

U5 – Barmbek-Nord. Bürgerbeteiligung.



Veranstaltung am 14.12.2017
Auferstehungskirche Hamburg-Fuhlsbüttel

Ablauf

1 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

2 Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

- Planungsprozess
- Bürgerbeteiligung
- Haltestellenvarianten
- Ergebnis Haltestellenlage Südalternative (Hartzlohplatz)

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

1 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

2 Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

- Planungsprozess
- Bürgerbeteiligung
- Haltestellenvarianten
- Ergebnis Haltestellenlage Südalternative (Hartzlohplatz)

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

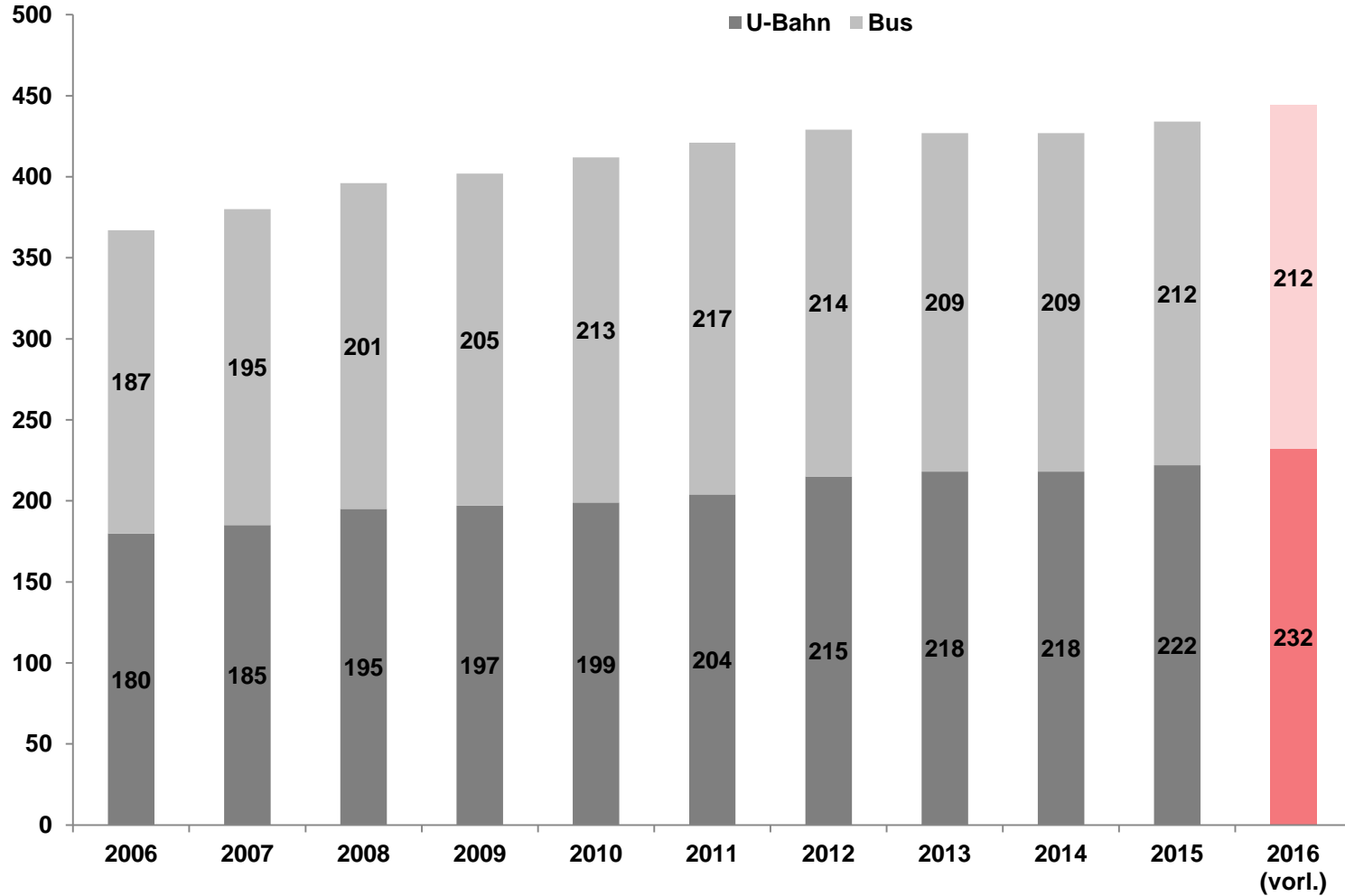
4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

„Der Senat wird den Ausbau des U-Bahnnetzes schrittweise vorantreiben. Neben den schon begonnenen S-Bahn-Maßnahmen werden die Planungen zum Bau der neuen U-Bahn-Linie U5 in enger Abstimmung mit Bürgerinnen und Bürgern geplant.“

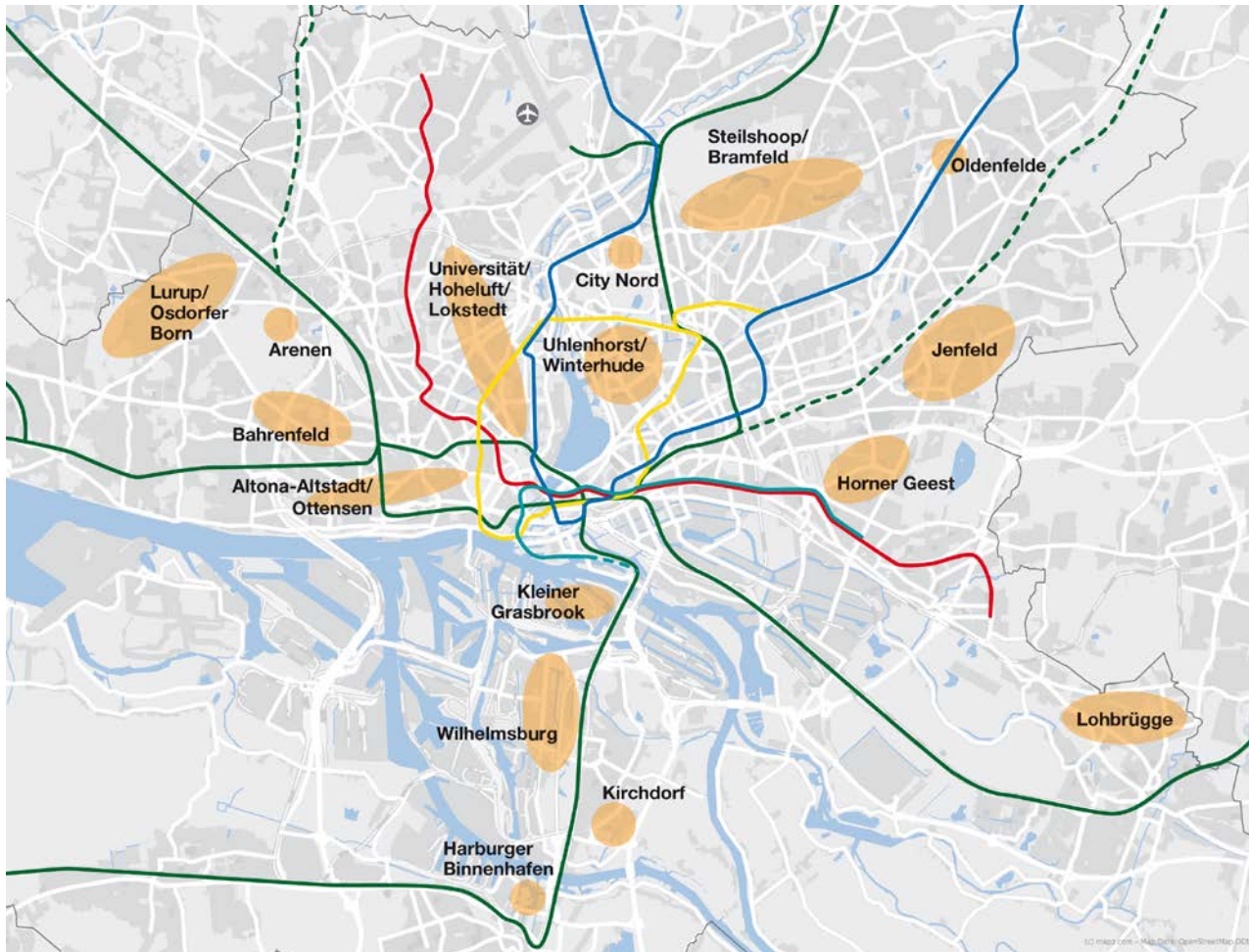
(Koalitionsvertrag 21. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft, S.38)

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Mio. Fahrgäste/Jahr



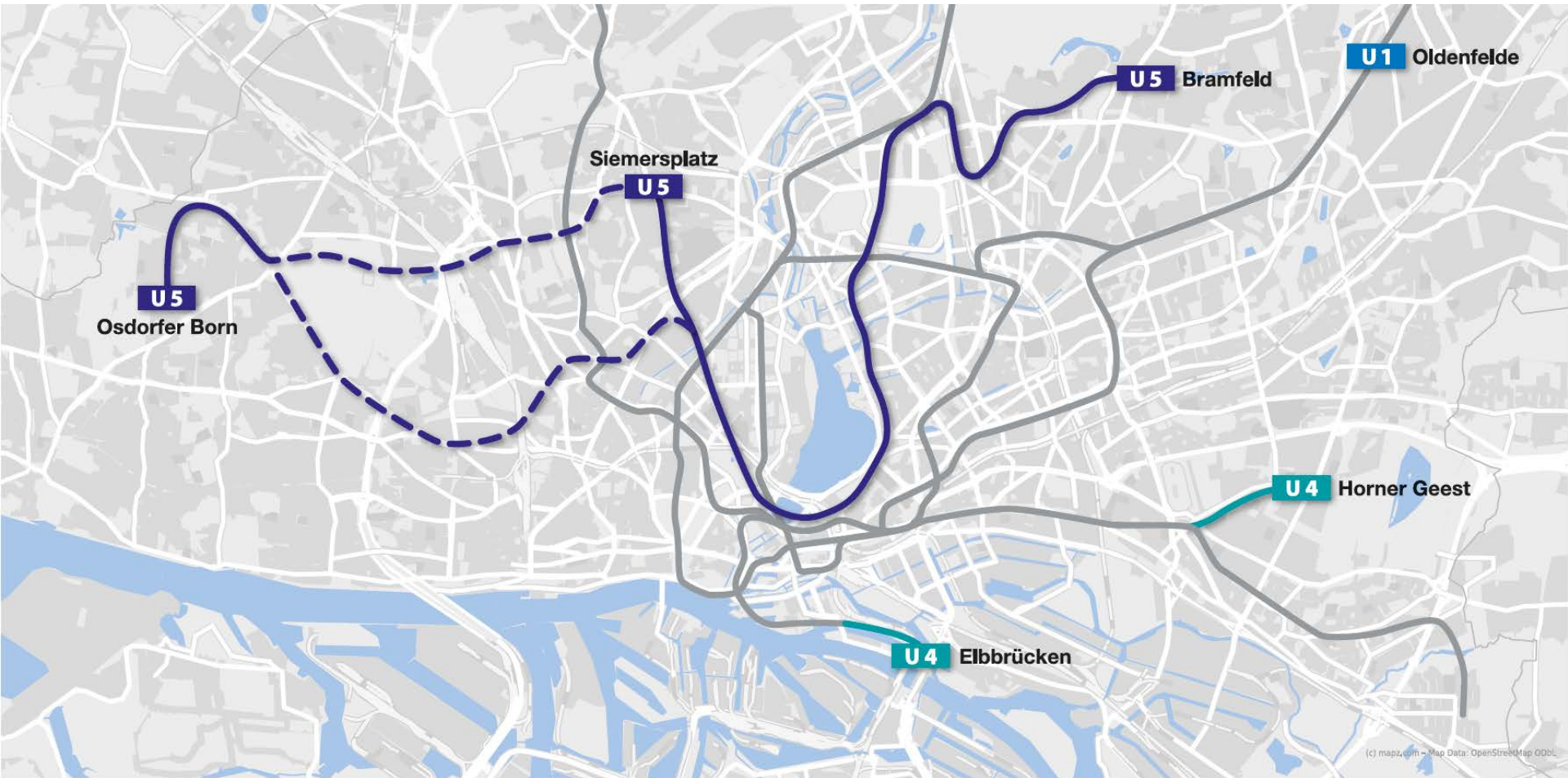
Potenzialanalyse – Handlungsbedarfe für Netzerweiterungen



Analysegrundlagen

- Steigende Fahrgastzahlen
- Einwohnerzahlen
- Einwohnerdichte
- Wohnungsbau-potenziale
- Stadtentwicklungs-vorhaben
- Arbeitsplatzstandorte und -potenziale
- Standorte Bildung und Gesundheit
- ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse
- Nachfrage im Busnetz

Ergebnis der Konzeptstudie zum U-Bahn-Ausbau



Anschluss für 110.000 Einwohner und über 30.000 Arbeitnehmer

➔ **U5 Ost** erschließt dicht besiedelte Stadtteile mit hohen **Einwohnerzahlen**

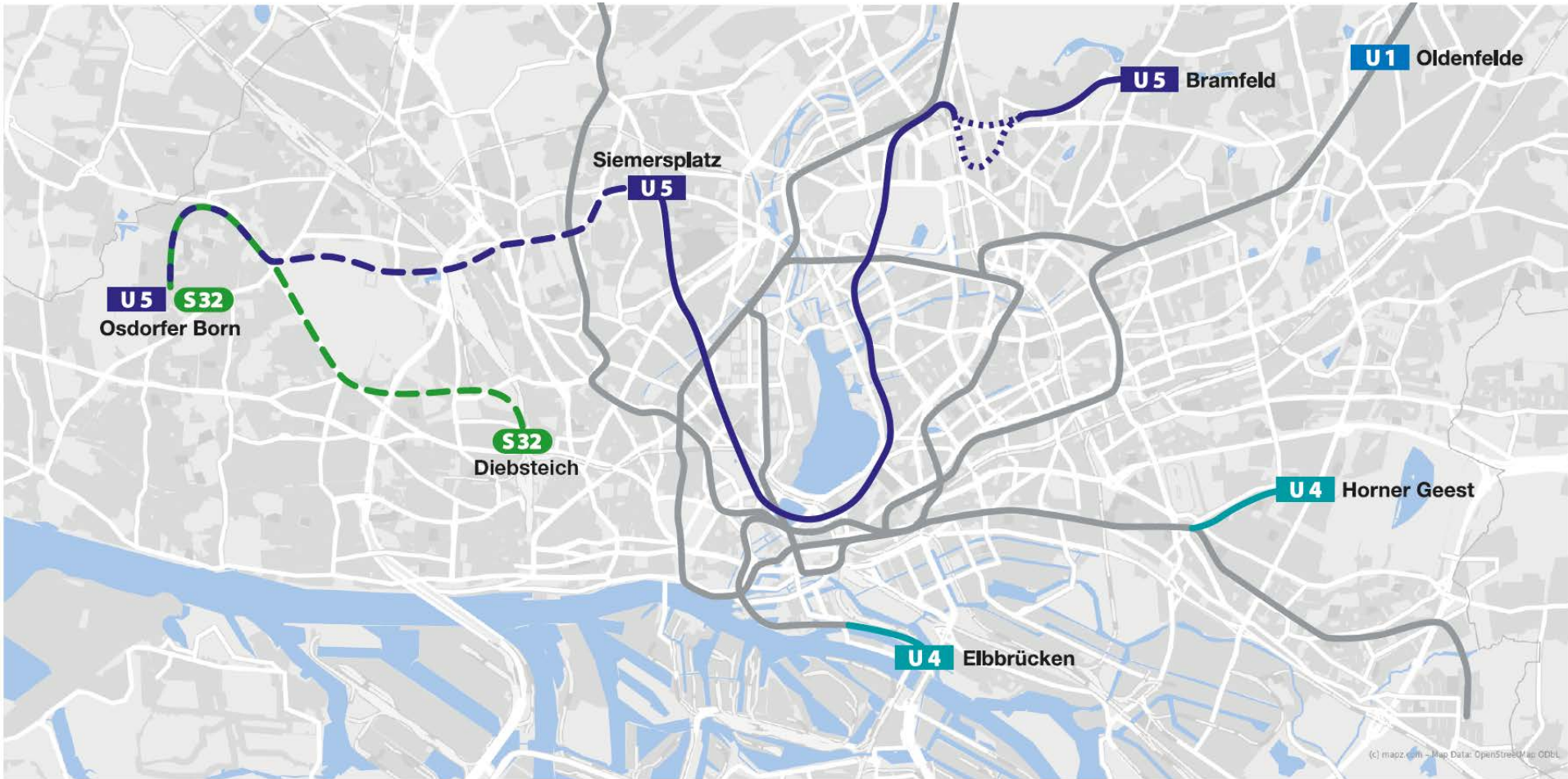
- Barmbek Nord: 40.000 Einwohner
- Steilshoop: 20.000 Einwohner
- Bramfeld: 50.000 Einwohner

➔ Zusätzlich werden Schwerpunkte im Bereich **Einzelhandel** und **Arbeitsplätze** erschlossen

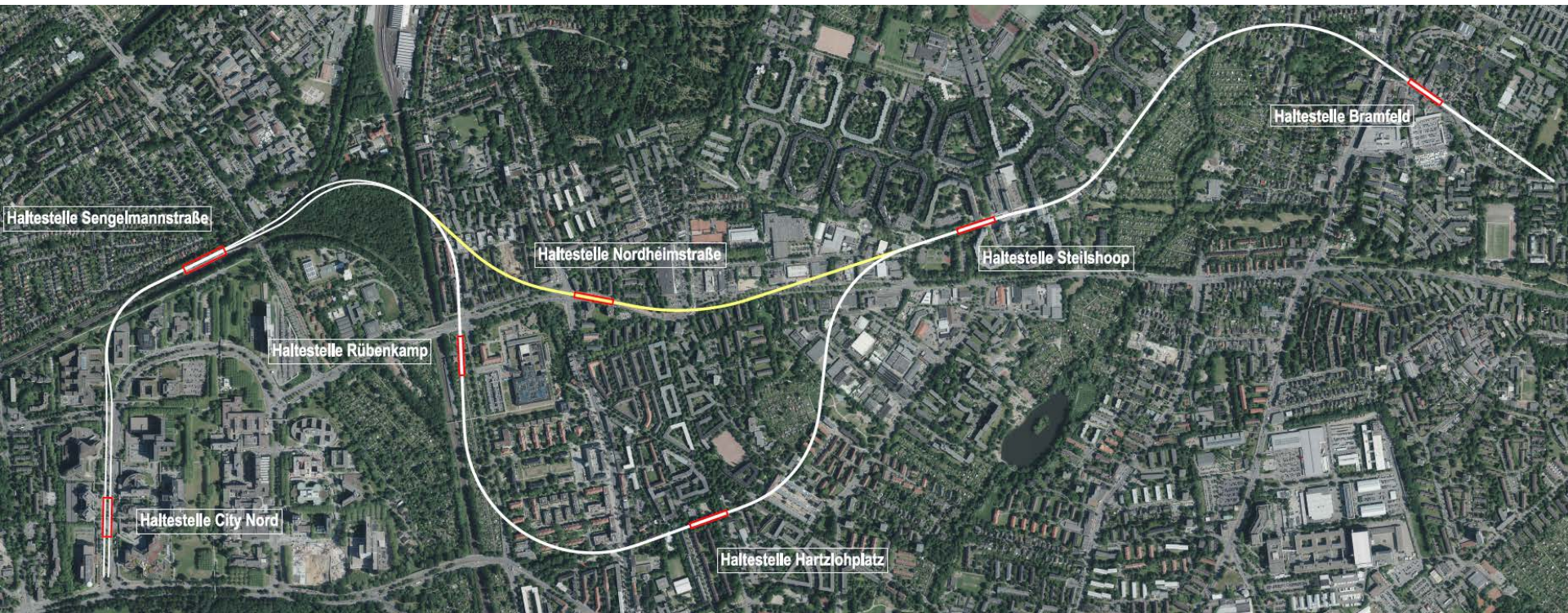
- Bramfelder Chaussee
- Fuhlsbüttler Straße
- City Nord: ca. 300 Unternehmen
ca. 30.000 Arbeitsplätze
ca. 84 ha Nutzfläche
zahlreiche Neu- und Umbauprojekte



Aktueller Planungsstand



U5 Ost: Aktueller Planungsstand



Ablauf

1 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

2 Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

- Planungsprozess
- Bürgerbeteiligung
- Haltestellenvarianten
- Ergebnis Haltestellenlage Südalternative (Hartzlohplatz)

3 Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Planungsphasen U-Bahn



Planungsphasen U-Bahn – Aktueller Stand



Bürgerbeteiligung – Was bisher passiert ist

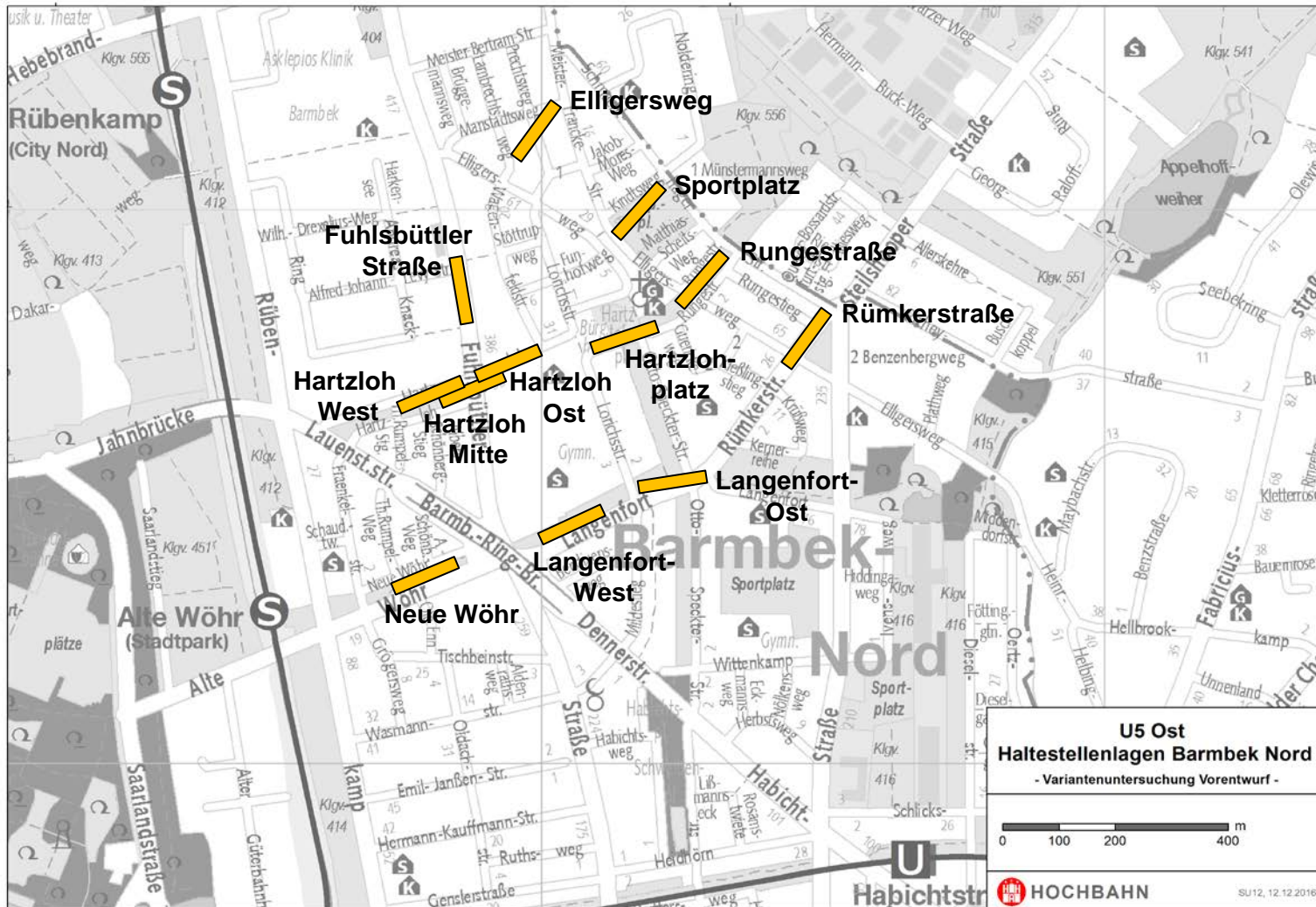
- ➔ 19.09.2016: 1. Veranstaltung:
Auftakt
Margaretha-Rothe-Gymnasium

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

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

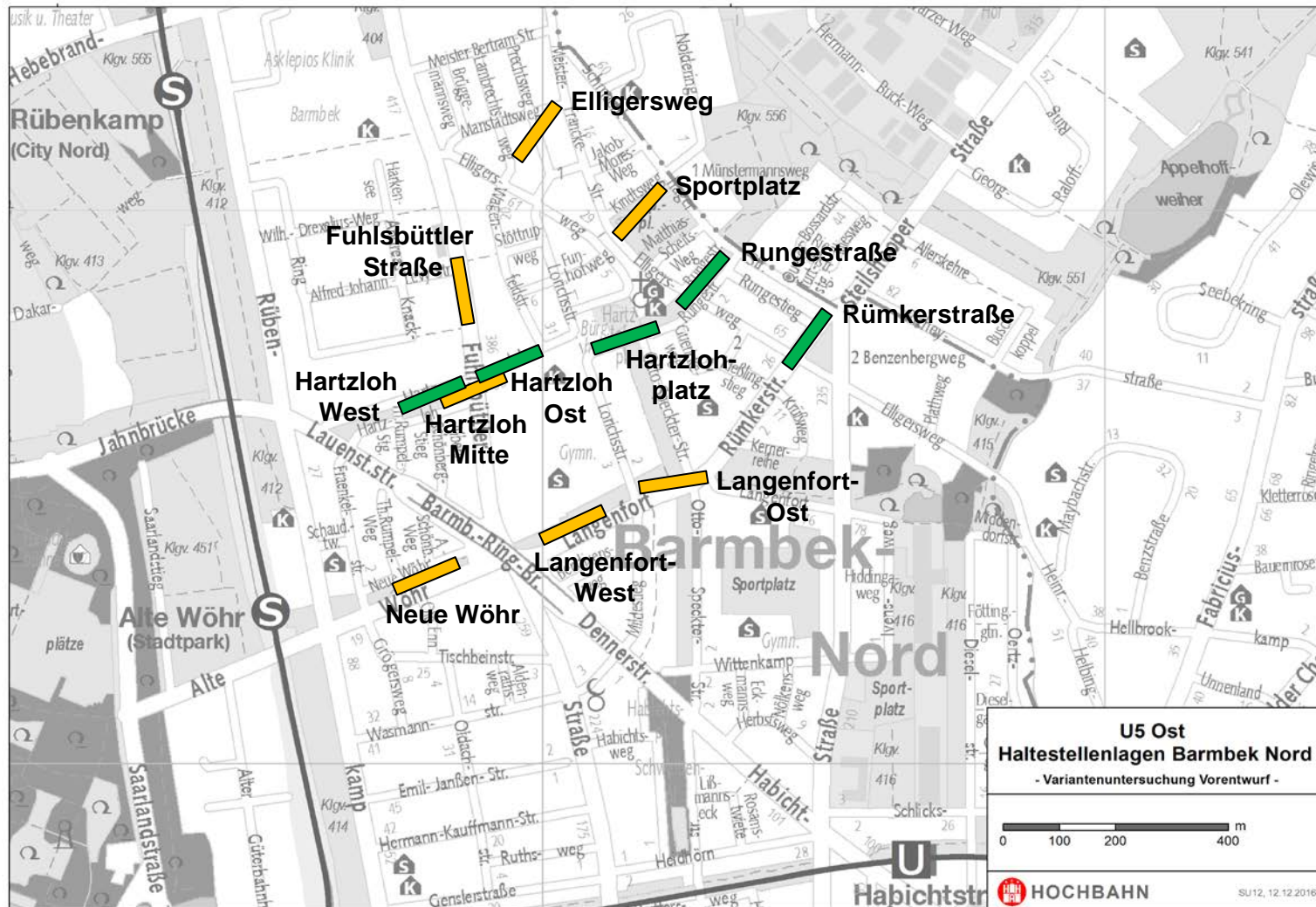
Haltestellenlagen in Barmbek-Nord

➔ Insgesamt 12 Varianten geprüft



Haltestellenlagen in Barmbek-Nord

➔ 5 Varianten wurden grundsätzlich als verkehrlich sinnvoll bewertet



Ergebnis Haltestellenlage Südalternative – Hartzlohplatz



Ablauf

1 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

2 Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

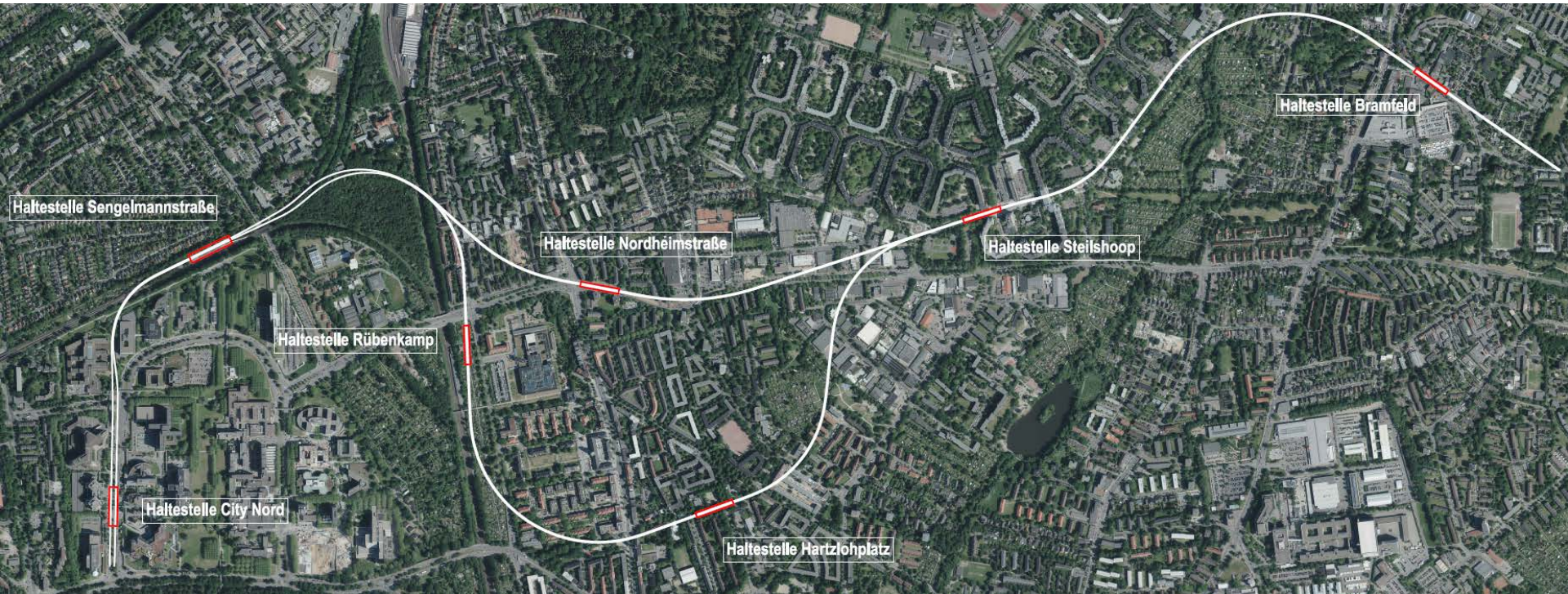
- Planungsprozess
- Bürgerbeteiligung
- Haltestellenvarianten
- Ergebnis Haltestellenlage Südalternative (Hartzlohplatz)

3 **Trassenführung Nordalternative / Haltestellenlage Nordheimstraße**

4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Nordalternative Nordheimstraße

➔ 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

Ablauf

1 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes

2 Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

- Planungsprozess
- Bürgerbeteiligung
- Haltestellenvarianten
- Ergebnis Haltestellenlage Südalternative (Hartzlohplatz)

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 ergänzendes 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 Haltestellenalternativen



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!