

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



City Nord

Protokoll

Auftaktveranstaltung

28. September 2016

U5 – City Nord. Bürgerbeteiligung.
Auftaktveranstaltung.

Ergebnisprotokoll der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung auf der Linie U5

Mittwoch, 28.09.2016, 18:00 bis 20:00 Uhr

Stiftung Alsterdorf, Alte Küche
Alsterdorfer Markt 18

Teilnehmer: ca. 60

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
Pia Gängrich, Unternehmenskommunikation, HOCHBAHN

Protokoll:

David Claus, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

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

1. Vortrag: Projekte City Nord

Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord

Herr Rösler stellt die Entwicklungen der City Nord vor und begrüßt eine Verbesserung der Infrastruktur, u.a. durch die Anbindung der geplanten U-Bahnlinie U5 über Sengelmannstraße zum New-York-Ring.

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, die Überlegungen zum Ausbau des U-Bahn-Netzes sowie die möglichen Auswirkungen vor Ort vorzustellen, um so ein gemeinsames Verständnis für den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess aufzubauen. Außerdem ist die HOCHBAHN bereits in dieser frühen Planungsphase interessiert an den Ideen, Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürgern vor Ort.

Eine frühe Einbindung der Bürgerinnen und Bürger ist bereits bei den Planungen zum Bau der Haltestelle Oldenfelde auf der Linie U1 erfolgt. Hier konnte gemeinsam, die Planung begleitend, ein sehr gutes Ergebnis erarbeitet werden. Das soll mit Beginn 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 insgesamt 110.000 Einwohnern und ca. 30.000 Arbeitsplätzen. Es wurde eine Variante von Bramfeld über Steilshoop zum Hartzloh mit Anbindung an die bestehende S-Bahnhaltestelle Rübenkamp und die derzeitige U1-Haltestelle Sengelmannstraße zum New-York-Ring herausgearbeitet. Durch diese Variante werden zum Einen die Stadtteile Barmbek-Nord, Steilshoop und Bramfeld erschlossen und zum Anderen kann durch die Anbindung an die S-Bahnhaltestelle Rübenkamp und die U-Bahnhaltestelle Sengelmannstraße eine gute Netzwirkung erzielt werden, um so stadtweit den ÖPNV noch attraktiver zu machen. Die vorgesehene Haltestelle New-York-Ring bietet Potenzial für eine Weiterführung der U5 in Richtung Innenstadt, östlich der Außenalster.

4. Vortrag: U5 Sengelmannstraße / New-York-Ring – Aktueller Stand

Stephanie Holk, Planung U5 Ost, HOCHBAHN

Frau Holk stellt den Trassenverlauf von der bestehenden U-Bahnhaltestelle Sengelmannstraße zur geplanten Haltestelle New-York-Ring vor. Der Abschnitt von der Haltestelle New-York-Ring bis hin zur Sengelmannstraße soll in offener Bauweise innerhalb des Straßenraumes hergestellt werden. Dies begründet sich einerseits in den für den U-Bahn-Bau guten Flächenverhältnissen in der City Nord und andererseits in der zur Haltestelle Sengelmannstraße ansteigenden Trasse, da diese Haltestelle oberirdisch liegt. Eine Herausforderung stellt der Bogen zwischen dem Post-Gebäude und dem Tchibo-Gebäude in Richtung Sengelmannstraße dar. Dieser Trassenverlauf ist allerdings schon im bestehenden Bebauungsplan für dieses Gebiet vorgesehen.

Frau Holk erläutert die geplante Haltestelle New-York-Ring. Diese wird nach derzeitigem frühen Stand der Planungen ca. 20 Meter tief liegen. An dieser Stelle betont Frau Holk, dass die Grafiken exemplarisch zu verstehen sind. Es handelt sich hierbei um das Ergebnis aus der Machbarkeitsuntersuchung. Jetzt wird geprüft wie diese später tatsächlich aussehen wird. Die Lage der Ausgänge bietet im weiteren Verfahren die Möglichkeit zur Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Anhand der Präsentation zeigt Frau Holk den heute bereits vorhandenen zweiten Bahnsteig an der Haltestelle Sengelmannstraße auf. Dieser kann für die geplante Anbindung der U5 an das Bestandsnetz der U-Bahn genutzt werden. Durch diese Anbindung soll ein bahnsteiggleicher und für die Fahrgäste sehr komfortabler Umstieg im Richtungsverkehr, wie an der Haltestelle Kellinghusenstraße, zwischen der bestehenden Linie U1 und der neuen

Linie U5 entstehen. Wichtige Themen im Bereich Sengelmannstraße stellen Lärm und Erschütterung dar. Hierzu wurden bereits Gutachter eingeschaltet, allerdings können zum aktuellen Planungszeitpunkt noch keine detaillierten Auskünfte erteilt werden. Diese Themen nimmt die HOCHBAHN sehr ernst, da diese gleichermaßen auch von großer Relevanz für das Genehmigungsverfahren sind.

Zum Abschluss ihres Vortrages geht Frau Holk auf das Gelände der HOCHBAHN am Gleisdreieck ein. In diesem Abschnitt soll gemäß Machbarkeitsstudie voraussichtlich der Startschacht der Tunnelbohrmaschine für den unterirdischen Bau der U-Bahn angeordnet werden. Dies wird derzeit noch geprüft. Zudem wird geprüft, eine oberirdische U-Bahnabstellanlage zu errichten.

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 der Referenten zu den einzelnen Punkten wieder.

Allgemein

Im Allgemeinen wurde gefragt, wann ein detaillierter Zeitablauf für den Neubau der U-Bahnlinie U5 vorgestellt wird. **Aktuell wurde mit den Vorentwurfsplanungen begonnen. Die Vorentwurfs- und Entwurfsplanungen werden ca. zwei Jahre in Anspruch nehmen. Bei einem reibungslosen Ablauf des gesamten Prozesses inklusive des Planfeststellungsverfahrens wird ein Baubeginn im Jahre 2021 angestrebt. Die HOCHBAHN beginnt aber bewusst schon jetzt zu diesem sehr frühen Zeitpunkt der Planungen mit der Einbindung der Bürgerinnen und Bürger, damit Ideen und Anregungen aufgenommen und nach Möglichkeit in die Planungen integriert werden können.**

Weiter wurde gefragt, wie sich die Fahrzeit von der Haltestelle Sengelmannstraße bis in die Innenstadt mit der U5 darstellen wird. **Dies hängt maßgeblich vom Reiseziel ab.**

Auch wurde gefragt, warum eine Haltestelle im Hartzloh gebaut werden soll. **Die mögliche Haltestelle im Hartzloh war Gegenstand der Bürgerbeteiligungsveranstaltung am 19.09.2016 im Margaretha-Rothe-Gymnasium. Bei der Haltestellenlage handelt es sich um das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung. Die Lage wird derzeit geprüft. Bereits auf der Veranstaltung am 19.09.2016 wurden durch die HOCHBAHN zwei weitere Alternativen aufgezeigt. Darüber hinaus werden weitere mögliche Lagen geprüft.**

Nicht zuletzt war von Interesse, ob die Möglichkeit besteht, die U-Bahnlinie U5 von Bramfeld nach Barmbek und eine zusätzliche U-Bahnlinie U6 von der City Nord in die Innenstadt zu führen. **Für den Ausbau des U-Bahn-Netzes gibt es unzählige Möglichkeiten. Die grundsätzlichen Prämissen und Zielsetzungen zu den jetzigen Netzerweiterungsplänen können der Konzeptstudie entnommen werden (siehe Transparenzportal).**

Bau

Es wurde gefragt, inwieweit der Überseering während der Bauzeit gesperrt wird und ob für die dort tätigen Arbeitnehmer weiterhin die Möglichkeit besteht, ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Dies ist Bestandteil der Planungen. Wichtig sind u.a. Faktoren wie die Zufahrt für die Feuerwehr, der PKW-Verkehr und die Erreichbarkeit für Fußgänger. Diese Punkte müssen selbstverständlich, und in jeder Phase des Baus, gewährleistet werden.

Weiter war von Interesse, ob der Rübenkamp von der offenen Bauweise betroffen ist und ob dieser während der Bauzeit gesperrt wird. Nein, der Rübenkamp ist von der offenen Bauweise nach heutigem Stand der Planungen nicht betroffen. Die Anbindung der U5 an die S-Bahnhaltestelle Rübenkamp soll unterirdisch erfolgen. Allerdings ist der Bau der Haltestelle Rübenkamp in offener Bauweise vorgesehen. Betroffen hiervon ist der Rübenkamp jedoch nicht, sondern einige Parzellen des angrenzenden Kleingartenvereins. Hierzu ist die HOCHBAHN im Austausch mit dem Dachverband der Kleingärtner, dem Landesbund der Gartenfreunde e.V..

Haltestelle Sengelmanstraße

Zum vorgesehenen Umbau der bereits vorhandenen Haltestelle Sengelmanstraße wurde gefragt, wo das benötigte vierte Gleis liegen soll. Der bereits vorbereitete Bahnsteig sieht Flächen für Gleise auf beiden Seiten vor, welche in diesem Zusammenhang aktiviert werden sollen.

Des Weiteren wurde gefragt, wie sich die Umsteigebeziehungen darstellen werden und wie hoch die U-Bahn liegen wird. Die geplante U-Bahnlinie U5 wird auf der gleichen Höhe liegen wie die derzeitige U-Bahnlinie U1. Zum Umsteigen kann nach Umbau der aktuelle Zugangsbereich genutzt werden.

Parkdruck

Es wurde angemerkt, dass im Umfeld (u.a. im Heilholtkamp) bereits heute hoher Parkdruck durch Pendler herrscht. Es wird befürchtet, dass dieser mit Inbetriebnahme der U-Bahnlinie U5 weiter steigt. Zusätzlich wurde gefragt, ob P+R-Möglichkeiten geschaffen werden sollen. Der Bezirksamtsleiter Harald Rösler führt zu diesem Punkt aus, dass nach aktuellem Kenntnisstand nicht davon auszugehen ist, dass sich der Parkdruck in den umliegenden Straßen verstärken wird. Die Haltestelle Sengelmanstraße soll ein Umsteigebahnhof werden. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Fahrgäste zwar das Gleis wechseln, aber nicht die Haltestelle verlassen. P+R-Möglichkeiten sind nicht vorgesehen. Diese sind für den Stadtrand vorgesehen.

Trassierung

Zur Trassenführung wurde gefragt, warum diese nicht direkt von Steilshoop nach Barmbek geführt wird. Diese andere Streckenführung wurde betrachtet. Allerdings hat sich die Strecke über Sengelmanstraße als deutlich vorteilhafter erwiesen. Hierbei können mehr Fahrgäste für die U-Bahn gewonnen und mehr Straßenverkehr verlagert werden. Zudem ergäbe eine Führung über Barmbek erhebliche, unwirtschaftliche Doppelschließungen mit den Haltestellen Habichtstraße und Saarlandstraße. Darüber hinaus wäre am Bahnhof Barmbek aus Platzgründen nur eine unterirdische Haltestelle vorstellbar, die quer zu den heutigen Bahnanlagen liegen müsste. Diese Station läge sehr tief und wäre mit erheblichem

baulichem Aufwand und Risiko verbunden. Zusätzlich wären die Umsteigewege aufgrund der großen Höhenunterschiede sehr lang und unattraktiv. Der Netzknoten würde insgesamt noch größer und unübersichtlicher. Hinzu kommt, dass hierbei der Anschluss an das Bestandsnetz ungeklärt ist, der sonst an der Sengelmanstraße realisiert werden würde.

Weiter war von Interesse, ob ausgehend von der Haltestelle Sengelmanstraße über die Sengelmanstraße in Richtung Osten eine weitere Brücke geplant ist und ob der zur Zeit im Bau befindliche Busbetriebshof auf dem Gleisdreieck wieder zurück gebaut werden muss. Die Gleise in Richtung Osten werden voraussichtlich über die Sengelmanstraße verlaufen, so dass eine weitere Brücke benötigt wird. Der Busbetriebshof wird in den Planungen für die U5 berücksichtigt und bleibt bestehen.

Bezugnehmend auf die Haltestelle Sengelmanstraße wurde gefragt, warum diese angefahren werden muss. Zusätzlich wurde gefragt, ob eine unterirdische Trassenführung der U-Bahnlinie U5 an der Haltestelle Sengelmanstraße möglich ist bzw. ob die Haltestelle gänzlich unterirdisch verlegt werden kann. Die Anbindung der Haltestelle Sengelmanstraße bietet sich aus mehreren Gründen an. Erstens liegt dort ein vorbereiteter Bahnsteig mit freigehaltenen Flächen für Gleisanlagen. Zweitens ist eine ideale und komfortable Umsteigebeziehung, wie an der Haltestelle Kellinghusenstraße, möglich. Und drittens muss eine Anbindung an das bestehende U-Bahnnetz erfolgen, u.a. um Baufahrzeuge auf die Gleise überführen zu können. Eine unterirdische Streckenführung der U5 an der Sengelmanstraße würde zu einer deutlich unattraktiveren Umsteigebeziehung mit der U1 führen und hätte das Problem mit dem Anschluss an das Bestandsnetz nicht gelöst. Eine komplette Verlegung der bestehenden Haltestelle Sengelmanstraße unter die Erde wäre sehr aufwändig und hätte eine längere Sperrung der U-Bahnlinie U1 zur Folge. Daher ist die dargestellte Lösung aus Sicht der HOCHBAHN sinnvoll.

Weiter wurde gefragt, warum die Haltestelle am Überseering nicht in den Manilaweg gebaut werden kann. Dies ist untersucht worden. Wenn allerdings die Haltestelle Sengelmanstraße aus den bereits genannten Gründen als gesetzt gilt, ist dies baulich aufgrund der engen Radien/Kurven nicht realisierbar.

In Bezug auf den Trassenverlauf wurde angemerkt, dass die Haltestelle Sengelmanstraße fußläufig vom Überseering weit entfernt ist. Daraufhin wurde gefragt, warum es nicht möglich ist, anstatt der Haltestelle Sengelmanstraße die Haltestelle Alsterdorf anzubinden, die vorgesehene Haltestelle New-York-Ring in die Mittelinsel zu legen und die Trasse südlich des Überseerings zu führen. Der Übergang zur Haltestelle Sengelmanstraße gilt als gesetzt. Die Gründe wurden im Vorwege bereits genannt. Der zweite Bahnsteig besteht bereits, die notwendigen Breiten für einen bahnsteiggleichen Übergang zweier Linien sind vorhanden. Ein Anbinden der Haltestelle Alsterdorf würde zu erheblichen baulichen Maßnahmen in diesem Bereich führen. Entweder bliebe die U5 unterirdisch – dann fehlte der komfortable Übergang zweier Linien und der Anschluss ans Bestandsnetz bliebe ungeklärt. Oder es müsste ein zweiter Bahnsteig dort gebaut werden mit erheblichen Eingriffen an der Oberfläche.

Anliegend am geplanten Trassenverlauf befinden sich Kleingärten. Die Frage war, inwieweit diese von den Baumaßnahmen betroffen sind. Die HOCHBAHN befindet sich in diesem Abschnitt fast ausschließlich auf eigenem Grund und Boden. Die derzeitigen Planungen tangieren dabei möglicherweise eine Parzelle. Dies wird in der weiteren Planung detailliert

betrachtet. Zudem befindet sich die HOCHBAHN bereits in Gesprächen mit dem Landesbund der Gartenfreunde.

Abschließend wurde der Hinweis gegeben, dass Mäharbeiten auf Grundstücken durchgeführt wurden, welche an die Anwohner verpachtet sind. Die HOCHBAHN bedankt sich für diesen Hinweis, da dies bisher nicht bekannt war.

Lärm und Erschütterung

Es wurde gefragt, wie der Lärmschutz aussehen soll bzw. was gegen den Lärm durch den Betrieb der U-Bahn unternommen werden soll. Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm ist ein wichtiges Anliegen für die HOCHBAHN und eine wesentliche Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit. Es wurden bereits Gutachter beauftragt. Zu diesem frühen Zeitpunkt der Planungen kann aber noch keine detaillierte Aussage über abschließende Maßnahmen gemacht werden. Die maßgeblichen Anforderungen zur Vermeidung von Lärm werden in jedem Fall eingehalten. Auch Herr Rösler betont die Notwendigkeit des Lärmschutzes gerade in Bezug auf die Belastungen durch die bestehende Güterumgebungsbahn.

Es bestand die Befürchtung, dass zusätzlich zum bestehenden Lärm durch die U-Bahnlinie U1 und den Güterverkehr der Deutschen Bahn AG durch den Betrieb der U-Bahnlinie U5 ein höherer Lärmpegel erreicht wird und dass dieser am Wochenende 24 Stunden bemerkbar ist. Hier kann festgehalten werden, dass sich alle zu ergreifende Maßnahmen im Rahmen der geltenden und entsprechenden Grenz- und Richtwerte bewegen werden. Herr Rösler gibt hierzu an, dass es sich beim Bau der U-Bahnlinie U5 um einen Neubau handelt. Dieser ist nicht zu vergleichen mit der damaligen Sanierung durch die Deutsche Bahn AG, da bei einem Neubau andere, weitergehende Vorschriften in Bezug auf den Lärmschutz gelten.

Weiter wurde gefragt, ob die bestehende Lärmschutzwand versetzt werden muss. Zudem wurde angemerkt, dass bestehende Lärmschutzwand nur auf die Güterumgebung der Deutschen Bahn AG ausgerichtet ist und die neu zu errichtende höher sein muss als die derzeitige. Im Rahmen der Bauarbeiten muss die derzeitige Lärmschutzwand zeitlich weichen. Diese wird danach allerdings neu errichtet.

Ein weiteres wichtiges Anliegen war, ob die Anwohnerinnen und Anwohner die Lärmschutzwand erneut teilfinanzieren müssen. Nein, dies wird nicht der Fall sein.

Es wurde die Frage gestellt, ob es möglich ist die Haltestelle zu ummanteln, also von einem Gebäude zu umschließen, wie bspw. bei der Haltestelle Elbrücken. Dies wird nicht ausgeschlossen und in den derzeitigen Untersuchungen betrachtet. Diese Frage ist Bestandteil der tiefer gehenden Planung und war noch kein Inhalt der Machbarkeitsuntersuchung.

Weiter wurde gefragt, ob Lärm durch Bremsen und die Kurvenfahrt entsteht, wenn die U-Bahnlinie U5 von der Haltestelle Sengelmannstraße in den Tunnel in Richtung Haltestelle Rübenkamp abbiegt. Die Planungen der U-Bahnlinie U5 sehen weite Radien/Kurven vor, damit Lärm minimiert wird. Der Bau einer neuen U-Bahnlinie ist nicht zu vergleichen mit einigen Stelle im Bestandsnetz (wie bspw. der Auf- und Abfahrt zur Haltestelle Rödingsmarkt), da diese teilweise vor über 100 Jahren gebaut wurden.

Es wurde angemerkt, dass auf den bestehenden Gleisen der S-Bahn am Gleisdreieck nachts Züge geparkt werden und dort an den Zügen gearbeitet wird. Gefragt wurde, ob dies auch bei der U-Bahn zu erwarten ist. Es besteht die Möglichkeit, dass U-Bahnfahrzeuge auf den Gleisen parken. Eine Wartung findet dort nicht statt. Für die Wartung der Fahrzeuge wird eine Halle gebaut werden müssen. Deren Standort bedarf aber noch der Klärung. Durch eine Wartungshalle ist kein Lärm zu erwarten.

Abschließend wurde gefragt, ob die Zuständigkeit für Erschütterungen im Rahmen der Baumaßnahmen in den Bereich der HOCHBAHN fällt. Die HOCHBAHN wird grundsätzlich erschütterungsarme Bauverfahren einsetzen. Zusätzlich wird ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren durchgeführt, bei dem der Ist-Zustand der Gebäude erfasst wird. Beim Bau der U-Bahnlinie U4 durch die Innenstadt konnte die HOCHBAHN diesbezüglich umfangreiche positive Erfahrungen sammeln. Es gab keinerlei Beschwerden oder bauliche Beschädigungen an Gebäuden beim Bau des Tunnels durch die Innenstadt für die U4.

Es wurde durch die HOCHBAHN zugesagt, dass das Thema Lärm im weiteren Verfahren der Bürgerbeteiligung erneut aufgegriffen und tiefergehend behandelt werden soll.

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 in die City Nord kommen und mit den Bürgerinnen und Bürgern auch darüber hinaus im Austausch bleiben.