

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Barmbek-Nord

Protokoll

Auftaktveranstaltung

19. September 2016

U5 – Barmbek-Nord. Bürgerbeteiligung.
Auftaktveranstaltung.

Ergebnisprotokoll der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung auf der Linie U5

Montag, 19.09.2016, 18:30 bis 20:30 Uhr

Margaretha-Rothe-Gymnasium, Aula
Langenfort 5

Teilnehmer: ca. 180

Referenten:

Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord
Doreen Kerinnis, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN
Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN
Stephanie Holk, Planung U5 Ost, HOCHBAHN

Moderation:

Christoph Kreienbaum, Unternehmenskommunikation/Pressesprecher, HOCHBAHN
Bettina Börgeling, Systemplanung, HOCHBAHN

Protokoll:

David Claus, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

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

1. Vortrag: Projekte in Barmbek-Nord
Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord

Herr Rösler stellt die Entwicklungen der letzten Jahre im Stadtteil Barmbek-Nord vor und begrüßt eine Verbesserung der ÖPNV Infrastruktur, u.a. durch die geplanten Haltestellen Hartzloh und Rübenkamp. Durch eine neue Haltestelle im Bereich des Hartzloh werde ein Kontrapunkt zum Bahnhof Barmbek im Stadtteil gesetzt. Die Sogwirkung der Haltestelle Barmbek und des dort auf der ehemaligen Hertie-Fläche entstehenden Einzelhandelsangebotes könne so abgemildert werden. So bleibe auch der nördliche Bereich des Stadtteils für den Einzelhandel attraktiv.

2. Vortrag: Bürgerbeteiligung
Doreen Kerinnis, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Frau Kerinnis weist auf den sehr frühen Stand des Projektes, direkt nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung, hin. Ziel der Auftaktveranstaltung ist es, den aktuellen Sachstand zum Ausbau des U-Bahn-Netzes sowie die möglichen Auswirkungen vor Ort vorzustellen, um so bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen übereinstimmenden Kenntnisstand zu erzeugen und ein gemeinsames Verständnis für den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess aufzubauen. Außerdem ist die HOCHBAHN bereits in dieser frühen Planungsphase sehr daran interessiert im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern Ideen, Fragen und Anregungen zu erhalten. Eine frühe Einbindung der Bürgerinnen und Bürger ist bereits bei den Planungen zum Bau der Haltestelle Oldenfelde erfolgt. Hier konnte gemeinsam, und die Planung begleitend, ein sehr gutes Ergebnis erarbeitet werden. Das soll u.a. mit dieser Veranstaltung in den kommenden Jahren auch für die Linie U5 gelingen.

Abschließend stellt Frau Kerinnis Herrn Boneß als örtlichen Ansprechpartner vor. Seine Kontaktdaten finden Sie in der Präsentation.

3. Vortrag: Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Herr Heidrich erläutert, dass die HOCHBAHN durch Senat und Bürgerschaft mit den Planungen zur U5 beauftragt wurde. Die übergeordnete Zielsetzung des U-Bahn-Ausbaus umfasst zahlreiche Faktoren. Hier sind die verbesserte Anbindung von bestehenden Großraumsiedlungen, insbesondere an die Hamburger Innenstadt, von dicht besiedelten, gewachsenen 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. Zunächst wurde hierfür eine Konzeptstudie mit verkehrsplanerischer Betrachtung durchgeführt. Herr Heidrich stellt die Ergebnisse der durchgeführten Potenzialanalyse sowie die angewendeten Analysegrundlagen vor. Die Untersuchung der generellen Machbarkeit für den Bau der U5 Ost von Bramfeld in die City Nord ist abgeschlossen. Der Bau dieses U5-Abschnittes erschließt Stadtteile mit 110.000 Einwohnern und ca. 30.000 Arbeitsplätzen. Es wurden verschiedene Varianten (u.a. über Barmbek und über Sengelmannstraße) im Rahmen der Konzeptstudie betrachtet. Die Variante über Sengelmannstraße bietet hier wesentliche Vorteile. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden mögliche Haltestellenlagen im Hartzloh sowie am Rübenkamp, zwischen S-Bahn und der Straße Rübenkamp, herausgearbeitet.

4. Vortrag: U5 Hartzloh / Rübenkamp – Aktueller Stand Stephanie Holk, Planung U5 1. Bauabschnitt, HOCHBAHN

Frau Holk stellt das Ergebnis der durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung für den Bereich Hartzloh bis Rübenkamp vor. Generell sollen die Haltestellen in offener Bauweise, die Tunnel jedoch im Schildvortriebsverfahren, gebaut werden. Es handelt sich hierbei um ein sicheres und bewährtes Bauverfahren, das bereits beim Bau der U4 in Hamburg, beispielsweise bei der Unterfahrung des Jungfernstiegs und der Innenstadt, und auch weltweit in verschiedenen anderen Städten, erfolgreich angewendet wurde.

Frau Holk betont, dass die Planungen erst begonnen haben und aktuell mögliche Haltestellenvarianten vertieft untersucht werden, um am Ende, auch nach Abwägung aller öffentlichen, privaten und sonstigen Belange, die beste Lösung herauszuarbeiten. So zeigt beispielsweise die Machbarkeitsuntersuchung Haltestellenlagen im Hartzloh und am Rübenkamp auf. Dabei geht sie auf bauzeitliche Betroffenheiten der Anwohnerinnen und Anwohner am Hartzloh ein. Zusätzlich erläutert Frau Holk mögliche alternative Haltestellenlagen im Bereich Hartzloh, die sich zum einen westlich und zum anderen östlich der Lage gemäß Machbarkeitsuntersuchung befinden. Auch diese Lagen werden derzeit im Rahmen der Vorentwurfsplanung überprüft.

Frau Holk erläutert zur Lage der Haltestelle am Rübenkamp, dass es hier bauzeitliche Betroffenheiten im angrenzenden Kleingartenverein geben wird. Die HOCHBAHN ist hier bereits im engen Austausch mit dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V.. Es wurde – auch in Rücksprache mit dem Landesbund – eine Haltestellenlage westlich des Rübenkamps im Pergolenviertel geprüft. Die notwendigen Radien für den Anschluss über Gleisdreieck und Sengelmannstraße sind mit dieser Variante jedoch nicht zu erreichen.

5. Diskussionsrunde – Sie sind gefragt!

Podium:

Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord

Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN

Stephanie Holk, Planung U5 Ost, HOCHBAHN

In der knapp 90-minütigen Diskussion haben sich folgende Fragen, Anmerkungen und Ideen herausgestellt. Diese werden der Übersicht halber nach Themenfeldern dargestellt. Die grauen Passagen geben die Antworten zu den einzelnen Punkten wieder.

Allgemein

Es wurde nachgefragt, warum anstatt einer U-Bahn keine Stadtbahn gebaut wird. Hierbei handelt es sich um eine politische Entscheidung des Senats.

Weiter war von Interesse, warum die Machbarkeitsuntersuchung bisher nicht veröffentlicht wurde. Die Machbarkeitsuntersuchung wurde Anfang der Kalenderwoche 37 an den Auftraggeber, die zuständige Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), also an die Freie und Hansestadt Hamburg, übergeben. Die Veröffentlichung im Transparenzportal erfolgt am 05.10.2016. Untersucht wurden hier, wie von Herrn Heidrich erläutert, insbesondere verkehrliche Parameter. Mit der nun begonnenen Vorentwurfsplanung werden die Annahmen der Machbarkeitsuntersuchung weiter vertieft. Das betrifft beispielsweise Bodenbeschaffenheiten, aber auch Haltestellenlagen. Es erfolgen Variantenuntersuchungen unter Berücksichtigung von Betroffenheiten der Anlieger.

Weiter wurde gefragt, warum ein erschlossener Stadtteil wie Barmbek-Nord eine zusätzliche U-Bahn-Linie erhalten soll. Hierzu ist anzumerken, dass Barmbek-Nord einer der am dichtest besiedelten Stadtteile Hamburgs ist, der bisher nur am Rand mit einer S-Bahn erschlossen wird. Das Stadtteilzentrum wird derzeit nur mit Bussen an den ÖPNV angebunden. Diese sind in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzt. Hinzu kommen die stetig steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV und die Nachverdichtung bestehender Quartiere mit Wohnungsbau. Der Bau einer neuen U-Bahn-Linie U5 soll die hier bestehende Netzlücke im Schnellbahnnetz schließen und somit auch langfristig eine optimale ÖPNV-Erreichbarkeit für Barmbek-Nord sicherstellen. Die geplanten Übergänge zur S-Bahn-Linie S1 am Rübenkamp und zur bestehenden U-Bahn-Linie U1 an der Sengelmannstraße fügen die U5 Ost von Bramfeld über Steilshoop und Barmbek-Nord kommend optimal in das Gesamtnetz ein. Mit der geplanten Fortsetzung der U5 in Richtung Innenstadt erhalten die o.g. Stadtteile eine umsteigefreie Direktverbindung in die Hamburger City.

Trassierung

Im Rahmen des Trassenverlaufs der U5 Ost war von Interesse, warum diese nicht direkt von Steilshoop zum Rübenkamp geführt wird. Im Ergebnis der Konzeptstudie (siehe oben, Punkt 3) wurde ermittelt, dass die Stadtteile Bramfeld, Steilshoop und Barmbek-Nord über keine ausreichende Schienenanbindung im ÖPNV verfügen. Diese drei Stadtteile können sinnvoll von der U5 Ost erschlossen werden, um dann Anschluss an das bestehende Schnellbahnnetz (Rübenkamp und Sengelmannstraße) zu erhalten. Daraus ergibt sich der aktuell vorgesehene, etwas kurvige Trassenverlauf. Sollte eins dieser Potenzialgebiete ausgespart werden, verbliebe für diesen Bereich verkehrlicher Handlungsbedarf. In Zukunft wären kaum mehr sinnvolle Anschlüsse dieser Bereiche an das Schnellbahnnetz möglich. Hinzu kommt, dass die Streckenführung einer U-Bahn vielen Restriktionen unterworfen ist.

So sind Veränderungen in der Höhenlage und mögliche Kurven durch sogenannte Trassierungsparameter vorgegeben. Eine einfaches „Umschwenken“ ist nicht möglich.

Zusätzlich wurde gefragt, warum die Trasse nicht nördlich der Alster in den Westen Hamburgs geführt wird. Ein wesentlicher Aspekt in der übergeordneten Zielsetzung zum U-Bahn-Ausbau ist die Entlastung der stark belasteten Metrobuslinien 5 und 6, da hier in absehbarer Zeit keine ausreichenden Kapazitäten mehr zur Verfügung stehen werden. Das System „Bus“ stößt auf diesen Linien an seine Grenzen und muss durch ein leistungsfähigeres, schienengebundenes Verkehrsmittel abgelöst werden. Daher muss die U5 als sogenannte Durchmesserlinie durch die Innenstadt geführt werden. Auf den Querverbindungen nördlich der Alster setzt die HOCHBAHN derzeit Busse ein, die die Nachfrage dort ausreichend bedienen (z. B. die Metrobuslinien 22 und 26). Je weiter entfernt vom Stadtzentrum diese sogenannten tangentialen Verbindungen liegen, desto geringer ist die Nachfrage. Damit bleiben die tangentialen Verbindungen vom Fahrgastaufkommen her deutlich hinter der aktuell geplanten U5 zurück.

Eine weitere Frage war, warum die Trasse einen relativ weiten Radius haben muss. Warum kann die neue U-Bahn nicht in Kurven langsamer und auf den geraden Streckenabschnitten schneller fahren oder wie am Beispiel Chicago im rechten Winkel abbiegen? Werden die Radien/Kurven einer Trasse zu eng, kann nur eine geringe Reisegeschwindigkeit erreicht werden. Dies würde einem zentralen Vorteil des Systems „U-Bahn“ widersprechen. Außerdem gilt: Je enger die Kurve desto größer der Verschleiß für Rad und Schiene sowie entstehender Schall und Erschütterung. Beispielhaft hierfür ist die über 100 Jahre alte Bestandsstrecke zwischen Rödingsmarkt und Rathaus. Moderne U-Bahnen werden daher mit weiten Radien/Kurven geplant und gebaut.

Haltestellen / Varianten

Im Vorwege ist anzumerken, dass Vorschläge für sechs weitere Varianten zur Haltestellenlage in Barmbek-Nord aus dem Auditorium überreicht wurden. Diese werden seitens der HOCHBAHN im Rahmen der Vorentwurfsplanung geprüft.

In Bezug auf die vorgestellte Haltestelle im Hartzloh wurde gefragt, warum die sogenannten Schutzgüter „Mensch“ und „Umwelt“ anders bewertet würden als bei einer zusätzlichen U3-Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße. Die Auswirkungen von Baumaßnahmen auf die verschiedenen Schutzgüter werden im Rahmen einer Variantenbetrachtung ermittelt und gegeneinander abgewogen. Die angesprochene Haltestelle in der Fuhlsbüttler Straße stellt aber keine Variante für die Anbindung von Barmbek-Nord mit der Linie U5 dar, sondern wurde als mögliche Nachverdichtung des Bestandsnetzes geprüft. Ganz konkret wurde analysiert, ob auf der U-Bahn-Linie U3 zwischen den bestehenden Haltestellen Barmbek und Habichtstraße ein Zusatzhalt in Höhe der Fuhlsbüttler Straße errichtet werden könnte. Hier verläuft die U3 an der Oberfläche auf einem Damm. Ein Zusatzhalt auf einer bestehenden Linie an der Oberfläche verursacht andere dauerhafte Auswirkungen auf die Schutzgüter, als eine unterirdische Haltestelle einer gänzlich neuen Linie. Der mögliche Zusatzhalt auf der U3 wurde verworfen.

Zusätzlich kam die Frage auf, ob mit verstärktem Fußgängerdurchgangsverkehr im Hartzloh zu rechnen ist und warum die Anbindung der Fuhlsbüttler Straße eine so hohe Wichtigkeit hat. Ein erhöhter Durchgangsverkehr ist eher nicht zu erwarten, da sich Ein- und Ausgänge bei der aktuellen Lage an beiden Enden der Haltestelle befinden. Es ist ein gewünschtes Ziel

der Stadt Hamburg die Attraktivität der Fuhlsbüttler Straße sowohl für Anwohner als auch für Gewerbetreibende und Besucher weiter zu erhöhen(siehe auch Punkt 1).

Zusätzliche Fragen betrafen mögliche alternative Haltestellenlagen. Hierzu wurde gefragt, warum eine Haltestelle im Hartzloh geplant wird, wenn anliegend öffentliche Plätze zur Verfügung stehen. Derzeit werden seitens der HOCHBAHN verschiedene Lagen für die Haltestelle in Barmbek-Nord geprüft. Der Abschluss dieser Variantenprüfung ist für das erste Quartal 2017 vorgesehen. Dabei werden auch Vorschläge aus dem Auditorium überprüft.

In diesem Zusammenhang wurde nach den Vor- und Nachteilen der Haltestellenlage westlich des Hartzloh gefragt. Hier stellt sich der dann notwendige Kurvenradius in Richtung der geplanten Haltestelle Rübenkamp als herausfordernd dar. Dies wird allerdings ebenfalls gerade geprüft. Wesentlich ist zudem, dass die Anzahl der durch die U5 neu an das Schnellbahnnetz angeschlossenen Anwohner bei der westlichen Variante deutlich geringer ausfällt, als bei der Variante im Hartzloh. Zusätzlich ergibt sich eine erhebliche, unwirtschaftliche Doppelerschließung mit der S-Bahn.

In Bezug auf die Anbindung der S-Bahn wurde gefragt, warum dies an der S-Bahnhaltestelle Rübenkamp geschehen soll und nicht die S-Bahnhaltestelle Alte Wöhr genutzt wird. Hierbei ist die Anbindung der U5 an das bestehende U-Bahnnetz von Bedeutung. Dies ist an der U-Bahnhaltestelle Sengelmannstraße sinnvoll möglich. Die neue Linie U5 soll eine optimale, möglichst wenig umwegige, Anbindung an das bestehende S- und U-Bahnnetz erhalten, um so den ÖPNV noch attraktiver und komfortabler zu machen. Bei einer Anbindung an der S-Bahnhaltestelle Alte Wöhr anstelle der S-Bahnhaltestelle Rübenkamp ist dies nicht mehr möglich, da der Bogen zur Sengelmannstraße dann eine sehr umwegige Streckenführung ergeben würde und die Fahrzeiten durch die längere Strecke ungünstig verlängert werden. Des Weiteren steigen dadurch die Realisierungskosten ohne dass eine Erhöhung des Nutzens erreicht wird.

Weiter wurde gefragt, warum die geplante Haltestelle im Hartzloh nicht näher an die dort befindlichen Schulen gebaut wird. Schülerinnen und Schüler sind eine wichtige Zielgruppe. Die Schulen in diesem Bereich werden durch eine Haltestelle im Hartzloh gut erreicht. Ein weiteres zentrales Kriterium zum Bau einer U-Bahn ist allerdings die generelle (Neu-)Erschließung von Einwohnern. Durch eine Haltestelle im Hartzloh könnten ca. 12.000 Einwohner erschlossen werden.

Bau / Betrieb

Zum Bau der U5 war von Interesse, ob es Lärm durch die Tunnelbohrmaschine geben wird und ob Schäden an der Bausubstanz der Gebäude zu erwarten sind, wenn Gebäude unterfahren werden. Es handelt sich beim Schildvortriebsverfahren um ein sehr sicheres und weltweit bewährtes Bauverfahren. Es wurden bereits viele Erfahrungen beim Bau der U-Bahn-Linie U4 in die HafenCity gesammelt. Die genaue Trassenführung der U5 steht derzeit allerdings noch nicht abschließend fest. Wenn dies der Fall ist, werden die betroffenen Gebäude begutachtet und vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Dieses Verfahren wurde auch bei dem Bau der U4 unter der Innenstadt in Richtung HafenCity erfolgreich angewendet.

In diesem Zusammenhang wurde zusätzlich nachgefragt, wie sich Lärm und Erschütterung durch den Betrieb der U-Bahn bemerkbar machen werden. Speziell bezugnehmend auf die S-Bahnhaltestelle Rübenkamp wurde angesprochen, dass die Erschütterungen durch die S-

Bahn aktuell spürbar sind und auch die Gebäudesubstanz darunter leidet. Um Lärm und Erschütterungen zu vermeiden gibt es Richtwerte, die eingehalten werden müssen. Zudem werden Erschütterungsschutzmaßnahmen an Stellen vorgenommen, wo diese notwendig sind. Im Bereich der U-Bahnhaltestelle Rübenkamp wird der Tunnel der U5 ca. zehn Meter unter den Gleisen der S-Bahn liegen. Daher wird der Betrieb der U-Bahn in Bezug auf Lärm und Erschütterung kein Problem darstellen.

Weitere Fragen bezogen sich auf die Möglichkeit eine Haltestelle unterirdisch, d.h. weitestgehend ohne offene Baugrube, zu bauen und welche Risiken diese Bauweise mit sich bringt. Generell stellt die offene Bauweise zur Herstellung einer Haltestelle eine bewährte und sichere Variante dar, die geringere Risiken aufweist als eine bergmännische Bauweise. Allerdings sind die baulichen Fragen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Diese Fragen können erst geklärt werden, wenn feststeht, wo genau die Haltestelle am Ende der Planungen entstehen soll. Hier befindet sich die HOCHBAHN derzeit in vertieften Untersuchungen. Zu diesem Zweck benötigte Daten, u.a. zur Bodenbeschaffenheit, werden derzeit erhoben und ausgewertet. In der derzeit laufenden Vorentwurfsplanung werden unterschiedliche Bauverfahren untersucht. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch festgestellt werden, dass auch bei Anwendung einer bergmännischen Bauweise im Bereich der Haltestellenköpfe offene Baugruben notwendig wären, um u.a. den Aushub an die Oberfläche zu bringen und die Zugänge herzustellen.

Zusätzlich war von Interesse wie sich die Fahrtzeit vom Hartzloh in die Innenstadt vor und nach Inbetriebnahme der U-Bahn darstellt. Die Reisezeit, verglichen mit dem aktuellen Angebot, wird sich durch die Inbetriebnahme der U5 erheblich verkürzen. Der Takt soll zunächst analog zu den derzeit bestehenden U-Bahn-Linien gestaltet werden.

Weiter wurde gefragt, in welcher Tiefe die U-Bahn fahren wird und wie lange der Bau einer Haltestelle dauert. Die Faustregel besagt, dass über dem U-Bahntunnel ca. ein Tunneldurchmesser Abstand zur Oberfläche geplant werden muss. Der vorgesehene Tunneldurchmesser beträgt ca. zehn bis elf Meter, somit wird die Haltestelle in ca. 20 Metern Tiefe liegen. Dies ist vergleichbar mit der U4-Haltestelle Überseequartier. Die genaue Dauer des Haltestellenbaus kann zu diesem frühen Stand der Planungen nicht abschließend beantwortet werden. Bis zur Fertigstellung ist von einer Baudauer zwischen drei und vier Jahren auszugehen. Dabei ist es möglich, dass der Rohbau deutlich schneller abgeschlossen werden kann, so dass die Oberfläche bereits wiederhergestellt werden kann.

Auch war von Interesse, was mit den Tiefgaragen und Öltanks geschieht, welche unterirdisch im Hartzloh liegen und ob während der Bauarbeiten eine Zufahrt für die Feuerwehr möglich ist. Die Machbarkeitsuntersuchung sieht noch keine konkreten Planungen vor. Diese Untersuchungen erfolgen in den nächsten Planungsphasen. Jedoch sind diese Faktoren Bestandteil der Prüfungen, welche aktuell stattfinden. Die Feuerwehr ist selbstverständlich in die Planungen involviert. Eine Zufahrt für Feuerwehr und Rettungswagen muss zu jeder Zeit des Baus gewährleistet werden.

Busanbindung

In Bezug auf die Busanbindungen war von Interesse, wie diese nach Fertigstellung der U-Bahn aussehen werden und ob die Busverbindungen nicht immer noch schneller sind. Grundsätzlich wird es in diesem Bereich weiterhin Busverbindungen geben. Die genaue Ausgestaltung des Buslinienetzes nach Inbetriebnahme der U5 steht allerdings noch nicht

fest. Zu den Reisezeiten wird die HOCHBAHN Datenmaterial zur nächsten Veranstaltung mitbringen.

Bürgerbeteiligung

Es wurde nachgefragt, wann die nächste Bürgerbeteiligungsveranstaltung stattfinden wird. Zusätzlich wurde angemerkt, dass Bürgerbeteiligung als wichtiges Element einer solchen Planung angesehen wird, um Projekte dieser Größenordnung durchführen zu können. Dies ist auch die Sichtweise der HOCHBAHN. Weitere Veranstaltungen und Formate werden seitens der HOCHBAHN rechtzeitig kommuniziert.

6. Ausblick

Abschließend wurde auf die verschiedenen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme mit der HOCHBAHN hingewiesen. Diese können der Präsentation entnommen werden. In diesem Zusammenhang wurde erneut auf Herrn Boneß als Ansprechpartner vor Ort verwiesen.

Diese Veranstaltung ist als Auftakt für die weitere Bürgerbeteiligung zu verstehen. Die HOCHBAHN wird mit Folgeveranstaltungen erneut nach Barmbek-Nord kommen und mit den Bürgerinnen und Bürgern auch darüber hinaus im Austausch bleiben.