

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Bramfeld

Protokoll

Veranstaltung mit Gewerbetreibenden

15. August 2017

U5 – Bramfeld. Bürgerbeteiligung.
Vorstellung des aktuellen Planungsstands für Gewerbetreibende.

Ergebnisprotokoll der Bürgerveranstaltung zur Haltestelle Bramfelder Dorfplatz auf der Linie U5

Dienstag, 15. August 2017, 19-21 Uhr

Brakula
Bramfelder Chaussee 265
22177 Hamburg

Teilnehmer: 25

Referenten:
Stephanie Holk, Projektleiterin U5 Ost, HOCHBAHN
Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN

Gast:
Cornelius Bechen, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Bezirksamt Wandsbek

Moderation:
David Claus, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Protokoll:
Martin Boneß, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

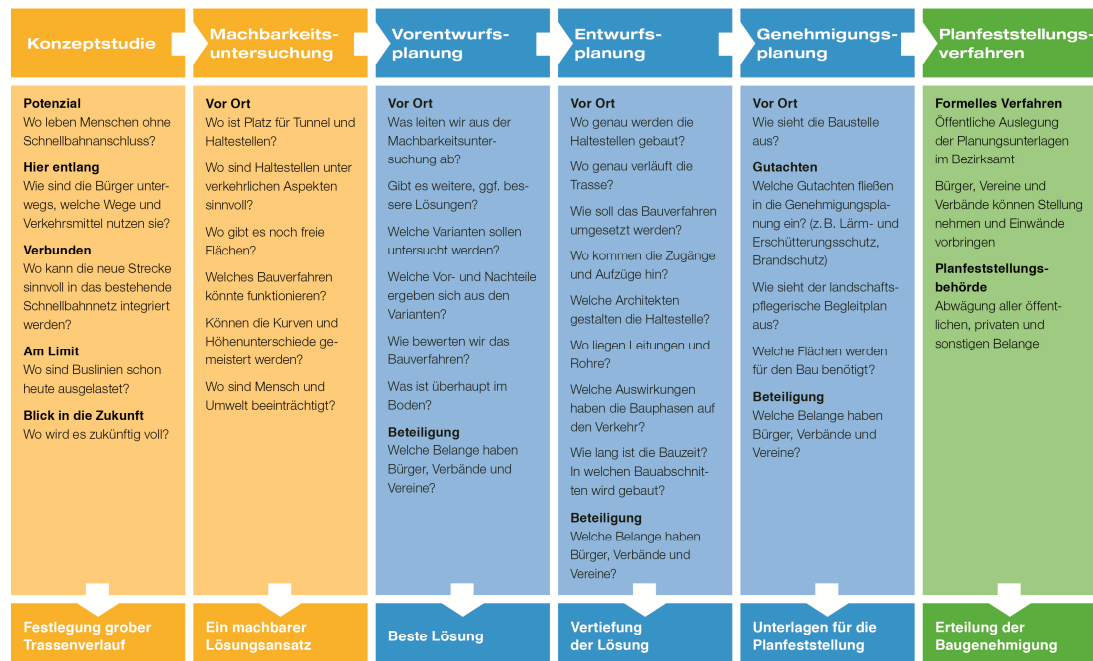
Die Präsentation zu den Vorträgen finden Sie unter www.hochbahn.de

**1. Vortrag: *Wie ist die Planung bisher verlaufen?*
*Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN***

Herr Weinrich leitet den Vortrag mit dem Auftrag der HOCHBAHN ein, den U-Bahn-Ausbau schrittweise voranzutreiben und dies in enger Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern zu planen. Danach folgt ein Rückblick der bisherigen Planungsschritte der U5 Ost.

Begonnen haben die Planungen mit einer Konzeptstudie. Diese befasst sich zentral mit der Frage, wie das U-Bahnnetz in Hamburg sinnvoll erweitert werden kann. Im Ergebnis wurde hier eine zusätzliche Haltestelle auf der U-Bahn-Linie U1, die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest sowie eine neue U-Bahn-Linie U5 ermittelt. Auf dieser Basis wurde eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Diese beschäftigt sich mit der Frage, ob der Bau einer U-Bahn technisch machbar ist und ob es eine realistische Umsetzungsperspektive gibt. Für die U5 Ost wurde hierzu ein möglicher Lösungsansatz mit Haltestellen in Bramfeld, Steilshoop, Barmbek-Nord, Rübenkamp, Sengelmannstraße und City Nord herausgearbeitet. Nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung beginnt der eigentliche Planungsprozess. Dieser setzt sich aus drei Phasen zusammen: Vorentwurfsplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung. Die Vorentwurfsplanung beschäftigt sich mit der zentralen Frage, ob die in der Machbarkeitsuntersuchung ermittelte, mögliche Haltestellenvariante die beste Lösung darstellt, um ein Gebiet an das U-Bahn-Netz anzuschließen. Die Entwurfsplanung beschäftigt sich zentral damit, die Ergebnisse aus der Vorentwurfsplanung weiter zu

vertiefen, Bauzeiten herauszuarbeiten, mögliche Verkehrsführungen in der Bauzeit zu erarbeiten oder die genaue Lage von Zugängen und Aufzügen zu bestimmen.



Das Projekt U5 Ost steht derzeit in der Mitte dieses Planungsprozesses, am Beginn der Entwurfsplanung.

2. Vortrag: Bauablauf und mögliche Verkehrsführung in der Bauphase Stephanie Holk, Projektleiterin U5 Ost, HOCHBAHN

Frau Holk leitet ihren Vortrag mit einem Video ein, das schematisch den Bau des Tunnels der U4 in der HafenCity zeigt. Dieses Bauverfahren würde zur Herstellung der Haltestelle in ähnlicher Form in Bramfeld angewendet werden. Anschließend erläutert Frau Holk, wie die Verkehrsführung am Bramfelder Dorfplatz während der Bauphase aussehen könnte. Hierbei strebt die Planung an, während der einzelnen Bauphasen jeweils eine Fahrtrichtung am Bramfelder Dorfplatz offen zu halten. Die Details dieser Verkehrsführung sind Bestandteil der nächsten Planungsschritte. Des Weiteren erläutert Frau Holk die Abmessungen der Baugrube für die Haltestelle. Die Baugrube wird teilweise bis nah an die Grundstücksgrenzen heranführen. Hierbei wird aber sichergestellt, dass die Nutzung von Geschäften und Wohnungen sowie der Zugang Feuerwehr und Rettungsdienste weiterhin möglich bleibt. Auch die Belieferung der Geschäfte wird während der Bauzeit gewährleistet.

Außerdem stellt Frau Holk die Planungen zu einem möglichen Fußgängertunnel vor, der eine Unterquerung der Bramfelder Chaussee zur Haltestelle ermöglichen könnte. Dieser bietet jedoch aus Sicht der HOCHBAHN mehrere Nachteile. Zum einen müsste die stark befahrene Bramfelder Chaussee richtungsweise gesperrt werden, und zum anderen sind Fußgängertunnel aufgrund der schlechten sozialen Kontrolle im Stadtraum grundsätzlich unattraktiv.

3. Vortrag: Mögliche zukünftige Buslinienführung über den Bramfelder Dorfplatz Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN

Anschließend stellt Herr Weinrich noch vor, wie eine zukünftige Buslinienführung am Bramfelder Dorfplatz aussehen könnte.

Hierbei werden die künftig prognostizierten Nutzerzahlen der U-Bahn-Haltestelle Bramfelder Dorfplatz zugrunde gelegt, aus denen sich die spätere neue Linienführung ergeben könnte. Herr Weinrich führt aus, dass die Linien 8, 173 und 277 auch weiterhin unverändert verkehren könnten, die Linien 37 ganz und 173 im Abschnitt Sengelmannstraße – Bramfeld entfallen könnten. Grundsätzlich gilt es, in den nächsten Planungsschritten auch den Busverkehr in die Haltestellenplanung zu integrieren um so eine komfortable Umsteigesituation für die Fahrgäste zu schaffen. Im nächsten Schritt wird mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sowie dem Bezirksamt Wandsbek untersucht, ob und welche Potentiale zur verkehrlichen Entlastung der Kreuzung am Bramfelder Dorfplatz bestehen und sich daraus neue Möglichkeiten einer späteren Platzgestaltung ergeben. Um dies zu erarbeiten, werden derzeit u.a. umfangreiche Verkehrszählungen rund um den Bramfelder Dorfplatz durchgeführt.

4. Ausblick

Im Anschluss an die Vorträge geben Frau Holk und Herr Weinrich noch einen Ausblick auf die nächsten Planungsschritte. So werden voraussichtlich ab September vertiefende Baugrunderkundungen (Probebohrungen) und Vermessungsarbeiten entlang der Strecke und der Haltestellen stattfinden. Außerdem prüft die HOCHBAHN derzeit noch eine alternative Streckenführung in Barmbek-Nord, die auf das Niveau der Vorentwurfsplanung gebracht wird.

5. Diskussionsrunde

Podium:

Stephanie Holk, Projektleiterin U5 Ost, HOCHBAHN

Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN

Im Rahmen der Vorträge gab es einige Rückfragen durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Die Antworten der HOCHBAHN sind grau unterlegt.

Warum wird die Haltestellenvariante am Bramfelder Marktplatz nicht gebaut? Diese würde den am Dorfplatz ansässigen Schlachter entlasten, der Markt kann für die Bauzeit verlegt werden und Anwohner werden auch weniger belastet. Die Einwohnererschließung am Bramfelder Dorfplatz ist höher als am Marktplatz. Außerdem lässt sich aus Platzgründen der Umstieg zum Busverkehr am Marktplatz nicht realisieren und der Busverkehr wird auch zukünftig über die Bramfelder Chaussee führen. Aus diesem Grund würden sich die Fußwege zum Busumstieg deutlich verlängern.

Wie lange ist die Baugrube offen? Die Rohbauzeit beträgt ca. drei bis vier Jahre. Wobei hier die Baugrube nicht permanent offen sein wird. Wie genau der Bauablauf sein wird ist Bestandteil der nächsten Planungsschritte.

Wird die Baugrube bis an die Grundstücksgrenzen heranreichen? Ja. Aber die Haltestelle wird nicht in einem Stück gebaut werden, sondern in Abschnitte unterteilt. So kann ein Einrichtungsverkehr aufrecht erhalten werden und die Gebäude sind weiterhin erreichbar.

Warum baut man keine Fußgängerbrücke über die Bramfelder Chaussee? Der Platz für den Bau einer Brücke ist nicht vorhanden. Außerdem ist eine solche Brücke unattraktiv im Stadtbild und dazu nicht barrierefrei.

Wird die U-Bahn-Haltestelle barrierefrei sein? Ja, es wird auf jedem Bahnsteig Fahrtreppen und Aufzüge geben.

Warum wird es keinen Zugang in Richtung Brakula geben? Der Platz für einen Ausgang auf der Seite des Brakula reicht dafür nicht aus. Zudem müsste die Blutbuche für einen solchen Ausgang gefällt werden. Die HOCHBAHN berücksichtigt diesen Baum in ihren Planungen so, dass dieser stadtbildprägende Baum erhalten bleibt.

Wie tief müsste der Fußgängertunnel unter der Bramfelder Chaussee liegen? Eine genaue Tiefenlage kann aufgrund der fehlenden Planungstiefe zu diesem Zeitpunkt noch nicht genannt werden. Die Tiefe des Tunnels würde sich an der späteren Tiefenlage der Zwischenebene, die noch höher als der Bahnsteig liegt, orientieren.

Was passiert mit der Grünfläche neben dem Geschäft Damms (Bramfelder Chaussee 253) und der geplanten Bustrasse? Die Grünfläche wurde von der Stadt gekauft. Dort entstehen in Kürze Wohnungen im Rahmen des Bauvorhabens Bramfeld 64. Ob die Bustrasse realisiert wird ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen.

Wird es an der Haltestelle ein Angebot geben, auch auf andere Verkehrsmittel wie Stadtrad oder Elektroautos umzusteigen? Die HOCHBAHN strebt an, die komplementäre Mobilität in Hamburg zu stärken. Auch für die Haltestelle in Bramfeld ist ein solches Konzept begleitend zur Planung in Prüfung.

Am Bramfelder Dorfplatz 1-3 befinden sich denkmalgeschützte Häuser an denen schon heute viele Fahrräder aus der Umgebung abgestellt werden. Die HOCHBAHN möge doch bei der Planung der Haltestelle für genügend Stellplätze sorgen. Die HOCHBAHN nimmt diesen Hinweis gerne auf und wird dies in der Planung berücksichtigen.

Wird es in Bramfeld auch eine Abstellmöglichkeit für Züge geben? Ja. Geplant ist eine unterirdische Abstellanlage auf Höhe der Heukoppel.

Was passiert mit den Leitungen, die sich im Boden befinden? Die Leitungen werden für den Bau des Tunnels und der Haltestelle verlegt oder provisorisch innerhalb der Baustelle geführt.

Welche Takte sollen auf der Linie U5 gefahren werden? Die Taktung der Züge wird sich an den Fahrplänen des restlichen U-Bahn- und Busnetzes orientieren. Es wird im automatisierten Betrieb grundsätzlich die Möglichkeit geben, mit kürzeren Zügen einen engeren Takt zu fahren.

Was passiert mit dem Aushub, der beim Bohren des Tunnels anfällt? *Angedacht ist, mit dem Tunnelbau am sogenannten Gleisdreieck in der Nähe der Sengelmannstraße anzufangen. Von dort wird sich die Tunnelbohrmaschine in Richtung Bramfeld vorarbeiten. Der Aushub wird dabei über ein Fördersystem zum Gleisdreieck befördert und von dort aus abtransportiert. Einzig der Aushub, der beim Bau der Haltestellen anfällt, wird lokal abtransportiert.*

Wo wird angefangen zu bauen? *Mit den Bautätigkeiten wird an verschiedenen Stellen gleichzeitig begonnen. Prinzipiell wird der Bau der Haltestellen dort beginnen, wo die Tunnelbohrmaschine als erstes ankommen wird. Nach derzeitigem Planungsstand wäre das entweder am Rübenkamp oder im Bereich der Nordheimstraße.*

Wie lange wird der Tunnelvortrieb dauern? *Hierzu können an dieser Stelle noch keine genauen Angaben gemacht werden.*

Wird es eine oder zwei Tunnelbohrmaschinen geben, die sich dann aufeinander zu bewegen? *Der Abschnitt der U5 Ost soll aus wirtschaftlichen Gründen mit einer Tunnelbohrmaschine realisiert werden.*

Ist es ausgeschlossen, dass die U5 in Richtung Farmsen verlängert wird und dort ein Anschluss an die U1 gebaut wird? *Dies ist grundsätzlich nicht auszuschließen, aktuell aber nicht vorgesehen. Übergeordnetes Ziel der U-Bahn-Netzentwicklung ist die Anbindung bisher unzureichend durch das Schnellbahnnetz erschlossener Stadtteile. Baulich wäre eine Weiterführung von Bramfeld in Richtung Farmsen aber theoretisch möglich.*

6. Ausblick

Die im Vorwege genannten Fragen, Ideen und Anmerkungen werden in die weitere Entwurfsplanung einfließen. Die HOCHBAHN dankt allen Teilnehmenden für die zahlreichen Hinweise und Anmerkungen.