

Bauprojekt U5

Anforderungen an die Umgestaltung des U-Bahnhofs Sengelmannstraße

Legende

Mit dem Bauvorhaben der neuen U5-Bahnlinie plant die Hochbahn eine Verkehrsader quer durch die Stadt, die sehr vielen Menschen erstmals den Anschluss an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr ermöglichen wird.

In einer ersten Bauphase sollen die nordöstlichen Stadtteile Bramfeld, Steilshoop sowie Nordbarmbek an das bestehende S- und U-Bahnnetz über die Haltestellen Rübenkamp und Sengelmannstraße angebunden werden.

Die Netzerweiterung der U-Bahn von Bramfeld Ost bis zum New York Ring in der City Nord (Streckenabschnitt U5-Ost) teilt sich in 3 Abschnitte

- 1) Neubau - Strecke von der City Nord zur Sengelmannstraße
- 2) Umbau - Anschlussstelle U-Bahnstation Sengelmannstraße
- 3) Neubau - Tunnelstrecke östlich von der Sengelmannstraße bis Bramfeld Ost

Nach Mitteilung der Hochbahn leben allein in den durch die U5 Ost erschlossenen Stadtteilen über 110 000 Menschen, rund 300 Unternehmen bieten in diesen Stadtteilen 30 000 Arbeitsplätzen an. Die Bürger und Unternehmen der betroffenen Stadtteile wurden bereits im Jahr 2016 von der Hochbahn auf Veranstaltungen über das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung zu diesem Vorhaben informiert (Akte_745.3410-036 vom 4.10.2016).

Dabei teilte die Hochbahn den Anwohnern mit, dass die Bürgerbeteiligung bei diesem Großprojekt nicht als lästige Pflicht, sondern vielmehr als Chance gesehen wird, wörtlich: *„Nachdem die Politik das ‘Ob` des Netzausbaus politisch entschieden hat, geht es jetzt um das ‘Wie`. Hier wollen wir, dass die Bürgerinnen und Bürger als Partner auf Augenhöhe ihr Wissen mit in die Planungen einfließen lassen können, damit wir auf dieser Basis dann bestmöglich entscheiden können.“*

Der Verein „lebenswertes Alsterdorf“ wurde im Jahr 2006 von Anwohnern der Gartenstadt Alsterdorf gegründet und trug mit einem hohen finanziellen Beitrag maßgeblich dazu bei, dass an der Güterumgebungsbahn im Bereich Alsterdorf Lärmschutzwände errichtet werden konnten. Der Verein wird bei dem Projekt U5 die Interessen der Anwohner der Alsterdorf Gartenstadt vertreten.

Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Abschnitt Umbau U-Bahnstation Sengelmannstraße

Die Anbindung der neuen Linie U5 an das bestehende U-Bahnnetz soll über die Haltestelle Sengelmannstraße erfolgen, hier wird, unter Nutzung bereits bestehender infrastruktureller Einrichtungen, eine Umsteigemöglichkeit in das Netz der U1 geschaffen. Dabei soll der bereits in den 1970er Jahren gebaute zweite Bahnsteig für eine betriebliche Neuordnung der Linien U1 und U5 aktiviert werden.

Die aus der City Nord kommende Trasse soll unter der Güterumgehungsbahn der Deutschen Bahn hindurch geführt werden, um schließlich an der Oberfläche in mittlerer Lage die Haltestelle Sengelmannstraße erreichen.

Der Haltestellenbereich Sengelmannstraße umfasst die bereits heute bestehende oberirdische Anlage, die gegenwärtig nur mit ihrem südlichen Bahnsteig genutzt wird. Künftig soll der baulich bereits vorhandene nördliche Bahnsteig aktiviert und die Anlage zur Verknüpfung zwischen U5 und U1 für den Richtungsbetrieb umgestaltet werden.

Vor und hinter der Haltestelle Sengelmannstraße sind einfache Gleisverbindungen sowie östlich der Haltestelle eine Kehrmöglichkeit der U5 geplant. Östlich der Haltestelle Sengelmannstraße sind zudem zwischen der U5 und der LH Gleisverbindungen vorgesehen, die ausschließlich für betriebliche Zwecke genutzt werden sollen. Die beiden mittig liegenden U5-Kehrgleise dienen zugleich als Zufahrt zu einer östlich anschließenden U-Bahn-Betriebsanlage. Diese ist als oberirdische Anlage nördlich des geplanten Busbetriebshofs der Hochbahn vorgesehen. Auf der dort vorgehaltenen Fläche kann entweder eine Abstellanlage oder alternativ eine Betriebswerkstatt für die Instandhaltung der U5-Fahrzeuge errichtet werden.

Die an der Sengelmannstraße geplante Umsteigesituation zwischen U1 und U5 mit der Anbindung einer Betriebsanlage auf dem Gelände des sogenannten „Gleisdreiecks Alsterdorf“ ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

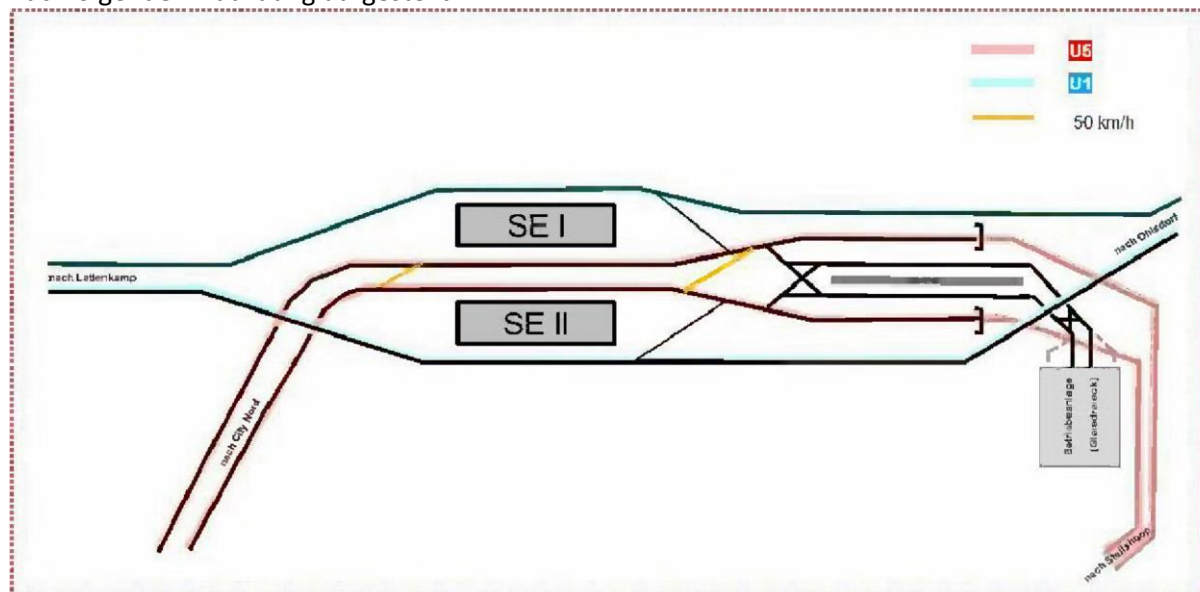


Abbildung 5: Gleisbild der Haltestelle Sengelmannstraße inkl. Kehrgleise und Betriebsanlage

Nutzung der Haltestelle Sengelmannstraße

Die Haltestelle wird von

- Mitarbeitern und Kunden der Evangelischen Stiftung Alsterdorf
- Angestellten und Patienten des Evangelischen Krankenhauses Alsterdorf
- Mitarbeitern und Kunden der auf dem Alsterdorfer Markt ansässigen Gewerbebetriebe
- Schülern und Lehrern der Beruflichen Schule City Nord (Tessenowweg 3)
- Mitarbeitern und Besuchern der Unternehmen der City Nord

- Anwohnern

genutzt.

Die City Nord wie auch die Schule im Tessenowweg wird über den südlich gelegenen Zugang zur Haltestelle erreicht, die Evangelische Stiftung, das Krankenhaus und die Anwohner nutzen im Regelfall den nördlichen Ausgang der Haltestelle.



Abb. nördlicher Zugang



Abb. Südlicher Zugang

Der 550 m lange Weg von der Haltestelle zum Eingang des Geländes der Stiftung Alsterdorf geht über eine Zugangsrampe, einen Durchgangsweg und den Heilholtkamp zur Sengelmanstraße.

Der Übergang über die stark frequentierte 4-spurige Sengelmanstraße ist durch eine Ampelanlage gesichert.

Der Zugang zum Tessenowweg macht es erforderlich, südlich der Gleisbrücken die 4-spurige Sengelmanstraße zu überqueren.



Anforderungen der von der Baumaßnahme betroffenen Anwohner und der im Umkreis angesiedelten Gewerbebetriebe und Einrichtungen

Der Zugang zur U-Bahnstation Sengelmannstraße ist heute nur eingeschränkt barrierefrei möglich. Es wird befürchtet, dass gemäß bisher vorliegenden Planungsergebnissen keine wesentlichen Verbesserungen erreicht werden. Die Planung basiert darauf, "den bereits in den 1970'er Jahren gebauten zweiten Bahnsteig für eine betrieblich sinnvolle Neuordnung der Linien U1 und U5 zu aktivieren".

- Lösungsansätze, wie die ampelgesteuerte Überquerung der 4-spurigen Sengelmannstraße umgangen werden kann, werden nicht präsentiert
- Vermisst wird auch ein Vorschlag, wie die steile Zugangsrampe am nördlichen Bahnsteigzugang durch eine im weitesten Sinne barrierefreie Wegeführung verbessert werden kann
- Bei einem Bauvorhaben dieser Größenordnung ist es nicht angemessen, die U-Bahnstation Sengelmannstraße, als zentralen infrastrukturellen Knoten der beiden Nahverkehrsadern U5 und U1 lediglich zu aktivieren oder umzubauen. Wie bei einem, für die weitere Stadtentwicklung bedeutenden Neuprojekt, sind neben den rein bautechnischen Kriterien auch folgende Anforderungen zu berücksichtigen:
 - o Allen Nutzern öffentlicher Einrichtungen sollte die gesellschaftliche Teilhabe durch behindertengerechte Zugänge ermöglicht werden
 - o Lärm ist störend und ein Gesundheitsrisiko. Die Anwohner der Gartenstadt haben in den vergangenen Jahren, in einem erfolgreichen Projekt gemeinsam mit der Stadt Hamburg und der Deutschen Bahn, dafür gesorgt, die Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr in erträglichem Maße zu halten. Das zusätzliche Lärmaufkommen durch eine weitere U-Bahntrasse und einen stark genutzten Umsteigebahnhof muss bei der zukünftigen Dimensionierung der Lärmschutzwände und der Gestaltung des Bahnhofgebäudes berücksichtigt werden
 - o Stark frequentierte mehrspurige Straßen sollten möglichst überbrückt oder untertunnelt werden. Die 4-spurige Sengelmannstraße trennt wie eine Schneise das Gelände der Evangelischen Stiftung Alsterdorf von dem südwestlich gelegenen Stadtteil.
 - o eine Bahnhofsgestaltung, die maßgeblich durch die in den 1970'er Jahren geschaffene Bausubstanz geprägt ist, ist nicht zukunftsweisend für das „Jahrhundertprojekt U5“. Auch die U-Bahnstation Sengelmannstraße sollte städtebaulich ansprechend und attraktiv gestaltet werden und in dem Haltestellenkonzept der neuen U5 angemessen Berücksichtigung finden.

Mit seiner räumlichen Lage zwischen dem Gelände der Alsterdorfer Stiftung, der Beruflichen Schule am Tessonowweg., der City Nord und dem Wohngebiet Alsterdorf Gartenstadt ist der U-Bahnhof Sengelmannstraße eine zentrale Durchgangsstation für täglich tausende Beschäftigte, Besucher, Patienten, Schüler, Studenten und Anwohner.

Das Bahnhofsgebäude sollte den zukünftigen Anforderungen entsprechend, funktional umgebaut oder komplett neu geplant und errichtet werden. Erforderlich sind barrierefreie Zugänge

- Richtung Osten für Beschäftigte, Besucher und Patienten des Geländes der Alsterdorfer Stiftung und der Schüler und Lehrer der Beruflichen Schule am Tessonowweg
- Richtung Norden für die Anwohner des Wohngebiets Gartenstadt
- Richtung Süden für Beschäftigte und Besucher der City Nord.

Städtebaulich wünschenswert sind Wegstrecken zu den Zugängen, die einladend, ansprechend und abwechslungsreich gestaltet sind.