

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 10.12.20

und Antwort des Senats

Betr.: Gefährden die U-Bahn-Neubauten die Ziele des Hamburger Klimaplan?

Einleitung für die Fragen:

Der Hamburger Klimaplan geht von einer massiven Verlagerung des Autoverkehrs auf den öffentlichen Verkehr aus. So soll der Verkehrssektor seine Kohlendioxidemissionen bis 2030 um 1,4 Millionen t jährlich reduzieren.

Ein Bestandteil der Planungen für den künftigen öffentlichen Verkehr ist der Neubau von U-Bahn-Strecken. In einer aktuellen Studie (<https://klimabilanz-ubahn-tram.de/download/klimabilanz-ubahn-tram.pdf>) wird am Beispiel geplanter Berliner U-Bahn-Strecken die Klimaeffizienz neuer unterirdischer Verkehrskorridore untersucht. Auf der Basis offizieller Daten wird eine Freisetzung von fast 100.000 t CO₂ je Kilometer Tunnelstrecke ermittelt. Für verschiedene Berliner Projekte wird eine Amortisationszeit (durch wegfallenden Auto- und Busverkehr eingesparte CO₂-Emissionen im Vergleich zu den Belastungen durch den Streckenbau) von zehn bis 230 Jahren berechnet.

Ähnlich wie bei den Baukosten erweisen sich nach dieser Studie auch die CO₂-Emissionen für Neubauten von Stadtbahnen als um den Faktor zehn bis 15 niedriger: So rechnet die Studie mit CO₂-Emissionen bei Neubauten von Straßenbahnen zwischen 7.000 und 12.000 t und daraus folgend mit einer Amortisation der Emissionen des Neubaus bereits nach neun bis 15 Jahren.

Die Planfeststellungsunterlagen zur geplanten U5 Ost wurden mit einigen Änderungen zum zweiten Mal vom 22. Juni bis zum 21. Juli 2020 ausgelegt. Erneut ist eine Reihe von Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen. Der Planfeststellungsbeschluss wird laut Drs. 22/1838 zum Ende der zweiten Jahreshälfte 2020 erwartet. Laut aktuellen Angaben der Hamburger Hochbahn AG wird dieser nun aber erst im 1. Quartal 2021 erwartet. Die HOCHBAHN hat ebenfalls auf einer Veranstaltung des BUND Hamburg am 25.11.2020 mitgeteilt, dass die ersten Vorbereitungsarbeiten im Sommer 2021 beginnen sollen und Ende 2021 der Start der Hauptbaumaßnahmen erfolgen soll.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

Frage 1: *Sind oder waren die baubedingten CO₂-Emissionen des U-Bahn-Baus Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung in den Planfeststellungsverfahren zur U4 und U5?*

Falls ja: In welcher Höhe wurden CO₂-Emissionen je Streckenkilometer angesetzt?

Falls nein: weshalb nicht?

Antwort zu Frage 1:

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) fordert im Wesentlichen Angaben zum fertiggestellten Vorhaben und dessen Betrieb. Für die Bauphase sind im UVPG folgende Angaben gefordert: erforderliche Abrissarbeiten, Flächenbedarf, Abfallerzeugung. Die UVP-Berichte enthalten diese Angaben sowie weitere Angaben über die zu erwartenden Umweltauswirkungen in der Bauphase. Damit erfüllen die UVP-Berichte die Anforderungen des UVPG.

In den Planfeststellungsunterlagen wurden auftretende Luftschadstoffbelastungen zum Beispiel durch Staub oder Abgase in der Bauzeit im Bereich der Baustellen betrachtet. CO₂-Emissionen wurden dabei nicht gesondert erfasst.

In der Zement- oder Stahlproduktion außerhalb des Vorhabensbereichs auftretende Luftschadstoffbelastungen wurden nicht betrachtet. Das UVPG stellt auch Anforderungen an Anlagen zur Produktion von Zement und Stahl. Die U-Bahn-Vorhaben zählen nicht zu diesen Vorhaben.

Frage 2: *Es wurde wiederholt Kritik an den Unterlagen zur U5 bezüglich fehlender Aussagen zum Thema „Graue Energie“ und einer unzureichenden Beachtung der Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geäußert. Diese Kritikpunkte sind in das Verfahren eingebracht worden. Wie beurteilt der Senat diesen möglichen Verfahrensfehler?*

Antwort zu Frage 2:

Die im Verfahren vorgebrachten Argumente werden geprüft und bewertet werden. Die zuständige Planfeststellungsbehörde wird bei der für die noch ausstehende Entscheidung vorzunehmenden Abwägung die geltenden Rechtsvorschriften beachten. Unterschiedlichen Kritikpunkten an den Umweltunterlagen hat die Vorhabensträgerin im Laufe des Verfahrens bereits abgeholfen, wobei die Erhebung kritischer Einwendungen und Stellungnahmen auch an Gegenständen der Umweltverträglichkeitsprüfung schlechthin konstitutiv für das Wesen der Planfeststellung als Zulassungsverfahren bedeutsamer Infrastrukturvorhaben und Grundlage der Abwägungsentscheidung ist und nicht notwendigerweise einen Verfahrensfehler nach sich zieht.

Frage 3: *Die oben genannte aktuelle Studie aus Berlin zeigt auf, dass der Bau von U-Bahn-Tunneln mit einer sehr hohen CO₂-Last verbunden ist und eine Amortisation mit Bezug auf den Klimaschutz erst nach mehr als 100 Jahren zu erwarten ist. Muss aus Sicht des Senats auch vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse das Planfeststellungsverfahren zur U5 Ost nachgebessert werden?*

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 3:

Die Planfeststellungsbehörde wird die vorgelegten Unterlagen im Lichte des Beteiligungsverfahrens zu prüfen haben. Diese Prüfung steht noch bevor und kann nicht vorweggenommen werden.

Frage 4: *Wie viele Stellungnahmen und Einwendungen sind im Rahmen der zweiten Auslegung zur U5 Ost eingegangen?*

Antwort zu Frage 4:

Im Planänderungsverfahren sind 25 Stellungnahmen und Einwendungen von circa 102 Personen eingegangen.

Frage 5: *Entstehen durch die jetzt bekannte Verschiebung der Abläufe weitere Kosten für das Projekt U5 Ost?*

Antwort zu Frage 5:

Die durch die HOCHBAHN für die Ausführung der U5 Ost genannten Termine („erste Vorbereitungsarbeiten im Sommer 2021; Ende 2021 der Start der Hauptbaumaßnahmen“) entsprechen dem Terminrahmen gemäß Drs. 21/18397. Es gibt keine kostenrelevante Verschiebung von Abläufen.

Frage 6: *Von welchem Kostenrahmen und welchen notwendigen Nachbesserungen geht der Senat aktuell aus?*

Antwort zu Frage 6:

Die zuständige Behörde geht davon aus, die U5 Ost im Kostenrahmen gemäß Drs. 21/18397 abzuwickeln.

Frage 7: *In welchem Sektor werden im Hamburger Klimaplan die baubedingten CO₂-Emissionen des U-Bahn-Baus angerechnet und in welchem die positiven Effekte durch Verkehrsverlagerung?*

Antwort zu Frage 7:

Die Maßnahme Bau U5 als eine Maßnahme des Maßnahmenpakets Ausbau ÖPNV sowie damit verbundene positive Effekte wie Verkehrsverlagerung zählen im Klimaplan als ein Baustein der Mobilitätswende zum Sektor Verkehr.

Bei der Herstellung der U-Bahn-Linie U5 baubedingt entstehende Energiebedarfe und damit verbundene CO₂-Emissionen werden im Grundsatz im Sektor Industrie oder im Sektor Gewerbe, Handel und Dienstleistungen an den Standorten dieser Unternehmen erfasst und fließen dort in die jeweiligen Energiebilanzen ein. Somit ist sichergestellt, dass die bei der Herstellung der U-Bahn freigesetzten CO₂-Emissionen im Gesamtsystem der CO₂-Bilanzierung erfasst werden, auch wenn die sogenannte graue Energie nicht im Planverfahren selbst erfasst ist. Soweit die ausführenden Betriebe ihren Firmensitz nicht in Hamburg haben, werden die produktionsbedingten Energiebedarfe und CO₂-Emissionen am jeweiligen Standort erfasst. So, wie andersherum die bei der Produktion entstehenden CO₂-Emissionen Hamburger Industriebetriebe in die Hamburger Energie- und CO₂-Bilanz einfließen, auch wenn die Erzeugnisse in anderen Ländern zum Einsatz kommen.

Frage 8: *Wird für die Bewertung des U-Bahn-Baus die gesamte Entstehungskette des Hauptbaustoffes Beton von der Kalk- und Sandgewinnung bis zum finalen Einbau betrachtet?*

Falls ja: Mit welchen CO₂-Emissionen je Kubikmeter Beton wird gerechnet?

Falls nein: Welche Herstellungsschritte werden einbezogen?

Frage 9: *Wird für die Bewertung des U-Bahn-Baus die gesamte Entstehungskette des wichtigen Baustoffes Stahl von der Erz- und Kohlegewinnung bis zum finalen Einbau betrachtet?*

Falls ja: Mit welchen CO₂-Emissionen je Tonne Rohstahl wird gerechnet?

Falls nein: Welche Herstellungsschritte werden einbezogen?

Antwort zu Fragen 8 und 9:

Die CO₂-Bilanzierung von Maßnahmen im Rahmen des Hamburger Klimaplan erfolgt methodisch wie auch bei Bottom-up-Bilanzierungen vieler anderer Städte ohne Berücksichtigung der Vorkette, das heißt die Emissionen beziehen sich dabei auf den reinen Energieträgereinsatz ohne Berücksichtigung von Emissionen durch Produktion, Bau, Transport et cetera. Bei Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr wird die Reduktion von CO₂-Emissionen durch eine Abschätzung der Anzahl der Personenkilometer ermittelt, die durch die Maßnahme vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagert wird.

Frage 10: *Welchen Einfluss haben die enormen CO₂-Emissionen des U-Bahn-Baus auf die Möglichkeit, die Ziele des Hamburger Klimaplanes zu erreichen?*

Antwort zu Frage 10:

Siehe Antworten zu 7 bis 9.