

Ist die Südvariante („Barmbeker Beule“) notwendig für Barmbek?

U5 AM HARTZLOHPLATZ HEISST:

- 5 Jahre Großbaustelle im Wohngebiet – Dauer-Lärm und Staub-Belastung.
- 20m breite offene Baugrube vom Bürgerhaus bis zum Elligersweg.
- 20m tiefe Baugrube entspricht sieben bis acht Stockwerken in die Tiefe!
- Große Flächen werden für Baustelleneinrichtung benötigt – wo?
- Erdaushub bedeutet viele tausend Schwerlasten im Wohngebiet!
- Teure Barmbeker Beule: Kein Geld für Schallschutz und Vibrationsschutz?
- Offene Bauweise – muss das sein? Es gibt verträglichere Bauverfahren!
- Alle anderen Haltestellen der U5 von Bramfeld bis Hauptbahnhof liegen unter breiten Straßen – nur der Hartzlohplatz ist mitten im Wohngebiet.
- Denkmalschutz des Hartzlohplatzes – egal?
- Wertvoller Baumbestand – egal?
- Kita Hartzloh direkt an der Baugrube – egal?
- Der Hartzlohplatz ist Moorgebiet – vor hundert Jahren war hier ein See!
- Untertunnelung der Wohnhäuser – setzungsarm, aber nicht risikofrei.
- Eine U5 bedeutet auch Spekulanten, steigende Mieten, Gentrifizierung.

Fragen:

- Welchen Vorteil haben die Barmbeker von der U5, die in die City-Nord fährt?
- Was sind die wahren Gründe der Bezirks-Politiker, die „Beule“ zu fordern?

Nordvariante gegen Südvariante:

- Die Nordvariante ist kürzer, schneller und 200 Millionen Euro billiger!
- Die Südvariante ist der Versuch, den Rübenkamp anzufahren, um einen Übergang zur S-Bahn zu erhalten. Ergebnis ist die „Barmbeker Beule“.
- Der Hartzlohplatz liegt nur zufällig auf dem „kürzesten“ Weg zur S-Bahn!
- Barmbek-Nord ist bereits durch U- und S-Bahn erschlossen, während Bramfeld und Steilshoop seit 50 Jahren auf eine Schnellbahn warten!
- Der Umstieg am Rübenkamp ist unattraktiv – rechnet sich die „Beule“?



Ist die Südvariante („Barmbeker Beule“) 200 Millionen Euro wert?

BRAUCHT BARMBEK DIE BEULE?

Am 21. Dezember wird entschieden, ob die kürzere Nordvariante oder die längere und sehr viel teurere Südvariante der U5 gebaut werden soll. Die Haltestelle der Südvariante soll nun am **Hartzlohplatz** liegen, direkt neben Bürgerhaus, Spielplatz und Kirche. Für etwa fünf Jahre würde dort eine Großbaustelle entstehen, mit einer gewaltigen Baugrube vom Bürgerhaus bis zum Elligersweg, sieben bis acht Stockwerke tief und 20 Meter breit.

Es ist noch nicht bekannt, ob der Denkmalschutz des Hartzlohplatzes berücksichtigt wird, welche Flächen in der

Nähe für die Baustelleneinrichtung genutzt werden und wie der ständige Baustellenverkehr abgewickelt wird. Die Auswirkungen für die Wohngegend sind schwerwiegend, der Nutzen der Haltestelle für Barmbek-Nord und die Anwohner ist umstritten.

Die Südvariante wird von politischer Seite gefordert ohne Gründe zu nennen. Bezirksamtsleiter Rösler hofft auf Spekulanten, die die Fuhle zum „Boulevard“ machen wenn die U5 kommt. Steigende Mieten und Gentrifizierung sind die negativen Begleiterscheinungen einer solchen „Aufwertung“.

Vergleich U5-Haltestellen der Südvariante

	Hartzlohplatz	Langenfort	Rümkerstraße
Maximierung der Einwohnererschließung	8,5	8,6	8,6
Einwohner erstmalig erschlossen	8800	7500	10200
Einwohner insgesamt erschlossen	13600	16000	11700
Anbindung der Schulstandorte	6,4	8,1	6,2
Anzahl erreichbarer Schüler (max = 2544)	2031	2544	2031
durchschnittlicher Fußweg pro Schüler	378 m	291 m	408 m
Kurze Fahrzeiten	5,9	5,3	5,6
Streckenlänge Rübenkamp bis Steilshoop	2450 m	2800 m	2620 m
Umsteigebeziehungen zum Busverkehr	5,0	7,5	7,5
1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut)			
Gesamtwertung	6,45	7,38	6,98

Unser Ziel ist und bleibt:

Die U5 muss möglichst unter großen Straßen und öffentlichen Freiflächen, mit größtmöglichem Abstand zur Wohnbebauung geplant werden. Umwelt- und Sozialverträglichkeit müssen dabei gewährleistet sein.

In der Bauphase und im Betrieb erwarten wir die Ausschöpfung aller technischen und planerischen Möglichkeiten für eine verträgliche Umsetzung – die bloße Einhaltung von Grenzwerten ist unzureichend angesichts eines Jahrhundertprojekts.