

U4-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Horner Geest

Protokoll

Ergebnisse der U4-Planung

22. Mai 2018

U4 – Horner Geest. Bürgerbeteiligung.

Ergebnisprotokoll: Veranstaltung zur Vorstellung der Ergebnisse der U4-Planung

Dienstag, 22.05.2018, 18.00 bis 20.30 Uhr

Horner Freiheit,

Am Gojenboom 46

Teilnehmer: ca. 130

Referenten:

Martin Appelles, Planung U4 Horner Geest, HOCHBAHN

Sebastian Krause, Vertragswesen, HOCHBAHN

Hanna Waesemann, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Lykourgos Tsirigotis, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Moderation:

Andreas Ernst, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Anette Quast, TOLLERORT, Hamburg

Gast:

Markus Weiler, Bezirksamt Hamburg-Mitte

Protokoll:

Meike Mohr, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

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

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Text die männliche Form gewählt, nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige beider Geschlechter.

Begrüßung durch Frau Quast

Frau Quast begrüßt die Anwesenden und erläutert den Ablauf des Abends. Ziel ist es, den aktuellen Planungsstand zu der Verlängerung der U4 vorzustellen und das weitere Vorgehen im Planfeststellungsverfahren darzustellen.

Zudem soll ein Rückblick auf das gelaufene Beteiligungsverfahren gegeben werden.

Frau Quast stellt die Referenten für den Vortrag vor. Herr Appelles ist der Projektleiter für die Verlängerung der U4 auf die Horner Geest und wird im Folgenden die technischen Fragen beantworten. Frau Waesemann ist vor Ort die Ansprechpartnerin für den Stadtteil und wird den Beteiligungsprozess erörtern. Herr Tsirigotis ist Verkehrsplaner bei der HOCHBAHN und steht für Themen rund um den Busverkehr und die Straßenplanung zur Verfügung. Herr Krause ist Ansprechpartner für das Thema Planfeststellungsverfahren.

Der Vortrag ist dialogisch aufgebaut und orientiert sich an den gelaufenen Veranstaltungen auf der Horner Geest.

Veranstaltung 1: Auftaktveranstaltung am 14. Juli 2016

Thema der ersten Veranstaltung war der Netzausbau in Hamburg. Es wurde aufgenommen, welche Themen die Bürger besonders wichtig finden.

Netzausbau

Im Jahr 2013 wurden anhand einer Konzeptstudie die möglichen Erweiterungen des U-Bahn-Netzes untersucht. Ausgangspunkt war, dass Hamburg als wachsende Stadt einen steigenden Bedarf an öffentlichen Nahverkehrsmitteln verzeichnet und die bestehenden U-Bahn- und Buslinien teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Es wurden daher in der Konzeptstudie Potenzialgebiete ohne Schnellbahnanschluss identifiziert und in ein gesamthafes stadtweites Konzept überführt anhand dessen die weitere Untersuchung zur Erweiterung des U-Bahn-Netzes angestoßen wurden. Ziel des U-Bahn Netzausbaus ist es, dicht besiedelte Stadtteile effektiver an die Innenstadt Hamburgs und miteinander anzuschließen und den Autoverkehr durch die verbesserte ÖPNV-Anbindung zu reduzieren.

Die neue U-Bahn-Linie 5 stellt das größte Teilprojekt dar. Sie wird von Bramfeld über die Innenstadt bis nach Lokstedt führen. Während der Abschnitt U5 Ost von Bramfeld bis zur City Nord im kommenden Jahr voraussichtlich in das Planfeststellungsverfahren startet, befindet sich der Abschnitt vom Borgweg bis zum Siemersplatz derzeit noch in der Machbarkeitsuntersuchung.

Desweiteren wird durch eine zusätzliche Haltestelle auf der Linie der U1 zwischen Farmsen und Berne eine Erschließungslücke geschlossen. Die neue Haltestelle „Oldenfelde“ befindet sich bereits im Bau.

Ebenfalls ein Ergebnis der Konzeptstudie war die Erweiterung der U4 auf die Horner Geest. Mithilfe dieser Verlängerung können mindestens 13.000 Anwohner erstmals fußläufig an das U-Bahn-Netz angeschlossen werden.

Verlauf der U4

Die U4 biegt an der Haltestelle Horner Rennbahn ab und wird unterirdisch unter der Manshardtstraße geführt. Haltestellen befinden sich auf der Höhe der Stoltenstraße und der Dannerallee. Zudem wird an der Dannerallee, die die neue Endhaltestelle darstellt, eine Kehr- und Abstellanlage eingerichtet. In der Kehr- und Abstellanlage können zusätzliche Züge abgestellt werden.

Veranstaltung 2: Planungswerkstatt am 29. November 2016

In der Planungswerkstatt wurden die Lagen der Haltestellen und die möglichen Zugänge zu den Haltestellen vorgestellt. Bei dieser Veranstaltung konnten einige Anregungen und Ideen der Anwohner in die weitere Planung übernommen werden.

Die Bestandshaltestelle Horner Rennbahn muss um eine zusätzliche Haltestelle erweitert werden, da sie für die stadtauswärts fahrenden Züge ein zusätzliches Gleis benötigt. Um den Umsteigeweg zwischen der bestehenden und der neuen Haltestelle komfortabler zu gestalten, wurde die Anregung einer weiteren Treppe auf Höhe des heutigen Dubrovniks aufgenommen. Zusätzlich gibt es an dieser Position einen weiteren Aufzug, damit auch die Westseite der neuen Haltestelle barrierefrei erreichbar ist. Somit müssen Fahrgäste, die den Aufzug nutzen möchten, den Ring 2 hierfür nicht überqueren.

An der Haltestelle Stoltenstraße konnte ein zusätzlicher Zebrastreifen in die Planung aufgenommen werden, um das Überqueren der Manshardtstraße zu erleichtern.

Die Haltestelle Dannerallee muss aufgrund ihrer Endhaltelage mit einem Mittelbahnsteig ausgeführt werden. Hinter der Haltestelle wird eine Kehr- und Abstellanlage eingerichtet. Für die Neugestaltung des Straßenraumes wurden viele Varianten untersucht. Die Entscheidung fiel letztendlich in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und der Polizei auf eine Lösung mit zwei Kreisverkehren an den Einmündungen der Dannerallee und der Legienstraße an die Manshardtstraße. Diese bieten mehrere Vorteile: Kreisel sind in der Regel leistungsfähiger als Ampelanlagen und bieten eine höhere Verkehrssicherheit. Zudem kann mit Hilfe der Kreisel eine vorteilhaftere Anordnung des Aufzuges geschaffen werden. Die Busse haben außerdem die Möglichkeit, über die Kreisel zu wenden.

Veranstaltung 3: Rundgang am 20. Mai 2017

Bei der dritten Veranstaltung gingen die Teilnehmer gemeinsam mit dem Planungsteam der HOCHBAHN die geplante Strecke ab. Dabei erläuterten die Planer vor Ort wichtige Themen der Planung.

Offene Bauweise

Die geplante offene Bauweise bedeutet einen Eingriff in die bestehende Oberfläche. Herr Appelles erläutert das Bauverfahren. Zunächst wird eine Baugrube erstellt. Hierfür werden in einem ersten Schritt senkrechte Wände in den Boden gegraben, sogenannte Schlitzwände. Eine Baumaschine hebt nach und nach von oben nach unten die Wände aus. Die entstandenen Schlitzwände werden anschließend mit Beton vergossen. Als nächstes wird das Erdreich aus der Baugrube ausgehoben. Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels sind sogenannte Unterwasserbetonsohlen nötig, die verhindern, dass das Wasser von unten in die Baugrube läuft. Wenn die Baugrube von unten dicht ist, wird anschlie-

ßend das sich in der Baugrube aufgestaute Wasser abgepumpt. In die nun trockene Baugrube kann nun der Tunnel und die Haltestellen hineingebaut werden.

Im Anschluss kann die Straßenoberfläche wieder hergestellt und die Haltestellen-Zugänge errichtet werden.

Die offene Bauweise ist für die Verlängerung der U4 festgelegt, da sich die bestehenden Gleise der U2/U4 an der Horner Rennbahn sehr nah unter der Straßenoberfläche befinden und eine Tunnelbohrmaschine daher aus technischen sowie Sicherheitsgründen ausscheidet. Im Bereich der Manshardtstraße könnte nur ein sehr geringer Streckenanteil mit einer Bohrmaschine erstellt werden, weil die Haltestellen in offener Bauweise erstellt werden müssen. Für diese kurzen Streckenabschnitte ist es wirtschaftlich nicht tragbar eine Tunnelbohrmaschine anfertigen zu lassen.

Die Straßenoberfläche kann nach der Bauzeit wieder hergerichtet werden. Geplant ist ein neuer Straßenquerschnitt, der Radfahrstreifen auf der Straße vorsieht sowie breite Fußwege. Die gefllten Bäume werden wieder aufgeforstet.

Während der Bauzeit muss mit Beeinträchtigungen gerechnet werden. Es wird entsprechenden Baustellenlrm geben und die Autoverkehre müssen um die Baustelle geleitet werden.

Die HOCHBAHN bemüht sich um anwohnerschonendes Bauen. Das bedeutet, dass die Arbeiten in der Regel werktags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr stattfinden und mit modernen Maschinen gearbeitet wird, die die Erschütterungen und den Schall bestmöglich verhindern.

Dennoch werden bestimmte Orte an der späteren Trasse stärker beeinträchtigt sein. Als Beispiel sei hier der Außenbereich der Horner Freiheit genannt, bei dem ein Teil der Terrasse zurückgebaut werden muss. Eine Ausweichflche für die Terrasse ist jedoch auf der Ostseite des Stadtteilhauses geplant. Vor dem Eingang der Horner Freiheit wird ein Bauzaun stehen, die Gestaltung und die Optik dieses Zaunes kann in Abstimmung mit den Beteiligten in der Horner Freiheit noch ermittelt werden. Die Zugänglichkeit zu den Räumlichkeiten der Horner Freiheit ist jederzeit gewährleistet.

Betroffenheit der Manshardtstraße

Die Manshardtstraße wird nicht während der gesamten Baumaßnahme komplett gesperrt sein, sondern immer in Teilabschnitten, um möglichst viele Verkehrsbeziehungen aufrecht zu erhalten.

Alle Gebäude an der Strecke werden für die Anwohner immer zugänglich sein. Die Müllabfuhr und die Feuerwehr können die Häuser während des gesamten Baus anfahren.

Parallel zu der Baugrube wird es dafür eine Baustraße geben. Wie genau der Bauablauf und Sperrungen aussehen werden, kann zu dem jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt bestimmt werden. Dies ist abhängig von dem weiteren Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und dem damit verbundenen Beginn des Baus sowie von der Ausführungsplanung. Alle Anwohner werden rechtzeitig und detailliert über die Sperrungen und Umleitungen informiert.

Busverkehr

Während der Bauzeit können die Busse nicht durch die Manshardtstraße geführt werden, stattdessen werden sie umgeleitet. Die Umleitungen richten sich nach den jeweiligen Bauabschnitten.

Die Kleinerschließung, beispielsweise zum Öjendorfer Friedhof, bleiben erhalten. Die HOCHBAHN bemüht sich, dass sich die Fahrtzeiten nur geringfügig verlängern, allerdings kann durch Verschiebungen von Haltestellen ein etwas längerer Weg zur Haltestelle entstehen.

Nach dem Bau der U-Bahn werden tagsüber keine Buslinien mehr durch die Manshardtstraße fahren. Das Busnetz wird so optimiert, dass die umliegenden Buslinien an der neuen Endhaltestelle an der Dannerallee ausgerichtet werden. Anwohner aus den Bereichen Wandsbek, Jenfeld und Haferblöcken sollen durch den früheren Umstieg in die U4 von einer kürzeren Reisezeit profitieren.

Veranstaltung 4: Architektur-Wettbewerb am 4. Dezember 2017

In der Veranstaltung konnten Ideen und Anregungen gesammelt werden, was die Bewohner Horns sich auch optisch von ihrer neuen Haltestelle erhoffen. Der Charakter des Stadtteils soll sich in den Haltestellen widerspiegeln und wiederfinden. Dieses ist Teil der Aufgabenstellung an die teilnehmenden Architekten des Architektur-Wettbewerbs.

Aus diesem Grund sind die Ergebnisse der 4. Veranstaltung für die Jury des Architektur-Wettbewerbes ein Entscheidungskriterium.

Der Wettbewerb läuft derzeit noch. Nach der Jury-Entscheidung werden die Entwürfe im Stadtteil präsentiert.

Veranstaltung 5: Planfeststellungsverfahren am 22. Mai 2018

Bei dem Planfeststellungsverfahren handelt es sich um ein behördliches Verfahren, das durchgeführt wird, um eine Genehmigung für das Vorhaben zu erhalten.

Dafür werden die erstellten Planungsunterlagen bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eingereicht.

Die Unterlagen werden im Bezirk für einen Monat öffentlich ausgelegt und können von jedem eingesehen werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, sich die Planungen online anzuschauen. Ab dem Beginn der Auslegung können zwei Monaten lang Einwände erhoben werden. Die Planfeststellungsbehörde wird alle rechtzeitig eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen in einem Erörterungstermin mit den Beteiligten erörtern und dann über den Antrag entscheiden.

Der bisherige Zeitablauf sieht vor, dass die Unterlagen bei der Behörde im Juni eingereicht werden. Die öffentliche Auslegung der Unterlagen wird voraussichtlich nach den Sommerferien erfolgen. Die HOCHBAHN informiert die Anwohner in Horn rechtzeitig über die Fristen und Zeitpunkte. Dies geschieht zum einen über den Email-Verteiler und zum anderen über die Homepage der HOCHBAHN.

Das gesamte Planfeststellungsverfahren ist im zeitlichen Ablauf nicht absehbar, die HOCHBAHN rechnet mit einem Planfeststellungsbeschluss im Herbst 2019.

Daher ist nur eine grobe Schätzung zum Zeitpunkt des Baubeginns möglich. Wünschenswert wäre ein Baubeginn zum Ende des Jahres 2019. Das würde eine Inbetriebnahme der U-Bahn zur Mitte der 2020er Jahre bedeuten. Die HOCHBAHN ist bis zum Abschluss des U-Bahn-Baus weiterhin für die Anwohner ansprechbar. Frau Waesermann wird weiterhin im Stadtteil unterwegs sein.

Fragen

Im Anschluss an die Präsentation konnten aus dem Plenum heraus Fragen an das Team der HOCHBAHN gestellt werden, die im Folgenden in Themenblöcken sortiert sind.

Baumaßnahme der U4

Frage aus dem Plenum: Was bedeutet es, dass nur werktags gebaut wird? Gehört der Samstag dann auch dazu?

Antwort HOCHBAHN: Werktags bedeutet, dass auch an Samstagen von 7:00 bis 20:00 Uhr gebaut werden kann.

Wie wird der Bau der U-Bahn finanziert? Und was kostet die U-Bahn?

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 465 Millionen Euro. Die Planung und Ausführung des Vorhabens sollen überwiegend durch Zuwendung von Seiten der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert werden. Eine Förderung durch den Bund wird zusätzlich angestrebt.

Warum wird nicht mit dem Schildvortrieb gebaut?

Die Haltestelle Horner Rennbahn liegt verhältnismäßig nah unterhalb der Straßenebene. Eine Tunnelvortriebsmaschine benötigt jedoch eine gewisse Überdeckung. Bis die nötige Tiefe von der Haltestelle Horner Rennbahn erreicht werden könnte, wäre eine zu lange Strecke nötig. Die Haltestellen werden grundsätzlich offen gebaut. Die Strecke, die die Tunnelvortriebsmaschine fahren könnte, wäre damit reduziert auf eine Länge von insgesamt 800 Metern. Dafür rechnet sich der Einsatz nicht.

Wie wird mit Erschütterungen auf die Wohngebäude umgegangen?

Es wird Messungen in den Gebäuden entlang der Trasse geben. Zudem wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um etwaige Schäden während der Bauzeit feststellen zu können. Beim späteren Betrieb der U-Bahn sind Maßnahmen zur Erschütterungsreduzierung vorgesehen. Dazu gehört der Einsatz von Unterschottermatten.

Wie lange dauert die Baumaßnahme an der Horner Freiheit? Wird diese als erstes umgesetzt?

Der Umbau der Haltestelle Horner Rennbahn und die Ausfädelung der U4 stellen die erste Baumaßnahme dar. Insgesamt wird hier mit einer Bauzeit von 3 Jahren gerechnet. Der U-Bahn-Betrieb ist in dieser Zeit weitgehend möglich. Die Betriebsunterbrechung an der Horner Rennbahn beläuft sich auf 6-8 Monate.

U-Bahn-Betrieb

Wird der Zugverkehr während der gesamten Baumaßnahme von der Horner Rennbahn eingestellt?

Teilweise fährt während des Baus ein Schienenersatzverkehr. Der Schienenersatzverkehr besteht über einen Zeitraum von 6-8 Monaten. In dieser Zeit fahren ersatzweise Busse von Legienstraße bis zur Haltestelle Rauhes Haus. Zusätzlich wird ein Expressbus von Billstedt bis zum Rauhen Haus geplant, der keine Zwischenhalte hat.

Das Ausschwenken der U4 an der Horner Rennbahn bedeutet, dass es an der Horner Rennbahn eine offene Baugrube geben wird. Wie lang wird diese Baugrube sein?

Der sogenannte Bypass ist 700 Meter lang.

Warum wird nicht direkt weiter bis Jenfeld und Wandsbek gebaut?

Baulich wäre eine Verlängerung möglich, jedoch wird im Bereich Jenfeld derzeit die S-Bahn-Linie 4 geplant, so dass die U4-Verlängerung nach Jenfeld derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Die Bewohner Jenfelds profitieren jedoch ebenfalls von der U4. Durch die Umstrukturierung des Busnetzes und des entsprechend schnelleren Umstiegs in die U-Bahn.

Warum bekommt die Stoltenstraße zwei Seitenbahnsteige und keinen Mittelbahnsteig?

Der Straßenquerschnitt ist im Bereich der Stoltenstraße zu schmal für einen Mittelbahnsteig.

Warum wird an der Dannerallee kein zweiter Fahrstuhl gebaut?

Ein zweiter Fahrstuhl könnte nachgerüstet werden. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht vorgesehen und auch entsprechend mit den Behindertenverbänden abgestimmt.

Busse

Kann man im Zuge der Baustelle in Horn nicht die alte Busverbindung in Richtung der Merkenstraße wieder aufnehmen?

Vorrangiges Ziel der Busführung während der Bauphase wird es sein, die vorhandenen Buslinien sinnvoll umzuleiten. Eine Wiedereinführung der alten Verbindung ist daher derzeit nicht in der Planung berücksichtigt. Gern prüfen wir aber, ob die Nachfrage auf der Verbindung wächst und eine Einführung der Linie daher (wieder) Sinn macht.

Ist auf den neu entstehenden Kreisverkehren ausreichend Platz, dass auch Gelenkbusse dort fahren können?

Der Radius der Kreisverkehre ist für Gelenkbusse ausgerichtet.

Verkehrsführung

Wo können die Ausweichverkehre während der Bauzeit fahren? Sind die Straßen Querkamp und Legienstraße nicht zu eng für die Busse?

Die beiden genannten Straßen sind in der Tat enger als die Manshardtstraße, daher wird der individuelle Verkehr eventuell über andere Straßen geleitet, z.B. über den Schiffbeker Weg. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit der Polizei.

Wie komme ich während der Bauphase von der Rudolf-Roß-Allee nach Wandsbek?

Die heutige Buslinie von Dannerallee in Richtung Wandsbek fährt während der Bauzeit grundsätzlich weiter, ggfs. mit geänderten Linienweg.

Wie kann man sich während der Baumaßnahme über die Verkehrsführung informieren?

Sobald der Bau geplant wird, werden die Bewohner des Stadtteils informiert. Hanna Waesermann ist weiter vor Ort für alle Bewohner ansprechbar. Die Informationen werden auch online über die Homepage der HOCHBAHN einsehbar sein.

Oberflächengestaltung

Wie und wo werden die Bäume nachgepflanzt? Kann die HOCHBAHN vertraglich zu Ersatzpflanzungen verpflichtet werden?

Die Bäume werden umfangreich kategorisiert und es ist eine Ersatzpflanzung geplant. Zu bedenken ist, dass bei der Zählung der Bäume auch kleinere Gewächse mitgezählt werden und es sich nicht nur um groß gewachsene Bäume handelt. Die Ersatzpflanzungen werden im Anschluss an die Maßnahme überprüft. Eine weiterführende vertragliche Verpflichtung ist daher nicht nötig.

Herr Weiler, Bezirksamt Hamburg-Mitte, verdeutlicht, dass die Bäume dort wieder gepflanzt werden sollen, wo sie auch heute stehen. Zusätzlich könnten weitere Bäume in den angrenzenden Straßen gepflanzt werden, um die Grünflächen in Horn zu erhalten.

Wird der Parkplatz an der Horner Freiheit während der Bauphase aufgelöst?

Der Parkplatz wird in Teilen als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt. Es wird auf der Fläche jedoch weiterhin einige Parkplätze geben und zudem können eventuell weitere Parkplätze in dem Parkhaus zur Verfügung gestellt werden.

Soll die Freifläche vor der Schule Sterntalerstraße als Bus-Bahnhof genutzt werden?

Nein, das ist nicht geplant. Es wird dort neue Ausstiegs- und Überliegeflächen für die Busse geben, diese liegen aber im aktuellen Straßenraum.

Wie soll verhindert werden, dass der neue Radweg an der Manshardtstraße als Parkplatz missbraucht wird?

Herr Weiler, Bezirksamt Hamburg-Mitte: Es wird auf der Fahrbahn eine durchgezogene Linie geben, um den Radweg von dem Fahrweg der Autos zu trennen. Über die Einhaltung werden entsprechende Kontrollen durchgeführt.

Wie viele Parkplätze fallen an der Parkpalette am EKZ weg?

Von der Parkpalette wird eine Breite von 12 Metern abgetragen, die anderen Parkplätze können weiterhin genutzt werden. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Parkplätze wieder hergestellt.

Wird die neue Veloroute für den Bau der U4 wieder aufgerissen?

Für den Bau der U4 muss ein kurzer Abschnitt der Veloroute zurückgebaut werden, dieser wird nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder hergestellt.

Sonstiges/Allgemeines

Rechtfertigt der große Aufwand die Verlängerung der U-Bahn für nur zwei neue Haltestellen?

Der Bus ist als Transportmittel immer den Schwankungen des Straßenverkehrs unterworfen und kann sich daher immer auch verspäten. Die U-Bahn hingegen bietet eine umsteigefreie und schnellere Verbindung bis in die Hamburger Innenstadt. Es werden mindestens 13.000 Einwohner eine fußläufige Anbindung an das U-Bahn-Netz bekommen.

Ist es richtig, dass das Café May aus der Horner Freiheit ausziehen wird und gekündigt hat?

Eine Kündigung ist uns nicht bekannt. Die HOCHBAHN befindet sich in einem konstruktiven Austausch mit der Horner Freiheit und den Betreibern des Café Mays.

Herr Weiler vom Bezirksamt Hamburg-Mitte bestätigt, dass auch das Bezirksamt über die große Bedeutung des Stadtteilhauses für den Stadtteil in Horn weiß und sich für die Belange der Horner Freiheit in den Gesprächen mit der HOCHBAHN einsetzt.

Wie kommt es zu der Annahme, dass 13.000 Anwohner erstmals erschlossen werden? Ist die Zahl nicht zu hoch gegriffen?

Errechnet wird die fußläufige Entfernung zu den Haltestellen. Fußläufig bedeutet in dem Zusammenhang, dass die Entfernung nicht größer als 720 Meter ist. In diesem Radius rund um die zwei neuen U-Bahn-Haltestellen leben etwa 13.000 Menschen.

Wenn ich die Miete mindern möchte, wer zahlt dem Vermieter dann den entsprechenden Ausfall?

Zu dem Thema Mietminderung werden Einzelfallentscheidungen getroffen. Sollte eine Mietminderung gerechtfertigt sein, wird sich der Eigentümer voraussichtlich an die HOCHBAHN wenden. Als Mieter ist man von diesem Vorgang nicht weiter betroffen.

Wurden weitere Baumaßnahmen in Horn, wie der Bau der Doppelrennbahn, in der Planung berücksichtigt?

Die HOCHBAHN steht im Kontakt mit den Verantwortlichen. Der Baustellenverkehr der Doppelrennbahn wird vom Norden bedient und ist daher unabhängig von dem Baustellenverkehr der U-Bahn.

Wo wird der Bodenaushub gelagert?

Ein Drittel des gesamten Aushubs kann nach Beendigung des Tunnelbaus wieder eingebaut werden. Der Rest wird abgefahren.

Fallen die Garagen an der Manshardtstraße/Legienstraße weg?

Die Garagen müssen bauzeitlich teilweise verlegt werden.

Ausblick

Es gab an dem Abend zwei Hinweise zu weiteren Veranstaltungen:

Am 29. Mai findet um 18 Uhr in der Horner Freiheit eine Versammlung von Bewohnern statt, um Fragen für das Planfeststellungsverfahren zu formulieren und das weitere Vorgehen zu besprechen.

Am 9. Juni findet in Horn das Stadtteilstadtteilfest statt, zu dem auch die HOCHBAHN einen Stand haben wird und für weitere Fragen zur Verfügung steht.

Frau Quast beendet die Veranstaltung. Sie dankt den Referenten für die Beantwortung der zahlreichen Fragen und den Teilnehmern für die konstruktive Diskussion.

Herr Ernst betont noch einmal, dass die HOCHBAHN auch weiterhin den Austausch mit dem Stadtteil fortführt. Hanna Waesermann ist telefonisch unter der 040-3288 5369 und per Mail unter hanna.waesermann@hochbahn.de zu erreichen.