

Liebe Prellböcke,  
gibt es unter euch Bahnexperten jemanden, der / die die unten gegebenen Hinweise bewerten / bestätigen kann?

**Von:** DGGL LV Hamburg / Schleswig-Holstein e.V. [<mailto:hash@dggl.org>]

**Gesendet:** Dienstag, 7. Juli 2020

### **Eingriff in den japanischen Garten im Wallringpark durch die neue U-Bahnhaltestelle der U5**

Liebe Mitglieder, Freundinnen und Freunde unseres Landesverbands,

Die Hamburger U-Bahn hat kürzlich ihre aktuellen Planungen zur geplanten Erweiterung der Linie U5 veröffentlicht. Für den Bereich Stephansplatz sind dabei zwei Varianten für die Haltestelle mit unterschiedlich großen Eingriffen in den Park vorgesehen:

[www.schneller-durch-hamburg.de/u5-haltestelle-stephansplatz-online-dialog](http://www.schneller-durch-hamburg.de/u5-haltestelle-stephansplatz-online-dialog)

Bis zum 20. Juli können auch Sie einen Kommentar hierzu hinterlassen.

Die beiden aktuellen Varianten greifen weniger in die Parkanlage ein, als früher diskutierte Varianten. Wenn aber die neue Haltestelle aus Kostengründen in offener Bauweise und nicht im Tunnelbauverfahren erstellt werden wird, werden dennoch Teile der Parkanlage zerstört werden. Die für die Baumaßnahme in Anspruch genommene Fläche wird sehr voraussichtlich deutlich größer sein als die von der Bahn eingetragene Haltestelle.

Besonders im Bereich des japanischen Landschaftsgartens und im Sumpfyppressengarten sind Zerstörungen durch die Baumaßnahme unbedingt zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Eine Verschiebung der Haltestelle nach Osten, die früher diskutiert wurde, würde die Parkanlage vermutlich nicht oder nur minimal beeinträchtigen.

Wichtige Themen im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme sind aus unserer Sicht:

- Unwiederbringliche Sondergärten für Erholung
- Denkmalschutz, Vorbildfunktion der Stadt
- Eingriffsvermeidung vor Kompensation
- kein Ausspielen von Klimaschutz durch ÖPNV gegen Klimaschutz durch Grünflächenerhalt
- Alternative weiter nach Osten?

Wir bitten Sie, sich am Online-Dialog der Bahn mit Ihrer Meinung rege zu beteiligen und die vorgeschlagenen Varianten auch unter Berücksichtigung des gesetzlich vorgeschriebenen Erhalts der Parkanlage in ihrem Kommentar zu bewerten. Ein Kommentar lässt sich anonym und auch mit Namensnennung abgeben. Sollte Ihr Kommentar nicht erscheinen bzw. wieder gelöscht werden, bitten wir um Mitteilung an unsere Geschäftsstelle per Email.

Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur

Landesverband Hamburg / Schleswig-Holstein e.V.

Brüderstr. 22

D-20355 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 639762-14

Fax.: +49 (0) 40 639762-15

E-Mail: [HaSH@DGGL.org](mailto:HaSH@DGGL.org)

[www.DGGL.org](http://www.DGGL.org)

### **Dazu diese interessante Antwort**

Eingriff in den japanischen Garten im Wallringpark durch die neue U-Bahnhaltestelle der U5

Ursprünglich wollte der Scholzomat ( gemeint ist der ehemalige Bürgermeister Herr Olaf Scholz ) ein Verkehrsmittel bauen, was man im Gegensatz zur Straßenbahn nicht sieht und bei dem die Bauarbeiten unsichtbar ablaufen sollten.

Erstens ist das bei dem spezifischen hamburgischen Untergrund fast unmöglich und zweitens steigen damit die Kosten in astronomische Höhen.

Zwar ist der Tunnelbau vergleichsweise preiswert, doch das Aufbrechen der Tunnelröhren nach oben für Stationen ist dafür extrem teuer, weil es händisch gemacht werden muss.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Untergrund in Hamburg stark verbaut ist und insbesondere die schon recht tief liegenden Sielsammler an diversen Stellen noch unterfahren werden müssen, so dass die Stationen noch tiefer liegen und dann teurer werden, als ursprünglich geplant.

Hinzu kommt, dass in Hamburg mit Findlingen gerechnet werden muss, was für den Schildvortrieb ein sehr hohes Risiko darstellt.

Trifft man nämlich auf einen, der größer ist als der Tunneldurchmesser, muss die Tunnelbohrmaschine zurückgezogen werden und der Findling in mühevoller Kleinarbeit zerlegt werden.

Um dieses Risiko etwas zu minimieren, hat man sich für eine Monoröhre entschieden, in der beide Gleise laufen sollen und die dementsprechend groß gebohrt werden muss.

Zwar können damit auch größere Findlinge leichter entfernt werden, doch der Abraum aus der Monoröhre beträgt etwa 30 Prozent mehr als bei zwei einzelnen Röhren. Während man mit zwei getrennten Röhren an geplanten Haltestellen auseinander driften kann, um zwischen den beiden Röhren Platz für den Bahnsteig zu schaffen, ist dieses Verfahren bei der Monoröhre logischerweise nicht möglich. Man muss also an den Haltestellen auch noch seitlich Platz für die Seitenbahnsteige schaffen, was wiederum nur manuell möglich ist und an der Oberfläche einen nur schwer vorstellbaren Flächenbedarf von netto 150 mal 40 Meter erfordert. Und wie der NABU so schön ausgerechnet hat, könnte man mit dem U5-Abraum die gesamte Außenalster verfüllen und ein zwei bis drei Meter hohes Plateau schaffen. Und die Massen an Abraum müssen ja auch weg transportiert werden und hier kommt das nächste Problem, denn von Winterhude bis zum Hauptbahnhof und weiter bis zur Moorweide gibt es überhaupt keine geeigneten Flächen, um notwendigerweise den Abraum zwischenzulagern.

Es sind also nicht nur die horrenden Kosten, sondern auch die räumlichen Gegebenheit, die einen immer stärkeren Zwang zur offenen Bauweise ausüben. Wenn den Leuten erst einmal bewusst wird, dass die Lange Reihe für etliche Jahre zur unpassierbaren Großbaustelle wird, ist sicherlich mit erheblichen Protesten zu rechnen, die jene gegen die Zerstörung der Parkanlage weit überschreiten werden.

Es ist und bleibt jedoch das Problem der Proteste, dass diese aus bewusst rudimentär gehaltener Einbeziehung der Bevölkerung erst dann "laut" werden, wenn es eigentlich schon zu spät ist. Ich halte es für sinnlos, "nur" am japanischen

Parkensemble anzusetzen. Erfolg wird man nur haben, wenn dieser U5-Unsinn auf breiter Front mit allen Nachteilen publik gemacht und dadurch ein konzentriertes gemeinsames Handeln erreicht wird. Selbst im eher "harmlosen" Steilshooper Abschnitt ist wegen erheblicher Änderungen eine neue Planfeststellung erforderlich geworden. Ein Grund mehr, die Planungsqualitäten der Stadt und der Hochbahn zu hinterfragen und dieses überdies extrem teure und wenig sinnvolle U5-Bauvorhaben - auch von der Kostenseite her - zu hinterfragen.

Vorstand:  
Katharina Erzepky  
Carsten Sempf  
Klaus Schröder

Geschäftsführung:  
Andreas Bunk und  
Pamela Münch

Vereinsregister-Nr. 12652, Amtsgericht Hamburg  
Steuer-Nr.: 17/411/01544, Finanzamt (FA) Hamburg-Nord  
Thomas Schokolinski  
Bankverbindung: SWIFT: DE30 2003 0000 0001 9293 97  
BIC: HYVEDEMM300