U5-Netzausbau.
Bürgerbeteiligung.

HOCHBAHN

Barmbek-Nord

Variantenuntersuchung Haltestelle Barmbek-Nord

Auswertung der Bürgeranregungen

13. Dezember 2017

Inhalt

Vorbemerkung 3
Haltestellenvariante Hartzloh Ost 3
Haltestellenvariante Hartzlohplatz 9
Haltestellenvariante Hartzloh West 10
Haltestellenvariante Rümkerstraße 11
Haltestellenvariante Rungestraße 12
Allgemeine Fragen zum Gesamtprojekt 12

Auswertung der Bürgeranregungen Barmbek-Nord

Vorbemerkung

Der Lenkungskreis zum Neubau der U5 unter Leitung von Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof hat am 29. November 2017 beschlossen, dass bei der derzeit laufenden Suche nach der optimalen Haltestellenlage für Barmbek-Nord noch zwei Standorte im Rennen sind.

Auf einer möglichen Südalternative mit Anbindung des S-Bahnhofs Rübenkamp wäre dies die Haltestelle Hartzlohplatz. Als Alternative stellt sich eine Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße dar, bei der die U5 direkt von Bramfeld über Steilshoop und Sengelmannstraße in die City Nord führen würde (Nordalternative).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung für die Planungen der U5 Ost fanden am 14.12.2016 und am 18.02.2017 Veranstaltungen zu den verschiedenen Haltestellenvarianten in Barmbek-Nord statt.
Die gesammelten Fragen der Bürgerinnen und Bürger wurden durch die HOCHBAHN zusammengefasst und werden nachfolgend beantwortet.

Haltestellenvariante Hartzloh Ost

Wie hoch ist die Belastung durch den Baustellenverkehr? Wo wird dieser geleitet?
Die Belastungen durch die Baustelle werden im nächsten Schritt der Entwurfsplanung genauer erarbeitet. Hierbei wird auch der Umfang des Baustellenverkehrs ermittelt.

Wohin soll die Kita verlagert werden?
Beim Bau der Haltestelle Hartzloh Ost ist eine Verlagerung der Kita nicht notwendig.

Wird die Kita im Hartzloh geschlossen?
Nein.

Wie sehen die zeitlichen Planungen zum Bauablauf aus? Welcher Mehrwert entsteht für die Anwohner, der solche massiven Eingriffe rechtfertigt?
Die zeitlichen Abläufe für den Bau werden in der Entwurfsplanung erarbeitet. Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu noch keine genauen Aussagen gemacht werden.
Nach Fertigstellung wird die neue U-Bahn-Linie auch den Verkehrsbedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner nützen.

Ist der Bau der Haltestelle geschlossen möglich?
Grundsätzlich ist dies möglich. Für die Planung der U5 wurden verschiedene Bauverfahren in Erwägung gezogen und bewertet. Hierbei stellt sich die offene Bauweise der Haltestellen als die beste Lösung dar.

Wie können die gesundheitlichen Auswirkungen während der Bauzeit berücksichtigt werden?
Bei ordnungsgemäßem Betrieb der Baumaschinen nach Stand der Technik und unter Einhaltung vorgegebener Vermeidungs- und Vorsichtsmaßnahmen ist eine über die normalen Beeinträchtigungen durch Baustellen hinausgehende erhöhte Gefahr für die Anwohner nicht zu erwarten.

Kann die Haltestelle aufgrund der Platzverhältnisse in offener Bauweise gebaut werden?
Ja.

Wie soll bei den geringen Platzverhältnissen im Hartzloh eine Baustelle entstehen?
Der aktuelle Planungsstand besagt, dass der Bau der Haltestelle in offener Bauweise möglich wäre.

Welchen Einfluss hat HOCHTIEF auf die Haltestellenlage in Barmbek-Nord?
Der Sitz von HOCHTIEF in Barmbek-Nord hat keinen Einfluss auf die Planungen der U5.

Wie sollen die durch die Baustelle verloren gegangenen Parkplätze ausgeglichen werden?
Da die Haltestellen der U5 in offener Bauweise gebaut werden sollen, ist ein vorrübergehender Verlust von öffentlichen Parkflächen während der Bauzeit nicht zu vermeiden. Damit einher geht jedoch nicht die Schaffung von Ersatzflächen in dieser Zeit.

Wie wird sichergestellt, dass Anwohner, Feuerwehr, Müllabfuhr, Rettungswagen, Pflegedienste etc. zu den Häusern kommen? Wie kann die Zuwegung zur Kita sichergestellt werden?

Es wird während der gesamten Bauzeit eine Vorgabe der Feuerwehr sein, dass eine Zuwegung der Feuerwehr und der Rettungswagen zu den Häusern aufrechterhalten werden muss. Einzelheiten zu Art und Lage der Zuwegung während der Bauphase werden im Vorfeld der Arbeiten mit der Feuerwehr abgestimmt. Temporär kann es daher auch zu provisorischen Anbindungen/Zuwegungen kommen (z.B. über den Deckel der Haltestelle oder die Rückseiten der Gebäude). Ein entsprechendes Konzept dazu wird in der weiteren Planung erarbeitet. Ähnliches gilt für den Kindergarten. Hier wird angestrebt, dass eine uneingeschränkte Zuwegung in der Bauphase möglich ist. Alternative Planungen sehen vor, dass der Kindergarten über eine provisorische Zuwegung weiter dauerhaft erreicht werden kann.

Werden die Beeinträchtigungen während der Bauzeit und des Betriebs der U-Bahn den Anwohnern ausführlich erläutert?

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung und mit fortschreitender Planungstiefe sollen auch die Themen Bau und Betrieb der Haltestelle sowie die damit verbundenen Auswirkungen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort diskutiert und erläutert werden.

Dürfen auch die Bürger entscheiden, welche Gewichtung das Kriterium "Anbindung Fuhlsbüttler Straße" bekommt?

Im Rahmen des Planungsprozesses nimmt die HOCHBAHN gerne alle Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auf. Die Entscheidung der endgültigen Gewichtung wird jedoch durch die HOCHBAHN getroffen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde überprüft.

Werden während des Betriebs der U-Bahn Vibrationen oder Lärm spürbar sein?

Wegen der unterirdischen Lage der U-Bahn werden die Geräusche oder Vibrationen der U-Bahnfahrten an der Oberfläche nicht oder nur sehr gering wahrnehmbar sein. Wo erforderlich werden Schutzvorkehrungen getroffen, damit keine Belästigungen auftreten. Bei der Planung von Schienenverkehrswegen dient hier das Bundes-Immissionsschutzgesetz als Rechtsgrundlage.

Wer kommt für Bauschäden durch die Baumaßnahme auf?

Sollten Schäden durch die Baumaßnahme verursacht werden, kommt die HOCHBAHN dafür nach Maßgabe des üblichen Schadensersatzrechts auf. Wer Schadensersatz verlangt, muss z.B. beweisen, dass ein Schaden durch den Bau oder den Betrieb der U-Bahn verursacht wurde. Um

diese Beweisführung zu erleichtern, wird die HOCHBAHN voraussichtlich für bestimmte bauliche Anlagen im Nahbereich der offenen Baustellen anbieten, eine Beweissicherung auf Kosten der HOCHBAHN durchzuführen. Dies kann u.a. eine Feststellung des Ist-Zustandes des Gebäudes durch einen Sachverständigen und diverse Messungen während der Bauzeit beinhalten.

Wird die Bausubstanz der Gebäude bei den Planungen berücksichtigt? Welche Schutzmaßnahmen werden angedacht?
Die Auswirkungen von Bau und Betrieb der U-Bahn auf die Bausubstanz werden im Rahmen der Planungen und späteren Ausführung untersucht, um bei Bedarf erforderliche Schutzmaßnahmen entwickeln zu können, damit Beschädigungen nicht auftreten. Schutzmaßnahmen können zum Beispiel von Schutzzäunen bis hin zu Fundamentverstärkungen reichen. Beispielsweise ist bereits die Herstellung einer Schlitzwandgrube eine Schutzmaßnahme, weil die Schlitzwand dafür sorgt, dass in angrenzenden Bereichen keine unzumutbaren Setzungen auftreten.

Warum soll die Haltestelle in offener Bauweise gebaut werden?
Kann sichergestellt werden, dass die Häuser während der Bauarbeiten nicht beschädigt werden?
Bei der Herstellung der Haltestellen in offener Bauweise innerhalb einer Schlitzwandbaugrube handelt es sich um ein bewährtes Verfahren, dessen Risiken im Vorfeld sehr gut abgeschätzt und bei dem entsprechende Gegenmaßnahmen entwickelt werden können.

Können die Anwohner während der Bauzeit in ihren Häusern wohnen bleiben?
Es wird eine permanente Erreichbarkeit der Wohnungen angestrebt.

Welche Auswirkungen sind durch den Bau der Haltestelle für die Anwohner zu erwarten?
Während der Bauzeit muss mit Lärm, Abgasen, Erschütterungen, Sichtbeeinträchtigungen und Verkehrsbehinderungen gerechnet werden. Die HOCHBAHN wird jedoch entsprechende Maßnahmen ergreifen, um die Beeinträchtigungen während der Bauphase so gering wie möglich zu halten.

Welche Bauweise bietet maximalen Schutz für die Anwohner und welche Auswirkungen sind bei einem solchen Bauverfahren zu erwarten?
Die offene Bauweise bietet den größtmöglichen Schutz für die Anwohner und die Gebäude. Während der Bauzeit ist mit Emissionen durch die Baustelle zu rechnen.

Welche Erfahrungswerte kann die HOCHBAHN mit ähnlichen Situationen aufweisen?
Die HOCHBAHN verfügt über ein fundiertes Wissen, was den Bau von U-Bahnen angeht. Aktuellstes Beispiel ist der Bau der U4 in die HafenCity.

Welche Maßnahmen sind zum Schutz der Anwohner während der Bauzeit vorgesehen? Wird es bei eventuellen Schäden an Gebäuden eine unbürokratische Abwicklung geben?
Wo erforderlich wird die HOCHBAHN zur Vermeidung bürokratischer Auseinandersetzungen vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren bei den angrenzenden Bebauungen durchführen. Dies kann u.a. eine gemeinsame Feststellung des Ist-Zustandes des Gebäudes, diverse Messungen und Maßnahmen wie Lärmschutz, Staubschutz, Schutz durch Lichtemissionen während der Bauzeit sowie nach Abschluss der Arbeiten wiederum eine gemeinsame Zustandsfeststellung beinhalten. Mögliche Schäden an Gebäuden werden durch ein permanentes Baumonitoring überwacht um so im Vorfeld vermieden zu werden.

Wie will die Hochbahn politisch rechtfertigen, dass die Fuhle, die gerade umfassend saniert wurde, aufgrund der geplanten Baumaßnahmen wieder über Jahre zur Großbaustelle wird?
Die Fuhlsbüttler Straße wird bei der Variante Hartzloh Ost nicht zur Großbaustelle. Im Bereich der Fuhlsbüttler Straße würden die Zugangsbauwerke für die Haltestelle entstehen. Die Oberfläche wird nach Fertigstellung der Haltestelle wieder hergestellt.

Was haben die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen ergeben?
Die Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass der Bau einer Haltestelle in geologischer Hinsicht an dieser Stelle möglich ist.

Warum ist das Kriterium „Mensch und Umwelt“ nicht bewertungsrelevant?
Die bisherige Bewertung der möglichen Haltestellenlagen hat nach verkehrlichen Kriterien stattgefunden. Das Kriterium „Mensch und Umwelt“ wird im Rahmen der baulichen Bewertung betrachtet und wird somit im Planungsprozess berücksichtigt.

Welchem Kriterium gibt die Hochbahn den Vorzug bei der Planung einer Haltestelle: Der Neuerschließung unter Berücksichtigung der möglichen Nachverdichtung mit zukünftigen Wohnungsbauprojekten oder der Anbindung an die Fuhlsbüttler Straße? Bitte mit nachvollziehbarer Begründung.
Keinem der beiden Kriterien wird bei der Planung der Haltestelle der Vorzug gegeben. Die Kriterien lassen sich nicht getrennt voneinander gewichten.

Wieso wird die Haltestellenvariante „Hartzloh Ost“ neutral bewertet, wenn Ausgänge im engen Straßenbereich Hartzloh/Wagenfeldstraße liegen?
Sofern es sich um eine Rückfrage um das Bewertungskriterium „Nutzerfreundliche Haltestellengestaltung“ handelt, ist hierzu zu sagen, dass die Aspekte Baufreiheit, Anordnung von Verteilerebenen und Tiefenlage betrachtet wurden. Bei einer Haltestellenlage Hartzloh Ost wäre eine normale Tiefenlage und die Anordnung von Verteilerebenen bei beiden Zugängen grundsätzlich möglich. Allerdings herrschen im östlichen Kopfbereich sowie im Bahnsteigbereich beengte Platzverhältnisse vor, was im Vergleich mit den anderen betrachteten Haltestellenlagen insgesamt zu einer neutralen Bewertung führt.

Wieso wird die Variante Langenfort nicht weiter betrachtet?
Die Varianten Langenfort West und Langenfort Ost können ausgeschlossen werden, weil die Nachteile in Bezug auf die verkehrlichen Kriterien schwer wiegen und nicht erkennbar ist, dass sie durch mindestens gleichgewichtige Lagevorteile gegenüber den Varianten Hartzloh Ost, Hartzloh West, Hartzlohplatz, Rungestraße oder Rümkerstraße aufgewogen werden.

Wie ist die städtebauliche Forderung nach mehr Lebensqualität und Grünen Quartieren mit der Rodung von altem Baumbestand, einer offenen Großbaustelle in einer Wohnstraße und Wegnahme von Wochenmarkt und Spielplatz vereinbar?
Bei allen Haltestellenvarianten werden die Auswirkungen auf das Umfeld in den Planungen berücksichtigt und in der späteren Planfeststellung gegeneinander abgewogen. Der Wochenmarkt müsste temporär für die Bauzeit verlagert werden, der Spielplatz würde nach wie vor erhalten bleiben. Nach Fertigstellung liegt die U-Bahn unterirdisch und steht der Entwicklung grüner Quartiere nicht entgegen.

Warum wird die U5 mit einem Schlenker über Barmbek-Nord geführt?
Um das Zentrum von Barmbek-Nord zu erschließen und gleichzeitig eine Netzwirkung mit einem Übergang am Rübenkamp zu erzielen.

Welche Bedeutung hat die Streckenführung über Barmbek-Nord für die Bewilligung von Fördermitteln des Bundes zum Bau der U-Bahn? Ist der Anschluss an die S-Bahn Rübenkamp notwendig, um Fördermittel des Bundes zu erhalten?
Die Bewilligung von Fördermitteln ist für die gesamte Strecke der U5 von Bedeutung. Auch der Anschluss an den Rübenkamp hat Auswirkungen auf die Förderfähigkeit des Gesamtvorhabens.

Kann der Radius der Trasse von Hartzloh West auch für andere Haltestellenvarianten verwendet werden, damit das Q21 nicht unterfahren wird?
Würde man den Radius auch auf andere Haltestellenvarianten anwenden wollen, so müsste auch dabei das Q21 unterfahren werden.

Ist eine Verlagerung des Wochenmarktes während der Bauzeit möglich?
Ja.

Soll das Quartier durch Neubau und Modernisierung aufgewertet werden?
Dies ist eine bezirkliche Entscheidung und kann daher nicht von der HOCHBAHN beantwortet werden.

Haltestellenvariante Hartzlohplatz

Wo sollen Baueinrichtungsflächen eingerichtet werden?
Die finalen Orte für die Baustelleneinrichtungsflächen sind zum derzeitigen Planungsstand noch nicht mit den Bezirken und Fachbehörden abgestimmt. Es gibt mehrere Optionen für mögliche Flächen, über die im weiteren Verlauf der Entwurfsplanung entschieden wird.

Wie hoch ist die Belastung durch Baustellenverkehr? Wie wird der Baustellenverkehr geleitet?
Die Belastungen durch die Baustelle werden im nächsten Schritt der Entwurfsplanung genau erarbeitet. Der genaue Umfang des Baustellenverkehrs wird im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt.

Wie wird der Bauverkehr aussehen?
Aktuell findet die Prüfung zur Findung der finalen Haltestellenlage statt. Eine Aussage über Baustellenverkehre ist derzeit nicht möglich. Der genaue Umfang des Baustellenverkehrs wird gegebenenfalls im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt.

Wann ist der Baumbestand wiederhergestellt?
Nach dem Bundesnaturschutzgesetz müssen Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen oder ersetzt werden.
Ein landschaftspflegerischer Begleitplan, der Kompensationsmaßnahmen für alle Belange des Naturschutzes aufzeigt, wird zur öffentlichen Auslegung vorgelegt werden. Dieser wird insbesondere prüfen, ob Ersatzpflanzungen im Nahbereich des Eingriffs vorgenommen werden können und darüber hinaus auch Aussagen über Art und Umfang des Ausgleichs treffen. Zum derzeitigen Planungsstand kann diesbezüglich allerdings noch keine konkrete Aussage getroffen werden.

Welche Rolle spielen Lebensqualität und der Wochenmarkt bei den Planungen zur U5 in Barmbek-Nord?
Der Wochenmarkt wird im Rahmen der Planung berücksichtigt. Ein möglicher Bau einer Haltestelle Hartzloh West hätte erhebliche Auswirkungen auf den Wochenmarkt. Dieser müsste bauzeitlich verlagert werden. Dies hat - auch wegen der sozialen Funktion im Stadtteil - erhebliches Gewicht bei der baulichen Bewertung der Haltestellenlagen.

Haltestellenvariante Hartzloh West

Wie hoch wird die Belastung durch den Baustellenverkehr und wie wird dieser geleitet?
Die Belastungen durch die Baustelle werden im nächsten Schritt der Entwurfsplanung genau erarbeitet. Der genaue Umfang des Baustellenverkehrs wird gegebenenfalls im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt.

Könnte auch ein Zugang zur Station auf der Seite Hartzloh Ost eingerichtet werden?
Ja, dies ist grundsätzlich möglich, wird jedoch nicht angestrebt, da dies eine Untertunnelung der Fuhlsbüttler Straße bedeuten würde.

Wie kommen Sie zu einer negativen Bewertung der Anbindung Schulstandort?
Im Vergleich der Standorte untereinander schneidet die Variante Hartzloh West schlechter ab als die anderen Standorte und wird dementsprechend schlechter bewertet.

Wird der Wochenmarkt während der Bauphase geschlossen?
Der Wochenmarkt müsste für die Bauzeit verlagert werden und kann nach Fertigstellung der Haltestelle wieder an seinen ursprünglichen Standort zurückkehren.

Haltestellenvariante Rümkerstraße

Wie wird die Versorgung (Müllabfuhr, Rettungswagen, Pflegedienste, etc.) sichergestellt?
Aktuell läuft die Prüfung zur Findung der finalen Haltestellenlage. Eine Andienung aller Häuser z.B. mit Einsatzwagen der Feuerwehr oder der Müllabfuhr muss jedoch gewährleistet werden. Eine ausführliche Angabe hierzu kann erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Wird die Haltestelle barrierefrei gebaut?
Ja, alle neuen Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Halten die Gebäude den Belastungen während der Bauphase stand?
Ja, auch aus diesem Grund hat die HOCHBAHN sich dazu entschieden, die Haltestellen in offener Bauweise zu bauen.

Ist im Flächennutzungsplan bereits eine U-Bahnstation in der Rümkerstraße vorgesehen? Wenn ja, warum wird diese nicht genutzt?
Nein. Der Flächennutzungsplan sieht gegenwärtig eine Haltestelle im Bereich Rungestraße sowie eine Weiterführung der Strecke zum Bahnhof Barmbek vor. Die HOCHBAHN rechnet allerdings damit, dass die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg den Flächennutzungsplan ggf. unter dem Eindruck der neueren Planungen zu gegebener Zeit ändern wird.

Wie viele Schüler der umliegenden Schulen werden diese U-Bahnstation nutzen?
Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Haltestellenlage in Barmbek-Nord wurden die Distanzen zu den einzelnen Schulstandorten ermittelt und mit der jeweiligen Schülerzahl gewichtet. Im Vergleich zu den meisten anderen Haltestellenlagen stellt sich die Haltestellenlage

Rümkerstraße dabei verhältnismäßig positiv dar. Sie würde somit einer vergleichsweise großen Anzahl an Schülern kurze Wege zu ihren jeweiligen Schulen ermöglichen. Eine konkrete künftige Nutzerzahl lässt sich über die angewendete Systematik nicht direkt ableiten.

Wird die Buslinie 277 mit Inbetriebnahme der U-Bahn seltener fahren?
Eine Haltestelle Rümkerstraße würde in direkter Nachbarschaft zur bestehenden Bushaltestelle Richeystraße liegen. Hierdurch sind Veränderungen im Fahrgastaufkommen zu erwarten, die im Ergebnis auch zu einer Angebotsanpassung auf der Linie 277 führen könnten. Nach heutigem Planungsstand ist aber weiterhin eine attraktive Taktdichte vorgesehen und der Linienweg der 277 soll unverändert bleiben.

Haltestellenvariante Rungestraße

Wird die Baustelle fünf Jahre direkt vor der Seniorenanlage sein?
Aktuell läuft die Prüfung zur Findung der finalen Haltestellenlage. Die Dauer des Baus der jeweiligen Haltestelle wird sich im Laufe der weiteren Planungen herausstellen.

Wird es eine Busanbindung zur Fuhlsbüttler Straße geben?
Allein schon aufgrund des im Stadtteil vorhandenen Straßennetzes ist eine direkte Buslinienführung zwischen einer U-Bahn-Haltestelle Rungestraße und der Fuhlsbüttler Straße nicht möglich und somit auch nicht vorgesehen. Beim Kriterium „Anbindung von Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorten an der nördlichen Fuhlsbüttler Straße“ wurde die Haltestellenlage Rungestraße entsprechend negativ bewertet.

Allgemeine Fragen zum Gesamtprojekt

Werden die Vorgaben des Hamburger Senats eingehalten?
Die HOCHBAHN handelt im Rahmen des Auftrages, welcher durch den Hamburger Senat und die Hamburgische Bürgerschaft erteilt wurde.

Warum wird die U5 nicht nördlich der Alster direkt in den Hamburger Westen geführt?
Für die Hamburger Stadtstruktur ist eine Schnellbahntangente zum aktuellen Zeitpunkt wohl nicht lohnend. Das betrifft auch eine mögliche Querverbindung der U5 zwischen Alsterdorf und Siemersplatz, da diese ein vergleichsweise geringes Nachfragepotenzial aufweist. Dies zeigt die Nachfrage aller bereits bestehenden Buslinien auf diesen Strecken. Da der Großteil der Menschen in der Innenstadt aus- oder umsteigt, würde eine Tangentialverbindung zudem häufig die Reisezeit verlängern, da ein weiteres Umsteigen in eine auf die Innenstadt zulaufende Schnellbahnlinie notwendig wäre. Generell zeigt der Einsatz von Bussen auf den Tangentialverbindungen: Je weiter entfernt vom Stadtzentrum diese tangentiale Verbindung liegt, desto geringer wird die Nachfrage. Damit bleibt eine tangentiale Verbindung vom Fahrgastaufkommen her immer hinter der aktuell geplanten U5 zurück. Gegen die Querverbindung spricht auch, dass die U5 die stark belasteten MetroBus-Linien entlasten soll. Hier fährt die HOCHBAHN schon heute mit Doppelgelenk- und Gelenkbussen, oft in einem Takt von weniger als 5 Minuten. Dieses System stößt an seine Grenzen, wird bald schon nicht mehr ausreichen. Darüber hinaus ist es nicht möglich, die identifizierten Potenzialgebiete mit einer tangentialen Linienführung sinnvoll zu verknüpfen.

Warum ist es notwendig Barmbek-Nord an das U-Bahnnetz anzuschließen? Ist die Anbindung der U5 im Hartzloh notwendig?

Barmbek-Nord ist ein dicht besiedelter Stadtteil, der bisher nur in Randlage durch Schnellbahnhaltestellen erschlossen ist. Dementsprechend liegen insbesondere die nordöstlichen Bereiche dieses Stadtteils außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs einer Schnellbahnlinie. Im Zuge einer Streckenführung der U5 von Steilshoop zur Sengelmannstraße ist somit die Anordnung einer Zwischenhaltestelle zur besseren Anbindung von Barmbek-Nord sinnvoll.

Handelt es sich bei der Anbindung von Rübenkamp und Sengelmannstraße um einen Kompromiss, weil die U5 erst später in die Innenstadt geführt wird?
Nein, der Anschluss am Rübenkamp erzeugt eine Netzwirkung mit der S-Bahn und ermöglicht es den Fahrgästen, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen. Der Übergang an der Sengelmannstraße erzeugt ebenfalls eine Netzwirkung mit der bereits bestehenden Linie U1.

Ist die Anbindung der U5 am Rübenkamp notwendig?
Eine Umsteigemöglichkeit zwischen U5 und S-Bahn am Rübenkamp stellt attraktive zusätzliche Umsteigeverbindungen innerhalb des Schnellbahnnetzes her und war deshalb im Planungskonzept der U5 vorgesehen. Im Zuge der Vertiefung der Planung hat sich jedoch

gezeigt, dass diese Umsteigeverbindungen in einem geringeren Maß genutzt werden würden als ursprünglich angenommen. Daher werden aktuell auch Linienführungsalternativen ohne Anbindung der U5 am Rübenkamp geprüft.

Warum ist bei der Streckenführung von Rübenkamp bis Sengelmannstraße kein anderer Radius möglich?
Bei der U-Bahn-Planung müssen gewisse Mindestradien eingehalten werden, um einerseits die gewünschte maximale Geschwindigkeit von 80 km/h zu erzielen und andererseits auch die bauliche Machbarkeit (Schildvortrieb) sicherzustellen.

Warum wird die U5 nicht direkt von Steilshoop zur Sengelmannstraße geführt?
Dies befindet sich derzeit in der Prüfung mit einer möglichen Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße.

Warum wird die U-Bahn nicht im Neubaugebiet Schlicksweg/Dieselstraße/Steilshooper Straße gebaut?
Weil dieser Bereich durch die U-Bahnhaltestelle Habichtstraße erschlossen ist. Ein Ziel der U5 ist, bisher nicht an das Schnellbahnnetz angebundene Stadtteile zu erschließen.

Wer möchte von Bramfeld zur Sengelmannstraße fahren?
Eine Führung der U5 über Sengelmannstraße ermöglicht den Fahrgästen aus Bramfeld, Steilshoop und Barmbek-Nord vielfältige und attraktive Umsteigemöglichkeiten in Richtung westliche Innenstadt und in Richtung Norden. Ohne Umstieg kann mittels der U5 die östliche Innenstadt schnell erreicht werden.

Könnte die Haltestellenvariante „Fuhlsbüttler Straße“ wieder in Betracht kommen, falls der Rübenkamp nicht angefahren wird?
Nein.

Warum immer nur eine sternförmige Erschließung?
Das bestehende Schnellbahnnetz ist mit Ausnahme der Ringlinie U3 radial auf die Innenstadt ausgerichtet. Dies entspricht der Orientierung der bestehenden Fahrgastnachfrage. Die U5 soll insbesondere die am stärksten nachgefragten Buslinien M5 und M6 entlasten und wird daher ebenfalls auf die Innenstadt ausgerichtet. Querverbindungen zwischen den Hauptachsen werden

über die Ringlinie U3 oder in einem größeren Abstand vom Stadtzentrum mit attraktiven MetroBus-Linien hergestellt. Dieses Konzept entspricht der tatsächlichen Nachfrage am besten.

Welche Arbeitsplätze befinden sich in der Fuhlsbüttler Straße/Barmbek-Nord?
Die Fuhlsbüttler Straße ist der zentrale Standort in Barmbek-Nord für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen (z.B. Praxen, Kanzleien, Büros etc.) mit entsprechenden Arbeitsplätzen und Besucherfrequenzen.

Werden zur Bewertung die richtigen Kriterien angewendet und diese richtig gewichtet?
Die angewendeten Kriterien entsprechen denen bei vergleichbaren verkehrlichen Variantenbewertungen und können somit als allgemein akzeptiert und anerkannt angesehen werden. Bezüglich deren Gewichtungen wurde eine Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt um transparent darzustellen, bei welchen Gewichtungsschwerpunkten sich welche Rangfolge der Varianten einstellt.

Warum ist die Umsteigebeziehung zum Bus von so hoher Bedeutung?
Die U5 verbindet Barmbek-Nord mit Bramfeld/Steilshoop sowie mit der Innenstadt. Darüber hinaus gibt es weitere verkehrliche Ziele z.B. im Zuge der Fuhlsbüttler Straße, die auch künftig mit dem Bus angebunden werden. Im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Gesamtsystems ist daher eine gute Verknüpfung zwischen U-Bahn und Bus ein wichtiges Kriterium bei der Variantenbewertung.

Wie ist die HOCHBAHN zur Bewertung „Nutzerfreundliche Haltestelle“ gekommen?
Zu einer nutzerfreundlichen Haltestelle gehören komfortable und direkte Fußwegebeziehungen innerhalb des Bauwerks, eine gute Übersichtlichkeit und das Vorhandensein von Verteilerebenen zum Bahnsteig. Da dies nicht bei allen Varianten der Haltestellenlage aufgrund der baulichen Randbedingungen in gleichem Maße sichergestellt werden kann, ist die nutzerfreundliche Haltestellengestaltung ein mit zu berücksichtigendes Bewertungskriterium.

Warum wurden die Anwohner der Rungestraße nicht eingeladen?
Die Anwohner der Rungestraße wurden, genauso wie alle anderen Barmbekerinnen und Barmbeker, zu den Veranstaltungen im Stadtteil eingeladen. Hierzu wurden im Vorfeld Einladungen per Hauspost verteilt, die Veranstaltung über das örtliche Wochenblatt angekündigt sowie Plakate im Einzugsgebiet der verschiedenen Haltestellenvarianten aufgehängt.

Warum wurden nicht alle untersuchten Haltestellenvarianten ausgestellt?
Alle untersuchten Haltestellenvarianten wurden einer eingehenden verkehrlichen Bewertung unterzogen. Nur diejenigen Haltestellenvarianten, die die verkehrlichen Zielsetzungen in einem ausreichenden Maß erfüllen, wurden in einem nächsten Schritt auch einer baulichen Prüfung unterzogen.

Welche Chancen birgt das Großprojekt U5, wenn risikominimiert und unter Beachtung von Mensch und Umwelt gebaut wird?
Die U5 wird Hamburg nachhaltig verändern und zu einer wichtigen Lebensader für die Stadt, denn sie schließt bisher noch nicht erschlossene Stadtteile an das Schnellbahnnetz an. Gleichzeitig wird sie die meistgenutzten Hamburger MetroBus-Linien 5 und 6 entlasten, die bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen kommen.
Bei den Planungen werden bereits Risiken identifiziert und minimiert. Ein wichtiges Argument für den Ausbau des ÖPNV und damit der U5 ist, dass mehr Menschen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten und dies den Straßenverkehr zukünftig entlastet. Dies bedeutet weniger Emissionen und mehr Lebensqualität für die Bewohner dieser Stadt.