

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Bramfeld

Protokoll

Informationsveranstaltung

28. Februar 2018

U5 – Bramfeld. Bürgerbeteiligung.
Vorstellung des aktuellen Planungsstands.

Ergebnisprotokoll der Bürgerveranstaltung zur Haltestelle Bramfelder Dorfplatz auf der Linie U5

Mittwoch, 28. Februar 2018, 18:30-20:30 Uhr

Grund- und Stadtteilschule Bramfeld
Bramfelder Dorfplatz 5
22179 Hamburg

Teilnehmer: ca. 200

Referenten:

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

Gast:

Bezirksamt Hamburg Wandsbek: Christian Ridders und Ulrike Siegmund

Moderation:

David Claus, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

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

Herr Claus begrüßt die Anwesenden. Die HOCHBAHN freut sich über das große Interesse der Bramfelder an der U-Bahn und das zahlreiche Erscheinen.

Herr Claus stellt die beiden Referenten des Abends vor. Stephanie Holk ist Projektleiterin der U5 Ost und damit auch für den Prozess in Bramfeld verantwortlich. Herr Olaf Weinrich ist in der Systementwicklung der Hamburger Hochbahn tätig und unter anderem für die Verkehrsplanung zuständig.

Zusätzlich begrüßt Herr Claus die beiden Mitarbeiter des Bezirksamtes Frau Siegmund und Herrn Ridders, die sich für Fragen zum Ende der Veranstaltung zur Verfügung stellen.

Ziel des Neubaus der U-Bahn soll es sein, dicht besiedelte Stadtteile effektiver an die Innenstadt Hamburgs anzuschließen und den Autoverkehr durch eine bessere Anbindung zu reduzieren.

Vortrag Herr Weinrich und Frau Holk

Herr Weinrich beginnt den Vortrag mit einem Überblick über die geplante Netzerweiterung in Hamburg. Derzeit wird auf der Linie U4 eine neue Haltestelle Elbbrücken gebaut. Fertigstellung ist hier für Ende des Jahres 2018 geplant. Zusätzlich wird für die U4 in Richtung der Horner Geest eine Weiterführung der bestehenden U-Bahn-Linie geplant. Ein Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird noch in diesem Jahr angestrebt.

In diesem Monat hat der Spatenstich zur neuen U1-Haltestelle Oldenfelde stattgefunden. Diese wird die Lücke zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne schließen, und die Wohngebiete in dem Bereich anschließen.

Trassenverlauf der U5 gesamt

Die Planung der U5 stellt in der gesamten Netzentwicklung das größte Projekt dar. Herr Weinrich erläutert die Streckenführung der neuen Linie U5.

Die U5 Ost startet am Bramfelder Dorfplatz wird dann über Steilshoop weitergeführt und endet vorerst in der City Nord. Die U5 Ost stellt den ersten Abschnitt des Gesamtvorhabens U5 dar und beinhaltet den Neubau von vier zusätzlichen Haltestellen sowie den Umbau der Bestandshaltestelle Sengelmannstraße, an der ein Umstieg zur Linie U1 ermöglicht werden soll. Im Jahr 2019 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen, Bauzeit für den Abschnitt der U5 Ost wäre dann– abhängig von der Dauer und Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens - ab dem Jahr 2021.

Der nächste Planungsabschnitt U5 Mitte soll zukünftig von der City Nord über Winterhude in Richtung Hauptbahnhof weiter geführt werden. Im weiteren Verlauf soll die U5 westlich der Alster die Universität und das Grindelviertel anschließen und hat einen möglichen Endpunkt im Bereich des Siemersplatzes.

Für den Anschluss des Hamburger Westens bis zum Osdorfer Born laufen aktuell die Prüfungen, ob eine Anbindung durch die U- oder S-Bahn erfolgen soll.

Der bisher untersuchte Streckenverlauf der U5 kann auch der Homepage der Hochbahn entnommen werden. Die Trassenlage für die U5 Mitte befindet sich derzeit noch in einer

Machbarkeitsuntersuchung, in der eine technisch machbare Lösung erarbeitet wird. Ergebnisse zum genaueren Verlauf der Linie sind im Laufe des Jahres 2018 zu erwarten.

Planungen in Bramfeld

Frau Holk erläutert die Situation in Bramfeld. Hinter der eigentlichen Haltestelle, die sich am Bramfelder Dorfplatz unterirdisch in etwa von der Bramfelder Chaussee bis zur Einmündung Mützendorpsteed erstreckt, ist bis ca. auf Höhe der Kreuzung Heukoppel / Jahnkeweg eine ebenfalls unterirdische Abstellanlage vorgesehen.

Der aktuelle Planungsstand für die Haltestelle (Variante Vorplanung) sieht eine möglichst weitgehende Wiederherstellung der heutigen Oberflächengestaltung vor. Die Blutbuche auf der Westseite der Bramfelder Chaussee sowie die westliche Bauminsel des Dorfplatzes (Standort des Schleswig-Holstein-Denkmal) können bei dieser Variante erhalten werden. Die Bäume auf der östlichen Bauminsel des Dorfplatzes (Standort des Toilettengebäudes für die Busfahrer) müssten hingegen gefällt und anschließend neu gepflanzt werden.

Die Haltestelle wird über Treppenanlagen und Aufzüge verfügen. Über einen Fußgängertunnel soll die Möglichkeit bestehen die Bramfelder Chaussee unterirdisch zu queren, da bei dieser Variante keine ausreichend sichere und leistungsfähige Quermöglichkeit an der Oberfläche geschaffen werden könnte. Ein Aufgang mit Treppen ist auf der westlichen Straßenseite der Bramfelder Chaussee vorgesehen.

Für den Bau der Haltestelle wird die gesamte Straßenbreite benötigt, da in offener Bauweise gebaut werden muss. Dies bedeutet, dass der Bramfelder Dorfplatz während der Bauphase nur einspurig befahren werden kann. Der Rettungs- und Anlieferverkehr wird während allen Bauphasen gewährleistet.

Busverkehr

Herr Weinrich stellt den aktuellen Stand des zukünftigen Bus-Verkehrskonzeptes dar, das sich aus der Fertigstellung der U-Bahn ergibt. Entfallen könnte nach Fertigstellung der U-Bahn die Schnellbuslinie 37.

Dorfplatz

Die Planungen der HOCHBAHN beziehen sich derzeit auf den Erhalt des Bestands der Oberfläche am Bramfelder Dorfplatz (Variante Vorplanung). Die Oberfläche würde somit nach Fertigstellung der Haltestelle wieder im ursprünglichen Zustand hergestellt.

Allerdings befindet sich die HOCHBAHN im Gespräch mit dem Bezirk, ob eine Neugestaltung des Dorfplatzes im Anschluss an die Baumaßnahme als Chance genutzt werden könnte, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und gleichzeitig den Verkehr an der Oberfläche neu zu ordnen, damit der gemäß Variante Vorplanung erforderliche Fußgängertunnel nicht mehr benötigt wird. Ein Fußgängertunnel ist häufig ein sozial schwer kontrollierbarer Bereich. Die Erfahrungen der HOCHBAHN an anderen Haltestellen zeigen, dass Tunnel aus diesem Grund ungern genutzt werden. Die Fahrbeziehungen auf der Bramfelder Chaussee sind zusätzlich für den Verkehr nicht optimal. Auch an dieser Stelle könnte die Planung optimiert werden.

Aus diesem Grund stellt Frau Holk eine mögliche Alternative zur Umgestaltung vor (Variante Platzgestaltung). Möglich wäre ein Zusammenfassen der beiden Straßen, die derzeit den

Bramfelder Dorfplatz umfassen, um eine größere Fläche auf der nördlichen Seite zu erhalten. Diese Fläche könnte dann gestalterisch aufgewertet werden. Zudem könnte durch ein angepasstes Verkehrskonzept eine bessere Querung der Bramfelder Chaussee für Fußgänger und Fahrradfahrer erreicht werden. Eine unterirdische Fußgängerquerung wäre dann nicht mehr nötig, da eine sichere und leistungsfähige Straßenquerung an der Oberfläche gewährleistet werden kann. Frau Holk zeigt dreierlei Varianten für eine mögliche Gestaltung.

Für diese Planung müsste allerdings auch die zweite westliche Bauminsel auf dem Bramfelder Dorfplatz entfernt und das Denkmal bauzeitlich versetzt werden. Es gibt auf der neu entstandenen nördlichen Fläche jedoch die Möglichkeit, wieder Bäume zu pflanzen und das Denkmal aufzustellen.

Für die genauere Ausgestaltung der Fläche würde ein Bürgerbeteiligungsverfahren von der HOCHBAHN und dem Bezirksamt stattfinden, um die Wünsche und Ideen der Bramfelder in der Gestaltung zu berücksichtigen.

Ansonsten ist vorgesehen, dass im kommenden Jahr das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt der U5 Ost beginnen kann, um dann möglichst 2021 mit dem konkreten Bau zu beginnen.

Fragen

Im Anschluss an den Vortrag können die Teilnehmer Fragen stellen und Anmerkungen machen.

Kontrovers diskutiert wird der Bau eines Fußgängertunnels unter der Bramfelder Chaussee. Auf der einen Seite sprachen sich einige Anwohner für die Lösung mit einem Tunnel aus, um die Bramfelder Chaussee stets zügig und witterungsgeschützt queren zu können und zudem einen Ausgang der U-Bahn auf der westlichen Seite der Bramfelder Chaussee zu haben. Auf der anderen Seite bedeutet der Bau eines Tunnels einen Eingriff in den Verkehr auf der Bramfelder Chaussee während der längeren Bauphase und stellt zudem einen potentiellen Angstraum in dem Stadtteil dar.

Herr Weinrich bekräftigt, dass die Verkehrsführung auf der Bramfelder Chaussee ohne Tunnel optimiert werden würde und mehr Grünzeit für Fußgänger zur Verfügung stünde. Frau Holk ergänzt in der Diskussion, dass ein Tunnel einen schwierigen sozialen Raum darstellt, der häufig gemieden wird. Der Tunnel unter der Bramfelder Chaussee müsste aufgrund der vorhandenen Bauminsel sowie der nicht überall für die Anordnung eines Zuganges ausreichend breiten Nebenflächen der Straße zudem in abgeknickter Form gebaut werden.

Der Bramfelder Dorfplatz sei zu eng für den geplanten Bau der Haltestelle. Es wird gefragt, ob es alternative Standorte in Bramfeld gibt.

Herr Weinrich: Insgesamt wurden in Bramfeld drei verschiedene Haltestellenlagen geprüft. Der Bramfelder Graben wurde als Alternative verworfen, um die Grünfläche zu erhalten. Der Bramfelder Marktplatz entfiel als Variante ebenfalls, da das Ziel der Planung sein soll, möglichst viele Menschen an das Verkehrsnetz anzuschließen, wichtige Arbeits- und Schulstandorte anzubinden und kurze Übergangsmöglichkeiten

zum Busverkehr zu schaffen. Dies ist bei einer Lage am Bramfelder Dorfplatz am besten gegeben.

Ein weiteres Thema sind mögliche Park and Ride Möglichkeiten und zukünftige Parkflächen an der neuen Haltestelle.

Herr Weinrich: Das P+R-Konzept sieht im Grundsatz vor, Pendler außerhalb der zentralen städtischen Bereiche eine Übergangsmöglichkeit zum ÖPNV zu bieten. Aus diesem Grund ist in Bramfeld kein P+R-Parkhaus vorgesehen.

Wünschenswert wäre eine bessere Anbindung an den Hamburger Flughafen von Bramfeld aus.

Herr Weinrich: Die Verbindung zum Flughafen wurde in den Untersuchungen und Befragungen nicht so stark nachgefragt wie eine Verbindung in Richtung Innenstadt. Der tägliche Pendlerverkehr zu den dortigen Arbeitsstandorten ist wesentlich höher zu gewichten.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob es eine bessere Verbindung an die S-Bahn an der Haltestelle Rübenkamp geben könnte.

Frau Holk: Der Umsteigeweg zur Haltestelle Rübenkamp von der geplanten U5-Haltestelle in der Nordheimstraße beträgt 500 m. Näher zusammenrücken lassen sich beide Haltestellen nicht, da für die Strecke der U5 bestimmte Kurvenradien nicht unterschritten werden können und diese bei einer Anbindung der S-Bahn-Station Rübenkamp nicht eingehalten werden können. Eine Verschiebung der Haltestelle ist daher nicht möglich.

Es wird gefragt, wo sich die Haltestelle in Steilshoop befinden wird.

Frau Holk: Die Haltestelle wird sich in der Gründgensstraße vor dem EKZ im Bereich der heutigen Bushaltestellen befinden.

Von Interesse ist auch der Schutz vor Überflutungen der Haltestelle bei Starkregen und ob für solche Situationen Fluttore geplant werden.

Frau Holk: Nein. Der Grundwasserpegel wird bereits beobachtet und in die Berechnungen einbezogen. Derzeit geht man nicht davon aus, dass Überflutungsgefahr besteht.

Eine Idee ist die Ausstattung der Haltestelle mit Rampen, um Treppen zu vermeiden.

Frau Holk: Die Haltestelle liegt ca. 20 Meter unter der Erde, barrierefreie Rampen würden daher sehr lang werden und einen zu großen Eingriff in den Stadtraum bedeuten, sofern sie überhaupt integrierbar wären. Die Haltestelle wird barrierefrei mit Aufzügen und Fahrtreppen ausgestattet sein, wodurch ein im Vergleich zu langen Rampen deutlich komfortablerer Zugang ermöglicht wird.

Die Buslinie 277 lässt sich gut mit der Buslinie 173 zusammenfassen. Ein Teilnehmer möchte wissen, ob es Überlegungen in dieser Hinsicht gibt.

Herr Weinrich: Die Anregung nehmen wir gern auf und betrachten die Busführung in der weiteren Planung.

Von Interesse ist der genaue Zeitpunkt für den ersten Zug auf der U5 Ost.

Frau Holk: Eine seriöse Angabe dazu ist bisher nicht möglich und kann erst nach Abschluss der Planungen getroffen werden.

Nachgefragt wird die weitere Planung für das Grundstück nördlich des ehemaligen Kaufhauses Damms und ob die Freifläche nicht ursprünglich für den U-Bahn-Bau vorgesehen war.

Bezirksamt: Auf Teilen der Fläche werden Ende des Jahres neue Wohngebäude errichtet, die Fläche ist für die U-Bahn zu klein.

Die Freiwillige Feuerwehr muss das Feuerwehrhaus gut erreichen können, zudem muss eine gute Abwicklung des Kundenverkehrs in Richtung Kaufland sichergestellt werden.

Herr Weinrich: Eine engere Abstimmung mit der Feuerwehr wird in den folgenden Planungen Berücksichtigung finden.

Bei der Verkehrsplanung werden die Pendler, die Richtung Wandsbek-Gartenstadt und dann weiter in Richtung Innenstadt fahren müssen, nicht ausreichend berücksichtigt. Durch den Wegfall der Buslinie 37 fehlt eine wichtige Verbindung in die Innenstadt.

Herr Weinrich: Die U5 Ost stellt auf längere Sicht eine Fahrt in Richtung Innenstadt sicher. Die Reisezeit wird sich bereits mit dem ersten Bauabschnitt und Umstieg in die U1 an der Sengelmanstraße deutlich verringern.

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Einschränkungen in Bezug auf den Baustellenverkehr zu erwarten sind und wer den Bau der U-Bahn verantwortet.

Frau Holk: Der erwartete Baustellenverkehr wird im Rahmen der Entwurfsplanung abgeschätzt und entsprechende Logistikkonzepte erarbeitet. Der Bau der U-Bahn wird von der Stadt finanziert, die HOCHBAHN als ein Unternehmen der Stadt verantwortet den Bau mit der Stadt als Auftraggeber.

Es wird gefragt, wie die weitere Möglichkeit der Beteiligung aussieht.

Frau Holk: In Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt wird unter der Voraussetzung, dass es eine Entscheidung für die Neugestaltung des Dorfplatzes gibt, eine Beteiligung für diese Neugestaltung geben. Die Bürger werden mit ihren Ideen, Wünschen und Anregungen in den Prozess einbezogen. Die Gestaltung des Dorfplatzes ist noch völlig offen.

Es wird Überraschung über das geplante Bauvorhaben Bramfeld-64 geäußert und nachgefragt, ob es weiterführende Infos gibt, was genau an der Stelle geplant wird.

Bezirksamt: Die Entscheidung für das Bauvorhaben spiegelt den aktuellen Stand des Bezirksamtes wider.

Wünschenswert wäre eine Verkehrsberuhigung auf der Bramfelder Chaussee.

Herr Weinrich: Es ist grundsätzlich ein Ziel der Verkehrsplanung, dass die größte Verkehrsleistung auf den Hauptverkehrsstraßen stattfindet und um Wohngebiete herum geführt wird. Die Optimierung des Straßenverkehrs liegt nicht in der

Zuständigkeit der HOCHBAHN. Es ist jedoch anzunehmen, dass eine Anbindung an das U-Bahn-Netz den Autoverkehr teilweise ersetzen kann.

Es wird nach den erwarteten Kosten für die U5 Ost gefragt.

Frau Holk: Erst wenn die Planung abgeschlossen ist, können seriöse Angaben zu den Kosten gemacht werden.

Ein Teilnehmer möchte wissen, was noch dazwischen kommen kann, dass die U-Bahn nicht gebaut wird.

Herr Weinrich: Wir erarbeiten eine gute Planung, die umsetzbar ist. Solange die Politik uns in unserem Vorhaben unterstützt, steht einem Bau nichts im Weg.

Es wird die Sorge geäußert, dass aufgrund des Wegfalls der Buslinie 37 die Mitarbeiter von Otto Schwierigkeiten bekommen werden, ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Herr Weinrich: Die Überlegungen zu dem zukünftigen Busverkehr sind noch nicht abgeschlossen. Die MetroBus-Linie 8 stellt jedoch voraussichtlich weiterhin eine Direktverbindung von Bramfeld zum Otto-Standort her.

Ausblick

Die HOCHBAHN dankt den Teilnehmern für ihre Ideen und Anregungen, die nun in den weiteren Planungsprozess einfließen werden.

Für Fragen steht vor Ort der Beauftragte Martin Boneß zur Verfügung. Sie erreichen Herrn Boneß auch telefonisch unter: 040-3288 5541 oder per Mail unter: martin.boness@hochbahn.de