

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Barmbek-Nord

Protokoll

Haltestellenalternativen

Hartzlohplatz und Nordheimstraße

14. Dezember 2017

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

Ergebnisprotokoll der 5. Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung auf der Linie U5

Donnerstag, 14.12.2017, 18 bis 20 Uhr

Auferstehungskirche Hamburg-Fuhlsbüttel
Rübenkamp 310

Teilnehmer: ca. 65

Referenten:

Andreas Ernst, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN
Michael Kober, 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, wer in der Nähe der möglichen Haltestelle Nordheimstraße wohnt und wie unterschiedlich der Wissensstand zum Beteiligungsprozess in Barmbek-Nord ist.

1. Vortrag: Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

Michael Kober, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Stephanie Holk, Planung U5Ost, HOCHBAHN

Herr Kober 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.

Herr Kober 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. Die Nordvariante verbessert die großräumige Erreichbarkeit der Stadtteile Bramfeld und Steilshoop, da die Fahr- und Reisezeiten durch die direktere Streckenführung merkbar verkürzt werden.

Zusammenfassend erläutert Frau Holk 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

Michael Kober, 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.

Die Frage nach der Finanzierung wird gestellt. *Die Kosten können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend festgestellt werden. Eine belastbare Kostenberechnung kann erst am Ende der Planungen vorliegen, wenn der genaue Trassenverlauf und die einzelnen Haltestellen detailliert geplant sind. Letztendlich entscheidet die Hamburgische Bürgerschaft über die Realisierung.*

Es wurde auch gefragt, wie hoch der finanzielle Unterschied zwischen den Haltestellenvarianten ist. Handelt es sich wirklich um 200 Millionen Euro? *Frau Holk verweist darauf, dass die Summe auf der Veranstaltung am Vorabend von einem Zuhörer aus dem Publikum stammt. Die HOCHBAHN kann wie bereits erklärt derzeit keine belastbaren Aussagen zu Kosten treffen.*

Das Publikum interessiert sich für das Stimmungsbild aus der Veranstaltung am Vorabend. *Herr Luchterhandt gibt zu bedenken, dass es keine Abstimmung zu den Haltestellenalternativen gab.*

Es wurde gefragt, warum die HOCHBAHN erst heute, so kurz vor der Entscheidung über den Standort der Haltestelle mit den Anwohnerinnen und Anwohnern im Bereich der Nordheimstraße spricht. *Herr Ernst verweist auf den Vortrag, in dem der Planungsverlauf erläutert wurde und darauf, dass erst im Zuge der fortgeschrittenen Planung die Haltestellenalternative Nordheimstraße in Betracht gezogen wurde. Je nachdem wie die Entscheidung am 21.12.2017 ausfällt, wird ein intensiver Austausch vor Ort stattfinden. Es ist wichtig für die HOCHBAHN, die Kenntnisse der Anwohnerinnen und Anwohner zu erfahren und nach Möglichkeit in den Planungsprozess zu integrieren.*

Weitere Fragen beziehen sich auf die Nachvollziehbarkeit der konkreten Entscheidungsfaktoren. Können die Kriterien für beide Haltestellenalternativen eingesehen

werden? *Herr Ernst betont, dass die Planungen zur Nordheimstraße derzeit noch laufen und heute nicht alle Fragen beantwortet werden können. Wenn die Planungen vorangeschritten sind, werden diese präsentiert und– wie zuvor bei der Haltestelle Hatzlohplatz – fortgeführt. Alle Veranstaltungen und deren Ergebnisse sind auf der Internetseite der HOCHBAHN veröffentlicht. Zu den Zielen und Kriterien für die Alternativen in Barmbek-Nord verweist Herr Ernst auf die Veranstaltung vom 18. Februar 2017.*

Zur Haltestellenalternative in der Nordheimstraße kommt die Frage auf, wo diese sowie deren Ein- und Ausgänge liegen sollen. Eine weitere Frage betrifft die Veröffentlichung der genauen Lage im Internet. *Zunächst zeigt Herr Kober, wie die Haltestelle in der Nordheimstraße zwischen der Fuhlsbüttler Straße und dem Eichenlohweg verlaufen soll und dass je zwei Ein-/Ausgänge an der östlichen und westlichen Spitze geplant sind. Herr Ernst sagt, dass die HOCHBAHN die detaillierte Planung im Stadtteil vorstellen und die Anregungen der Anwohnerinnen und Anwohner aufnehmen wird.*

Es wird bemängelt, dass durch den Bau der Haltestelle Nordheimstraße Grünflächen verschwinden werden und der Verkehr zunehmen wird. Eine weitere Frage betrifft die Oberflächengestaltung, ob beispielsweise eine Fahrradabstellanlage hinzukommen wird und wo die zusätzlichen Autos (Pendler) parken sollen. *Die Ein-/ Ausgänge werden im Bereich des Gehweges liegen und die Oberflächengestaltung wird sich an der Bestandssituation orientieren. Die HOCHBAHN geht nicht davon aus, dass die Haltestelle von Pendlern genutzt würde.*

Weitere Fragen betreffen die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs während der Bauphase und der Dauer. In den nächsten Jahren sind bereits drei Baustellen in der näheren Umgebung der Nordheimstraße geplant. Wie soll das mit der zusätzlichen vierten funktionieren? *Frau Holk erklärt, dass die HOCHBAHN sich mit den zuständigen Stellen der FHH (u. a. Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)) abstimmt. Es wird zu bauzeitlichen Einschränkungen in Form von veränderter Verkehrsführung kommen, aber keine Vollsperrung erfolgen. In jede Richtung wird mindestens eine Fahrbahn freigegeben sein. Die Verkehrsplanung wird erst nach der ausstehenden Entscheidung des Standortes der Haltestelle vertieft.*

Es wird um einen zügigen Bauablauf gebeten, zum Beispiel durch stetige Arbeit am Samstag. *Frau Holk weist darauf hin, dass die HOCHBAHN auch im eigenen Interesse ihre Baufirmen anhält, zügig zu arbeiten. Es gibt aber Richtlinien, die eingehalten werden müssen und die Arbeit zu bestimmten Zeiten verbieten.*

Weitere Fragen zum Bau betreffen die Logistik, den Aushub und den dadurch entstehenden Dreck und Lärm. *Die HOCHBAHN wird Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Schmutz treffen. Der Abtransport des Erdaushubes via Schiene wird derzeit geprüft. Frau Holk verweist auf den frühen Zeitpunkt der Planung. Hierzu kann die HOCHBAHN deshalb noch keine genauen Aussagen treffen. Die Themen werden in die weitere Planung einfließen.*

Die Bürgerinnen und Bürger erkundigten sich auch nach der Tiefe des Tunnels. Sie sind um ihre Häuser besorgt, zum Beispiel was Bauschäden und das Grundwasser betrifft. *Das Schildvortriebsverfahren ist ein sehr bewährtes und schonendes Bauverfahren. Es wurde bereits mehrfach in Hamburg erfolgreich eingesetzt. Weiterhin erklärt Frau Holk, dass in der Regel mindestens 10 Meter (Durchmesser der Bohrmaschine ca. 10 m.) unter der Erdoberfläche bzw. den Gebäuden gegraben werden muss. Jeder Streckenabschnitt*

beziehungsweise darauf stehende Gebäude werden einzeln untersucht. Der Ist-Zustand der Gebäude wird vor Baubeginn dokumentiert, sodass Bauschäden nachvollzogen werden können. Das Grundwasser wird bei dem Bauverfahren nicht beeinträchtigt, die Baugruben werden technisch wasserdicht errichtet.

Weitere Fragen betrafen den Schall- und Vibrationsschutz nach Fertigstellung. Es gibt Bereiche im Hamburger Netz, wo Lärm und Erschütterungen zu spüren sind. Ein entsprechendes Gutachten ist beauftragt. Aus den Ergebnissen wird abgeleitet, welche Maßnahmen erforderlich sind um Richt- und Grenzwerte einzuhalten. Die Technik hat sich weiterentwickelt, sodass der Neubau der U5 mit dem bestehenden Netz nicht vergleichbar ist.

Eine weitere Frage bezieht sich auf den Trassenabschnitt bis zur Haltestelle Sengelmannstraße. Wann ist dieser fertiggestellt und wie sollen dann die Umsteigerzahlen bewältigt werden? Wir streben einen Baubeginn Ende 2021 an. Eine seriöse Aussage ist allerdings zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Dafür müssen noch die weiteren Planungen abgewartet werden. Die HOCHBAHN geht davon aus, dass die Kapazitäten auf der Linie U1 ausreichen, um die Umsteiger der U5 aufnehmen zu können. Für die Umsteigebeziehungen wird es zu gegebenem Zeitpunkt eine detaillierte Planung geben.

Es wurde angezweifelt, ob bei dem kurzen Streckenabschnitt zwischen Steilshoop und Sengelmannstraße eine Haltestelle sinnvoll ist? Herr Kober weist darauf hin, dass die Strecke zwischen Steilshoop und Sengelmannstraße ca. 2,5 Kilometer lang ist und die Haltestellenabstände im bestehenden Netz ca. 1,1 km betragen. Herr Dr. Bigdon, Baudezernent des Bezirksamtes Hamburg-Nord, erklärt, dass eine U-Bahn ohne Haltestelle keinen Sinn macht und die Haltestelle an dieser Stelle sehr sinnvoll ist. Diese Haltestelle würde unter anderem dazu führen, dass die Busse nicht mehr so überfüllt sind.

Einige Fragen beziehen sich auf den Verlauf der Trasse. Unter anderem wurde gefragt, warum die Strecke nicht nördlich der Alster in den Westen Hamburgs verläuft bzw. warum keine Ringlinie wie die U3 geplant wird. Herr Kober erläutert, dass großräumige Streckenalternativen untersucht wurden und die Nachfrage auf den Querverbindungen nördlich der Alster bislang deutlich geringer ist, da wesentlich mehr Verkehrsströme in Richtung der Innenstadt verlaufen. Hamburg weist einen starken Zentrumsbezug auf. Der geplante Streckenverlauf bindet zudem bisher nicht ausreichend erschlossene Stadtteile an das Schnellbahnnetz an. Herr Kober erinnert an die Aufgabe des Senats, die MetroBuslinien 5 und 6 zu entlasten.

Es folgt eine Frage zur genauen Lage der Haltestelle in Steilshoop und ob eine Haltestelle in der Nähe vom AK Barmbek geprüft worden ist. Die Haltestelle Steilshoop befindet sich in der Gründgensstraße zwischen Kirche und EKZ. Eine Haltestelle am AK Barmbek wäre die Variante an der S-Bahnhaltestelle Rübenkamp gewesen. Hier habe sich aber gezeigt, dass die Nutzerzahlen deutlich geringer sind, als ursprünglich erwartet. Eine Erschließung durch eine Haltestelle Nordheimstraße erreiche zudem noch die Menschen im nördlichen Barmbek-Nord und im südlichen Teil Ohlsdorfs.

Eine weitere Frage bezieht sich auf die Haltestelle Rübenkamp und eine mögliche Verlegung in Richtung Ohlsdorf. Wäre dort, wo sich die Linien treffen eine Bündelung auf dem Bahngelände möglich? Frau Holk erklärt, dass auch diese Alternative geprüft wurde. An

dieser Stelle wären die Bögen jedoch zu eng, so dass die Haltestelle nicht angeordnet werden kann.

Bei der Südalternative folgen – bei einer kurvigen Strecke – zwei Haltestellen dicht aufeinander. Hierzu kommt die Frage auf, ob bei den herangezogenen Kriterien auch Folgekosten wie in dem Fall höhere Instandhaltungskosten von ca. 50 bis 70 Prozent mehr im Vergleich zur Nordalternative in die Untersuchungen einfließen? *Ja, diese Kosten werden für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens berücksichtigt und auch im Lenkungsreis diskutiert. Dabei fließen Werte und Erfahrungen aus dem bestehenden U-Bahn-Netz ein. Die Kosten aufgrund der Radien werden nicht so hoch sein, da es heute größere Mindestradien gibt. Kurven wie etwa auf der Linie U3 zwischen den Haltestellen Rathausmarkt und Rödingsmarkt werden heute nicht mehr gebaut.*

Es wird eine ganzheitliche Denke unter Betrachtung aller Verkehrsströme gefordert. Das Umsteigen sollte komfortabel sein, wie zum Beispiel in Wien, London und Berlin. Wenn die Politik keine Autos in der Innenstadt will, muss der öffentliche Personennahverkehr entsprechend komfortabel ausgebaut werden.

Es wurde gefragt, wie es nach der Sengelmanstraße beziehungsweise durch den Stadtteil Winterhude weitergeht? *Die U5 wird östlich der Alster in die Innenstadt weitergeführt werden. Der genaue Verlauf wird derzeit ermittelt. Hier sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur U5 Mitte abzuwarten. Diese wird eine mögliche Trassenführung aufzeigen, die dann durch die Planer der HOCHBAHN näher untersucht wird.*

Es gibt die Befürchtung, dass bei der Entscheidung, ob die Süd- oder Nordalternative umgesetzt wird, nicht die aufgeführten Argumente maßgeblich sind, sondern eine Entscheidung aus politischem Interesse geben wird. Es ist bekannt, dass der Bezirk die Südalternative bevorzugt. *Herr Ernst erläutert, dass die Entscheidung im Lenkungsreis aufgrund aller vorgetragenen Argumente der HOCHBAHN sowie der anwesenden Behörden getroffen wird. Ob die U5 dann wirklich kommt, entscheidet die Hamburgische Bürgerschaft am Ende der Planung. Herr Dr. Bigdon begründet den Vorzug der Südalternative. Die Verwaltung sieht das hohe Entwicklungspotenzial des Stadtteils und insbesondere der Fuhsbüttler Straße, welches durch die Haltestelle Hartzlohplatz verstärkt würde.*

Befürworter der Nordalternative weisen auf die baulichen Voraussetzungen und den Kostenfaktor hin. Allein diese Argumente könnten nur eine Entscheidung zur Folge haben - die Nordalternative. Die letzte Wortmeldung aus dem Publikum ist ein Lob an die HOCHBAHN für den bis hier geführten Beteiligungsprozess in Barmbek-Nord.

3. Ausblick

Herr Ernst verspricht den Bürgerinnen und Bürgern, dass die HOCHBAHN im Frühjahr 2018 nach Barmbek-Nord kommt.