

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 24.02.23

und Antwort des Senats

Betr.: U5: Kritik des Klimabeirats ist dem Senat nicht willkommen – inhaltliche Auseinandersetzung ist jedoch unumgänglich

Einleitung für die Fragen:

Der Klimabeirat des Senats hat am 30. Januar 2023 seine „Stellungnahme zu einer klimaverträglichen Ausgestaltung des Baus der U5“ abgegeben. Grundlage waren die Planfeststellungsunterlagen der Stadt, die HOCHBAHN-Roadmap zur CO₂-Einsparung beim Bau sowie die vom Senat beauftragten Gutachten von LPI, der Uni Innsbruck und der STUVA. Die vom Senat selbst ausgewählten 14 Wissenschaftler:innen des Klimabeirats aus den Forschungsbereichen Umwelt, Energie, Verkehr, Wirtschaft und Stadtplanung haben deutliche Kritik am Bau der U5 geäußert und eine ganze Reihe von Verbesserungsvorschlägen unterbreitet.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 2. Februar 2023 sprach der Verkehrsssenator Anjes Tjarks dem Klimabeirat jedoch die Expertise für den Verkehrsbereich ab: „Und man muss einmal sagen, dass der Klimabeirat über Expertise im Bereich Klimaschutz verfügt, aber vielleicht nicht vollumfänglich eingebunden ist in die Ziele der Verkehrsplanung in Hamburg.“ (Seite 26 des Wortprotokolls.) Aufgrund der Wichtigkeit der Einwände ist es von großem öffentlichem Interesse zu erfahren, ob der Senat die Empfehlungen zumindest teilweise annehmen und umsetzen will beziehungsweise wie und wann dies gegebenenfalls geschehen soll.

Insbesondere fällt auf, dass der Klimabeirat die CO₂-Bilanz für lückenhaft hält, die Kostenfrage angesichts der jetzt zusätzlich zu berücksichtigenden Faktoren wie Inflation, Fachkräftemangel und Materialknappheit für ungeklärt hält, die Verfügbarkeit von CO₂-armen Baumaterialien nicht als fraglos ansieht und den Beitrag der U5 für die Verkehrswende als eher gering einschätzt. Ferner hat der Klimabeirat festgestellt, dass die Unterlagen des Senats zu unvollständig sind, um das Bauvorhaben im Hinblick auf die Klimakrise zu beurteilen.

„Das Planverfahren zur U5-Ost als erstem Abschnitt der geplanten U-Bahnlinie U 5 lässt aus Sicht des Klimabeirates auf Grund deutlicher Lücken der Planunterlagen keine in Anbetracht der Klimakrise gebotene ausreichend fachlich fundierte Beurteilung zu. Dies gilt insbesondere für die fehlende Betrachtung von Konzeptalternativen und für das Thema Graue Energie (CO₂-Emissionen während der Bauphase).“ (Stellungnahme Klimabeirat Seiten 7 folgende, Zeilen 172 bis 176). Der Klimabeirat begrüßt deshalb die „nachträglich vorgenommene Ermittlung der mit dem Bau verbundenen CO₂-Emissionen“ (ebenda), vermisst aber die Prüfung einer Straßenbahn als Konzeptalternative (Seite 3, Zeilen 26 bis 28, Seite 8, Zeilen 174 bis 176).

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat verfolgt mit seinem Arbeitsprogramm ehrgeizige Ziele, die unter anderem auf eine Senkung der klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor durch eine umfassende Mobilitätswende abzielen. Für die Zielerreichung ist es unabdingbar, den Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr im Stadtverkehr) mit einer besonderen Priorisierung zu stärken.

Im Rahmen der Umsetzung der Hamburg-Takt-Strategie setzt der Senat einen erheblichen ÖPNV-Angebotsausbau um. Es wird davon ausgegangen, dass das Deutschlandticket dem öffentlichen Verkehr einen zusätzlichen Nachfrageschub beschert. Große Anstrengungen unternimmt die Stadt bei der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur schreitet voran und der Fuß- und Radverkehr gewinnt durch den aktiven Infrastrukturausbau mehr und mehr an Bedeutung. Die aufgezeigten Maßnahmen führen zu einer deutlichen CO₂-Reduktion, um die gesetzten Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

Der Klimabeirat berät den Senat als unabhängiges wissenschaftliches Gremium auf Grundlage des § 7 Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG). Der Klimabeirat wird insbesondere an den Zwischenberichten und den Fortschreibungen des Hamburger Klimaplanes regelhaft beteiligt. Die Beschlüsse haben Empfehlungscharakter für den Senat und die jeweiligen Fachbehörden.

Mit dem Bau der U5 wird ein weiterer Baustein zum Klimaschutz und zur Mobilitätswende umgesetzt. Zusätzlich werden unter anderem durch die U5 Wohngebiete (teilweise erstmalig) an das Schnellbahnnetz angeschlossen, die Erreichbarkeit vieler Standorte verbessert, Bestandslinien (Bahnen und Busse) entlastet und mit dem vollautomatischen Betrieb ein hoher Takt und Fahrkomfort erzielt.

Die Finanzierung und Realisierung des Teilabschnitts U5 Ost Bramfeld – City Nord hat die Hamburgische Bürgerschaft mit Drs. 21/18397 in ihrer Sitzung am 20. November 2019 beschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 30. September 2021 ergangen. Vorbereitende Bauarbeiten wurden im Oktober 2021 begonnen. Die Fertigstellung des ersten Teilabschnitts U5 Ost Bramfeld – City Nord wird Anfang der Dreißigerjahre, die Gesamtfertigstellung der U5 bis 2040 angestrebt.

Die U-Bahn-Linie U5 wird nach Gesamtfertigstellung von Bramfeld und Steilshoop über City Nord, Winterhude, Uhlenhorst, St. Georg, Innenstadt, Universität, Hoheluft, UKE, Lokstedt und Stellingen bis zu den Arenen/Volkspark verlaufen und somit 23 Haltestellen umfassen. Es ist vorgesehen, Umsteigepunkte zu Bestandslinien des Schnellbahnnetzes an den Haltestellen Sengelmannstraße, Borgweg, Hauptbahnhof, Jungfernstieg, Stephansplatz, Hoheluftbrücke, Hagenbecks Tierpark und Stellingen umzusetzen.

Der vollständige verkehrliche und betriebliche Nutzen der U-Bahn-Linie U5 wird mit Inbetriebnahme der Gesamtlinie erreicht. Der Fahrgastbetrieb auf fertiggestellten Teilabschnitten soll, wie in der Vergangenheit auch bei allen anderen U-Bahn-Linien in Hamburg, so früh wie möglich beginnen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

Frage 1: *Weshalb spricht der Senat dem Klimabeirat die Expertise in der Verkehrsplanung und der U-Bahn ab, wo doch fünf der 14 Mitglieder wissenschaftlich zu Fragen des Verkehrs, der Infrastruktur und der Stadtplanung arbeiten?*

Antwort zu Frage 1:

Der Senat schätzt die im Klimabeirat versammelte wissenschaftliche Expertise. Bisher hat jedoch keine umfassende Erörterung der verkehrspolitischen Ziele und Planungen des Senats im Klimabeirat stattgefunden.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 2: *In welcher Form werden die Stellungnahmen, Empfehlungen und Initiativen des Klimabeirats in den Planungen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende berücksichtigt und wie wird die Expertise des Klimabeirats in die Politikentwicklung eingebunden?*

Antwort zu Frage 2:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 3: *Warum wurde die CO₂-Bilanz für den Bau der U5 erst nachträglich erstellt, obwohl sie schon seit 2014 für Bauvorhaben dieser Größenordnung vorgeschrieben ist?*

Antwort zu Frage 3:

Die Darstellung einer CO₂-Bilanz in den Planfeststellungsunterlagen war rechtlich nicht vorgeschrieben.

Frage 4: *Falls die CO₂-Bilanz nach Meinung des Senats für die U5-Genehmigung rechtlich nicht zwingend erforderlich gewesen sein sollte: „Nach Auffassung des Klimabeirates Hamburg unterliegen Maßnahmen und Projekte der öffentlichen Hand einer besonderen Vorbildfunktion – gerade beim Thema Klimaschutz.“ (Zeilen 42/43) Warum wurde die CO₂-Bilanzierung trotz dieser Vorbildfunktion zunächst unterlassen?*

Antwort zu Frage 4:

Der Senat betrachtet den Ausbau des ÖPNV mit U-Bahnen als vorbildliche Klimaschutzmaßnahme für den Verkehrssektor und macht dies auch im Klimaplan deutlich. Es entspricht der Vorbildfunktion von Senat und HOCHBAHN, hierzu durch die Roadmap zur CO₂-Einsparung beizutragen.

Vorbemerkung: *„In Bezug auf Planung und Bau der U5 ist ergänzend festzustellen, dass eine aus verkehrs- und klimapolitischen Gründen sinnvolle und fachlich fundierte Prüfung von Konzeptalternativen wie etwa einer Stadtbahn nicht erfolgt ist.“ (Stellungnahme Klimabeirat, Seite 3 Zeilen 26 bis 28)*

Frage 5: *Warum wurde sie unterlassen?*

Antwort zu Frage 5:

Siehe Drs. 22/8532.

Vorbemerkung: *„Der Klimabeirat Hamburg hält es vor dem Hintergrund einer 20-jährigen Bauzeit und einer milliardenschweren Investition für geboten, ebenfalls nachträglich eine fachlich fundierte Prüfung von Konzeptalternativen für die U5-Ost und das Gesamtvorhaben vorzunehmen.“ (Stellungnahme Klimabeirat, Seite 8, Zeilen 178 bis 180)*

Frage 6: *Wird der Senat dieser dringenden Empfehlung folgen*

a) für den Teilabschnitt U5 Ost,

b) für die gesamte U5?

Falls ja: wann?

Falls nein: warum nicht?

Antwort zu Fragen 6 a) und 6 b):

Die Hamburgische Bürgerschaft hat den Bau einer neuen U-Bahn-Linie U5 für den Abschnitt Bramfeld – City Nord beschlossen. Die Bauarbeiten laufen. Für den Abschnitt City-Nord – Arenen hat die Hamburgische Bürgerschaft den Senat beauftragt, Planungen für eine neue U-Bahn-Linie U5 durchzuführen. Die Planungen laufen. Darüber hinaus ist es aus verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Gründen nicht zielführend, eine Konzeptalternative im Verlauf der geplanten U-Bahn-Linie U5 vertiefend zu untersuchen. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Vorbemerkung: Der Klimabeirat weist darauf hin, dass die vom Senat ermittelten THG-Einsparpotenziale beim Bau der U5 zwar mit der Industrie diskutiert und als möglich verifiziert wurden, aber trotzdem offen ist, ob die Einsparpotenziale „tatsächlich und im angegebenen Zeitplan realisiert werden“ (Stellungnahme Klimabeirat, Seite 6, Zeile 126). Es existieren laut Senat auch keinerlei Lieferzusagen vonseiten der Industrie.

Frage 7: Ist es nicht redlicher, in der Gegenüberstellung von Baseline- und Zielszenario beim CO₂-Sparen stärker zu betonen, dass das Zielszenario ein Best-Case- oder auch Hoffnungsszenario ist?

Falls nein: weshalb nicht?

Antwort zu Frage 7:

Der Senat betrachtet es nicht als unredlich, ehrgeizige Klimaschutzziele mit ehrgeizigen Maßnahmen zu verfolgen und diese als Zielszenario zu benennen.

Vorbemerkung: Der Klimabeirat hat festgestellt, dass in der Kostenschätzung für den ersten Bauabschnitt (303 Millionen Euro pro km, insgesamt 1.760 Millionen Euro) „die aktuell hohe Inflation und Materialknappheit bislang in der Kalkulation nicht abgebildet ist.“ (Seite 3, Zeilen 23 bis 25). Ferner heißt es, dass „(...) sämtliche zu Beginn des Projektes erstellten Kostenprognosen aufgrund der aktuellen Preissteigerungen und Materialknappheit insbesondere im Baugewerbe nicht mehr belastbar sein dürften.“ (Seite 8, Zeilen 181 bis 183). Der Klimabeirat sieht über die Strapazierung der öffentlichen Haushalte hinaus eine weitere Gefahr: „Die Konzentration von Finanz-, Planungs- und Materialressourcen auf die U5 könnte dazu führen, dass für die Verkehrswende wichtige und schneller umsetzbare Maßnahmen ins Hintertreffen geraten.“ (Seite 8, Zeilen 193 bis 195)

Frage 8: Teilt der Senat die Bedenken des Klimabeirats, dass wichtige und schneller umsetzbare Maßnahmen ins Hintertreffen geraten können?

Falls nein: Welche schneller umsetzbare Maßnahmen treibt der Senat wie voran? Bitte auch den jeweiligen Umsetzungs-/Fertigstellungszeitpunkt angeben.

Antwort zu Frage 8:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 9: Hat der Senat einen Alternativplan, falls sich der Bau der U5 als finanziell unmöglich erweist?

Falls ja: Wie sieht er aus?

Falls nein: warum nicht?

Antwort zu Frage 9:

Die Finanzierung und Realisierung des Teilabschnitts U5 Ost Bramfeld – City Nord hat die Hamburgische Bürgerschaft mit Drs. 21/18397 in ihrer Sitzung am 20. November 2019 bereits beschlossen. Wie üblich wird die Bürgerschaft auch für weitere Teilabschnitte der U5 um Finanzierung und Zustimmung zum Bau gebeten.

Vorbemerkung: Die Verkehrswende muss, um die zuletzt noch verschärften Klimaziele des Senats zu erreichen, laut Klimabeirat „in Hamburg bis 2030 in einem erheblichen Umfang bereits erfolgt sein.“ (Seite 8, Zeile 188). Es stelle sich die Frage, ob die U5 mit einer Bauzeit von circa 20 Jahren „die angemessene Antwort auf die Dringlichkeit für mehr Klimaschutz und eine schnellwirksame Verkehrswende darstellt.“ (Seite 8, Zeilen 184 bis 185)

Frage 10: *Warum investiert der Senat angesichts der durch Krieg und beschleunigten Klimawandel veränderten Gesamtlage die 1.760 Millionen Euro allein für die U5 Ost nicht in Maßnahmen für eine schnelle Verkehrswende?*

Antwort zu Frage 10:

Siehe Antwort zu 9 sowie Vorbemerkung.

Vorbemerkung: *Der Klimabeirat verweist auf eine Senatsauskunft, wonach der Betrieb der U5 Ost „lediglich mit einer Einsparung von 354 t CO₂ pro Jahr durch den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die U5-Ost gerechnet werden“ kann (Seite 4, Zeilen 31 bis 34). Im Jahr 2020 emittierte der Hamburger Straßenverkehr 2.975.000 t CO₂. „Der Beitrag der U5-Ost zu der notwendigen Reduzierung der CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr fällt somit vergleichsweise gering aus.“ (Seite 4, Zeilen 35, 36)*

Frage 11: *Teilt der Senat die Einschätzung des Klimabeirats?
Falls nein, weshalb nicht?*

Antwort zu Frage 11:

Die dargestellte CO₂-Reduktion bezieht sich auf die Realisierung des ersten Teilabschnitts U5 Ost Bramfeld – City Nord. Die weiteren Reduktionspotenziale ergeben sich mit Gesamtfertigstellung der U5.

Frage 12: *Hält der Senat angesichts dieser eher traurigen CO₂-Einsparprognose Investitionen von über 300 Millionen Euro pro Kilometer U-Bahn noch für angemessen?*

Falls ja: warum?

Falls nein: Wie will der Senat die Verkehrswende „zu einem erheblichen Umfang“ bis 2030 schaffen?

Antwort zu Frage 12:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 13: *Wie viel Geld hat der Senat für schnell wirksame Maßnahmen zur Verkehrswende noch zur Verfügung, wenn der erste Bauabschnitt der U5 (U5 Ost) realisiert werden sollte?*

Antwort zu Frage 13:

Siehe Haushaltsplan 2023/2024; Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Vorbemerkung: *„Weiterhin liegt öffentlich zugänglich keine Berechnung vor, welche CO₂-Einsparungen (Klimanutzen) und welcher Endenergieeinsparnutzen durch den Betrieb der U5-Gesamtstrecke zu erwarten sind. Diese Daten sollten ermittelt und auch in Beziehung zu den prognostizierten verbleibenden 870.000 t CO₂ aus der Bauphase (s. u.) gesetzt werden.“ (Klimabeirat Seite 4, Zeilen 37 bis 40)*

Frage 14: *Wann will der Senat eine solche Berechnung vorlegen?*

Falls es keine öffentlich zugängliche Berechnung geben soll: warum nicht?

Antwort zu Frage 14:

Diese Berechnung wird Bestandteil der sich in Aufstellung befindlichen Standardisierten Bewertung sein.

Vorbemerkung: „Das Bauprojekt wäre mit einem erheblichen Bodenaushub in einer Größenordnung von 12 Mio. t verbunden. Derzeit ist eine Wiederwendung im Raum Hamburg offenbar noch nicht projektiert. Der Klimabeirat regt an, im Falle einer Projektrealisierung der kompletten U-Bahnstrecke eine aufwändige Deponierung des Materials nach Möglichkeit zu vermeiden und nach einer gesetzeskonformen aber gleichzeitig ressourcenschonenden Lösung für eine Verbringung und Nutzung des Materials im Großraum Hamburg zu suchen.“ (Seite 7, Zeilen 154 bis 159)

Frage 15: Will der Senat dieser Empfehlung folgen?

Falls ja: Wann wird er das angehen und wann die Ergebnisse vorlegen?

Falls nein: warum nicht?

Antwort zu Frage 15:

Der Umgang mit Aushubmaterial wird im Zuge des Projektfortschritts kontinuierlich überprüft und erforderlichenfalls optimiert. Es wird angestrebt, bautechnisch geeignetes Material möglichst in Hamburg wieder zu verwenden.

Vorbemerkung: „Der Bau der U5-Ost greift aufgrund des Baus bzw. Umbau von 23 Bahnhöfen bzw. Haltestellen, der Errichtung zahlreicher Notausgänge und umfangreicher Baumfällungen (allein für den Abschnitt U5-Ost mehr als 700 Bäume) in einem erheblichen Maß konstruktiv in den Straßenraum ein. Bei der Neugestaltung der betroffenen Bereiche sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, über die vorgeschriebenen Kompensationsmaßnahmen hinausgehende Klimaanpassungsmaßnahmen im Sinne einer klimaresilienten Stadt zu realisieren.“ (Seite 7, Zeilen 161 bis 166)

Frage 16: Wird der Senat dieser Empfehlung folgen und insbesondere Umbauten im Straßenraum vornehmen, die das Konzept der „Schwammstadt“ zum Schutz vor Starkregenfällen vorschlägt?

Falls ja: Welche Maßnahmen werden es sein und wann legt der Senat entsprechende Pläne vor?

Falls nein: warum nicht?

Frage 17: Welche Kosten werden dafür anfallen?

Antwort zu Fragen 16 und 17:

Die Gestaltung der neuen Oberfläche wird unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen der Nutzenden (unter anderem Fuß- und Radverkehr) sowie des Klima- und Umweltschutzes zu gegebener Zeit festgelegt. Kosten können nach Festlegung der Maßnahmen genannt werden.