

U5-Netzausbau. Bürgerbeteiligung.



Barmbek-Nord

Protokoll

Variantenuntersuchung Haltestelle
Barmbek-Nord

14. Dezember 2016

U5 – Barmbek-Nord. Bürgerbeteiligung.
Variantenuntersuchung Haltestelle Barmbek-Nord.

Ergebnisprotokoll der Bürgerveranstaltung zur Variantenuntersuchung der Haltestelle in Barmbek-Nord auf der Linie U5

Mittwoch, 14.12.2016, 18:00 bis 21:00 Uhr
Stadtteilschule Helmuth Hübener
Benzenbergweg 2

Teilnehmer: ca. 280

Referenten:
Doreen Kerinnis, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN
Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN

Moderation:
Daniel Luchterhandt, Büro Luchterhandt, Hamburg

Protokoll:
David Claus, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

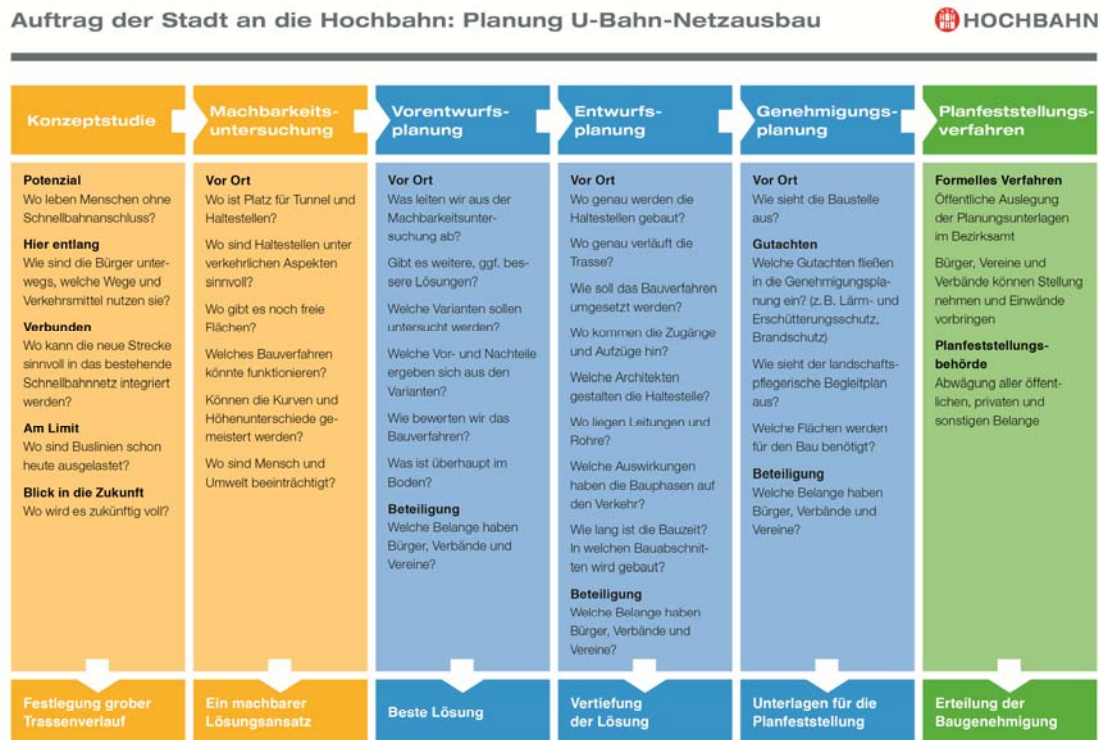
Die Präsentation zu den Vorträgen finden Sie unter www.hochbahn.de

1. Vortrag: *Wie verläuft die Planung?* ***Doreen Kerinnis, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN***

Frau Kerinnis gibt einen Rückblick auf die Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung vom 19.09.2016 und weist darauf hin, dass es, speziell bei der Erläuterung des Planungsprozesses, zu einigen Missverständnissen in der Darstellung gekommen ist. Aus diesem Grund erläutert Frau Kerinnis noch einmal den Planungsprozess und dessen wesentliche Inhalte.

Begonnen haben die Planungen mit einer sogenannten 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 sogenannte 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 zu erschließen. Für Barmbek-Nord wurden in diesem Zusammenhang insgesamt zwölf Haltestellenvarianten untersucht, unter denen sich ebenfalls Varianten der Bürgerinnen und Bürger vor Ort befinden. Die aktuelle Bewertung hat

dabei nach verkehrlichen Kriterien stattgefunden, eine bauliche Bewertung schließt sich in einem nächsten Schritt an. Die letztlich ermittelte Variante wird dann das Ergebnis der Vorentwurfsplanung sein und in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vertieft untersucht.



Die HOCHBAHN steht derzeit am Anfang dieses Planungsprozesses, in der Vorentwurfsplanung.

2. Vortrag: Ziele einer Haltestelle in Barmbek-Nord / Bewertung von 12 Varianten **Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN**

Herr Weinrich leitet mit dem Auftrag der HOCHBAHN ein. Dieser besagt, dass im Rahmen der Planungen zur U5 Ost eine Haltestelle in Barmbek-Nord, zwischen Steilshoop und Rübenkamp, geplant werden soll. Hierzu zeigt Herr Weinrich den „Suchraum“ in Barmbek-Nord sowie die dort geprüften zwölf Haltestellenvarianten auf. Der Suchraum stellt das Gebiet dar, in dem eine Haltestellenlage denkbar sein kann. Diese Varianten wurden aktuell nach verkehrlichen Kriterien bewertet. Eine Haltestelle muss dabei folgende Ziele erfüllen, welche durch Herrn Weinrich erläutert werden:

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

Anschließend stellt Herr Weinrich die zwölf geprüften Varianten vor und erläutert die jeweilige Erreichung der Ziele durch die Varianten. Diese können der Präsentation entnommen werden.

Herr Weinrich stellt nachfolgend heraus, dass es wichtige Ziele gibt, die sich in der Bewertung gegenüber stehen (s. Präsentation Folie 53). Insgesamt gibt es als Ergebnis der Bewertung durch die HOCHBAHN aus Sicht der Verkehrsplanung fünf Haltestellenvarianten in Barmbek-Nord, welche für eine vertiefte Betrachtung weiterverfolgt werden. Diese sind: Rungestraße, Rümkerstraße, Hartzlohplatz, Hartzloh Ost sowie Hartzloh West. Dabei gilt es, die Variante mit der realistischsten Umsetzungsperspektive herauszufinden. Im nächsten Schritt werden diese fünf Varianten durch eine bauliche Betrachtung auf ein einheitliches Untersuchungs-niveau gebracht, um diese vergleichen zu können und die nach allen Kriterien beste Lösung zu finden.

3. Diskussionsrunde

Podium:

Doreen Kerinnis, Bürgerbeteiligung, HOCHBAHN

Olaf Weinrich, Systementwicklung, HOCHBAHN

Nach Abschluss der Vorträge wurde durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit erbeten, Fragen und Anregungen in großer Runde zu stellen. Dafür wurden ein Zeitfenster von für 45 Minuten eingeschoben. Erst anschließend wurde zum angedachten Format gewechselt. Es wurden nachfolgende Fragen und Anregungen erörtert (auf der Veranstaltung durch die HOCHBAHN beantwortete Fragen sind grau hinterlegt):

Wurde der Auftrag zur Planung der U5 durch die Stadt Hamburg erteilt? Ja.

Warum muss die U5 durch Barmbek-Nord fahren? Die derzeitigen Buslinien stoßen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Zudem ist Barmbek-Nord nicht ausreichend

an das Schnellbahnnetz angeschlossen, weshalb eine U-Bahn-Anbindung notwendig ist.

Mittlerweile gab es vier Planungen zur Stadtbahn, drei Planungen zur U-Bahn und zusätzlich soll ein modernes Bussystem etabliert werden. Die Vorschläge zur Planung von Stadt- und U-Bahn sollen nebeneinander gelegt und verglichen werden. Zudem soll erst das Bussystem fertiggestellt werden, ehe neue Planungen umgesetzt werden.

Wird die Stadt Hamburg für Folgeschäden an Gebäuden durch den Bau der U5 im Hartzloh (Hartzloh Ost) einstehen?

Die U-Bahn in Barmbek-Nord ist der richtige Weg. Die offene Bauweise hingegen sollte überdacht werden.

Es sollen alle Varianten besprochen werden. Ein Dialog macht keinen Sinn, wenn ohne Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger Varianten gestrichen werden. Am heutigen Abend besteht auch die Möglichkeit Haltestellen in der Straße Langenfort zu besprechen.

Warum kann die U5 nicht direkt von Steilshoop zur Sengemannstraße geführt werden? Eine Anbindung von Barmbek-Nord mit einer U-Bahn-Haltestelle ist verkehrlich sinnvoll, da dieser Stadtteil sehr dicht besiedelt und zudem nicht optimal erschlossen ist.

Warum kann die U5 nicht als Ringlinie gebaut werden? Ein wesentliches Ziel der geplanten U-Bahnlinie U5 ist die Entlastung der Metrobuslinien 5 und 6, welche bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Hierzu ist eine Führung durch die Innenstadt notwendig.

Es sollte grundsätzlich überlegt werden, wie die Anwohnerinnen und Anwohner in Barmbek-Nord leichter in die Innenstadt kommen können. Die derzeitigen Verbindungen in Barmbek-Nord sind gut.

Warum wird die Variante Hartzloh Mitte nicht weiter betrachtet? Die Ausgänge könnten parallel zur Fuhlsbüttler Straße angeordnet werden. Die Ausgangsbereiche der Variante Hartzloh Mitte würden jeweils in Wohnstraßen liegen, dort sind die erforderlichen Flächen jedoch nicht gegeben. Es müssen aus Brandschutzgründen jedoch an beiden Enden der Haltestelle Ausgänge hergestellt werden. Die Anordnung der Ausgänge parallel zur Fuhlsbüttler Straße sieht die Variante Hartzloh West vor.

Warum kann nicht anstelle der S-Bahn-Haltestelle Rübenkamp die S-Bahn-Haltestelle Alte Wöhr angebunden werden? In diesem Fall wäre die Überschneidung mit bereits durch eine Schnellbahn erschlossenen Gebieten sehr hoch. Ziel muss eine effiziente Erschließung sein. Durch die Anbindung der S-Bahn-Haltestelle Alte Wöhr würde Barmbek-Nord nicht optimal erschlossen werden.

Wo werden sich die Baueinrichtungsflächen befinden?

Wie sehen die Beeinträchtigungen aus?

Die Anbindung von Bramfeld und Steilshoop an die Hamburger Innenstadt ist nachvollziehbar und unstrittig. Die Frage ist jedoch, ob die Schleife über Barmbek-Nord sinnvoll ist?

*Die Planungen für eine Haltestelle in Barmbek-Nord sollen eingestellt werden. Handelt es sich hierbei um einen Auftrag der Stadt Hamburg? **Ja, die HOCHBAHN wurde durch Senat und Bürgerschaft mit den Planungen einer Haltestelle in Barmbek-Nord beauftragt.***

Warum wurde keine Quantifizierung der Erschließung durchgeführt? Die Schutzgüter Mensch und Umwelt hätten von Beginn an in den Planungen berücksichtigt werden müssen.

Ich bin für den Bau einer U-Bahn-Haltestelle in Barmbek-Nord.

*Problematisch stellt sich die Bauphase dar. Auf welche Beeinträchtigungen müssen sich die Anwohnerinnen und Anwohner einstellen? Wird es Umsiedlungen geben müssen? Werden eventuelle Hotelkosten übernommen? **Die baulichen Auswirkungen sind derzeit noch nicht bekannt, da sich die HOCHBAHN in den aktuellen Planungen mit verkehrlichen Kriterien beschäftigt. Die baulichen Kriterien werden erst im nächsten Schritt detaillierter betrachtet. Dies ist ein Spagat zwischen dem Planungsprozess und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Die HOCHBAHN muss sich jedoch in jedem Fall an geltende gesetzliche Richtlinien und Grenzwerte halten.***

Wie sollen die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Feuerwehr an ihre Häuser kommen? Wie wird der Bauverkehr aussehen?

*Wie sollen im Notfall 200 Kinder aus der Kita evakuiert werden? Wo sollen während der Bauphase die Autos parken? **Diese Sachverhalte werden bei den weiteren Planungen selbstverständlich berücksichtigt.***

*Die Straße Hartzloh ist zu eng für eine Haltestelle. **Die endgültige Haltestellelage steht noch nicht fest. Erst wenn diese ermittelt wurde können Fragen detailliert beantwortet werden.***

Eine Diskussion kann nur mit den Anwohnerinnen und Anwohnern aller noch verbleibenden Haltestellenalternativen stattfinden.

Eine direkte Verbindung von Steilshoop in die Innenstadt direkt über Barmbek wäre sinnvoll. Das Problem ist die Konzeption der U-Bahnhaltestelle Sengemannstraße und dem bereits vorgesehen zweiten Bahnsteig.

Alle Fragen und Anmerkungen werden durch die HOCHBAHN betrachtet und ausgewertet, auch wenn nicht alle Fragen in der Diskussionsrunde vollumfänglich beantwortet werden konnten.

4. Ihre Meinung zu den verbleibenden Varianten

Nach Abschluss der Diskussionsrunde wurde die Möglichkeit geboten, die verbleibenden Haltestellenvarianten in Kleingruppen von sechs Personen zu diskutieren. Hierzu wurden die einzelnen Varianten visualisiert und an Metaplanwänden ausgestellt. Folgende Fragen, Anmerkungen und Ideen wurden zu den einzelnen Varianten angegeben:

Grundsätzliche Fragen, Anmerkungen und Ideen¹:

- *Entlastung der bestehenden Strecken ist notwendig*
- *U-Bahn reduziert Schadstoffausstoß und Lärmbelästigung nach Fertigstellung*
- *Gesamtkonzept mit U-Bahn Barmbek-Nord richtig!*
- *U5 in Barmbek-Nord notwendig*
- *Wohne in Barmbek Andreas-Knack-Ring, arbeite Kieler Straße/ Ecke Sportplatzring. Musste mir ein Auto kaufen, weil die Anbindung mit HVV eine Stunde dauert (Auto 20 Minuten).*
- *Überbewertung des Anschlusses an Fuhlsbüttler Straße und Buslinien und „Aufwertung“ durch den Bahnhof (wurde mehrfach genannt)*
- *Für Anwohner in Barmbek Nord komplett sinnfrei, man kommt nicht schneller in die City, dauert länger!*
- *Streckenführung: teuer und unnütz! Alternative: Alsterdorf – Groß Borstel – Siemersplatz*
- *Fahrerlose Bahnen möchte niemand!*
- *Q21 Andreas-Knack-Ring – Denkmalschutz für Gebäude und Parkanlage*
- *Das gesamte Gelände steht unter Denkmalschutz*
- *Kampfmittelräumung*
- *Hoher Durchgangsverkehr – Besucher Stadtpark / Konzerte*
- *Zulässige Grenzwerte Schall und Erschütterung!*
- *Kosten des Spielplatzes und des Cafés!*
- *Wochenmarkt Hartzloh*
- *Einzelhändler wollen aufgeben aufgrund fehlender Laufkundschaft*
- *Doppelerschließung der S1 / 7er Bus – kurze Wege*
- *Welche Auswirkungen und Risiken hat das Großprojekt U5 auf uns?*
- *Welche Chancen birgt das Großprojekt U5, wenn risikominimiert und unter Beachtung von Mensch und Umwelt gebaut wird?*
- *Brauchen wir die U5 in Barmbek-Nord?*
- *Brauchen wir die U5 im Hartzloh?*
- *Brauchen wir die U5 am Rübenkamp?*
- *Wie sind Sie zur Bewertung „Nutzerfreundliche Haltestelle“ gekommen?*
- *Warum werden die Vorgaben vom Senat nicht eingehalten? HOCHBAHN: Kosten/Nutzen vor Mensch/Natur*
- *Warum ist die Umsteigebeziehung zum Bus so interessant? weniger wichtig*
- *Warum wird U-Bahn nicht im Neubaugebiet Schlicksweg/ Dieselstraße/ Steilshopper Straße (Barmbek Nord 11) gebaut? Habichtstraße wird überlaufen werden (U-Bahn), viele neue Stadtteilbewohner, sowieso eine große Baustelle vorhanden*

¹ Alle Fragen, Anmerkungen und Ideen werden im Original wiedergegeben. Dies beinhaltet auch eventuelle Grammatik- und Rechtschreibfehler.

- Vermutlich sind Rübenkamp bzw. Sengelmannstraße ein Kompromiss, weil die U5 zunächst nicht in die Innenstadt fährt (erst später) – Erklären!
- Falsche Linienführung! wer fährt von Bramfeld nach Sengelmannstraße?
- Es sollte die Notwendigkeit einer Anschließung der U5 an Barmbek-Nord erläutert werden! – Bramfeld und Steilshoop brauchen einen Anschluss, Barmbek-Nord nicht – bereits vorhandener Anschluss: S1, S11 und Bus (7, 172, 177, 277) – keine Verbesserung des Innenstadtanschlusses
- Ist es nicht sinnvoller die U5 nördlich der Alster in den Westen der Stadt laufen zu lassen? Alle bestehenden U- und S-Bahnlinien führen um die südliche Biegung der Alster
- Würde es nicht mehr Sinn machen die U5 direkt von Steilshoop an den Rübenkamp (o. vielleicht Ohlsdorf) anzuschließen?
- Vorauswahl der 5 Varianten nicht gut, nicht ersichtlich wo die anderen 7 geblieben sind
- Wieso sind angeblich so viele Arbeitsplätze im gelb markierten Bereich Fuhlsbüttler Straße. Welche Interessen hat Hoch-Tief?
- Generelle Klärung der Notwendigkeit der Schleife!
- Anbindung ohne U5 in Bramfeld Nord gegeben – Busse, S-Bahn etc.
- Wie wird z. B. im Bereich Hartzloh Ost die Anbindung Feuerwehr, Notarzt, Kindergarten gewährleistet?
- Wie begründet sich die Auswahl Hartzloh Ost trotz geringer Breite, alter Bausubstanzen etc.?
- Querverbindung Bramfeld-Sengelmannstraße sinnvoll?
- Stimmen die Kriterien zur Bewertung – und deren Gewichtung?
- Welche Arbeitsplätze befinden sich eigentlich in der Fuhlsbüttler Straße / Barmbek Nord?
- Wenn die Station Rübenkamp nicht angefahren wird, dann könnte auch die Haltestelle „Fuhle“ wieder ins Gespräch kommen? Man hätte ja die U-Bahn „Sengelmannstraße“ als weitere Anbindung
- Warum immer nur sternförmige Erschließung, es gibt keine Querverbindung
- Insolvenz Bauträger Q21 – Nicht alle Einwohner sind im Grundbuch eingetragen!
- Bewertungskriterien sind nicht ausführlich genug dargestellt worden!
- Warum wurden die anderen Varianten nicht ausgestellt?
- Die Anwohner Rungestraße wurden nicht eingeladen. Warum?
- Für Einladung zur nächsten Veranstaltung: Postwurf Spezial und Post aktuell sämtliche Haushalte
- Moderation zu langatmig – Methode (Turnhalle) viel zu spät erläutert
- Bürgerbeteiligung überzeugend gestalten!
- Verteilung der Einladungen SAGENHAFT!!! – Besser über die Post (Postwurfsendungen), Information und Einladung an alle Bürger im gesamten betroffenen Gebiet der Haltestelle Barmbek Nord
- Anwohner aller Haltestellenlagen aufnehmen, bessere Postwurfsendungen
- Ich fand es unsäglich, mit welcher Polemik, Geringschätzung, Egozentrismus „diskutiert“ wurde! (Bürger- Initiative und betroffene Anwohner) Ich bin auch Anwohnerin und war beschämt!
- Q21: aufgrund der Insolvenz des Bauträgers sind nicht alle im Grundbuch eingetragen. Fehlende Info

- *Ich habe eine grundsätzliche Beanstandung! Warum wurde die Station Rübenkamp nicht thematisiert und die Bewohner des Rübenkamp nicht informiert. Auch die Bewohner Rungestieg und Rümkerstraße wurden nicht eingeladen*
- *Mit Polemik Fachverband absprechen – das ist keine Gesprächskultur! Allerdings: Schwacher Moderator – HOCHBAHN war Veranstalter!*
- *Eine U-Bahnstation an der S-Bahn Rübenkamp verbessert die Erreichbarkeit des Krankenhauses Asklepius für Personen von Steilshoop, Bramfeld und Alsterdorf. (positiv)*
- *Es wird zu wenig auf die menschlichen Belange eingegangen (Ängste, Notwendigkeiten, etc.)*
- *Anstatt einer U5 sollte eine Stadtbahn geplant werden, die ideale Haltestelle läge dann im Bereich Rümkerstraße*
- *Favoritenliste (Anwohnermeinung!):*
 1. *Rungestraße*
 2. *Rümkerstraße*
 3. *Hatzlohplatz*
 4. *Hartzloh West*
 5. *Hartzloh Ost*
- *Barmbek-Nord braucht keine Haltestelle (U-Bahn), der Stadtteil ist gut angebunden. Die Menschen aus Bramfeld und Steilshoop wollen in die Innenstadt und nicht nach Barmbek-Nord*
- *Keine Haltestelle in Barmbek-Nord – ist ausreichend erschlossen*
- *Es ist schon mehr als zynisch und ignorant, einerseits frühestmögliche Beteiligung zu fordern und andererseits der HOCHBAHN vorzuwerfen, dass sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Antworten geprüft und parat hat! Welche Überheblichkeit!!!*
- *Erstmalige Bewertung der Belastung der Menschen und Umwelt durch den Bahnhofbau*

Hartzloh Ost:

- *Super Haltestelle, wenn sie denn mal da ist (ähnlich wie Osterstraße)*
- *Hartzloh Ost: gute Anbindung an Bus und S-Bahn (Alte Wöhr, Rübenkamp)*
- *Nutzerfreundlich? Anwohnerfeindlich!!!*
- *Zu enge Bauweise*
- *Belastung Anwohner*
- *Viel zu kleine Straße*
- *Sonderausgang / höhere Kosten für den Zugang*
- *Anbindung Einzelhandel, welcher Einzelhandel?*
- *Anbindung Hochtief? Haben Tiefgarage*
- *Zu hohe Gewichtung auf Schüler + Arbeitnehmer – Wer kommt von MRG und Hochtief mit der U-Bahn aus Richtung Steilshoop bzw. Sengemannstraße?*
- *Es gibt Gegenden an der Fuhlsbüttler Straße mit deutlich mehr Einzelhandel!*
- *Durch Bahnhofbau wird nicht nur Wochenmarkt zerstört, sondern auch die Kundschaft von REWE und HOCH-TIEF. Läden durch Sperrung Hartzloh abgesperrt*
- *Entscheidung quasi schon gefallen, wirtschaftliche Interessen, keine Rücksicht auf Anwohner und alten Baumbestand*
- *Gewachsenes Viertel wird mutwillig zerstört*

- *Verdrängung der Anwohner*
- *Aufwertung durch Neubau und Modernisierung?*
- *„Aufwertung“ der Fuhlsbüttler Straße für: REWE, HOCH-TIEF, Tierarzt, Buchladen, Haspa, Essen und Trinken*
- *Sehr enge Straße! Die Garagen der Anwohner sind für Jahre nicht nutzbar!*
- *Kindergarten mit Krippe! Lärm macht krank*
- *Zerstörung alter Quartiersstruktur*
- *Quartier 21: Kampfmittel – Gefahr!*
- *Zu große Baustelle*
- *Zu klein, zu nah an den Häusern*
- *Kein Zugang zu der Kita*
- *Parkmöglichkeiten verschwinden*
- *Der Wochenmarkt fällt weg*
- *Kein Wochenmarkt*
- *Hartzloh und Hartzlohplatz sind ein Idylle und dürften nicht zerstört werden*
- *Straße zu eng*
- *Sehr gute Anbindung durch Busse*
- *Kindergarten, Bürgerhaus, viele Anwohner, 5 Jahre Baustelle!!!*
- *Wir benötigen hier KEINE Haltestelle! Kein Bedarf!*
- *Straße zu eng!*
- *Fußgängerfluss des östlichen Quartiers zur Fuhlsbüttler Straße längerfristig unterbrochen*
- *Anbindung Fuhlsbüttler Straße überbewertet*
- *Aus! alte Quartiersstruktur, alter Baumbestand, historischer Wochenmarkt*
- *5 Jahre leben auf der Baustelle mit permanentem Lärm und Schmutz: Es wurde auf den Dauerstress und die gesundheitliche Belastung hingewiesen!*
- *Straße während der Bauzeit nicht bewohnbar, da keine Zufahrt, keine Versorgung, keine Feuerwehzufahrt, keine Müllabfuhr, keine Heizung (Tanks in den Vorgärten).*
- *Mensch und Umwelt an letzter Stelle ☹*
- *Neben 100 Jahre alten Häusern in 1,5 Meter Abstand eine 25 Meter tiefe Baugrube zu errichten, die 3 mal so tief ist, wie das Haus hoch ist, ist unverantwortlich. Ein Nachgeben der Spundwände und das Haus ist verschwunden. Nicht bewohnbar!*
- *Schon jetzt und erst recht während der Bauzeit sind sämtliche Eigentumswohnungen unverkäuflich*
- *NEGATIV: HARTZLOH OST*
- *Wird die Kita geschlossen?*
- *Wochenmarkt Berücksichtigung? Verlagerung (dauerhaft) möglich?*
- *Einschränkungen durch Baulärm! Berücksichtigung der gesundheitlichen Auswirkungen bei langer Bauzeit? Wie?*
- *Für den Lastwagenverkehr in den Nebenstraßen dürften dort keine PKW parken (zu eng). Wo soll Parkmöglichkeit für 300 PKW geschaffen werden?*
- *Wie stark werden die Vibrationen der dann fahrenden U-Bahn für Anwohner der Bahnhöfe? Also wie viel Krach gibt es? Auch für Anwohner im Umkreis von 20 m vom Bahnhof entfernt?*
- *Wieso bewerten sie die Haltestelle „Hartzloh Ost“ neutral, wenn doch der Ausgang im viel zu engen Straßenbereich „Hartzloh/Wagenfeldstraße ist?*

- *Hat die HOCHBAHN Erfahrung mit einer ähnlichen Baustellensituation in einem derart engen Straßenraum? Wenn ja, wo?*
- *Wird die Risikolage den Anwohnern sensibel und ausführlich erläutert?*
- *Kann die HOCHBAHN versichern, auf die individuellen Ängste der Anwohner am Hartzloh trotz des frühen Planungsstandes einzugehen? (Das würde den Rest der Bewohnerschaft entlasten!)*
- *Kommen alle Hochtief-MA mit der U5?!*
- *Warum gibt es keine geschlossene Bauweise für den Hartzloh (Ost)?*
- *Es wird kritisiert, dass Varianten nicht nachvollziehbar gekippt wurden.*
- *Ist Hartzloh Ost Materiallager – technisch überhaupt durchführbar?*
- *Warum nicht generell den Kurvenradius wie Hartzloh-West unter dem Ring und den Schrebergärten? Dann ist das Denkmalgeschützte Quartier 21 nicht betroffen...*
- *Warum nicht Tiefbau?*
- *Streckenführung unter dem denkmalgeschützten Quartier 21 – Schäden?!*
- *Warum offene Bauweise?*
- *Kann die Haltestelle in Tunnelbauweise gebaut werden? Wie würden die Anwohner dazu stehen?*
- *Wie wird die Versorgung sichergestellt? (Anlieferung, Müll, Rettungswagen, Krankentransport, Pflegedienst)*
- *Hartzloh Mitte: Ist Zugang an einem Haltestellenende und in der Mitte statt zu beiden Haltestellenenden möglich (Um Zugang im Hartzloh zu vermeiden)?*
- *Warum steht bei der Machbarkeitsuntersuchung nicht an erster Stelle?*
- *Wurde die Haltestelle denn HOCH-TIEF versprochen?*
- *Warum nimmt man am Elligersweg Rücksicht auf die Bausubstanz, nicht aber am Hartzloh?*
- *Der Kindergarten müsste verlagert werden. Wo soll er hin?*
- *(+) Wenn gebaut wird, dann Fahrstuhlausgang auf der Seite vom Café und REWE.*
- *Falls es gar nicht anders geht den Hartzloh Bahnhof auf der Westseite errichten im bergmännischen Verfahren!*
- *Bauweise sollte unterirdisch erfolgen!*
- *Bauweise unterirdisch! ...wenn die Bäume geschützt werden?!*
- *Wir wollen das Gutachten der Baugrundaufschlüsse sehen! Was sind die Ergebnisse?*
- *Das Kriterium „Fahrzeit“ erscheint aufgrund der geringen Unterschiede völlig irrelevant.*
- *Die Zumutbarkeit für Anwohner auch während der Bauphase hätte von Beginn an ein Bewertungskriterium für die Standortwahl sein müssen. Eine Haltestelle „Hartzloh Ost“ erscheint unter diesem Gesichtspunkt nicht durchführbar und hätte diverse Klagen und jahrelange Rechtsstreitigkeiten zur Folge. Der Standort „Hartzlohplatz“ erscheint mir realistischer.*
- *Hartzloh zu eng für eine offene Bauweise des geplanten Bahnhofs. Die anliegenden, schon bombengeschädigten Häuser würden die Bautätigkeit nicht überstehen. Langenfort ist die Machbarkeit! Aufnehmen!*
- *Eine Zustimmung der Anwohner wird es nie geben. Eine Zwangsenteignung und Entschädigung kostet 24.000.000 Euro*
- *So viele Arbeitsplätze gibt es nicht!*
- *Geht gar nicht!*

- *Wer weiß – aber ich erlebe die Mitarbeiter von HochTief jeden Morgen in ihrem PKW (1 Person – 1 Auto) in der Anfahrt durch mein Wohngebiet vor meinem Schlafzimmer – UMSTEIGEN braucht ATTRAKTIVE Bedingungen.*
- *Angst vor Vibrationen während des Baus und im Betrieb!*
- *Bau des Hartzloh Bahnhofs nur dann genehm, wenn er nach mir benannt wird: S.-Straße o. ä.*
- *Fuhlsbüttler Straße: nicht attraktiv, unattraktive Geschäfte*
- *Die Alternative West ist besser! Es sind nur wenige Meter weiter. (1 weitere Zustimmung erhalten)*
- *Hartzloh Ost: Die geplante Maßnahme ist unangemessen, da die Planer nur ihre eigenen Interessen verfolgen und (bislang) keine Rücksicht auf die Interessen der Anwohner nehmen (§307 BGB)*
- *Totale Fehlplanung*

Hartzloh West:

- *Mehr Platz für Bau im Vergleich zu Hartzloh Ost*
- *Es kann alles wieder hergestellt werden. Arbeitsplätze wurden zu dominant bewertet.*
- *Liegt zentral am Wochenmarkt. Das ist gut. Zentrale Lage*
- *Umsteigemöglichkeit ist sehr gut*
- *Nähe von Geschäften ist gegeben*
- *Anbindung der Einwohner ist gut*
- *Gute Baulage*
- *Gute Anbindung zu den Geschäften*
- *Wenigste und geringste Beeinträchtigung für die Einwohner*
- *Neue Wohnquartiere 23 etc. sind in der Nähe*
- *Busanbindungen sind sehr gut*
- *Hartzloh Ost ist nicht mehr nötig!*
- *Verknüpfung Bus*
- *Deckt alles ab! (Den Weg zu den Schulen halte ich durchaus für eine Fehleinschätzung!)*
- *Negativ ist, dass keine zusätzlichen Anwohner erschlossen werden.*
- *Markt ist Lebensqualität*
- *Sehr wenig Neukundenpotential*
- *Wie kommen Sie zu einer negativen Bewertung der Anbindung Schulstandort?*
- *Die Bewertung „negativ“ für die Schulen erscheint willkürlich und im Vergleich zu „Hartzloh-Ost“ unlogisch. Eine andere Bewertung wegen 100m Differenz?*
- *Anbindung Schulstandorte hier negativ zu bewerten und ca. 20 Meter weiter (Hartzloh Ost) als neutral ist merkwürdig.*
- *Ein neuer Platz für den Wochenmarkt muss aber in der Nähe gefunden werden.*
- *Buslinien dürfen nach Fertigstellung U5 nicht von der Taktung her ausgedünnt werden. Keine Verringerung der Busverbindung 7 / 172 / etc.*

Hartzlohplatz:

- *Beste Lage*
- *Bauweise für mehrere Jahre nicht dermaßen negativ für die Anwohner*
- *2min Fußweg zur Haltestelle*
- *Gute Anbindung Schulen*
- *Schneller Weg zum Einkaufengehen*
- *Gute Variante*
- *Eine von den besseren Lösungen (Platz, keine direkte angrenzende Bebauung)*
- *Während des Baus: Platz (wenig Bebauung)*
- *Weg zur Fuhlsbüttler Straße akzeptabel*
- *Gut ist, dass es sich um kein bebautes Gebiet handelt*
- *Otto-Speckter-Straße Anwohner: „Für die Lage, um Hartzloh Ost zu entlasten.“*
- *Anbindung: Kita, Bürgerhaus, Kirche*
- *Für mich ist auch öffentlicher Nahverkehr und besonders Schienenverkehr Lebensqualität! (Ich stehe oft genug im Bus im Stau – wörtlich, weil Busse im Berufsverkehr überfüllt!) Welche Rolle spielt bei der Planung Lebensqualität??? Der Wochenmarkt ist für den Stadtteil ganz wichtig, spielt bei der Planung aber keine Rolle*
- *Keine Verknüpfung Bus*
- *Alter Baumbestand, parkähnliche Quartiersstruktur für immer zerstört!*
- *... wenn die Bäume erst mal weg sind, kann man ja noch etwas nachverdichten“ (hetzerisch)*
- *Sorge, dass dichtere Bebauung folgen könnte!*
- *Verbindung Bus gar nicht möglich!*
- *Unschöner Kompromiss: Fuhlsbüttler Straße anbinden oder Einwohner anbinden*
- *Hartzloh und Hartzlohplatz sind ein Idylle und dürften nicht zerstört werden*
- *Zufrieden mit den Möglichkeiten die da sind: Bus und S-Bahn – Direkte Linie – City ohne Bogen*
- *Bahnhof östlich an den Elligersweg verschieben und Baum-Ensemble retten!*
- *Erschließung mittig = Kompromiss = neutral*
- *Bauaushub? (Spielplatz vor der Kirche?)*
- *Anfahrt Baufahrzeuge?*
- *Öffnung sämtlicher Verkehrsberuhigungen?*

Rümkerstraße:

- *Mehr Platz zum Bauen*
- *Sehr gute Variante: bisher schlecht angebunden, Entwicklungspotenzial der Umgebung, Vorwurf, dass bereits sehr gut angebunden, zieht nicht*
- *Beste Variante: viel Neukundenpotential, Fußweg: Reisezeitersparnis trotz „Kurvenfahrt“ in Richtung City vorhanden, gute Verknüpfung Bus, wenig Anwohnerstörungen*
- *Ältere Menschen in Seniorenanlage werden erreicht, bzw. die ganze Rümkerstraße wird angeschlossen!!!*
- *Minimale Eingriffe in Umwelt (Mensch...)*

- *Bislang wenig Anschluss an öffentlichen Verkehr*
- *Noch mehr Leute angebunden als Rungestraße*
- *Viel Platz für BE (Baueinrichtungsflächen, Anm. HOCHBAHN)*
- *Anbindung Anwohner wichtiger als Arbeitsplätze Fuhlsbüttler Straße*
- *Zu weit im Osten*
- *Zu weit entfernt von der Fuhlsbüttler Straße*
- *Hier wäre die Belastung der anliegenden Wohnbevölkerung sehr hoch. Sollte es zu offener Bauweise kommen, die Innenhöfe in diesem Wohnbereich bilden Resonanzkörper, so dass auch hier ein menschenwürdiges Wohnen über Jahre nicht mehr existent wäre*
- *In diesem Bereich bereits gute Anbindung nach Barmbek (177, 277) und über in Fußnähe erreichbare U- + S-Bahn gegeben!*
- *Wie viele Schüler der umliegenden Schulen werden verlässlich und effektiv diese U-Bahnbindung nutzen? Tochter geht auf die Margaretha-Rothe-Schule, von 29 Schülern kommen 27 aus dem fußläufigen Umfeld!*
- *Die Streckenführung „rückwärts“ stadtauswärts entspricht meines Erachtens nicht den Bedürfnissen der Anwohnerschaft, weshalb die Planung einer Haltestelle im Raum Barmbek Nord mit dieser Routenführung an den Bedürfnissen vorbei geht!*
- *Zu weit von der Fuhlsbüttler Straße und dem Metrobus 7 entfernt*
- *Nochmals Geld ausgeben für den Sportplatz*
- *Baumaßnahme liegt in der Straße - ungünstig*
- *Schulanbindung nicht ganz so gut aber möglich*
- *Ist an dieser Stelle nicht seit Jahrzehnten eine U-Station im Flächennutzungsplan vorgesehen? Warum wird die nicht genommen?*
- *Halten die Gebäude stand? (Nachkriegsbauten, Kriegsschäden, Schäden durch vorangegangene Bauprojekte (AK Barmbek – Risse, Absenkungen, ...))*
- *Wie wird die Versorgung sichergestellt? (Anlieferungen, Müll, Rettungswagen, Pflegedienst, ...)*
- *Bauweise sollte unterirdisch erfolgen*

Rungestraße:

- *Anbindung Anwohner wichtiger als Arbeitsplätze Fuhlsbüttler Straße*
- *Breite Straße im Vergleich zu Hartzloh*
- *Schulstandorte sind bei der Haltestellenlage positiv zu bewerten, nicht neutral*
- *Eine wirklich gute Alternative, weil bessere bauliche Umsetzung*
- *Rungestraße schließt östlichen Barmbek-Nord gut an!*
- *Baulich viel Platz!*
- *Für viele Leute nutzbare Station*
- *Dichte Lage zur Kirche ist bedenkenlos*
- *Schulen sind gut angeschlossen*
- *Das ist mein Arbeitsweg- Der Sportplatz ist eine sehr gute BE-Fläche*
- *Zu weit von der Fuhlsbüttler Straße und dem Metrobus 7 entfernt. (4 x)*
- *Ältere Menschen: Alten-/Pflegeheime schmachthäger Straße, „Rungehaus“ ganze Rungestraße! (2 x)*
- *Kann die Bushaltestelle auch direkt an die Haltestelle Rungestraße gelegt werden?*

- *Was sind die Meinungen der dortigen Anwohner?*
- *Anbindung per Bus geplant, um die Fuhlsbüttler Straße zu erreichen?*
- *Wenn „Rungestraße“ – Bahnhof an der Kehre Otto-Speckter-Str. einen Ein-/Ausgang „Hartzlohplatz“ erhält, braucht der „Elligersweg“ – Ein/Ausgang westlich Elligersweg - und damit insgesamt ohne Wohnhaus-Ein/Ausgang-Beeinträchtigung – gebaut werden*

Langenfort:

- *Langenfort (M.-G. Gymnasium) ist der beste Standort für die U-Bahn*
- *Eine U-Bahn-Station Langenfort wäre von Vorteil, da beide Schulen (Gymnasium und stadteilschule sehr gut angebunden wären. Genügend Platz für die Aus-/Eingänge wäre vorhanden. Junger Baumbestand; Umpflanzungen müssten möglich sein. Wenig Belastung von Bewohnern*
- *Hier gibt es auch Arbeitsplätze!*
- *Viel Platz für Baustelle*
- *Wenig direkte Anwohner*
- *3 Schulen*
- *Optimale Bauvoraussetzungen*
- *Optimal für Schulen*
- *Platz ohne Ende, kein alter Baumbestand, 3-4 Schulen in der Nähe, bei unterirdischer Bauweise nur mäßige Belästigung, Wohnungen bleiben bewohnbar, Straße befahrbar*
- *Ist doch ideal, zum Umsteigen in Bus und nicht weit zur Alten Wöhr*
- *Gut auch in der Bauphase, wenig Belästigung der Bewohner*
- *Langenfort als U-Bahnstation bestimmen! Hier werden die wenigsten Schäden durch den Bau hervorgerufen*
- *Langenfort in die weitere Planung wieder aufnehmen!*

5. Ausblick

Die im Vorwege genannten Fragen, Ideen und Anmerkungen werden in die weiteren Planungen zur Festlegung der finalen Haltestellenvariante einfließen. Die HOCHBAHN kündigt an, bereits Ende Januar 2017 wieder eine Veranstaltung in Barmbek-Nord durchführen zu wollen und dankt allen Teilnehmenden für die zahlreichen Hinweise und Anmerkungen.