

# U4-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



**Horner Geest**

Protokoll

Auftaktveranstaltung

14. Juli 2016

U4 – Horner Geest. Bürgerbeteiligung.  
Auftaktveranstaltung.

Ergebnisprotokoll der Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung auf der Linie U4

**Donnerstag, 14.07.2016, 18.30 bis 20.30 Uhr**

Horner Freiheit,  
Am Gojenboom 46

Teilnehmer: ca. 100

Referenten:

Falko Droßmann, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte  
Doreen Kerinnis, Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, HOCHBAHN  
Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN  
Martin Appelles, Planung U4 Horner Geest, HOCHBAHN

Moderation:

Christoph Kreienbaum, Unternehmenskommunikation/Pressesprecher, HOCHBAHN  
Pia Gängrich, Unternehmenskommunikation/Blog, HOCHBAHN

Protokoll:

David Claus, Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, HOCHBAHN

---

Die Präsentation zu den Vorträgen finden Sie unter [www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de)

**1. Vortrag: Projekte in Horn**

***Falko Droßmann, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte***

Herr Droßmann stellt die aktuellen Projekte in Horn vor. In diesem Zusammenhang geht Herr Droßmann auf die Quartiersentwicklung auf der Horner Geest seit 1999, die integrierte Stadtteilentwicklung im Entwicklungsraum Billstedt-Horn seit 2006, das Wohnungsbauprogramm des Bezirks Hamburg-Mitte 2016, die Landschaftsachse Horner Geest sowie die Leitplanung „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ ein.

**2. Vortrag: Bürgerbeteiligung**

***Doreen Kerinnis, Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, HOCHBAHN***

Frau Kerinnis weist auf den sehr frühen Stand des Projektes, direkt nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung, hin. Ziel der Veranstaltung ist es, das Projekt und dessen Auswirkungen vorzustellen und möglichst ein gemeinsames Grundverständnis für den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess aufzubauen sowie Ideen, Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufzugreifen und somit die Planungen zu ergänzen.

**3. Vortrag: Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes**

***Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN***

Herr Heidrich stellt die Ergebnisse der durchgeführten Potenzialanalyse sowie die angewendeten Analysegrundlagen vor. Die U5 soll dabei wesentliche Potenzialgebiete verbinden und besonders die Metro-Bus-Linien 5 und 6 entlasten. Das Thema der heutigen Veranstaltung ist die U4-Verlängerung auf die Horner Geest. Hier sind zwei neue

Haltestellen geplant, welche zusätzlich 13.000 Einwohner erschließen. Es ist eine unterirdische Führung unter der Manshardtstraße vorgesehen. Der Bau erfolgt in offener Bauweise.

#### **4. Vortrag: Das Bauverfahren / Wie geht´s weiter?**

**Martin Appelles, Planung U4 Horner Geest, HOCHBAHN**

Herr Appelles zeigt die derzeit vorgesehene Trassenführung entlang der Manshardtstraße auf. Es ist eine offene Bauweise vorgesehen, da u. a. die Kosten für eine Schildvortriebsmaschine für die relativ kurze Länge des Abschnittes unverhältnismäßig hoch wären. Die Ausfädelung an der Horner Rennbahn erfolgt südlich im Bereich des Meurerwegs. Dies bietet den Vorteil des Erhalts des Stadtteilhauses und des Einkaufszentrums. Zudem werden die Betroffenheiten der U2-Fahrgäste während der Bauphase minimiert. Im Anschluss stellt Herr Appelles die derzeitige Situation an der Horner Rennbahn dar und zeigt eine schematische Darstellung der Versorgungsleitungen auf, welche unter den Straßen liegen.

Im weiteren Verlauf stellt Herr Appelles die neu zu bauenden Haltestellen „Stoltenstraße“ und „Dannerallee“ vor. Anhand eines kurzen Films wird das geplante Bauverfahren – die sogenannte offene Bauweise – erläutert. Es handelt sich hierbei um ein sehr sicheres, günstiges und schnelles Verfahren. Es ist vorgesehen den Bau in der Manshardtstraße abschnittsweise vorzunehmen. Bäume, die im Rahmen der Bauarbeiten gefällt werden müssen, werden im Anschluss durch Ausgleichspflanzungen ersetzt und auch der komplette Straßenquerschnitt einschl. der Radwege wird neu gestaltet.

Die nächsten Planungsschritte sehen den Beginn der Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung ab Juli 2016 vor. Zudem werden Baugrunderkundungen durch Bohrungen im Herbst 2016 durchgeführt.

#### **5. Diskussionsrunde – Sie sind gefragt!**

**Podium:**

**Martin Appelles, Planung U4 Horner Geest, HOCHBAHN**

**Michael Heidrich, Verkehrsplanung und Systementwicklung, HOCHBAHN**

**Falko Droßmann, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte**

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 Experten der HOCHBAHN zu den einzelnen Punkten wieder.

#### **Allgemein**

Von allgemeinem Interesse war die Höhe der Kosten, welche für das Projekt anfallen werden. Zum aktuellen Zeitpunkt können hierzu keine seriösen Angaben erfolgen, da die Planungen erst jetzt beginnen. Bei der offenen Bauweise handelt es sich jedoch um ein vergleichsweise günstiges Bauverfahren. Die politische Entscheidung zur baulichen Umsetzung wird nach der Kostenberechnung durch Senat und Bürgerschaft getroffen.

Weiter war von Interesse, warum die U-Bahn nicht oberirdisch gebaut wird. Dies erfolgt zum Einen aus dem Grunde, den öffentlichen Raum nicht zusätzlich in Anspruch zu nehmen und zum Anderen, um dauerhafte Belastungen durch oberirdische Anlagen zu vermeiden.

Zudem wurde gefragt, welcher Takt für die U4 vorgesehen ist und ob die Haltestellen Stoltenstraße und Dannerallee in der gleichen Tarifzone liegen wie die Haltestelle Horner Rennbahn. Es wird aus derzeitiger Sicht zumindest einen 10-Minuten-Takt bzw. zur Hauptverkehrszeit einen dichteren Takt geben. Weitere Taktverdichtungen sind möglich. Zur Tarifzone kann derzeit keine Aussage gemacht werden.

## **Streckenführung**

Im Rahmen der geplanten Streckenführung war von wesentlichem Interesse, ob eine Verlängerung der U4 über die Dannerallee hinaus vorgesehen ist. Besonders nach einer Weiterführung zum Öjendorfer Friedhof und in Richtung Dringsheide wurde gefragt. Zudem wurde nach einer Weiterführung von Billstedt nach Glinde gefragt und auch Jenfeld soll in den Fokus genommen werden. Grundlage für den Bau einer U-Bahn stellt die Erschließung einer ausreichenden Anzahl von Einwohnern dar. Zudem werden beschlossene Konzepte für die Planung benötigt. Der Endpunkt der Trasse ist so geplant, dass eine spätere Weiterführung grundsätzlich möglich ist. Derzeit sehen die Planungen dies allerdings nicht vor.

Darüber hinaus wurde gefragt wie viele neue Haltestellen die Planungen vorsehen. Im Rahmen der U4-Verlängerung auf die Horner Geest sind zwei neue Haltestellen geplant.

## **Bau und Betrieb**

In diesem Zusammenhang wurde nach der Dauer der Bauarbeiten gefragt. Der gewünschte Beginn der Bauarbeiten ist Ende 2019. Dabei dauern die eigentlichen Bauarbeiten an der Baugrube und an dem Tunnel ca. zwei bis zweieinhalb Jahre. Diese werden abschnittsweise durchgeführt, so dass die Bauzeit in Teilbereichen geringer sein wird.

Auch waren die zu erwartenden Einschränkungen durch die offene Bauweise und die Erreichbarkeit anliegender Grundstücke während der Bauarbeiten wichtige Anliegen. Die Planungen der Grundstückszuwegungen beginnen jetzt. Es ist vorgesehen, dass jedes Grundstück während der Bauarbeiten erreicht werden kann. Dies ist auch eine wesentliche Auflage der Feuerwehr. Auch der Verkehrsfluss auf dem Ring 2 wird erhalten bleiben. Die Bauarbeiten werden abschnittsweise stattfinden.

Weiter wurde gefragt, ob es verstärkt Lärm durch Rammen im Rahmen des Baus der Trasse und der Haltestellen geben wird und ob Schäden durch das Bauverfahren zu erwarten sind. Lärm durch Rammen wird es nicht geben. Um Sicherheit für die Anwohner zu schaffen, wird vor Baubeginn ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt, bei dem der Zustand der einzelnen Gebäude entlang der Trasse begutachtet wird. Dabei findet eine Ansprache von jedem betroffenen Anwohner statt.

Weitere Fragen bezogen sich direkt auf das Hochhaus an der Rennbahnstraße 27. Hier war der Abstand der Trasse (und somit der Baustelle) zum Hochhaus von Interesse. Zudem wurde angemerkt, dass bereits heute Erschütterungen durch den Betrieb der U-Bahn in den Wohnungen zu spüren seien. Aktuell ist an der engsten Stelle ein Abstand des Tunnels zur Gebäudeaußenkante von ca. zwei Metern geplant. Erschütterungen durch sekundären Luftschall können durch Maßnahmen wie z. B. den Einsatz von Unterschottermatten oder eines Masse-Feder-Systems reduziert werden. Es soll für alle interessierten Mieter einen Termin zur Klärung von Fragen geben. Die HOCHBAHN wird hierzu direkt auf die Mieter zugehen.

Es wurde zudem nachgefragt, warum in offener Bauweise und nicht im Schildvortriebverfahren gebaut wird. Das Schildvortriebverfahren kommt in diesem Bereich nicht in Frage, da die Trasse sehr oberflächennah gebaut werden muss, um den Anschluss an die Bestandsgleise gewährleisten zu können. Außerdem ist die Länge der geplanten Strecke nicht ausreichend, um dieses Bauverfahren unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einzusetzen. Es müssten in diesem Fall Start- und Zielschächte eingerichtet werden und auch die Haltestellen werden in offener Bauweise erstellt. Somit wird ein Großteil der Strecke ohnehin offen gebaut.

Angemerkt wurde, dass der Abriss des Restaurants Dubrovnik bedauert wird. Dies lässt sich nicht vermeiden. Es werden aber zeitnah weitere Gespräche mit dem Pächter und Eigentümer stattfinden. Eventuell gibt es hier Ausweichmöglichkeiten für das Restaurant.

Nicht zuletzt wurde vorgebracht, dass sehr viele Bäume gefällt werden müssten und dass sich der Grundwasserstrom durch die Baustelle verändern kann. Hierdurch sind Schäden an Gebäuden denkbar. Zum Thema Grundwasser wird aktuell ein Gutachten angefertigt.

## **Umfeld**

Ein wichtiges Anliegen war die bestehende P+R-Situation. In diesem Zusammenhang wurde angesprochen, dass es neue P+R-Möglichkeiten am Ende Dannerallee geben müsse. Das P+R-Angebot an der Horner Rennbahn wird nicht genutzt, da dort nur begrenzt oder gegen Gebühr geparkt werden kann. Dies erhöhe den Parkdruck in den umliegenden Straßen und Plätzen. Hierzu wurden Untersuchungen durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführt. Diese haben ergeben, dass kein weiteres P+R-Angebot erforderlich ist.

Zusätzlich zum Thema P+R wurde nach der Parksituation in der Manshardtstraße gefragt. Auch dies wurde im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung betrachtet.

Eine weitere Anmerkung war, dass jetzt der richtige Zeitpunkt wäre, zusätzliche Infrastruktur für Elektroautos zu schaffen. Hier stellt sich derzeit die Frage, wie komplementäre Mobilität gestaltet und in das Umfeld eingebunden werden kann. Es finden bereits Gespräche seitens des Bezirksamtes Hamburg-Mitte statt.

Des Weiteren wurde im Bereich der bezirklichen Zuständigkeit angenommen, dass die geplante Wohnbebauung im Rahmen des „Vertrags mit den Bezirken“ nur auf Kosten der bestehenden Kleingärten erreicht werden könne. Hierbei handelt es sich um ein bezirkliches Thema.

## **Haltestelle Horner Rennbahn**

In Bezug auf die bestehende Haltestelle an der Horner Rennbahn war von Interesse, ob der geplante dritte Bahnsteig erforderlich ist oder ob auch zwei Bahnsteige ausreichen würden. Derzeit stellt die Variante mit einem zusätzlichen Bahnsteig den Stand der Planungen dar, da die erforderliche Taktichte der U-Bahn sonst nicht erreicht werden kann. Darüber hinaus ist aufgrund des Brandschutzkonzeptes ein zusätzliches Bahnsteiggleis erforderlich.

Des Weiteren wurde nach den Umsteigebeziehungen an der Horner Rennbahn gefragt, nachdem der Umbau der Haltestelle abgeschlossen sein wird. Es wird wenige Fahrgäste

geben, die den Bahnsteig wechseln müssen. Dies ist nur der Fall, wenn eine Fahrt zwischen der Horner Geest und Billstedt durchgeführt wird.

Eine zusätzliche Frage bezog sich auf das geplante Kehrgleis an der Burgstraße. Hier wurde nach dessen Notwendigkeit gefragt, sowie ob die bestehende Kehr- und Abstellanlage an der Horner Rennbahn bestehen bleibt und warum nicht stattdessen die Kehr- und Abstellanlage beim Berliner Tor genutzt werden kann. Die Kehr- und Abstellanlage an der Horner Rennbahn wird auch zukünftig, in voraussichtlich angepasster Form, bestehen bleiben. Die neue Anlage an der Burgstraße ist allerdings aus betrieblichen Gründen zusätzlich notwendig, um Teilbetriebe der U4 möglichst innenstadtnah abkehren zu können. Aufgrund der hohen Zugdichte und des bahnsteiggleichen Übergangs zur U3 kann dies nicht am Berliner Tor erfolgen, da in der Praxis ohne eine Entleerungsprüfung durch das Personal (=Ablaufen des Zuges) nicht sicherzustellen ist, dass sich keine Fahrgäste in den aussetzenden Zügen der U4 befinden.

### **Busanbindungen**

Mehrfach bestand der Einwand, dass anstatt der U 4 - Verlängerung auf der Horner Geest vermehrt Busse eingesetzt werden sollen. Es besteht bereits jetzt ein hohes Verkehrsaufkommen und insbesondere eine starke Auslastung im Busverkehr. Durch die Anbindung der Horner Geest mit einer Schnellbahn wird die Qualität der Verkehrsanbindung deutlich verbessert und für die Zukunft abgesichert.

Es wurde angemerkt, dass aufgrund der Hohen Anzahl an Kindergärten und Schulen der Busverkehr zusätzlich zur U-Bahn bestehen bleiben müsse. Die Busverbindungen werden dort entfallen, wo durch die U-Bahn eine anderweitige Verkehrsanbindung geschaffen wird.

Auch wurde eine bessere Anbindung Jenfelds an Billstedt angeregt, da besonders nachts kaum Möglichkeiten bestehen nach Jenfeld zu kommen. Diese Anregung wird seitens der HOCHBAHN betrachtet.

### **Bürgerbeteiligung**

Eine wesentliche Frage in diesem Zusammenhang war, wie Kinder und Jugendliche an den Planungen beteiligt werden sollen. Dies ist ein wichtiges Anliegen der HOCHBAHN. Es sollen Formate entwickelt werden, um die unterschiedlichen Zielgruppen in den Planungsprozess einzubinden.

Des Weiteren wurde gefragt, ob eine Diskussion über die Namen der Haltestellen möglich ist. Dies ist ein Aspekt, welcher zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelt werden kann.

### **Sicherheit**

Im Rahmen der Diskussion wurde der Baustellenunfall in Köln angesprochen und es wurde nachgefragt, ob ähnliche Unfälle beim Bau der U4 entstehen können. Die HOCHBAHN hat in der Vergangenheit unter Beweis gestellt, dass sie neue U-Bahn-Strecken auch im innerstädtischen Bereich sicher und unfallfrei umsetzen kann. Die vorgesehen Bauverfahren wurden laufend, auch in innerstädtischen Bereichen, durchgeführt. Sie sind technischer Standard und sicher.

## **6. Ausblick**

Abschließend wurde auf die verschiedenen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme mit der HOCHBAHN hingewiesen. Diese können der Präsentation entnommen werden.

Diese Veranstaltung ist als Auftakt für die weitere Bürgerbeteiligung zu verstehen. Die HOCHBAHN wird mit Folgeveranstaltungen erneut nach Horn kommen.