



1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr kann die Ansprüche an Mobilität langfristig besser befriedigen als der motorisierte Individualverkehr – vor allem als der PKW:

- Parkende PKWs brauchen zunehmend Platz, der gleichzeitig durch die Verdichtung der Stadt knapper wird.
- Der Ausbau des ÖPNV führt dazu, dass mehr Verkehrsteilnehmer auf das Auto verzichten. Das bedeutet weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung und geringere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer.

Wenn dadurch mehr Menschen auf ein eigenes Auto verzichten, gibt es entsprechend mehr Raum für Stadtnatur. Wir begrüßen daher die Idee einer zusätzlichen U-Bahn-Linie für Hamburg.

2. U 5 in Barmbek-Nord

Der Bau einer U-Bahn-Linie bedeutet große und langfristige Baustellen in den Bereichen der Stationen.

Das Vorhandensein einer U-Bahn-Linie bedeutet Mobilitätskomfort **und** Aufwertung im Investorensinn.

Vor die Frage gestellt, ob wir eine Station im dicht bebauten Stadtteil haben möchten (die ersten fünf vorgeschlagenen Varianten und die Übergangstation Rübenkamp) oder direkt „neben“ dem Stadtteil (sog. Nord-Variante), können wir uns nach eingehender Diskussion nicht festlegen.

In drei Punkten sind wir aber einig:

- Bei zwei Varianten wäre die Belastung für die direkten Anwohner während des mehrjährigen Baus wegen der Enge der Straße extrem hoch. Diese beiden Varianten sollten deshalb ausgeschlossen werden. Dies sind die Varianten Hartzloh Ost und Rungestraße.
- Die Herstellung der gesamten Linie U 5 (Bramfeld bis etwa Lurup) muss bei Baubeginn als realistisch eingeschätzt sein. Eine reine „Zubringer-Lösung“ (Bramfeld bis Sengelmannstr.), erscheint uns für sich nicht befriedigend.
- Es soll gesichert sein, dass die betroffenen Bereiche nach Abschluss der Bauarbeiten mindestens wieder in der ursprünglichen Form hergerichtet werden. Eine geänderte Nutzung der Flächen nach dem Bau muss ausgeschlossen sein.