

Stellungnahme des BUND Hamburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der U-Bahnlinie U5-Ost City Nord bis Bramfeld

Der BUND Hamburg begrüßt die Anstrengungen des Senats, den schienengebundenen ÖPNV in der Hansestadt auszubauen. Für die konkrete Planung der U5 gibt es allerdings erhebliche Kritikpunkte, die im Folgenden dargestellt sind. Dies betrifft vor allem die mangelhafte Prüfung von Alternativen, den Kosten-Nutzen-Faktor der U 5-Ost und die fehlende Berücksichtigung von vorhabensbedingten Treibhausgasemissionen. Die Bedarfsanalyse hinsichtlich der Fahrgastzahlen ist zudem widersprüchlich und auch die Ausgleichskonzeption überzeugt nicht.

Bislang liegt lediglich eine erste Kostenabschätzung für den Streckenabschnitt U5-Ost von Bramfeld bis zur City-Nord vor. Allein für diesen 5,8 km langen Streckenabschnitt belaufen sich die Kostenschätzungen auf 1,8 Mrd. Euro. Mit ca. 300 Mio. Euro pro Streckenkilometer gehört dieser Teil der Planung zu den teuersten Baumaßnahmen für U-Bahnen in Deutschland. Nach dem Bau des Streckenabschnittes Ost soll ein 13 - 17 km langer Abschnitt bis zu den Arenen im Volkspark folgen, insgesamt belaufen sich die Kostenschätzungen für das Gesamtpaket auf mindestens 8 Mrd. Euro.

Laut Drucksache 21/18397 vom 17.09.2019 (Nachbewilligung nach § 35 der LHO) kann für den Abschnitt U5-Ost ein notwendiger Kosten-Nutzen-Faktor von >1 nicht nachgewiesen werden. Damit ist die Wirtschaftlichkeit des Projektes nicht gegeben und ein entsprechender Zuschuss über das GVFG ausgeschlossen. Dies stellt die Finanzierung grundlegend in Frage, zumal letztlich höhere Kosten als die angenommenen 1,8 Mrd. Euro zu erwarten sind (s. u.).

Die im Rahmen der UVP durchgeführte Varianten- und Alternativenprüfung ist nicht ausreichend, die entsprechende Abwägung ist daher fehlerbehaftet. Die Stadtbahn stellt eine „vernünftige Alternative“ im Sinne von § 16 Abs. 1 Nr. 6 des UVPG dar, sonst hätte es kaum zwei Anläufe für deren Einführung in Hamburg bis zur Planfeststellung gegeben. Das Thema Systemalternativen wird im UVP-Bericht (Seite 28) mit gerademal mit fünf Zeilen (!) abgehandelt. Die darin aufgestellten Behauptungen der Überlegenheit einer U-Bahn gegenüber einer Stadtbahn sind nicht weiter gelegt. Gerade Fragen zur Kapazität, zur Unabhängigkeit vom Straßenverkehr und zum Emissionsverhalten bedürfen einer fachlichen Gegenüberstellung und nachvollziehbaren Abwägung. Dieser Fehler wiegt umso schwerer, da es widersprüchliche Angaben zum erwarteten Fahrgastaufkommen gibt. So ist im Erläuterungsbericht der UVP auf Seite 25 von 30.000 Fahrgästen pro Tag vor Inbetriebnahme der U5 als Gesamtlinie die Rede, in Drucksache 21/18397 aber von lediglich knapp 20.000. Laut BBSR beträgt die Transportkapazität moderner Stadtbahnen bis zu 100.000 Personen/Tag (BBSR, Heft 4/2016). Die Stadtbahn ist daher als Alternative zu betrachten.

Laut Anlage 4 des UVPG erfordert ein UVP-Bericht Angaben zum Energiebedarf und Energieverbrauch in der Betriebsphase sowie zu Auswirkungen auf das Klima (z. B. Treibhausgasemissionen). Letzteres gilt insbesondere für das Thema Graue Energie, die in einem erheblichen Umfang etwa im Tunnelbau zu berücksichtigen ist. Diese wichtigen Angaben fehlen nach erster Durchsicht der Unterlagen.

Das Ziel muss sein, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs so umweltfreundlich und kostengünstig wie möglich zu gestalten. Der Bau neuer U-Bahnen ist sehr energieintensiv und produziert zudem enorme Mengen an Bodenaushub, der entsorgt werden muss. Allein für den ersten Streckenabschnitt wird von einem Bodenaushub von insgesamt 1,5 Mio. m³ ausgegangen (Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 21.2.2019, S. 34). Hiervon können nur Teilchargen weiter verwendet, der Rest muss fachgerecht entsorgt werden. Hierzu ist ein Abtransport des Aushubs mit LKW vorgesehen (UVP-Bericht vom 21.2.2019, S. 137). Geht man von ähnlichen Zahlen aus wie im Falle der U4-Verlängerung auf die Horner Geest, ist damit zu rechnen, dass lediglich etwa ein Drittel des Bodenaushubs weiter verwendet werden kann und die anderen zwei Drittel entsorgt werden müssen (s. Planfeststellungsunterlagen U4 Horner Geest, UVP-Bericht, Stand 11.7.2018, S. 16). Dies wirft enorme logistische Fragen auf, der LKW-Verkehr nimmt voraussichtlich deutlich zu.

Die Ausführungen im UVP-Bericht mit Verweis auf Anlage 20.02. überzeugen insbesondere zur Belastung durch zusätzliche Luftschadstoffe nicht. Es sind keine detaillierten Angaben beispielsweise zu Stickoxidbelastung ersichtlich, obwohl in Hamburg immer wieder Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden. Hier liegt ein Abwägungsmangel in der UVP vor, da ein Verkehrskonzept für den Abtransport des Bodenaushubs einschließlich der baubedingten Umweltauswirkungen offenbar nicht vorliegt.

Da der größte Teil der geplanten U5-Strecke durch dicht bebaute Teile der Stadt führt, muss zudem davon ausgegangen werden, dass der zustande kommende Bodenaushub zum Teil belastet sein wird. Entsprechend kostenintensiv ist die fachgerechte Entsorgung. Dies war schon beim Bau der U4 Richtung HafenCity ein großes Problem, da der Erdboden hier mit Sulfaten belastet war (s. Hamburger Abendblatt vom 10.3.2008). Im Falle der U5-Planungen kann von ähnlichen Voraussetzungen ausgegangen werden.

Weitere Hindernisse und Probleme mit Blick auf die Planungen zur U5 sehen wir beim Schutzgut Wasser. Ein großer Teil der geplanten Strecke zwischen dem Siemersplatz und Stellingen liegt in einem Gebiet, in dem die Ausweisung eines Wasserschutzgebietes (Stellingen-Süd) geplant ist:

<https://www.hamburg.de/wasserschutzgebiete/>. Auch wenn dieser Streckenabschnitt nicht Gegenstand der ausliegenden Planunterlagen ist, muss er als Bestandteil des gesamten Planverfahrens zur U5 mit in die Bewertung einbezogen werden. Sollte aufgrund der Schutzgebietsausweisung eine Realisierung des Abschnittes U5-West (Tunnelbau) in Frage stehen, hat dies Auswirkungen auf das gesamte Projekt und die entsprechende Kosten-Nutzen-Betrachtung.

Generell weisen wir darauf hin, dass der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung unserer Auffassung nach nicht den gesetzlichen Vorgaben des UVPG entspricht. § 31 Abs. 4 UVPG schreibt vor, dass eine UVP im Falle von kumulierenden Vorhaben für das gesamte Vorhaben erstellt wird:

„Wird über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, so wird eine gemeinsame zusammenfassende Darstellung nach § 24 für das gesamte Vorhaben erstellt. Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nehmen die Zulassungsbehörden eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vor und berücksichtigen

nach § 25 Absatz 2 die Gesamtbewertung bei den Zulassungsentscheidungen. Die federführende Behörde stellt das Zusammenwirken der Zulassungsbehörden sicher."

Dies ist hier nicht geschehen, obwohl die U5 ein zusammenhängendes Vorhaben darstellt.

Kritisch sieht der BUND auch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Im Landschaftsplanerischen Begleitplan vom 21.02.2019 heißt es: „Trotz umfangreichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann ein vollständiger Ausgleich im Umfeld des Plangebietes nicht erreicht werden.“ (S. 52). Diese Aussage halten wir für nicht hinnehmbar, insbesondere mit Blick auf die Waldfläche im Bereich des Gleisdreiecks. Diese liegt innerhalb des zweiten Grünen Ringes und müsste gemäß der kürzlich geschlossenen Vereinbarung zu „Hamburgs Grün erhalten“ innerhalb des zweiten Grünen Ringes ausgeglichen werden. Die Planunterlagen sehen hingegen eine Aufforstungsfläche als Ersatzmaßnahme in etwa 25 km Entfernung in Schleswig-Holstein vor (Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 21.02.2019, S. 54). Dies widerspricht sowohl den Zielen der eben genannten Einigung als auch denen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung, die einen ortsnahen Ausgleich anstrebt.

Wir fordern die Planfeststellungsbehörde auf, insbesondere eine aussagefähige System- und Alternativenprüfung einschließlich des Stadtbahn-Konzeptes sowie eine belastbare Kostenabschätzung vorzulegen und in die Abwägung einzubeziehen. Die Planfeststellungsunterlagen müssen umfangreich nachgebessert werden.