

Planung der U5 – Vorgaben und Ziele des Senats werden ignoriert – offener Brief an den ersten Bürgermeister - Schreiben der Bürgerinitiative, vertreten durch Herrn Lindenau, per E-Mail vom 01./02. Dezember 2016

Sehr geehrte Damen und Herren der Bürgerinitiative für einen lebenswerten Hartzloh, sehr geehrter Herr Lindenau,

vielen Dank für Ihr umfassendes Schreiben an den ersten Bürgermeister, in welchem Sie Ihre Bedenken zur Planung der U-Bahn Linie 5 und Ihr Engagement für Ihren Stadtteil zum Ausdruck bringen. Ich bin zuständigkeithalber gebeten worden, Ihnen zu antworten und nehme gerne Stellung zu Ihren Positionen und Fragen.

Projekte, wie der Ausbau des U-Bahn-Netzes des ÖPNV in Hamburg, werden nach verkehrlichen Bedarfen und Notwendigkeiten entwickelt. Die erfreulichen Zahlen beim Wachstum der Bevölkerung Hamburgs, bei den Arbeitsplätzen und der Wirtschaft aber auch bei den steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV bringen Herausforderungen mit sich, die bereits heute angegangen werden müssen. Nur mittels Ausbau des ÖPNV einschließlich des Ausbaus des Schnellbahnnetzes lässt sich der zunehmende Verkehr in Hamburg für alle Menschen unserer Stadt bewältigen, weshalb sich der Senat auch mit dieser zentralen Aufgabe beschäftigt.

Herzstück dieser verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Aufgabe ist der Bau einer neuen U-Bahnlinie mit dem ersten Bauabschnitt U5 Ost, der zunächst die Stadtteile Bramfeld, Steilshoop, Barmbek-Nord und die City Nord sinnvoll an das Schnellbahnnetz anbinden soll. Mit Blick auf Barmbek-Nord ist hierbei entscheidend, dass es sich um einen der am dichtesten besiedelten Stadtteile Hamburgs handelt. Es wäre – auch für künftige Generationen – politisch und verkehrsplanerisch unklug, diesen Stadtteil bei den Planungen für eine neue U-Bahnlinie außen vor zu lassen. Die Notwendigkeit für eine U-Bahn in Barmbek-Nord würde so nicht geringer, die Chance allerdings für Jahrzehnte vertan.

Bereits im Zuge der ersten Vorüberlegungen zum Ausbau des Schnellbahnnetzes hatte der Senat die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) beauftragt, die Datengrundlagen für eine sinnvolle Anbindung der Stadtteile zu ermitteln. Hierzu zählen verschiedene verkehrsplanerische Parameter, wie beispielsweise die Erhebung der Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern, die bisher noch nicht an das Schnellbahnnetz angeschlossen sind, oder auch die Überprüfung potenzieller Entlastungen von bereits heute stark nachgefragten Buslinien und die schon jetzt im dichtesten Takt fahren. Zu den stadtentwicklungspolitischen Aspekten gehörten neben der Streckenführung auch baulich machbare Lösungsansätze zur Lage von Haltestellen. Diese Ansätze werden in den nächsten Planungsstufen vertieft betrachtet und – für eine seriöse Planung selbstverständlich – mit anderen Varianten abgewogen. Insofern gibt es bislang keine – wie Sie es formulieren – „verhängnisvolle Entscheidung“, sondern lediglich einen Planungsansatz, anhand dessen sich das weitere Vorgehen anhand der vorgenannten Auftragslage orientiert.

Das von Ihnen eingebrachte Zitat des ehemaligen Hochbahn-Vorstandsvorsitzenden Günter Elste verdeutlicht das Vorgehen noch einmal: Wo können auf dem notwendigen Streckenverlauf Haltestellen angeordnet werden? Mit dem Ende der Grundlagenermittlung im Rahmen der sogenannten Machbarkeitsuntersuchung zeigte sich jedenfalls deutlich, dass es technisch machbar und insbesondere verkehrlich sinnvoll ist, Barmbek-Nord im Bereich der Fuhlsbüttler Straße so anzubinden, dass ein Anschluss in Richtung Steilshoop nach Osten und Rübenkamp nach Westen möglich ist. Wo nun diese Verkehrsstation konkret angeordnet wird, hängt noch ergebnisoffen von den ausstehenden Abwägungen ab.

Bei dem U-Bahn-Netzausbau handelt es sich um ein Projekt für ganz Hamburg. Eine Variantenauswahl und in dem Zuge zu treffende Entscheidung – wie immer diese aussehen wird – hat sich letztlich am Gemeinwohl zu orientieren. Gleichwohl kann ich Ihnen bestätigen, dass die von Senat und Hochbahn definierten Ziele weiterhin Gültigkeit besitzen. Es sind dies u.a. die weitgehende Vermeidung von Eingriffen an der Oberfläche sowie der Schutz von Mensch und Umwelt.

Sie haben insbesondere das Format und die Umsetzung des Informations- und Beteiligungsverfahrens beanstandet. Diese Kritik nehmen wir an und nehmen sie auch zum Anlass,

das Verfahren zu hinterfragen und ggf. zu verbessern. Ziel ist jedenfalls weiterhin, dass die Hochbahn eine Mitwirkung der Bürger gewährleisten und diese angemessen informieren soll. Die Herausforderung besteht nun auch darin, einen fairen möglichst einvernehmlichen Interessensausgleich mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern herzustellen wobei aber auch übergeordneten Interessen Rechnung getragen werden muss: Diese orientieren sich vor allem an bestehenden und künftig ableitbaren Herausforderungen der Verkehrspolitik in Hamburg und der Metropolregion.

In diesem Interessensausgleich ist die Hochbahn vor einiger Zeit eingetreten. Mit dem Beginn der Planungen kann eine orts- und mitwirkungsorientierte Beteiligung sichergestellt werden. Im Zuge der ersten Veranstaltung der Hochbahn in Barmbek-Nord im Herbst 2016 wurden Vorschläge zu möglichen Haltestellenvarianten eingebracht. Diese wurden durch die Hochbahn unter den politischen und verkehrlichen Zielen des U-Bahn-Netzausbaus betrachtet. Inzwischen werden neben der machbaren Variante „Haltestelle Hartzloh Ost“ noch vier weitere Varianten parallel ergebnisoffen geprüft – darunter auch Vorschläge von Ihnen - aus der Bevölkerung. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass eine seriöse Prüfung ihre Zeit braucht. Voreilige Festlegungen sind weder ehrlich, noch im weiteren Planungsverlauf sinnvoll.

Leider ist es auch planungsimmanent, dass es auf viele Fragen, insbesondere zum Bauablauf, erst mit konkreter werdender Planung hinreichende Antworten geben wird – somit z. B. auch zu ggf. zu erwartenden Belästigungen und Einschränkungen von Anwohnern infolge des Bauablaufs. Dennoch ist es wichtig, dass Sie und die anderen Bürgerinnen und Bürger bereits jetzt – auch kritische - Fragen stellen. Denn es geht es in diesem Schritt ebenso darum, alle wesentlichen Klärungspunkte in die Planung aufzunehmen, wie auch hier, in der zuständigen Fachbehörde, die Wahrnehmung für Ihre Belange und Betroffenheiten zu schärfen. Eine heute ausbleibende Antwort auf eine berechtigte Frage zeugt somit weder von schlechter Planung noch von der Böswilligkeit der Hochbahn als städtisches Unternehmen, sondern vielmehr von der Einordnung der von Ihnen mit lokalem Bezug aufgeworfenen Fragen in den übergeordneten Planungsprozess einer U-Bahn-Strecke, die letztlich für alle Hamburgerinnen und Hamburgern einen größtmöglichen Mehrwert bieten soll. Untersuchungsverfahren, wie die von Ihnen angesprochenen Bohrungen zur Baugrunderkundung, dienen der Beantwortung von Fragen und sind in der Stadt Hamburg bei Bauprojekten bereits in einem frühen Stadium der Planung selbstverständlich.

Bei der Einbindung von Bürgern in den Planungsprozess geht es neben der Beantwortung und Berücksichtigung von Fragen und Bedenken auch um das Einbringen von Ideen. Diese können selbstverständlich nur im Rahmen der planerischen Freiheitsgrade erfolgen. Die Planung orientiert sich an verschiedenen rechtlichen, technischen, verkehrsplanerischen, stadtentwicklungspolitischen, wirtschaftlichen Faktoren bzw. Restriktionen mit besonderem Blick auf eine geringstmögliche Beeinflussung von Mensch und Umwelt. Am Beispiel der Suche nach der besten Haltestellenlage wird deutlich, dass die Hochbahn die Ideen der Menschen vor Ort aufnimmt und sich damit ernsthaft und gewissenhaft beschäftigt. Gleichwohl muss deutlich werden: Die Umsetzung der Planung, also der Bau der U5, kann und wird nicht ohne bauzeitliche Beeinträchtigungen erfolgen. Selbst ein unterirdisches Tunnelbauverfahren bringt im Bereich einer Haltestellenlage Baustellen mit sich. Ziel muss es sein, dass die nach dem Bau für alle Hamburgerinnen und Hamburger gute und komfortable Anbindung Barmbeks auch während des Baus so verträglich wie möglich und nur so aufwändig wie nötig realisiert wird. Wenn ich Sie richtig verstehe, ist das ebenfalls Ihr Anliegen. Insofern lohnt sich ein weiterer Austausch mit der Hochbahn.

Sie hatten auch noch einmal das Thema einer – wie Sie schreiben – „nichtöffentlichen Machbarkeitsuntersuchung“ und des voraussichtlichen Kostenrahmens angesprochen: Die derzeitige Variantenprüfung geht der Erstellung eines Kostenrahmens voraus. Daher ist die Benennung eines Kostenrahmens zu diesem Zeitpunkt schlicht unseriös, noch nicht vorhanden und deshalb dem Senat auch nicht bekannt. Die Machbarkeitsuntersuchung ist im Transparenzportal der FHH eingestellt. Sie bündelt verschiedene Untersuchungen in einem Dokument, so wie es vom Senat beauftragt wurde. Einen nichtöffentlichen Teil der Machbarkeitsuntersuchung gibt es nicht.

Ich hoffe, Ihnen mit meiner Stellungnahme weiter geholfen zu haben und darf Sie ermuntern, den Dialog mit der Hochbahn sachlich weiter zu führen.

Mit freundlichen Grüßen

*Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
VI31 - Infrastruktur - Projekte Dritter
Postfach 112109, 20421 Hamburg
Besucheranschrift:
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg, Raum 1120
Tel: 040 / 428 41-3632 Fax: 4279-41150*