

Greenpeace kritisiert fehlende Straßenbahn-Planung in Hamburg

# **EIN BLICK AN DIE OBERFLÄCHE**

**Wenn man jemanden nach seiner liebsten U-Bahn-Linie in Hamburg fragt, wird immer wieder die U3 genannt – weil sie größtenteils oberirdisch verläuft. Die einen erfreuen sich an den kunstvollen alten Brücken, Bahnhöfen und den berühmten Stelzen-Abschnitten, die der Hochbahn zu ihrem Namen verholfen haben. Für andere ersetzt die U3 eine Stadtrundfahrt. Und nicht wenige befällt Unbehagen bei sehr tiefen Eingängen wie bei der U4 in der Hafencity.**

Greenpeace hat aktuell einen städteübergreifenden Vergleich zur nachhaltigen Mobilität veröffentlicht. Hamburg landet auf Platz 10 von 14. Greenpeace kritisiert vor allem, dass nur 38% der Hamburger in Reichweite des Schienennahverkehrs wohnen und zu viel über Busse abgewickelt wird. Forderung an die Politik: Wiedereinführung der Straßenbahn.

Schlusslicht Düsseldorf hat eigentlich ein gut ausgebautes Netz mit U- und Straßenbahnen. Immerhin 74% der Düsseldorfer wohnen weniger als 600m an einer Station. Greenpeace kritisiert allerdings den eingeschlagenen Weg: die Wehrhahn-Linie in der Innenstadt (gerne fälschlicherweise von der Hochbahn als der U5-Planung vergleichbar bezeichnet) wurde mit hohem Kostenaufwand wieder unter die Erde gebracht anstatt das Geld in den weiteren Netzausbau zu stecken – die Autofahrer frohlocken, was aber gegen die viel zu hohen CO<sub>2</sub>-Werte nicht hilft.

Seit die U5 Planung vom Senat aus der Taufe gehoben wurde, wird von politischer Seite „eine erneute Stadtbahn-Diskussion“ abgelehnt. Es mag in den Augen des Senats gute Gründe dafür geben, aber ob der Einsatz von Scheuklappen bei der Stadtentwicklung hilfreich ist, sei dahingestellt.

Vor knapp drei Jahren hat die Bürgerinitiative „Pro-Stadtbahn-Hamburg.de“ ein eigenes Stadtbahn-Konzept vorgestellt und der Stadt Hamburg zur Verfügung gestellt. Man mag zur Straßenbahn stehen, wie man will: Wenn die Politik an dem Konzept die Kosten kritisiert, die höher lägen als zuvor von der CDU veranschlagt, zeugt dies nur von parteipolitischen Animositäten. Zum Vergleich: Die U5 sollte ursprünglich etwa 3,8 Milliarden Euro kosten – bei einer Gesamtlänge von etwa 30 Kilometern. Aktuell wird hinter vorgehaltenener Hand von mehr als dem Doppelten gesprochen. Das Stadtbahn-Konzept der INI war „konservativ gerechnet“ auf 3,3 Milliarden Euro ausgelegt – für ein Schienennetz von 100 Kilometern Länge, das zum Baubeginn der geplanten U5 bereits fertig sein sollte.

In Hamburg geht es um viel Geld, um Mensch, Umwelt und die Zukunft des ÖPNV. Da erwarten die Bürger zu Recht, dass aufgeschlossen und tolerant nach optimalen Lösungen gesucht und ein überzeugendes Konzept erstellt wird. Jahrhundertprojekt! Stattdessen beauftragte unser Senat die Hochbahn mit der ausschließlichen Planung einer U-Bahn.

„Der Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung ändern kann.“