen in Form von veränderter Verkehrsführung kommen.*

Weitere Fragen zur Baustelle an der Nordheimstraße betreffen bebaute Flächen, Privateigentumsflächen und die Unterfahrung dieser Flächen durch die Tunnelbohrmaschine. *Es wird grundsätzlich versucht, private Flächen zu meiden und auf öffentlichem Grund zu bauen. Das Schildvortriebsverfahren ist ein sehr sicheres Verfahren und wurde bereits mehrfach in Hamburg erfolgreich eingesetzt.*

Zum Thema Baustelle am Hartzlohplatz wird gefragt, wie groß die Baustelle ist, wie lang die Bauzeit ist, und ob der Spielplatz weichen muss. Es wird befürchtet, dass die Kulturgüter, wie etwa das historisch gewachsene Ensemble, dem Bau zum Opfer fallen werden. *Die*

Baustelle wird etwa 150 Meter lang und 20 Meter bis 30 Meter (im Bereich der Zugänge) breit sein. Die Bauzeit an der Oberfläche beträgt ca. drei bis vier Jahre. Der Spielplatz müsste bauzeitlich entfernt werden, da die Flächen benötigt werden. Nach Fertigstellung wird der Spielplatz wiederhergestellt und die Bäume neu gepflanzt. Teilweise müssen - je nach Größe, der zu ersetzenden Bäume - mehr Exemplare nachgepflanzt werden.

Es wird befürchtet, dass die Umsteigehaltestelle zur S-Bahn-Rübenkamp nicht realisiert wird. Dies hängt von der finalen Entscheidung zur Haltestellenlage ab. Sollte es eine Entscheidung für die Nordalternative geben, wird es keine Umstiegshaltestelle am Rübenkamp geben.

Zur Trassenführung wird die Frage nach der Anbindung zum Flughafen gestellt. Bei der Nutzenbewertung von Fahrtwegen sind die Häufigkeit und Länge der Wege entscheidend. Es hat sich gezeigt, dass die in die Richtung Innenstadt ausgerichteten Wege über U Sengemannstraße gegenüber denjenigen in Richtung Flughafen über S Rübenkamp deutlich überwiegen. Offenbar ist der Flughafen für Bewohnerinnen und Bewohner aus den Bereichen Bramfeld, Steilshoop und Barmbek Nord kein Ziel, welches von vielen Menschen mit hoher Regelmäßigkeit aufgesucht wird. Zudem bestehen im Netz bereits gute Umsteigeverbindungen zum Flughafen, z. B. über die Buslinie 26.

Es wird befürchtet, dass die Inbetriebnahme der U5 Auswirkungen auf das bestehende Busnetz haben wird. Es wird weiterhin ein hochwertiges Angebot an Busverbindungen zwischen Steilshoop und Barmbek geben. Die Taktung orientiert sich an der Nachfrage. Dazu kann zu diesem Zeitpunkt keine finale Aussage getroffen werden.

Eine weitere Frage zur Trassenführung der U5 bezieht sich auf die fehlende Anbindung des nördlichen Stadtrands. Wo ist dort ein Anschluss an das Schnellbahnnetz vorgesehen? Verbindungen mit eher regionaler Ausrichtung werden häufig durch die S-Bahn angeboten. Es wird auf neue Schienenverkehrsprojekte der S-Bahn wie S4 und S21 verwiesen.

Zu den Haltestellenlagen entlang der Südalternative kommt die Frage auf, warum Langenfort nicht weiter verfolgt wird? Die Erläuterung für das Ausscheiden der Haltestellenlage Langenfort wurde bereits auf den voran gegangenen Bürgerbeteiligungsveranstaltungen ausführlich vorgenommen.

Es gibt die Befürchtung, dass bei der Entscheidung, ob die Süd- oder Nordalternative umgesetzt wird, nicht die aufgeführten Argumente maßgeblich sind, sondern die politischen Interessen. Zudem wird gefragt, ob es feststeht, dass die U5 überhaupt gebaut wird. Es wird erläutert, dass grundlegende Entscheidungen im Lenkungsreis aufgrund aller vorgetragenen Argumente getroffen werden. Die Entscheidung zur Realisierung der U5 wird abschließend durch Bürgerschaft und Senat der Stadt Hamburg getroffen.

Es gibt auch Stimmen im Publikum, die sich für die Haltestellenlage Hartzlohplatz aussprechen. Es wird befürchtet, dass eine zentrale Anbindung von Barmbek-Nord an das Schnellbahnnetz versäumt wird. Gäbe es diese Haltestelle, wären Busse zukünftig nicht mehr überfüllt. Der Blick sollte daher weiter in die Zukunft gerichtet werden. Heute wird prognostiziert, dass zehn Prozent mehr Anwohnerinnen und Anwohner angeschlossen werden. Diese Zahl könnte in Zukunft tendenziell noch weiter steigen. Private Betroffenheit müsste dem Allgemeinwohl untergeordnet werden. Eine Haltestelle Hartzlohplatz sei eine Chance.

3. Ausblick

Es wird eine finale Entscheidung der weiterzuverfolgenden Alternative durch den Lenkungskreis am 21.12.2017 erwartet. Die Beteiligung vor Ort soll auf Grundlage dieser Entscheidung fortgeführt werden.