7. Juni 2022

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Richard Seelmaecker und Sandro Kappe (CDU) vom 30.05.2022**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 22/8430 -**

**Betr.: Tjarks ökologischer Kahlschlag an der Alster – 86 Bäume opfern für ein Stückchen Veloroute?**

Einleitung für die Fragen:

Seit fast zweieinhalb Jahren baut der LSBG die Hohenfelder Bucht zum neuen „Stadtbalkon“ um und wird noch bis Ende 2024 für den Abschluss dieser Arbeiten benötigen. Anwohner und Verkehrsteilnehmer sind seither von der unübersichtlichen Baustellenführung, den Staus, längeren Fußwegen und dem Schilderwald genervt und zahlreiche Unfälle zeugen leider auf tragische Weise von der undurchdachten Wegeleitung.

Nun kommt die neuste Hiobsbotschaft: 86 zum Teil sehr alte Bäume sollen für die gesamte Maßnahme gefällt werden, u.a. für die Veloroute an der Alster (z.B. zwischen der sog. Grillwiese und dem Schwanenwik). Diese Bäume sind nicht nur kennzeichnend für das Stadtbild an der Alster, sondern an dieser stark befahrenen Straße auch äußerst wichtig für die Luftqualität. Laut aktuellem Luftreinhalteplan kann die Begrünung „in Straßenabschnitten mit hoher Feinstaubbelastung die lufthygienische Situation insgesamt verbessern“.

Mit dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün hat sich der Senat außerdem dazu verpflichtet, die Hansestadt als „grüne Metropole am Wasser“ zu erhalten. Auf Seite 10 dieses Vertrags heißt es: „Baumfällungen sind möglichst zu vermeiden. Bei Verlusten und Fällungen sind, soweit im Straßenraum vertretbar, angemessene möglichst ortsnahe Ersatzpflanzungen innerhalb des Stadtgebiets vorzusehen, damit der Gesamtbestand an Straßenbäumen mindestens stabil bleibt.“

**Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:**

1. Warum soll die Veloroute am Schwanenwik auf Fahrbahnniveau geführt werden, statt den bestehenden Radweg auf der Grillwiese entsprechend zu erweitern?

Die Baumaßnahme an der „Hohenfelder Bucht“ ist eine umfangreiche interdisziplinäre Gesamtmaßnahme. Ziel der Maßnahme ist es, die Infrastruktur zu erhalten und dabei insbesondere die konstruktiven Brückenbauwerke zu erneuert. Damit einher geht die Neustrukturierung des Verkehrsraums und die Aufwertung der Aufenthaltsräume im Umfeld der Außenalster. Die dort verlaufenden Rad- und Gehwege sind zusätzlich Bestandteil der Veloroute 5 und 6, sowie der Freizeitroute 2 für die eine zeitgemäße Ausstattung, angemessener Raum und Sicherheit ein zentraler Wunsch der Radfahrenden sowie der zu Fuß Gehenden ist. Zudem soll die Aufenthaltsqualität in diesem Raum maßgeblich gesteigert werden.

Der Geh- und Radweg auf dem Brückenbauwerk hat jeweils eine Breite von 4,00 m. Der daran anschließende Radweg (Alsterroute) wird im Zweirichtungsverkehr mit Mittelmarkierung in einer Breite von 4,00 m durch das Alstervorland geführt.

Die Gehwege werden überwiegend durch Grünflächen getrennt in einer Breite von ca. 3,00 m geführt. Entlang der Alsterwiese Schwanenwik wird der 4,00 m breite Radweg parallel zur Fahrbahn in einem Abstand von 1,50 m geführt. Ziel ist es, dass von der Alsterwiese Schwanenwik aus eine ansprechenden grüne Kulisse entsteht und der Verkehr in den Hintergrund tritt. Es geht auch darum, den Fußverkehr durch eine räumliche Verlagerung des Radverkehrs zu stärken und Konflikte zu vermeiden Alle Radwegebeziehungen werden über die „obere“ Ebene entlang der Straßen, beziehungsweise im Alstervorland über die neuen Brücken angeboten. Zwischen Fahrbahn und Radweg liegt ein Sicherheitsstreifen von mindestens 1,00 m Breite.

1. Gibt es Verkehrssimulationen dazu, welche Folgen die geplante Reduzierung der Fahrbahnflächen für den PKW-Verkehr am Schwanenwik haben wird? Wenn nein, warum nicht?

1. Gibt es Verkehrssimulationen dazu, welche Folgen die Reduzierung der Fahrbahnflächen für den PKW-Verkehr in der Barcastraße haben wird? Wenn nein, warum nicht?

1. Wie soll angesichts dieser Fahrbahnreduzierungen sichergestellt werden, dass die Verkehrsachse von der Innenstadt in die Herbert-Weichmann-Straße/Sierichstraße auch zu Spitzenzeiten weiterhin einen verlässlichen Verkehrsfluss ermöglicht?

Eine Verkehrssimulation wurde nicht durchgeführt, da die Leistungsfähigkeit der Strecke maßgeblich von der Leistungsfähigkeit der einzelnen umliegenden Knotenpunkte abhängt. Die Lichtsignalanlagen Schwanenwik/Mundsburger Damm/Buchtstraße werden jedoch verkehrsabhängig als phasenorientierte Steuerung mit Busvorrangschaltung entwickelt.

1. Inwieweit sind die Planungen mit der kommenden Fortschreibung des Luftreinhalteplans abgeglichen?

Infrastrukturmaßnahmen, die einen relevanten Einfluss auf den Verkehr und somit auch auf die Schadstoffbelastung haben, werden bei der Aufstellung beziehungsweise der Fortschreibung von Luftreinhalteplänen in der Regel berücksichtigt. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird die verkehrliche Wirkung der Maßnahme sowie deren Auswirkung hinsichtlich der Belastung mit Stickstoffdioxid untersucht.

1. Wie wird sich die Fällung auf die örtliche Feinstaubsituation auswirken?

In Straßen mit hoher Feinstaubbelastung kann Begrünung durch Bindung von Feinstaubpartikeln die Luftqualität verbessern. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass weniger Grün durch Baumfällungen die örtliche Bindung von Feinstaubpartikeln reduziert. Eine konkrete Aussage zu den der Fragestellung zu Grunde liegenden Baumfällungen ist jedoch nicht möglich, dies würde eine umfangreiche Untersuchung der lokalen Gegebenheiten voraussetzen.

1. Ist die provisorische Bushaltestelle für die Linie 6 in der Barcastraße barrierefrei? Wenn nein, warum nicht?

Ja.

1. Wie vertragen sich die Pläne zur Fällung der 86 Bäume laut Ansicht des Senats mit dem Ziel jedem gefällten Baum nachzupflanzen?

Alle 86 Bäume werden entsprechend der räumlichen Möglichkeiten nachgepflanzt. 72 Bäume werden direkt vor Ort nachgepflanzt, die 14 übrigen werden im Bezirk nachgepflanzt.

1. Werden die geplanten 72 Neupflanzungen in Größe und Baumart den 86 zu fällenden Bäumen entsprechen? Wenn nein, warum nicht? Warum ist die Entscheidung u.a. auf japanische Schnurbäume gefallen?

Im Zuge der Nachpflanzungen werden die größtmöglichen Qualitäten verwendet. Die Qualitäten ergeben sich aus den standortbedingten Anwachschancen der Bäume. In Absprache mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord werden keine ursprünglich geplanten japanischen Schurbäume nachgepflanzt. Es werden 72 rund zehn Jahre alte sogenannte Klimabäume entsprechend der Gartenbauamtsleiterkonferenz – GALK e.V. nachgepflanzt, die resistenter sind und sich den ändernden klimatischen Bedingungen besser anpassen können als herkömmliche Stadtbäume. Auf den übrigen Flächen werden Bodendecker gepflanzt, die als Lebensraum für Kleintiere und Insekten dienen. Außerdem werden in Buschanpflanzungen Nist- und Brutplätze für Vögel geschaffen.

1. Wo werden die übrigen 14 Bäume zum Ausgleich im Bezirk Nord gepflanzt werden?

Die Standorte werden nach Ende der Maßnahme „Hohenfelder Bucht“ durch den Bezirk festgelegt.

1. Wie viele Bäume müssen im weiteren Verlauf des Ausbaus der Veloroute bis zur Kennedybrücke zusätzlich gefällt werden? Wie ist hier der aktuelle Planungsstand?

Derzeit kann hierzu keine Aussage getroffen werden, da die Verkehrsplanung zu diesem Abschnitt noch nicht abgeschlossen ist. Für die Vorabmaßnahme im Sommer 2022 wurde ein Baum gefällt. Dieser wird in die Bilanzierung bei der Verkehrsplanung dieses Abschnitts einfließen.

1. Werden die bisher angesetzten 34 Mio. Euro für die Baumaßnahme ausreichen und falls nicht, welche Kosten werden voraussichtlich entstehen?

Bereits mit Drs. 22/7625 wurde mitgeteilt, dass die angesetzten Mittel nicht auskömmlich sein werden. Aufgrund der steigenden Baukosten aufgrund der weltpolitischen Lage ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen. Aktuell ist mit einer Steigerung der Gesamtkosten auf 50 Mio. € auszugehen.

1. Kann die Baumaßnahme aus heutiger Sicht bis zum Dezember 2024 planmäßig abgeschlossen werden?

Es ist mit Baubeginn (Brückenbau 2015, Straßenbau 2020) ein Bauzeitende für Mitte 2025 geplant gewesen und kommuniziert worden. Zum jetzigen Stand der Bauarbeiten kann weiterhin von einem Bauende Mitte 2025 ausgegangen werden.

1. Wann war die letzte Informationsveranstaltung für die Anwohner und wann werden bis Ende 2024 weitere Informationsveranstaltungen stattfinden? Wenn nein, warum nicht?

Die letzte Veranstaltung fand am 24. Februar 2020 von 17 bis 20 Uhr in der Aula der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) am Berliner Tor 21 als offener Infomarkt zu den Baumaßnahmen statt. In der Pandemiezeit sind zwei Baustellen-Informationsfilme (2020 und 2021) und zwei Newsletter (2020 und 2021) für die Öffentlichkeit erstellt worden. Der nächste Newsletter, der über den aktuellen Sachstand informiert, erscheint im Juli 2022. Es sind zwei weitere Veranstaltungen bis zum planmäßigen Bauzeitende 2025 geplant.