

U5 – Barmbek-Nord. Bürgerbeteiligung.



Veranstaltung am 13.12.2017
Stadtteilschule Helmuth Hübener

Ablauf

1 Rückblick Planungsprozess und Bürgerbeteiligung

2 Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

- Verkehrliche Bewertung (Rückblick)
- Bauliche Bewertung
- Zusammenfassung

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

1 Rückblick Planungsprozess und Bürgerbeteiligung

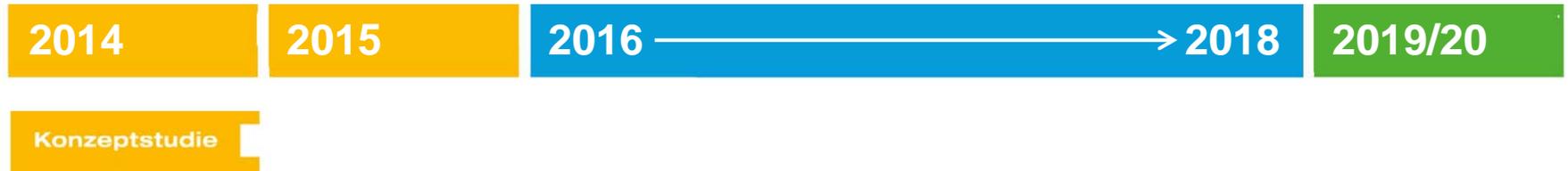
2 Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

- Verkehrliche Bewertung (Rückblick)
- Bauliche Bewertung
- Zusammenfassung

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

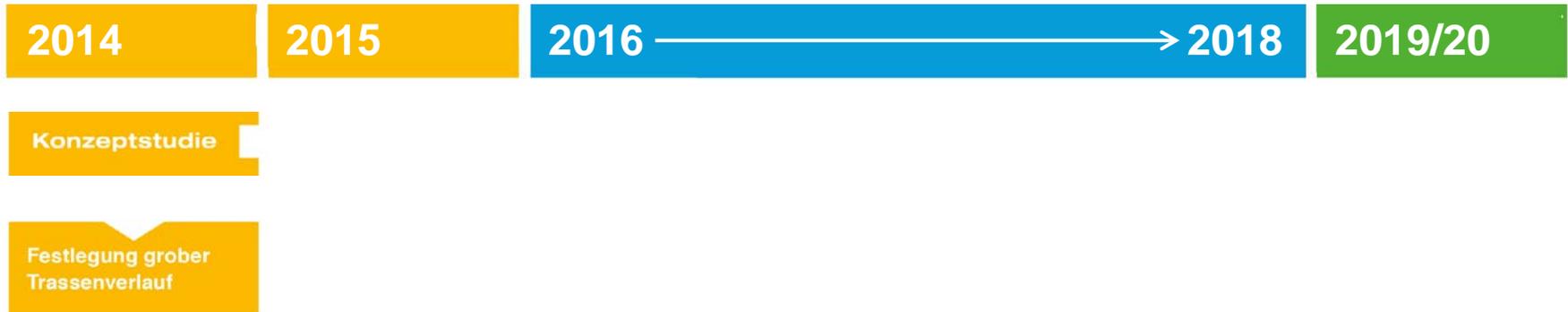
4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

U5 – Planungsprozess



„Wie kann das U-Bahn-Netz in Hamburg sinnvoll erweitert werden?“

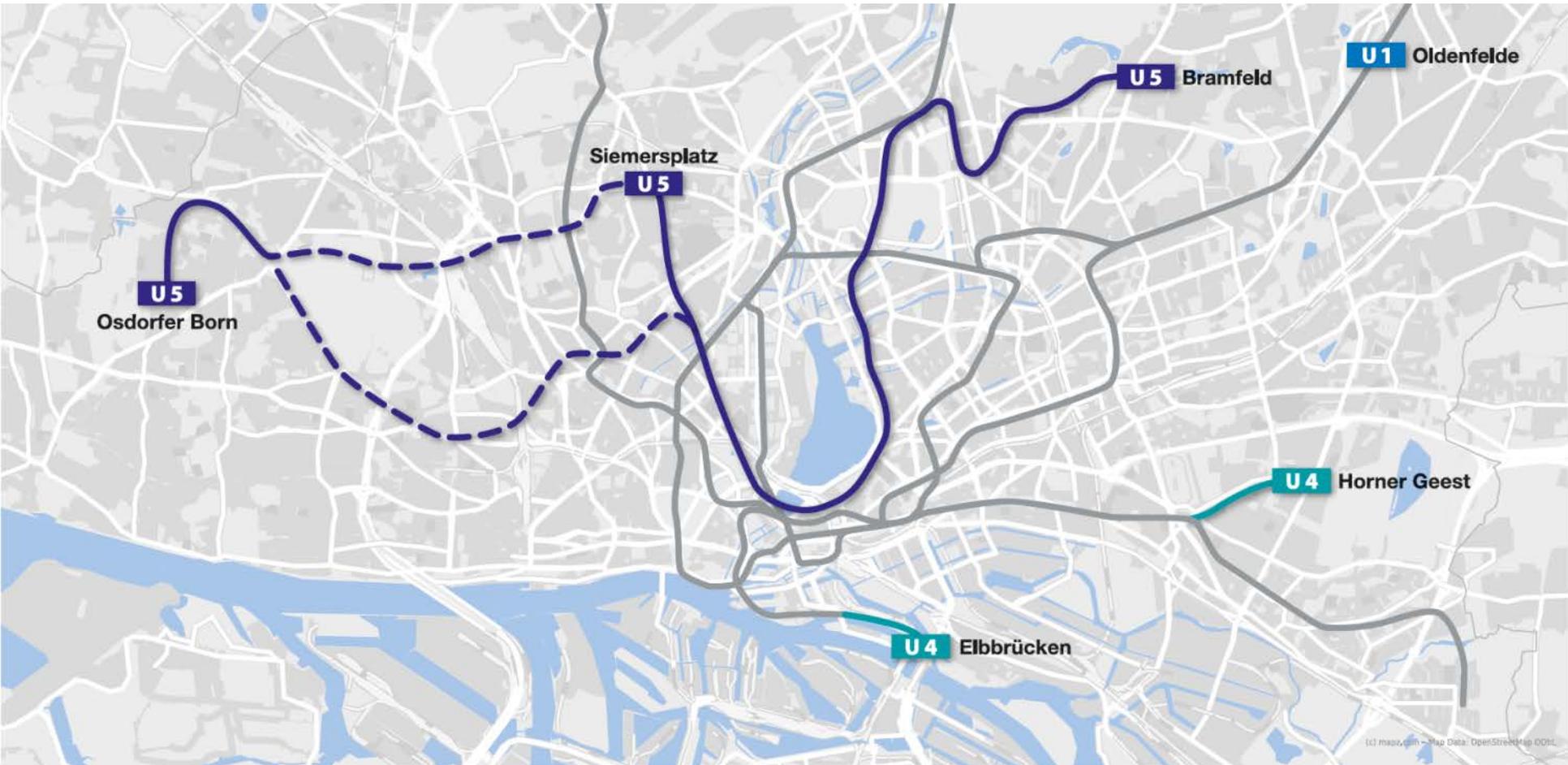
U5 – Planungsprozess



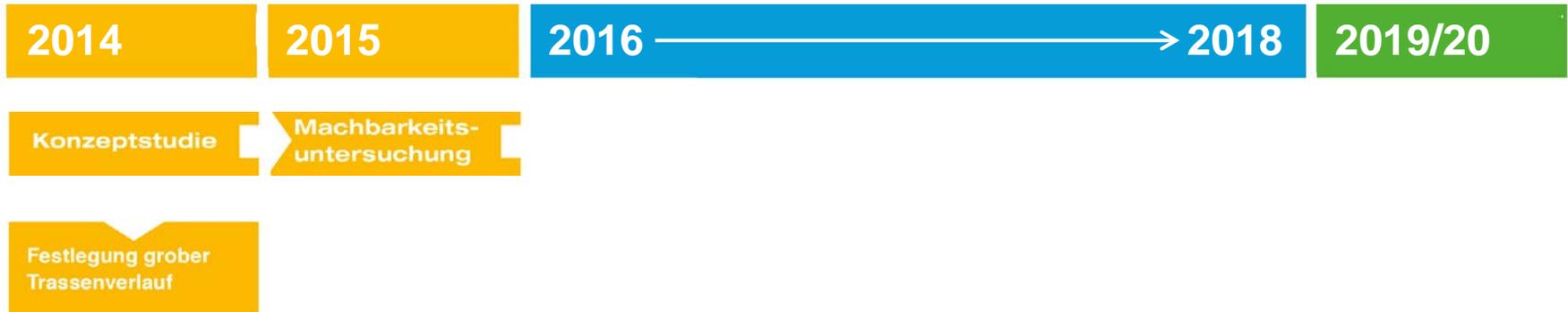
„Wie kann das U-Bahn-Netz in Hamburg sinnvoll erweitert werden?“

„Unter anderem mit einer neuen Linie U5, deren östlicher Abschnitt von Bramfeld über Steilshoop, Barmbek-Nord und Rübenkamp zur City Nord verläuft.“

Ergebnis Konzeptstudie U-Bahnnetzausbau

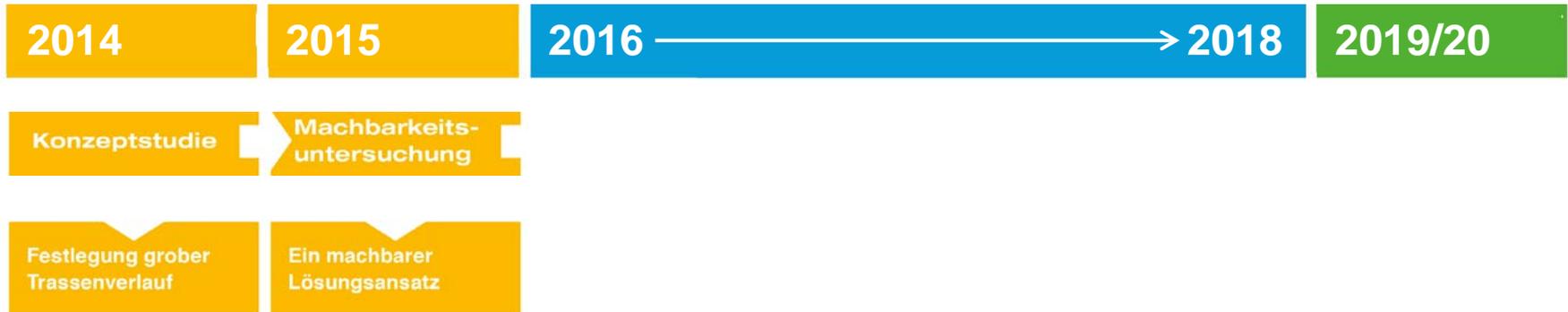


U5 – Planungsprozess



„Ist der Bau der U5 Ost technisch so machbar, dass es eine realistische Umsetzungsperspektive gibt?“

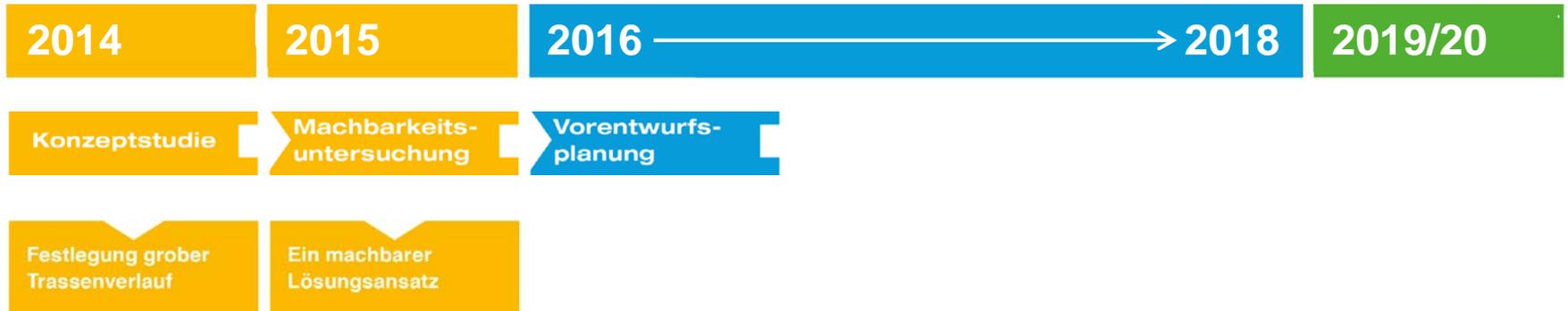
U5 – Planungsprozess



„Ist der Bau der U5 Ost technisch so machbar, dass es eine realistische Umsetzungsperspektive gibt?“

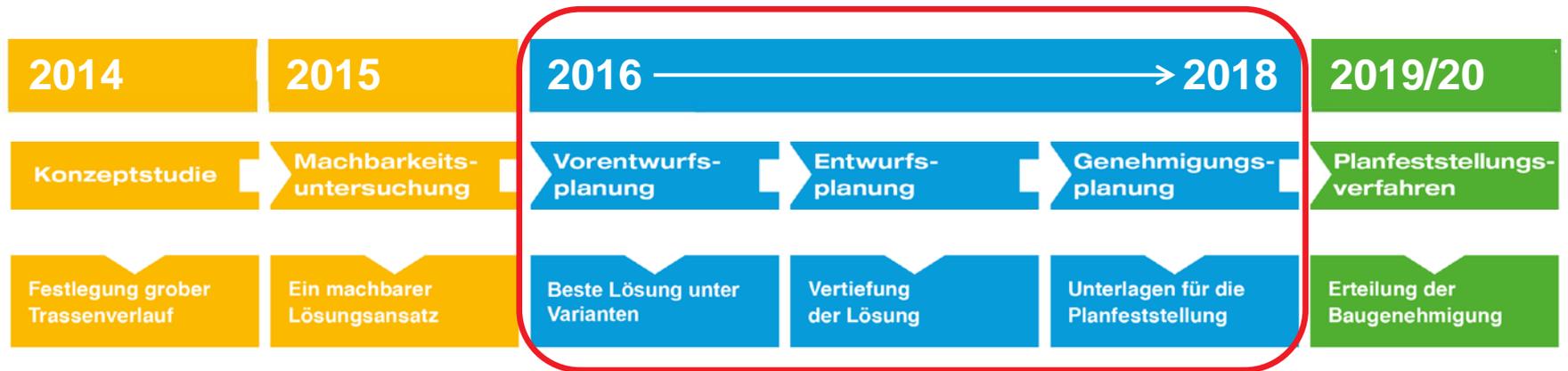
„Ja. Dazu zählt die Haltestelle Hartzloh-Ost als eine denkbare, baulich machbare und verkehrlich sinnvolle Haltestellenvariante.“

U5 – Planungsprozess



„Ist eine Haltestelle im Hartzloh-Ost die beste Lösung, um Barmbek-Nord an das Schnellbahnnetz anzuschließen?“

U5 – Planungsprozess – Aktuelle Planungsphasen



„Ist eine Haltestelle im Hartzloh-Ost die beste Lösung, um Barmbek-Nord an das Schnellbahnnetz anzuschließen?“

„Das herauszufinden, ist Aufgabe der Vorentwurfsplanung: Es hat eine umfassende Untersuchung verschiedener Varianten unter Einbezug der Bürgerinnen und Bürger vor Ort stattgefunden.“

Bürgerbeteiligung – Was bisher passiert ist

- ➔ 19.09.2016: 1. Veranstaltung:
Auftakt
Margaretha-Rothe-Gymnasium

- ➔ 14.12.2016: 2. Veranstaltung:
Variantenuntersuchung Barmbek-Nord
Stadtteilschule Helmuth Hübener

- ➔ 18.02.2017: 3. Veranstaltung:
Aktueller Stand der Planungen
Stadtteilschule Helmuth Hübener

Ablauf

1 Rückblick Planungsprozess und Bürgerbeteiligung

2 Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

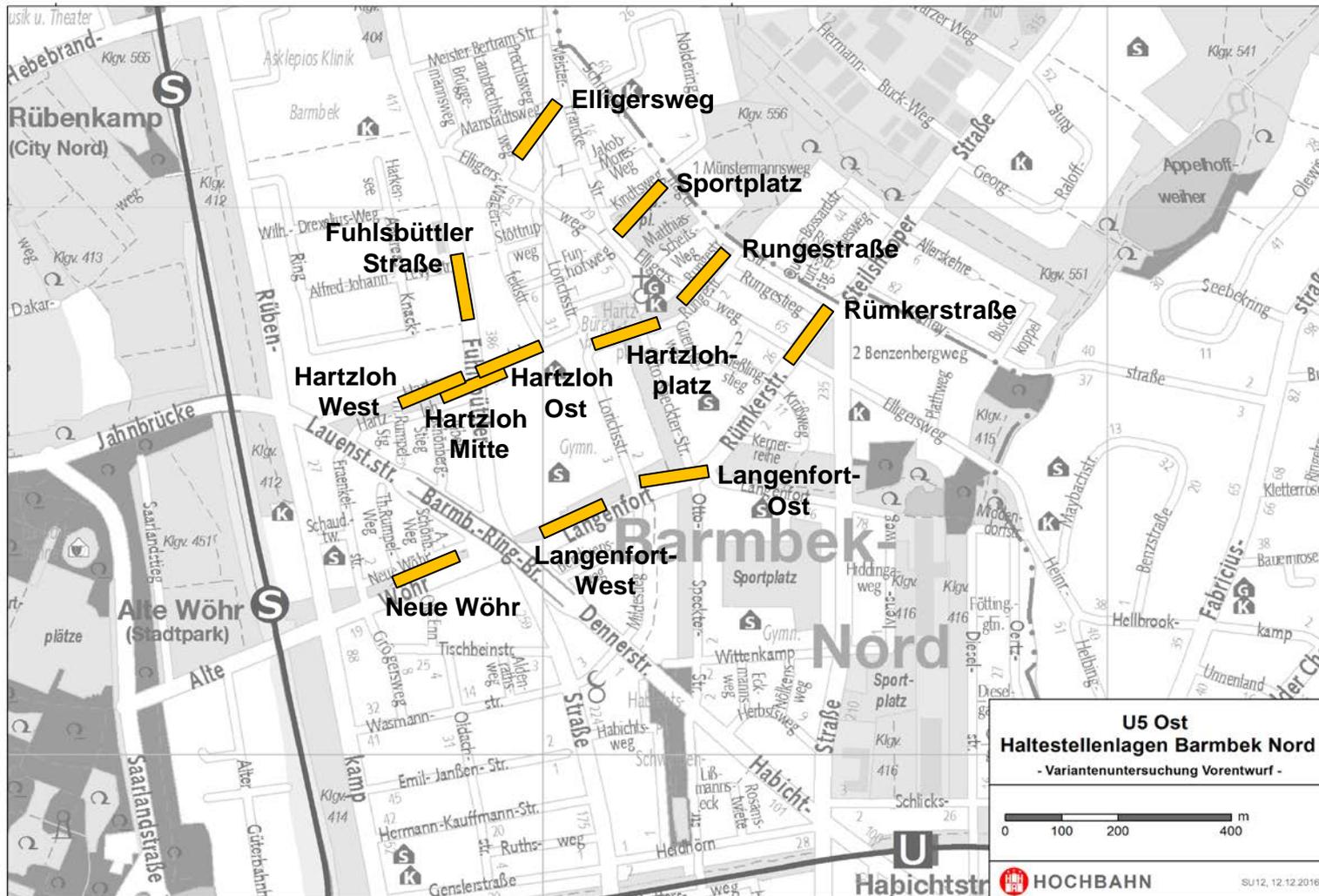
- Verkehrliche Bewertung (Rückblick)
- Bauliche Bewertung
- Zusammenfassung

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Geprüfte Haltestellenlagen in Barmbek-Nord

➔ Insgesamt 12 Varianten geprüft



Verkehrliche Ziele

Ziel	
Optimale Anbindung von Barmbek Nord	Anbindung der Einwohner an das Schnellbahnnetz
	Vermeiden einer Doppel- oder Mehrfachanbindung von Einwohnern an das Schnellbahnnetz
	Kurze fußläufige Anbindung der Schulstandorte
	Anbindung von Arbeitsplätzen und Einzelhandel in der nördlichen Fuhlsbüttler Straße
Bestmögliche Netzwirkung	Kurze Fahrzeiten
	Einfacher Umstieg in Busse
Hohe Leistungsfähigkeit und Nutzungsqualität	Nutzerfreundliche Haltestelle

Bewertungsergebnis

Rangfolge der Varianten aus Kriterienbewertung und Gewicht	Gleich gewichtet
Hartzlohplatz	1
Hartzloh Ost	2
Rümkerstraße	3
Rungestraße	3
Hartzloh West	5
Sportplatz	5
Hartzloh Mitte	7
Elligersweg	7
Langenfort West	7
Langenfort Ost	7
Neue Wöhr	11

Bewertungsergebnis

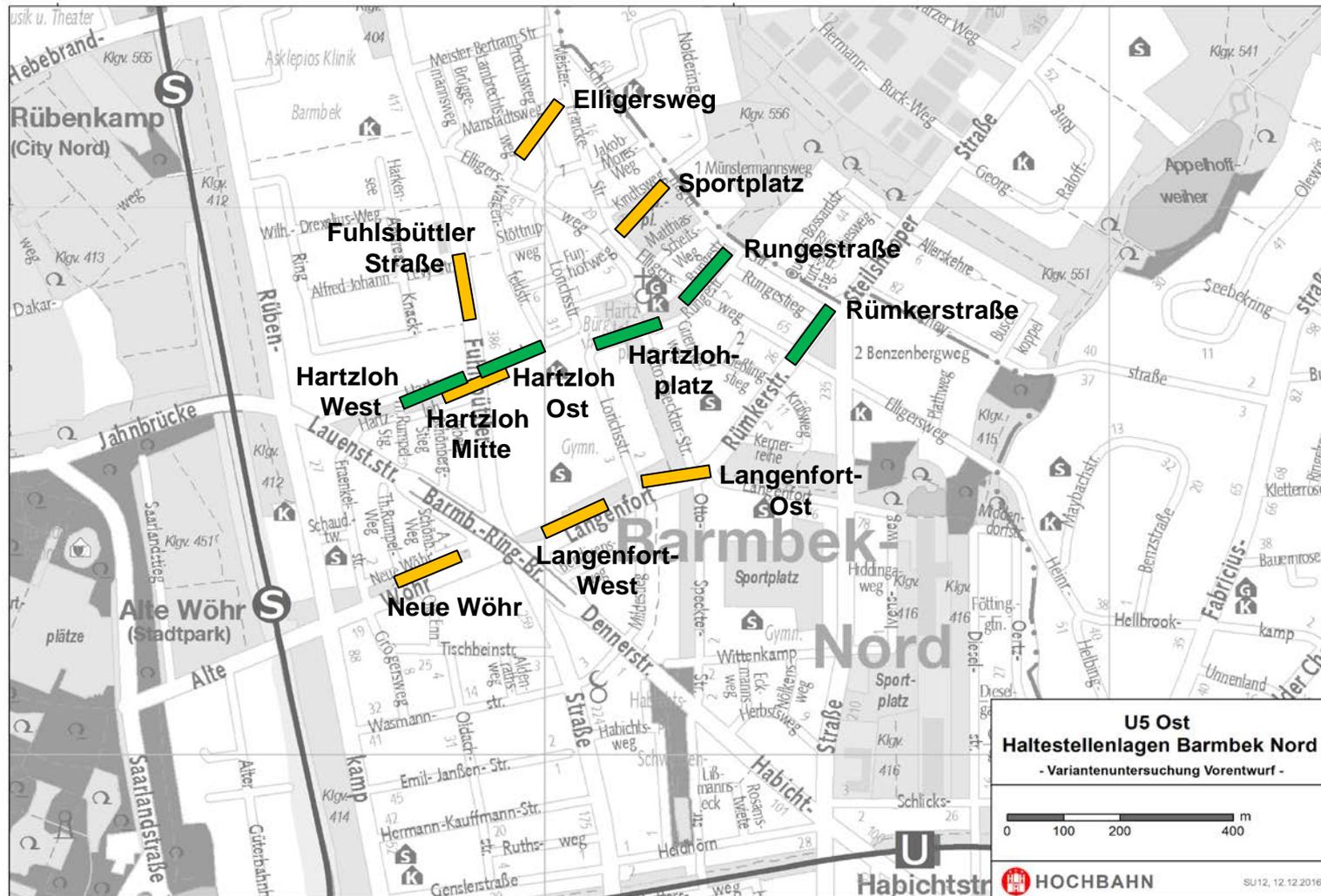
➔ Sensitivitätsanalyse: Gewichtung des verkehrlichen Nutzens

Kriterien	Gleich gewichtet	Hohe Gewichtung auf...				Gewichtungsvorschlag durch Bürgerinitiative
		Einwohnererschließung	Fuhlsbüttler Str. / Busverkehr	Schulstandorte	Fahrzeiten / Nutzungsqualität	
Einwohnererschließung	14,3%	25,0%	10,0%	10,8%	10,0%	15,0%
Erschließung von Arbeitsplatzstandorten	14,3%	10,0%	35,0%	10,8%	10,0%	10,0%
Erschließung von Ausbildungsstandorten	14,3%	10,0%	10,0%	35,0%	10,0%	10,0%
Minimierung der Mehrfacherschließung	14,3%	25,0%	10,0%	10,8%	10,0%	15,0%
Umsteigebeziehungen zum Busverkehr	14,3%	10,0%	15,0%	10,8%	10,0%	15,0%
Fahrzeitverkürzung	14,3%	10,0%	10,0%	10,8%	25,0%	10,0%
Leistungsfähigkeit und Nutzungsqualität der Haltestelle	14,3%	10,0%	10,0%	10,8%	25,0%	25,0%
SUMME	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Rangfolge der Varianten aus Kriterienbewertung und Gewicht	Gleich gewichtet	Hohe Gewichtung auf...				gem. Gewichtungsvorschlag durch Bürgerinitiative und Kriterienbewertung durch HOCHBAHN
		Einwohnererschließung	Fuhlsbüttler Str. / Busverkehr	Schulstandorte	Fahrzeiten / Nutzungsqualität	
Hartzlohplatz	1	1	4	1	1	1
Hartzloh Ost	2	5	1	5	4	4
Rümkerstraße	3	2	9	4	6	3
Rungestraße	3	3	7	6	3	2
Hartzloh West	5	7	2	7	5	6
Sportplatz	5	4	8	7	2	5
Hartzloh Mitte	7	8	3	9	9	10
Elligersweg	7	6	6	11	7	9
Langenfort West	7	10	5	2	9	7
Langenfort Ost	7	9	9	2	7	7
Neue Wöhr	11	11	11	10	11	11

Haltestellenlagen in Barmbek-Nord

➔ 5 Varianten wurden grundsätzlich als verkehrlich sinnvoll bewertet



Bauliche Kriterien

Kriterien

(bewertungsrelevante Auswahl)

Bauverfahren (Risiko, Bewährtheit)

Erschwernis durch den Bestand auf das Bauvorhaben (Gebäude, Siele usw.)

Schutzgut Mensch

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Verkehrsabwicklung

Beeinflussung Spielplatz / KiTa / Wochenmarkt

Bau- und Betriebskosten

Einhaltung der Trassierungsrichtlinien

Oberflächennahe Inanspruchnahme von Eigentum

Bewertung Haltestellenvariante Hartzloh West

Die Haltestellenvariante **Hartzloh West** ist besonders mit Blick auf folgende Aspekte kritisch einzuschätzen:

- ➔ **Trassierung**
- ➔ **Verkehrsabwicklung in der Bauzeit sowie Baulegistik**
- ➔ **Einfluss auf Spielplatz / KiTa / Wochenmarkt**

Das Kriterium **Tiere und Pflanzen** ist hier **vergleichsweise positiv** zu betrachten.

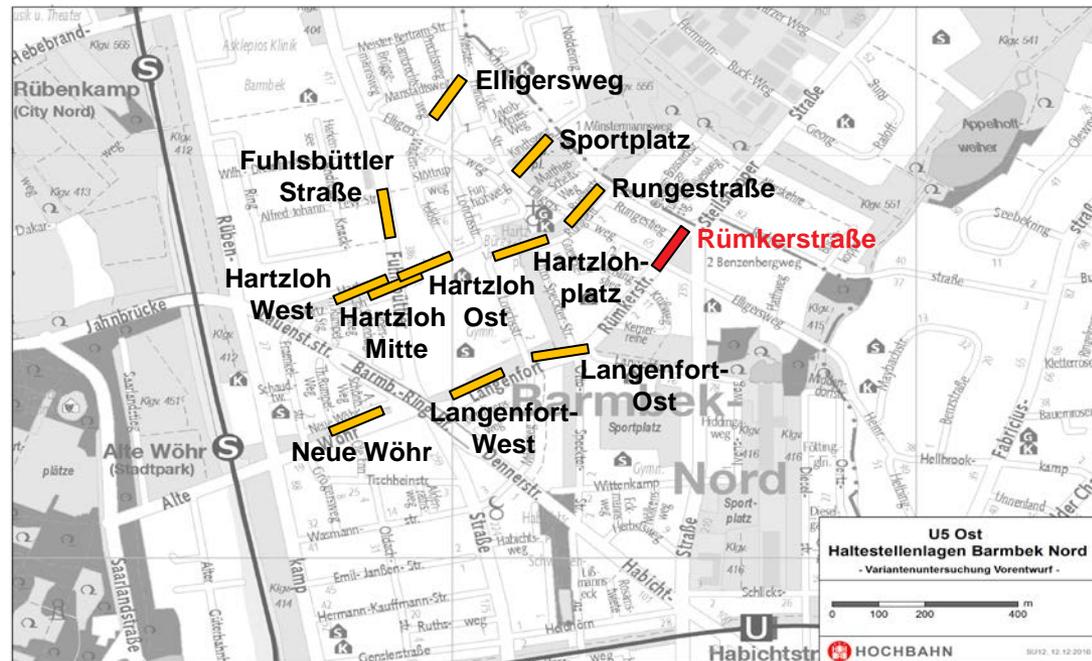


Bewertung Haltestellenvariante Rümkerstraße

Die Haltestellenvariante **Rümkerstraße** ist besonders mit Blick auf folgende Aspekte kritisch einzuschätzen:

- ➔ **Einwirkung auf den Menschen**
- ➔ **Bau- und Betriebskosten**
- ➔ **Verkehrsabwicklung in der Bauzeit**

Die Kriterien **Tiere und Pflanzen, Spielplatz und KiTa** sowie der **Wochenmarkt** sind hier **vergleichsweise positiv** zu betrachten.



Bewertung Haltestellenvariante Rungestraße

Die Haltestellenvariante **Rungestraße** ist besonders mit Blick auf folgende Aspekte kritisch einzuschätzen:

- ➔ **Einwirkung auf Tiere und Pflanzen**
- ➔ **Einwirkung auf den Menschen**
- ➔ **Einfluss auf Spielplatz und KiTa**

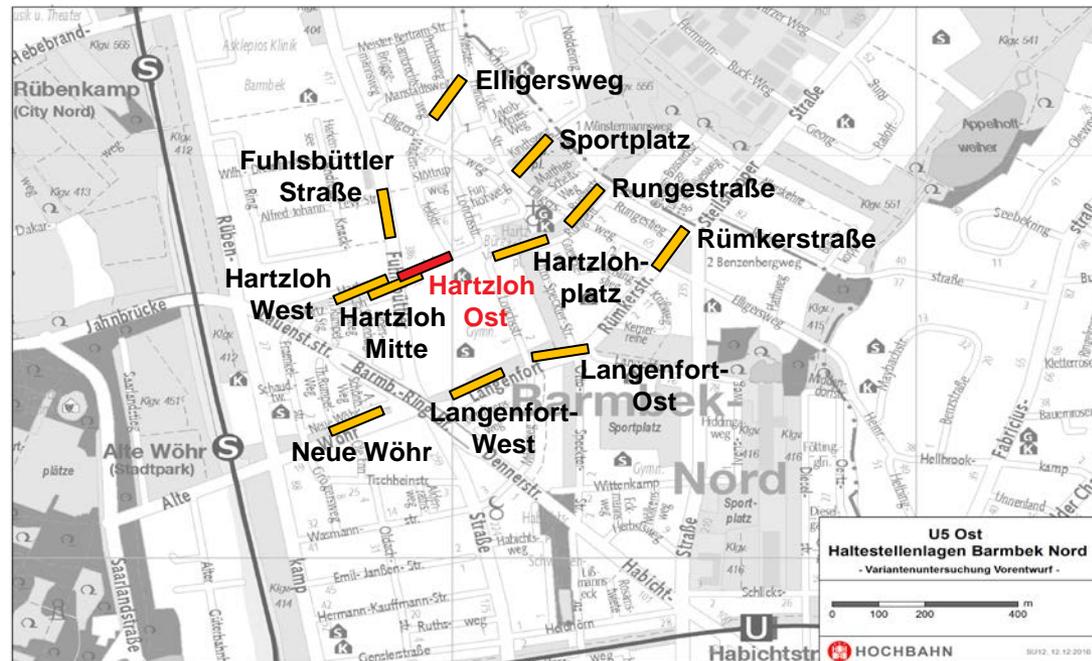
Das Kriterium **Wochenmarkt** ist hier **vergleichsweise positiv** zu betrachten.



Bewertung Haltestellenvariante Hartzloh Ost

Die Haltestellenvariante **Hartzloh Ost** ist besonders mit Blick auf folgende Aspekte kritisch einzuschätzen:

- ➔ **Einwirkung auf den Menschen**
- ➔ **Verkehrsabwicklung in der Bauzeit**
- ➔ **Einfluss auf Spielplatz, KiTa und Wochenmarkt**
- ➔ **Erschwernis durch Bestand**



Bewertung Haltestellenvariante Hartzlohplatz

Die Haltestellenvariante **Hartzlohplatz** ist besonders mit Blick auf folgende Aspekte kritisch einzuschätzen:

- ➔ **Einwirkung auf Tiere und Pflanzen**
- ➔ **Einfluss auf Spielplatz und KiTa**
- ➔ **Kulturgüter**

Die Kriterien **Verkehrsabwicklung** und **Wochenmarkt** sind hier **vergleichsweise positiv** zu betrachten.



➔ Prüfung von insgesamt 12 Varianten

- ➔ Verkehrliche Untersuchungen zur Einwohnererschließung, Anbindung von Schul- und Einzelhandelsstandorten, Verknüpfungen mit dem Busverkehr
- ➔ Sensitivitätsanalyse zur Gewichtung der verkehrlichen Kriterien mit stabilem Ergebnis für die Lage *Hartzlohplatz*
- ➔ Bauliche Untersuchungen zu den 5 verkehrlich sinnvollen Varianten



Ergebnis: Unter Abwägung aller verkehrlichen und baulichen Kriterien stellt die Haltestellenlage am **Hartzlohplatz** die beste Lösung der 5 Varianten dar.

Ergebnis Haltestellenlage Südalternative – Hartzlohplatz



Ablauf

1 Rückblick Planungsprozess und Bürgerbeteiligung

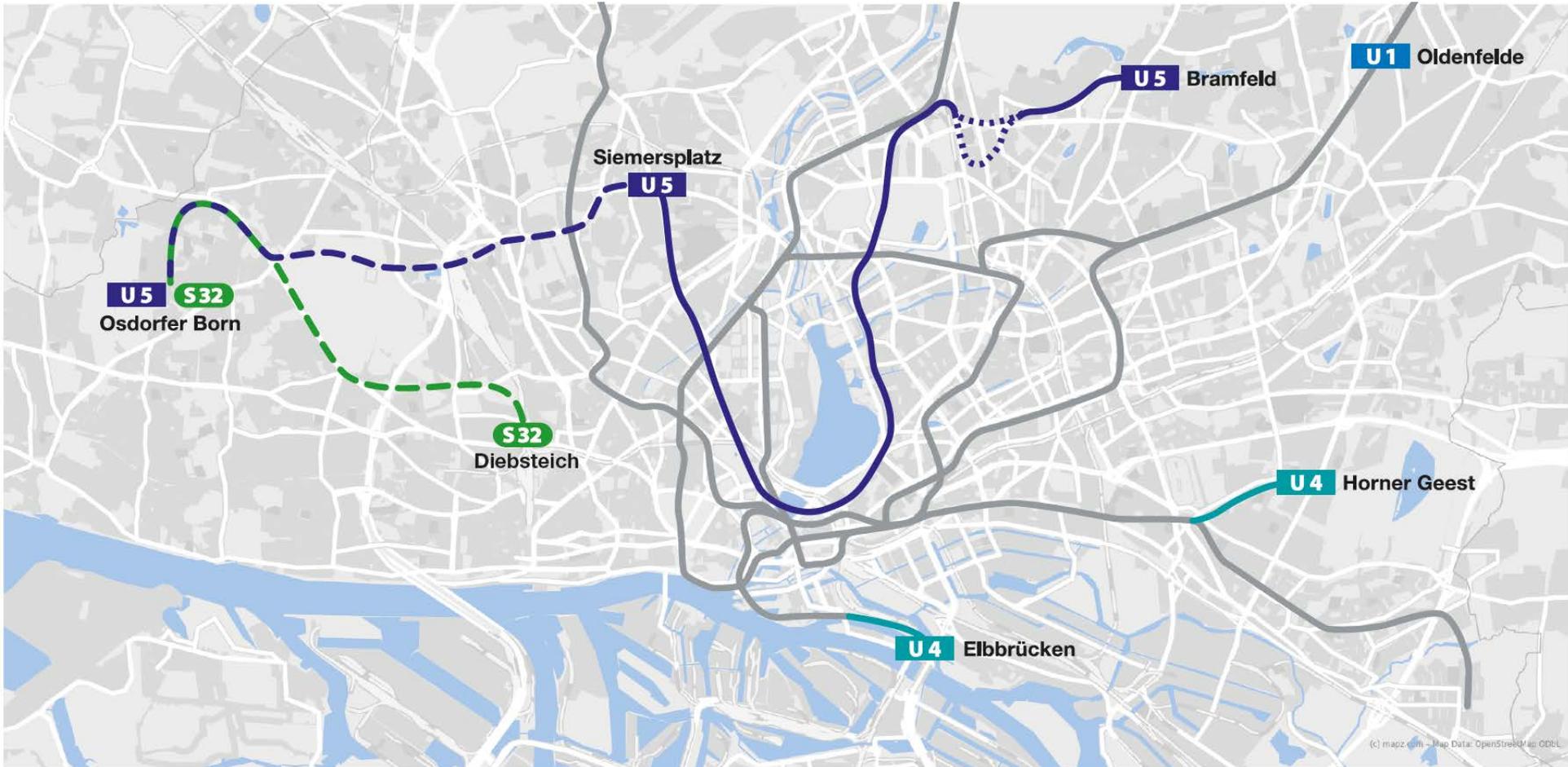
2 Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

- Verkehrliche Bewertung (Rückblick)
- Bauliche Bewertung
- Zusammenfassung

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

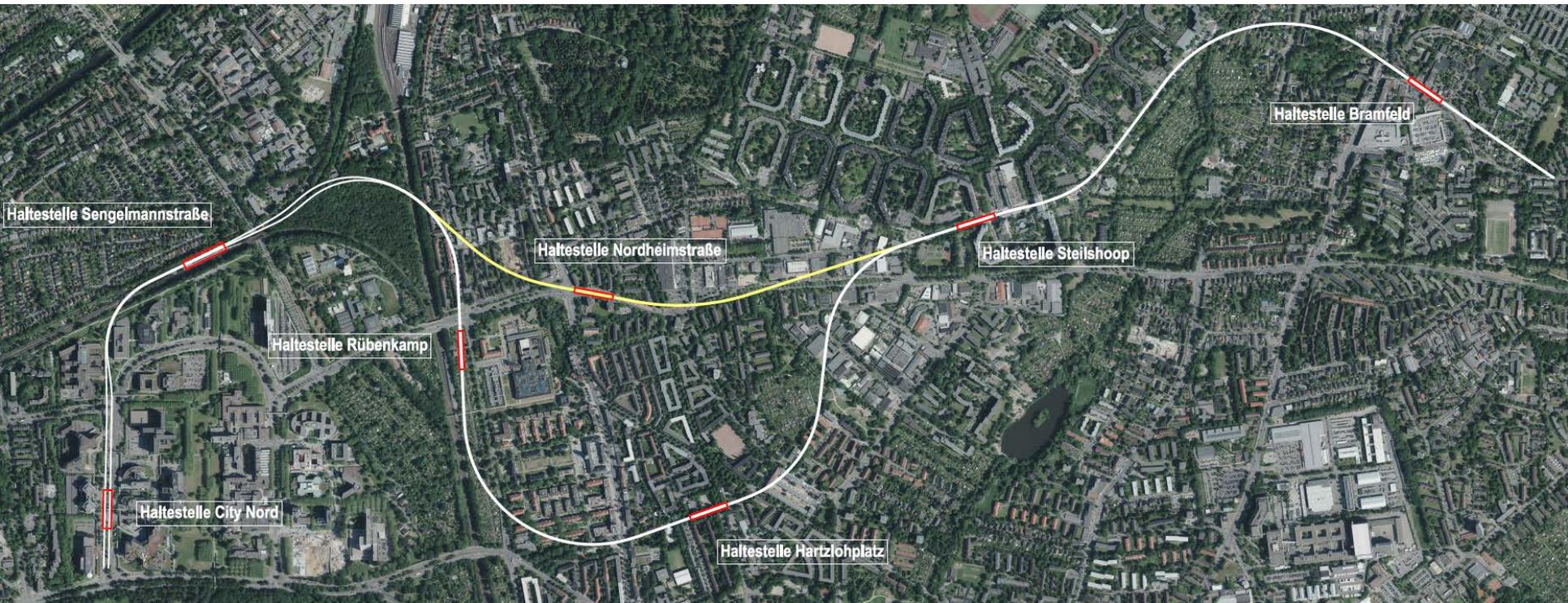
4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Aktueller Planungsstand U-Bahn-Netzausbau



Nordalternative Nordheimstraße

➔ Alternative Trassenführung mit Haltestelle im Bereich Nordheimstraße



„Wie ist es zur Prüfung der Nordalter-native mit einer Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße gekommen?“

„Eine Nutzenuntersuchung hat gezeigt, dass einerseits die Umsteigerzahlen am Rübenkamp deutlich geringer, und andererseits an der Sengelmannstraße deutlich höher, ausfallen als ursprünglich angenommen...“

„Wie ist es zur Prüfung der Nordalter-native mit einer Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße gekommen?“

„...Gleichzeitig ist der Nutzen durch kurze Fahrzeiten aus Bramfeld/Steilshoop in Richtung Innenstadt größer als der Nutzen durch die zentrale Erschließung von Barmbek-Nord gegenüber einer Erschließung am nördlichen Rand.“

Ergebnis Haltestellenlage Nordalternative – Nordheimstraße



Haltestelle Nordheimstraße

The image is an aerial photograph of a residential neighborhood. A white curved line represents a proposed bus route. A specific location on this route is highlighted with a red and white rectangular box, indicating the proposed bus stop. The surrounding area consists of numerous multi-story apartment buildings, green spaces, and streets.

Ablauf

1 Rückblick Planungsprozess und Bürgerbeteiligung

2 Haltestellenvarianten Barmbek-Nord

- Verkehrliche Bewertung (Rückblick)
- Bauliche Bewertung
- Zusammenfassung

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

U5 Barmbek-Nord – Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt wird die Alternative Nordheimstraße der Alternative Hartzlohplatz unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Aspekte aus den Bereichen:

➔ **Verkehr**

➔ **Bau**

➔ **Wirtschaftlichkeit**

gegenübergestellt, um eine finale Entscheidung zu treffen.

U5 Barmbek-Nord – Bewertung der Haltestellenlagen

➔ Verkehrliche Bewertung (Abschnitt U5 Ost)

- Alternative **Hartzlohplatz** mit insgesamt höchster verkehrlicher Zielerreichung
- Alternative **Nordheimstraße** unterscheidet sich verkehrlich durch:
 - geänderte Netzwirkung
 - geringere Einwohnerneuerschließung (ca. - 10 %)
 - geringere Mehrfacherschließung (ca. - 50 %)
 - keine Erschließung der betrachteten Schulstandorte
- **Beide Alternativen:** Weiterhin Notwendigkeit eines ergänzenden Busangebots mit hoher Taktdichte in der Fuhlsbüttler Straße
- Größte Netzwirkung durch Umstieg zur U1
- Alternative **Hartzlohplatz** weist mit Blick auf die Entwicklungsimpulse der Fuhlsbüttler Straße und der Erreichung des Quartierzentrums eine höhere Zielerreichung auf als Alternative **Nordheimstraße**

U5 Barmbek-Nord – Bewertung der Haltestellenlagen

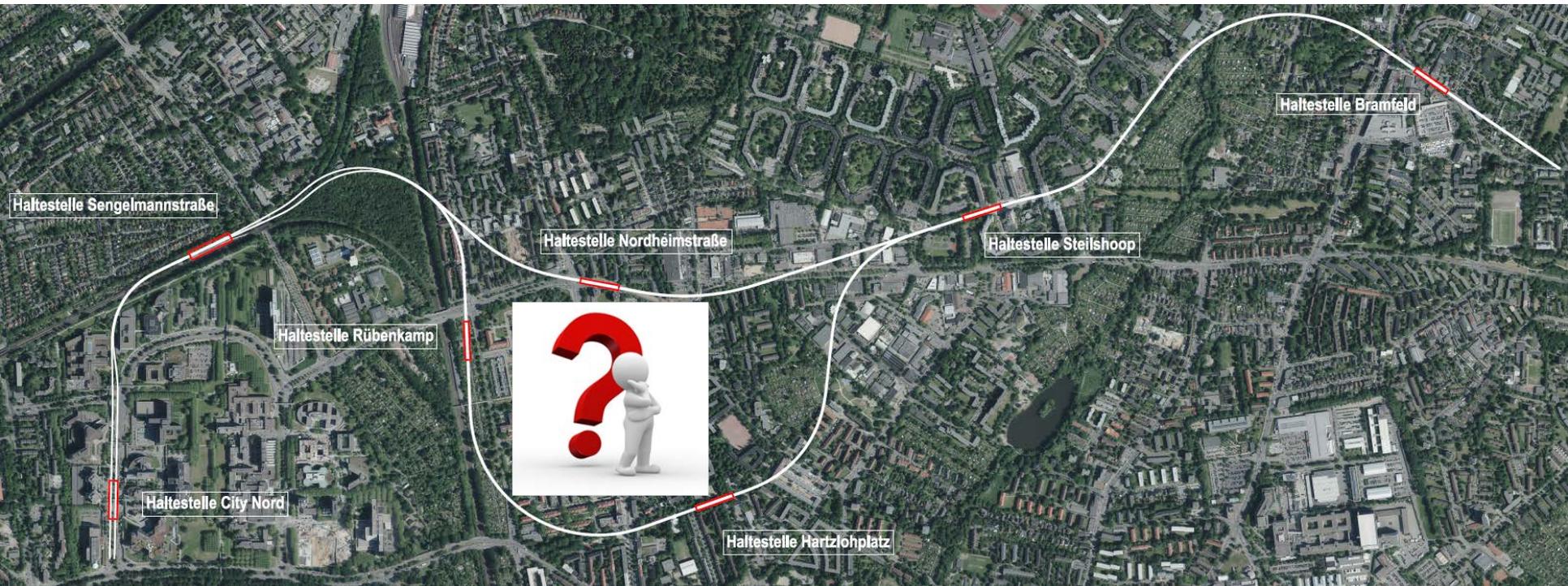
➔ Bauliche Bewertung

- **Beide Alternativen:** Baulich machbar, Unterschiede in einzelnen Kriterien:
 - **Hartzlohplatz** mit deutlich geringerer Beeinflussung des Oberflächenverkehrs während der Bauzeit
 - **Nordheimstraße** mit deutlich geringeren negativen Auswirkungen für Tiere und Pflanzen
- Alternative **Nordheimstraße:** Reduziert wesentlich Anzahl und Umfang der Betroffenheiten privater Grundstückseigentümer
- Alternative **Nordheimstraße:** Geringere Bauzeit und deutlich geringere Bau- und Betriebskosten (kürzere Strecke, Entfall der Hst. *Rübenkamp*)

➔ Bewertung der Wirtschaftlichkeit

- Alternative **Nordheimstraße** erhöht die Wirtschaftlichkeit der Gesamt-U5

U5 Barmbek-Nord – Zusammenfassung



Ihre Fragen, Anregungen und Ideen

blog: dialog.hochbahn.de

Ihr Ansprechpartner,
Martin Boneß:

Tel.: 040 / 3288-5541

E-Mail: martin.boness@hochbahn.de

www.hochbahn.de



Wir bleiben im Dialog!