

Stellungnahme des BUND Hamburg im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen zur Verlängerung der U-Bahnlinie U4 auf die Horner Geest

Der BUND Hamburg begrüßt den schienengebundenen Ausbau des ÖPNV und hier konkret der U4, kritisiert jedoch die Entscheidung für die offene Bauweise im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Die hierfür geplanten Baumfällungen in einer Größenordnung von knapp 800 Bäumen sind unverhältnismäßig hoch.

Aus den Planfeststellungsunterlagen geht hervor, dass eine Verlängerung der U4 mit weniger Eingriffen in den Naturhaushalt möglich wäre. Im Rahmen der Variantenuntersuchung (Anlage 02.03) wurden die Vor- und Nachteile der offenen und geschlossenen Bauweise einander gegenübergestellt.

Die Vorteile einer geschlossenen Bauweise liegen auf der Hand:

- geringerer Eingriff in den Baumbestand,
- geringere Beeinträchtigung der Oberfläche,
- geringere Beeinträchtigung des Individualverkehrs und des ÖPNV
- geringere Beeinträchtigung der Anwohner*innen durch Baulärm etc. (s. Anlage 02.03, S. 40).

Für eine offene Bauweise wurden hingegen lediglich die vermeintlich geringeren Kosten als positives Argument hervorgehoben, auch wenn die Formulierung nicht ausschließt, dass ein wirtschaftliches Angebot in der geschlossenen Bauweise möglich ist: „Durch die Wahl dieses Bauverfahrens ist es möglich, für die Ausführung einen großen Kreis von Baufirmen zu gewinnen, die die geplante Baumaßnahme umsetzen können. Dadurch erhöhen sich die Chancen auf ein wirtschaftliches Angebot zur Bauausführung.“ (s. Anlage 02.03, S. 38 f.). Eine konkrete Bezifferung der Kosten konnten wir in den Unterlagen nicht finden, sodass diese Aussage pauschal und nicht überprüfbar bleibt. Wir bitten darum, die Gegenüberstellung der Kosten für die offene und geschlossene Bauweise nachzureichen.

Ähnlich verhält es sich bei der Gegenüberstellung der Nachteile. Durch eine offene Bauweise würden sich größere Eingriffe in die Oberfläche und den Baumbestand ergeben. Außerdem wären die Beeinträchtigungen von MIV und ÖPNV sowie die bauzeitlichen Emissionen deutlich höher (s. Anlage 02.03, S. 39). Als Nachteil der geschlossenen Variante wurden wiederum lediglich monetäre Aspekte angeführt (s. Anlage 02.03, S. 40 f.).

Warum die Abwägung der verschiedenen Varianten trotzdem zu dem Schluss kommt, die offene Bauweise wäre der geschlossenen vorzuziehen, ist nicht nachvollziehbar. Wenn sich eine geschlossene Tunnel-Bauweise für einen derart kurzen Streckenabschnitt nicht rentiert, weil die Fixkosten zu hoch sind (vgl. Anlage 02.03., S. 40), hätte von vorneherein eine ohnehin notwendige Verlängerung Richtung Nord-Osten (Dringsheide / Jenfeld) in die Betrachtung und Abwägung einbezogen werden müssen. Nur so kann eine vollständige und zukunftsorientierte Kosten- und Aufwandsanalyse zu den verschiedenen Bauweisen erfolgen. Sowohl der Hamburger Senat als auch die Planer*innen sehen die Möglichkeit einer Verlängerung der U-Bahnlinie in Richtung Jenfeld. In Anlage 02.03 heißt es: „Eine spätere Verlängerung der U-Bahn-Trasse ist möglich.“ (s. Anlage 02.03, S.17). Auch die Senatsdrucksache 21/1736 zur ÖPNV-Strategie Hamburg 2030 und zur langfristigen Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes sagt ausdrücklich: „Eine mögliche spätere Verlängerung Richtung Jenfeld wird offengehalten.“ (Drucksache 21/1736, Seite 7).

Zusätzlich kritisieren wir, dass die derzeit geplanten Eingriffe in den Baumbestand unverhältnismäßig hoch sind und zu einem Großteil lediglich in Form von Ersatzzahlungen ausgeglichen werden sollen.

Von den Planungen sind 769 Bäume betroffen, daraus ergibt sich ein Ersatzpflanzungsbedarf von 2.282 Bäumen. Von diesen sollen wiederum lediglich 516 Bäume nahe des Eingriffs gepflanzt werden, für die übrigen 1.766 Bäume erfolgt eine Ersatzzahlung, die „zweckgebunden für die Anpflanzung stadtbildwirksamer Bäume verwendet werden [muss]“ (s. Anlage 02.00 Erläuterungsbericht, Stand 01.06.2018, S. 103). Der Baumbestand im Umfeld der Manshardtstraße verliert durch die geplanten Maßnahmen sowohl hinsichtlich Quantität als auch Qualität deutlich, dies ist keineswegs hinnehmbar.

Wir fordern eine deutliche Erhöhung der Anzahl an Ersatzpflanzungen im räumlichen Zusammenhang. Dies muss von vorneherein festgesetzt werden.

Die Strecke entlang der Manshardtstraße ist Bestandteil der Landschaftsachse Horner Geest. Dieses zu zwei Dritteln aus Bundes-Mitteln finanzierte Projekt könnte im Falle einer offenen Bauweise auf Jahre nicht umgesetzt werden. Außerdem widerspricht die geplante Entfernung der knapp 800 Bäume den Zielen einer Grünachse, die gerade mit öffentlichen Mitteln aufgewertet wird.

Wir fordern die Planungsbehörde auf, die Ablehnung der geschlossenen Bauweise zu korrigieren und die Möglichkeiten eines naturverträglicheren Ausbaus der U4 auszuschöpfen.