

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

**Ergänzende Erläuterungen zum Widerspruch gegen den Antrag auf Planfeststellung zur U-4. Folgend dem Erörterungstermin vom 15.02.06**

**Inhaltsverzeichnis**

- A Zum Verfahren: Wer wägt ab ?
- B Der bisher unzureichende Abwägungsprozeß, insbesondere hinsichtlich der nicht behandelten Fragen der Kosten
- C Die Voreingenommenheit des Antragstellers sowie der BSU
- D Kann das Baurechtsamt unabhängig urteilen ?
- E Welche Art von Alternativen sind abzuwägen ?
- F Drängt sich die Alternative Hochbahn / Bolten auf ?
- G Welche zusätzlichen, nachträglich in das Verfahren eingeführten Argumente sind zur Beurteilung heranzuziehen ?
- H Zusammenfassung

**A Zum Verfahren: Wer wägt ab ?**

1. Am Erörterungstermin am 15.02.06 wurde - wenn ich es richtig verstanden habe - erläutert, die Planfeststellungsbehörde (das Rechtsamt) habe nur noch zu entscheiden, ob die gewählte Variante (U-4) erhebliche Mängel aufwiese, nicht aber, ob andere Varianten auch möglich gewesen seien.

Letzteres sei nur möglich, wenn sich andere Varianten "aufdrängen" würden.

Sollte dies wirklich so sein, wäre unklar, ob und an welcher Stelle überhaupt eine fachlich gebotene durch das Baugesetzbuch geforderte vollständige Abwägung stattfinden würde. Eine solche vollständige Abwägung würde jedenfalls dann nicht vorgenommen werden, wenn man den Aspekt, eine andere Lösung müsse sich aufdrängen, sehr restriktiv auslegen würde.

Hierzu führe ich hinten Näheres auf und erläutere, warum sich die Hochbahn / Bolten aus verschiedenen Gründen aufdrängt.

## 06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Nach meiner Auffassung hat ein umfassender Abwägungsprozeß in jedem Fall stattzufinden, wenn die Abwägung fachgerecht sein soll und wenn sie dem Sinn und Inhalt des Baugesetzbuches entsprechen soll.

Abzuwägen sind üblicherweise :

- funktionale
- städtebauliche
- gestalterische
- finanzielle
- soziale
- ökologische Aspekte
- sowie sonstige im Einzelfall relevante Aspekte.

Zu den sonstigen, im Einzelfall abzuwägenden Aspekten gehören primär sicher die Aspekte, die der Auftraggeber und der Planende als Sachverständige selber benennen, will man nicht unterstellen, sie handelten ohne Sachverstand.

Wenn der Planfeststeller durch eine direkte Verquickung mit dem Antragsteller solche Aspekte nicht ausreichend prüft, verstößt er gegen die Grundbestimmungen des Planungsrechtes. Er verletzt damit auch die verfassungsrechtlich gegebene Verpflichtung, zum Wohle der Allgemeinheit zu handeln.

Die abzuwägenden Aspekte ergeben sich aus dem Baugesetzbuch § 1 (Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung), Abs. 5:

*"Die Bauleitpläne sollen eine geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozial gerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln."*

Auch wenn eine wirtschaftliche Vorgehensweise nicht ausdrücklich genannt ist, ist selbstverständlich im Rahmen einer sinnvollen und geordneten Planung der Aspekt einer Wirtschaftlichkeit im Detail und einer Wirtschaftlichkeit im Allgemeinen zu beachten.

( Siehe beispielhaft Entscheidung des BVerwG, 9.Senat, Entscheidung vom 09.06.2004 in der Sache Michendorf, dort Rand Nr. 70, wo auf die Prüfungsnotwendigkeit der Kosten besonders eingegangen wird )

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Im Kommentar Schlez heiß es zum Abwägungsverfahren (Rand Nr. 45 zu § 1):  
*"Nach der Rechtssprechung des BVerwG ist das **Abwägungsgebot** verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in die eingestellt werden muß, wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht."*

Zur Abwägung gehören die oben genannten Aspekte, die der Auftraggeber (BSU) und die Antragstellerin (Hamburger Hochbahn AG) selbst genannt haben und die im Antrag bisher aber nicht ausreichend behandelt wurden, ferner gehören dazu ganz sicherlich finanziellen Aspekte, jedenfalls mindestens sofern sie die Allgemeinheit betreffen.

2. Ich bitte in diesem Sinne meine Einwendungen gegen das Fehlen eines fachlich korrekten und vollständigen Abwägungsprozesses zunächst als gegen die Planung der Hochbahn AG gerichtet zu verstehen, vice versa sie aber dann auch gegen das Rechtsamt gerichtet anzusehen, sollten dort nicht die bemängelten Aspekte untersucht werden.

Anders: Ich halte es nicht für zulässig, zuerst der Hochbahn AG zuzugestehen, sie müßte nicht alle relevanten Aspekte fachgerecht untersuchen und dann diese unvollständige Untersuchung seitens der Planfeststellungsbehörde hinzunehmen mit der Bemerkung, es sei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, auch sonstige mögliche Varianten zu untersuchen.

Dabei geht es natürlich nicht um irgendwelche sonstigen Varianten, sondern um solche Varianten, wie sie beispielsweise in der Fachöffentlichkeit oder von mit der Sache intensiv beschäftigten Politikern für relevant gehalten werden und um solche Varianten, die sich unmittelbar aus der Sache und den vom Auftraggeber wie vom Antragsteller selbst genannten Kriterien ergeben.

Der im Erörterungstermin genannte Hinweis, eine Prüfung der Planfeststellung selbst sei durch Gerichte möglich, ist natürlich richtig.

Der Hinweis darf aber nach meinem Staatsverständnis nicht bedeuten, daß der Planfeststeller offenen Auges eine gebotene Prüfung der Variante unterlassen dürfte, da hierdurch der Sinn eines Planfeststellungsverfahrens und jeglichen amtlichen, dem Allgemeinwohl verpflichteten Handelns unterlaufen würde.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Dabei ist auch zu bedenken, daß auch eine widerrechtliche Planfeststellung in der Regel den Vollzug des beantragten Vorhabens trotz dieser Widerrechtlichkeit zuläßt.

Ein Spekulieren des Antragstellers oder seines Auftraggebers hierauf widerspräche rechtsstaatlichen Prinzipien.

Vor diesem Hintergrund ist die unter D angesprochene Frage, ob nicht das Baurechtsamt als Planfeststeller vor einen unzumutbaren Konflikt gestellt wird, von besonderer Bedeutung.

## **B Der bisher unzureichende Abwägungsprozeß, insbesondere hinsichtlich der nicht behandelten Frage der Kosten**

3. Es handelt sich bei der Beantragung durch die Hochbahn AG zunächst um einen fachplanerischen Abwägungsprozeß. Gegen diesen Prozeß bringe ich vor, daß er fachplanerischen Erfordernissen nicht genügt.

Der Abwägungsprozeß entspricht in seiner Abwägungsbreite und seiner Abwägungstiefe nicht dem, was das Baugesetzbuch verlangt und entspricht nicht dem, was unter Planern als fachgerecht, als state of art gilt.

a) Die selbst aufgestellten Kriterien werden durch den Vorschlag U-4 nicht oder nicht ausreichend erfüllt. Schon dies sollte Anlaß sein, die Planfeststellung abzulehnen. Wenn die selbst gesetzten Kriterien nicht oder nur schlecht erfüllt werden oder wenn die Erfüllbarkeit wie z.B. der "Sprung über die Elbe" erkennbare, wesentliche Schwierigkeiten aufwirft, ohne daß ein Lösungsansatz erkennbar ist, dann ist der Antrag unvollständig und eigentlich nicht prüffähig.

b) Die selbst gesetzten Kriterien werden vor allen Dingen schlechter erfüllt, als bei der von mir vorgeschlagenen Alternative.  
Da diese Alternative nicht untersucht wurde, ist der Antrag ebenfalls wegen Unvollständigkeit ungenügend.

c) Die offensichtlich zu behandelnden weiteren Kriterien, die beachtet werden müßten, sind nicht untersucht und abgewogen worden.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

c) Selbst wenn die Hochbahn AG vor dem Auftrag des Senates vom Jan. 2003 die best mögliche Erschließung für die HafenCity mittels einer U-Bahn / Hochbahn zu suchen, alle möglichen Varianten untersucht haben mag: nach diesem Auftrag hat sie eine solche Untersuchung offensichtlich nicht durchgeführt, wie das bereits von mir monierte Dokument mit Datum vom 11.11.2002 hinreichend beweist.

**4.** Zu den zu klärenden Punkten gehören die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen selbst und der zu erwartenden Folgemaßnahmen, ferner die indirekten finanziellen Auswirkungen auf die Innenstadt und einzelne Eigentümer.

Der Hinweis darauf, die Stadt hätte erklärt, sie würde die Kosten übernehmen und die Haushaltsmittel bereitstellen, kann im Sinne einer sozial verträglichen Abwägung nach BauGB meines Erachtens nicht bedeuten, daß diese Kosten irrelevant sind.

Der Hinweis kann nur bedeuten, daß hinsichtlich der Kosten eine gewisse Planungssicherheit gegeben ist, zumal der Antragsteller selber nicht in der Lage ist, die Kosten zu übernehmen.

Gleichwohl gebieten allgemeine rechtsstaatliche Grundsätze - auch des Haushaltsrechtes - daß grundsätzlich mit Haushaltsmitteln sparsam umzugehen ist und daß dementsprechend die Plausibilität der Kostenansätze zu prüfen ist.

Die Ausgabe von öffentlichen Mittel weit über das notwendige Maß hinaus ist nicht zulässig.

**5.** Die Verwendung öffentlicher Mittel unterliegt einem grundsätzlichen Abwägungsgebot.

Ich bin unter den gegebenen Umständen der Auffassung, daß - anders als wenn eine Privatfirma den Antrag stellen würde und die Kosten der Maßnahme selbst trüge - alle entstehenden Kosten nachvollziehbar und prüfbar dargestellt werden müssen.

Im Falle eines Antrages durch eine Privatfirma wären zwar die Kosten der Maßnahme selbst nicht zu prüfen. Es wären aber natürlich die auf den Staat und die Allgemeinheit fallenden Folgekosten in die Abwägung einzubeziehen.

Mit Ausnahme der Kosten, die nach gängiger Rechtsprechung hinzunehmen Dritten auferlegt wird (z.B. Umsatzeinbußen) sind im vorliegenden Fall die Kosten der Maßnahme selbst, wie auch die Folgekosten für staatliche Einrichtungen von der Allgemeinheit zu tragen. Folglich sind all diese Kosten abzuwägen. Darüber hinaus fordert das BauGB natürlich, daß auch die Kosten, die Dritten auferlegt werden dürfen (siehe oben), in die Abwägung angemessen einbezogen werden müssen. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

6. Wenn die Hochbahn im Erörterungstermin einerseits erklärt, diese Kosten, die Dritten entstehen können, nicht abwägen zu müssen, andererseits sich bereit erklärt, diese Kosten durch privatrechtliche Verträge zu übernehmen, dann ist dies gegenüber der Allgemeinheit pure Augenwischerei:

Da auch diese Kosten der Hochbahn vom Staat ersetzt werden, fallen auch diese Kosten unmittelbar der Allgemeinheit zur Last und sind folglich auch in den Abwägungsprozess einzubeziehen.

Eigentlich sollte man erwarten, daß nicht erst die Planfeststellungsbehörde diese Kosten abzuwägen hat, sondern daß bereits der Antragsteller, der ja eigentlich für den Staat arbeitet, eine seriöse Abschätzung dieser Kosten vornimmt und sie öffentlich darlegt.

Neben solchen indirekten Kosten muß im vorliegenden Fall insbesondere nachvollziehbar dargestellt werden, warum die Hochbahn AG meint, von Größenordnungen ausgehen zu können, die bei ca. 35 % der Kosten von im Prinzip vergleichbaren U-Bahnbauprojekten in anderen Städten liegen.

Wie problematisch und unglaubwürdig die in der Öffentlichkeit genannten Kosten von 255 Mio€ für die Gesamtmaßnahme bzw. 61 Mio€ pro Kilometer Strecke sind, ergeben Kostenvergleiche mit Untergrundbahnen z.B. in Leipzig, Berlin oder auch Köln.

Leipzig: City-Tunnel. Für die Tunnelstrecken sind ca. 190 Mio€ / Kilometer anzusetzen)

Berlin (Alexanderplatz / Pariser Platz. offiziell geplante Kosten 184 Mio€ / Kilometer. Beide Kostenansätze habe ich auf der Internetseite [www.hochbahn-hafency.de](http://www.hochbahn-hafency.de) im Detail dargestellt .

Jetzt gibt es kürzlich eine weitere Veröffentlichung zu U-Bahn-Baukosten und zwar zu den Kosten für eine 4 km lange U-Bahn-Neubaustrecke in Köln.

Die ursprünglich im Planfeststellungsverfahren angesetzten Kosten von 130 Mio€ / km sind dort jetzt auf 170 Mio€ / km gestiegen und der Stadtkämmerer hält weitere Kostensteigerungen durchaus für möglich (Kölner Stadtanzeiger vom 23.02.06 "*U-Bahn schon 70 Mio€ teurer als geplant*").

## 06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Es gibt sicher einige Gründe, warum die Kosten in Berlin oder Köln höher sind als in Hamburg, genau wie es Gründe gibt, die eher für höhere Kosten in Hamburg sprechen. Daß aber in Hamburg die Kosten bei einem Drittel grundsätzlich vergleichbarer Strecken liegen sollen, bedarf zumindest einer nachvollziehbaren, genauen Begründung, zumal der Untergrund in Hamburg besonders schwierig ist.

Im Übrigen ist zu beachten, daß auch die Finanzierung nach Zusage des Senates selbst nicht die gesamte Bausumme abdeckt, sondern nur ca. 180 Mio€ .

Die Lücke von 75 Mio€ , gekoppelt mit begründeten Verdacht gibt, die wirklichen Baukosten würden wesentlich höher liegen, läßt den Schluß zu, daß die Finanzierung keineswegs gesichert ist.

**7.** Der Hinweis der Hochbahn AG darauf, das von ihr eingeschaltete Planungsbüro habe die Kosten mehrfach mit gleichem Ergebnis durchgerechnet, kann nicht überzeugen. Das Büro ist nicht unabhängig und das vom gleichen Büro bearbeitete geologisch Gutachten weist exemplarisch darauf hin, daß zahlreiche Risiken vorhanden sind. Es stellt aber keine Untersuchungen über die tatsächlichen zu erwartenden Folgen und die finanziellen Konsequenzen an, die sich aus diesen Risiken ergeben könnten. Selbst dort, wo nicht Risiken sondern notwendige Sondermaßnahmen genannt sind (z.B. Auftriebssicherungen für Gebäudeteile innerhalb des Alsterbeckens) werden keine Kosten diskutiert. Solche Untersuchungen sind aber bei einem vollständigen Gutachten zu erwarten. Sie sind vor allen Dingen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen. Wenn der Antragsteller meint, sie nicht durchführen zu müssen, dann muß sie die planfeststellungsbehörde durchführen.

**8.** Welch große Bedeutung den Kosten grundsätzlich zukommt, ergibt sich u.a. auch aus der Entscheidung des BVerwG, 9.Senat, Entscheidung vom 09.06.2004 in der Sache Michendorf, dort Rand Nr. 70, wo es heißt: *"Den Kostenaspekt hat die Planfeststellungsbehörde nach eigenem Bekunden mit "entsprechend hohem Gewicht" (PFB, Seite 96) in ihrer Abwägungsentscheidung eingebracht, die sie im Klageverfahren mit neuen Zahlen noch einmal bestätigt hat"*.

**9.** Der Umstand, daß bei einer öffentlichen Diskussion die Kalkulation nicht offen gelegt wird, erschwert sowohl den privaten Einwendern, als auch insbesondere den Trägern

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

öffentlicher Belange und den Parteien die Möglichkeit, die Richtigkeit und Plausibilität des Konzeptes beurteilen zu können.

**10.** Es ist unzulässig und als bewußte Irreführung der Öffentlichkeit anzusehen, wenn nicht offen dargelegt wird, welche Kosten eigentlich in den angeblichen 255 Mio€ enthalten sind.

- Planungskosten ?
- Kosten für Ersatzverkehre ?
- Kosten für die Bombenräumung ?
- Kosten für Auftriebssicherungen verschiedener Bauwerke in der Alster ?  
(siehe geologisches Gutachten)
- volkswirtschaftliche Folgekosten ?
- wirtschaftliche Ausfälle für die U-Bahn-Betrieb selbst ?
- Mehrkosten beim Auftauchen möglicher aber vorhersehbarer Hindernisse ?  
(z.B. Findlinge etc.)
- Versicherungskosten ?

**11.** Die Behauptung der Hochbahn AG, die möglichen Mehrkosten und die Risiken seien durch den Einsatz einer Schildvortriebmaschine ausgeräumt, die bei unterschiedlichen Baugründen eingesetzt werden kann, ist offensichtlicher Unfug.

Zwar werden die Mehrkosten beim Auftritt eines großen Hindernisses geringer, wenn die Schildvortriebsmaschine darauf eingerichtet ist, auch in solchen Fällen eingesetzt werden zu können.

Trotzdem entstehen aber beim tatsächlichen Auftauchen solcher Probleme (Findlinge, Ausbläser etc.) erhebliche Mehrkosten.

Diese Mehrkosten entstehen nicht nur durch den dann notwendigen Einsatz von Tauchern etc., sondern insgesamt durch Verzögerungen.

Allein schon aus diesem Grunde ist es unseriös zu behaupten, die Baumaßnahme würde 255 Mio Euro kosten.

Entweder sagt man, sie kostet maximal 255 Mio Euro oder man sagt, sie kostet im Schnitt 255 Mio Euro oder man sagt, sie kostet 255 Mio Euro plus bis zu 200 Mio Euro.

Es scheint absurd, vor einem so unklaren Hintergrund ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.



## 06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

**12.** Beim Erörterungstermin hat die Hochbahn AG vorgetragen, die geschätzten Kosten von Tunnelbaumaßnahmen würden in der Regel sowieso und insbesondere bei Schildvortriebmaßnahmen eingehalten, dies ergäbe sich aus internationalen Erfahrungen. Diese Behauptung ist absurd.

Ich verweise auf die Kostenentwicklung beim Semmering-Tunnel, auf die 4. Elbtunnelröhre, die S-Bahn-Strecke zum Flughafen oder im Detail auf den City-Tunnel in Leipzig, wie auch auf die genannte U-Bahn-Strecke in Köln.

Leipzig: Der City-Tunnel in Leipzig war 1996 mit 370 Mio€ geplant, wurde 2003 für 600 Mio€ angeboten und schließlich - bei besonders schlechter Konjunktur und hoher Konkurrenz für 580 Mio€ vergeben. Zur Zeit werden Kostenerhöhungen diskutiert.

Köln: Kalkuliert waren 1999 550 Mio€, 2003 lagen die Angebote bei 630 Mio€ und es tauchten jetzt plötzlich zusätzliche 80 Mio€ Kosten auf, die man vorher anscheinend nicht bedacht hatte oder nicht nennen wollte.

### Anmerkung:

Wie problematisch häufig von staatlicher Seite genannte Kosten sind, ergab sich kürzlich (Febr. 2006) bei einer Veranstaltung der Hamburgischen Architektenkammer zum sogenannten "Wedeler Wasserkreuz". Dort sollen mit Hinweis auf die hohen Kosten einer Instandsetzung einige Brücken durch Dämme ersetzt werden.

Die Kostenschätzung stammt vom Amt für Strom- und Hafengebäude, das an den Brücken in diesem Teil des Hafens nicht mehr interessiert ist, da es die östlichen Hafengebäude ohnehin anders strukturieren möchte.

Die Sprecher aller im Parlament vertretenen Parteien sprachen sich auf der Veranstaltung sehr deutlich dafür aus, die vom Amt für Strom- und Hafengebäude ermittelten Kosten von neutraler Seite prüfen zu lassen. Dies wurde damit begründet, daß man ja wisse, was von Kosten zu halten sei, die mit einer bestimmten politischen Zielsetzung ermittelt worden seien.

## **C Die Voreingenommenheit des Antragstellers sowie der BSU**

Der Antragsteller und die BSU haben sich offensichtlich sehr frühzeitig auf eine unterirdische Lösung festgelegt, wie ich dies unten erneut belege.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

**13.** Es geht nicht darum, daß der Antragsteller irgendeine Alternative bis in die letzte Konsequenz hätte prüfen müssen, sondern es geht darum, daß er eine offensichtlich auf den ersten Blick sehr vorteilhafte Alternative wie die Hochbahn / Bolten zumindest in ihren Grundzügen hätte prüfen müssen. Er hätte sie mindestens soweit prüfen müssen, wie er anscheinend die anderen in Frage kommenden sechs Alternativen in der Planungsstufe II geprüft hat.

Dies ist offensichtlich nicht geschehen, da die Hochbahn / Bolten- Lösung überhaupt nicht auftaucht.

**14.** Wenn nun der Antragsteller argumentieren wollte, er sei in seinen Prüfverfahren und Planungen bereits weit fortgeschritten gewesen und es sei ihm nicht zuzumuten quasi am Ende des Planungsverfahrens neu anzufangen, dann ist folgendes festzustellen:

Die Planungsalternative U-4, Jungfernstieg - Überseequartier, stellt gegenüber der Planungsalternativ Mönckebergstr. - Überseequartier, offensichtlich eine völlige Neuplanung dar. Die ausfädelnde U-Bahn-Linie ist eine andere, also die Auswirkungen auf das Gesamtnetz sind anderes. Die gewählte Trasse, wie auch die gewählte Baumethode sind unterschiedlich.

Der Antragsteller ist also sehr wohl in der Lage gewesen, zwischen dem Sommer 2004 und dem Dezember 2004 eine umfassende Neuplanung vorzunehmen.

Da der BSU und dem Antragsteller spätestens seit Mai 2004 die Hochbahn- Lösung / Bolten bekannt war, hätte diese Lösung ebenso prüfen können und müssen, wie er die durchaus kuriose Variante, nämlich eine U-Bahn 3,5 km unter einer Innenstadt ohne jegliche Haltestelle fahren zu lassen, getan hat.

(Darüber hinaus hätte die BSU und der Antragsteller auch ohne meinen Vorschlag bei systematischer Durcharbeitung der gestellten Aufgabe eigentlich von alleine auf eine entsprechende Lösung kommen können, wie ich hinten genauer darlege.)

**15.** Die Stadt und die Hochbahn AG haben meinen Vorschlag der Erschließung mit einer Hochbahn, geführt östlich vom Kaispeicher A / Elbphilharmonie, weder ernsthaft geprüft noch hatten sie dies je vor.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Dies ergibt sich u.a. aus folgenden Äußerungen:

a) In einem Schreiben der Senatskanzlei vom 19.08.2004 an mich heißt es:  
*"Ich bedaure es, wenn bei Ihnen der Eindruck entstanden ist, daß seitens des Senates derzeit noch über mögliche Schnellbahn - Varianten diskutiert wird. Daß ist nicht der Fall. Der Senat hat am 7.1.2003 entschieden, daß die HafenCity über eine am Rathaus ausgefädelte unterirdische U-Bahn-Linie an das Schnellbahnnetz angeschlossen wird."* (Unterstreichungen von mir.)

Ich kann das Schreiben im Original vorlegen. Es birgt Zündstoff:  
Einerseits wird in den offiziellen Begründungen auch zum Planfeststellungsantrag durch die BSU und die Hochbahn AG behauptet, der Senat habe am 07.01.2003 einen Prüfantrag zum Finden der besten Erschließung für die HafenCity in Auftrag gegeben (und er habe dabei auch eine Hochbahn-Lösung zugelassen, die die Hochbahn AG ja angeblich geprüft hat), andererseits wird (wohl näher an der

Wahrheit) in dem eben genannten Schreiben erklärt, man habe sich am 07.01.2003 für eine unterirdische Lösung festgelegt.

Was gilt denn nun ?

b) In Reaktion auf die Veröffentlichung meines Konzeptes vom 24.09.2004 in Hamburger Abendblatt ließ die Stadtentwicklungsbehörde am 25./26.09.04 im Hamburger Abendblatt verlauten, die Hochbahn sei gegenüber einer U-Bahn *"insgesamt weniger vorteilhaft"* und bei der von ihr favorisierten U-4 in Tieflage sei besonders günstig, daß *"ein öffentliches Verkehrsangebot geschaffen wird, das auch bei hohen Bedarfsspitzen leistungsfähig ist"*.

Diese Äußerung ist beispielhaft einer von vielen Versuchen, den von mir gemachten Vorschlag zu diffamieren, ohne sich mit ihm wirklich auseinander zu setzen.

Er suggeriert, meine Lösung sein wenig leistungsfähig, obwohl für den Fachmann sofort erkennbar ist, daß meine Lösung leistungsfähiger als das Konzept des Senates ist, da es von vorneherein einen beidseitigen Anschluß des Kernbereiches der HafenCity - nach Osten wie nach Westen - vorsieht und folglich (fast) die doppelte Zufluß- und Abflußmenge an Fahrgästen ermöglicht.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Ich habe dies bereits in der von mir gemachten Internetveröffentlichung [www.hochbahn-hafencity.de](http://www.hochbahn-hafencity.de) unter dem Kapitel "Leistungsfähigkeit und Verkehrsnetz" dargelegt.

Wer so unlauter argumentiert macht deutlich, daß er sich mit einer Alternative nicht auseinandersetzen möchte.

c) Laut Hamburger Abendblatt vom 30.10.2004 wird Senator Dr. Freytag wie folgt zitiert

*"Deshalb will der Senator ein juristisch absolut wasserdichtes Verfahren. Und dazu gehört die intensive Prüfung aller Alternativen.*

*Nach Freytags Angaben sind renommierte Ingenieurbüros und Anwaltskanzleien damit beauftragt worden. Zur Entscheidung wurde ein Kriterienkatalog entwickelt."*

Im Hamburger Abendblatt vom 23./ 24.10.2004 heißt es hingegen unter der Überschrift

*"Linie U-4, das sind die möglichen Strecken "Bausenator Michael Freytag läßt Alternativen zur Rathaus-Variante prüfen. Eine Hochbahn schließt er aus "*

Im Text heißt es dann *"fest steht, daß es eine U-Bahn geben wird, eine oberirdisch Lösung kommt nicht in Frage "* so Freytag.

Diese sei untersucht und für schlecht befunden worden - nicht zuletzt weil die Investoren in der HafenCity eine U-Bahn wollten.

Die Indizienreihe, daß weder die Hochbahn AG noch der Bausenator sich ernsthaft mit Hochbahnlösungen beschäftigt haben, läßt sich fortsetzen.

Ich halte dies an dieser Stelle zunächst für nicht notwendig.

Es wird deutlich :

Die Anforderungen, die an ein fachlich korrektes Abwägungsverfahren zu stellen sind, nicht erfüllt. Der Antragsteller hat eine Hochbahn nicht ernsthaft geprüft und sein Auftraggeber hat offensichtlich eine solche Prüfung auch nie gewünscht.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

#### **D Kann das Baurechtsamt unabhängig urteilen ?**

**16.** Die Behördenleitung der BSU ist als vorgesetzte Instanz gegenüber dem planfeststellenden Baurechtsamt weisungsbefugt.

Der Auftraggeber für die Planungen - nämlich die BSU - hat sich offensichtlich vor jeder systematischen und fachlich korrekten Abwicklung für eine U-4 entschieden.

Kann vor diesem Hintergrund die Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren sachgerecht und unabhängig, den Anforderungen des BauGB und allgemeiner rechtsstaatlicher Grundsätze folgend durchführen ?

Ist nicht die im Grundgesetz verankerte Gewaltenteilung außer Kraft gesetzt ?

**17.** Im Anhörungstermin wurde argumentiert, ein abschließendes Abwägungsverfahren und ein Abwägungsmangel - wie von mir gegenüber der Hochbahn AG vorgeworfen - habe noch gar nicht stattgefunden. Folglich täte ich unrecht daran, einen Abwägungsfehler zu behaupten.

Die Abwägung sei nicht abschließend von dem Antragsteller (Hochbahn AG) zu leisten, sondern erst von der Planungsantragsbehörde (Rechtsamt bei der BSU).

Wieviel Kraft braucht dieses Rechtsamt, das unter Weisung des Präses der BSU steht, um gegen die eindeutigen Voten, sowohl des Senates als auch der Senators selbst, nachträglich argumentieren zu können. ?

Ich halte ein solches Vorgehen für eine menschliche Überforderung und möchte dringend dafür plädieren, daß sowohl der Antrag selbst, als auch insbesondere die Ermittlung von Baukosten von dritter, unabhängiger Seite zu prüfen sind.

#### **E Welche Art von Alternativen sind abzuwägen ?**

**18.** Ich habe die Erläuterungen seitens des Baurechtsamts auf dem Termin vom 15.02.06 so verstanden, daß die Planfeststellungsbehörde (Baurechtsamt)) nur einen geringen Spielraum habe, um den Abwägungsprozeß zu beurteilen.

Sie habe wenig Spielraum um zu monieren, daß eine mögliche Alternative nicht untersucht worden sei.

Ein Eingriff sei nur möglich, wenn sich eine nicht untersuchte Alternative "aufdränge".

Ich halte eine solche Argumentation, wie oben dargestellt, nur bedingt für zulässig, da

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

sonst sehr leicht eine wirkliche Abwägung nicht stattfindet. Eine umfassende Abwägung ist aber sowohl gemäß der laufenden Rechtssprechung als auch im Sinne der Verfassung geboten.

Ich gehe im Folgenden trotzdem auf das Argument ein und lege dar, daß es sich bei dem Vorschlag Hochbahn / Bolten um eine zu untersuchende Alternative handelt, die sich als Lösung aufdrängt.

**19.** Als Beispiele, daß die Planfeststellungsbehörde nicht alle denkbaren Alternativen zu untersuchen habe, wird verwiesen auf die des Entscheidung des BVerwG 9. Senat zur Sache Michendorf, sowie auf die Entscheidung des BVerwG 9. Senat, Entscheidung vom 20.04.2005 hinsichtlich des Postplatzes in Dresden.

Diese Beispiele greifen aber meines Erachtens aus verschiedenen Gründen nicht.

**20.** Im Beispiel Michendorf (RdNr 57 + 58) hat die Planfeststellungsbehörde selbst eine (vom dortigen Kläger bemängelte) Variantenauswahl vorgenommen.

Im vorliegenden Fall (U-4) aber hat der Antragsteller - wie dargestellt unzureichend und fehlerhaft - die Variantenauswahl vorgenommen.

Eine vermeintliche oder wirklich unzureichende Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde, wie sie in Michendorf kritisiert wurde, steht bei der U-4 noch aus.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Fall der U-4 gehalten, umfassend abzuwägen, da dies der Antragsteller offensichtlich bisher nicht getan hat.

Im Urteil Michendorf wird im übrigen ausgeführt (Rand Nr. 57, 58), daß bestimmte Varianten nach Prüfung gem. bestimmten Kriterien ausgeschieden werden dürfen.

Genau dies trifft im Falle der Hochbahn bisher nicht zu, weil die Variante nicht etwa ausgeschieden wurde, sondern weil sie schlicht in den bisherigen Prüfungsprozeß, der im Auftrag der BSU durch die Hochbahn AG durchgeführt wurde, überhaupt nicht einbezogen war, obwohl sie bekannt war und auf den ersten wie auf den zweiten Blick erhebliche Vorteile aufweist.

**21.** Im Falle Postplatz Dresden weisen die vom Beschwerdeführer spät eingebrachten Alternativen in vielerlei Hinsicht auch für die Belange des Beschwerdeführers selbst erhebliche Nachteile auf. Hier war es offensichtlich richtig zu sagen, derartige, auch für die

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Beschwerdeführer selbst nachteilige Varianten, hätten nicht in extenso untersucht werden müssen.

Es besteht also in dem hier (U-4 / Hochbahn) zu entscheidenden Fall ein prinzipieller Unterschied zu dem Fall Dresden, da dort die vom Kläger vorgetragene Variante auf den ersten Blick erkennbare, erhebliche Mängel hinsichtlich der Belange des Klägers selbst aufweist. Dies ist hier ( bei der Hochbahn / Bolten ) nicht zu erkennen.

Weder sind Nachteile für mich erkennbar noch für die unmittelbar durch die U-4 betroffenen Grundstückseigentümer, falls eine Hochbahn statt der U-Bahn gebaut würde.

Es werden seitens des Antragstellers und der BSU sonstige Nachteile für sonstige Dritte behauptet.

Die Kriterien, nach denen diese Nachteile bestehen sollen, sind unklar.

Auf die Problematik von willkürlich und nachträglich eingeführten Kriterien gehe ich unten näher ein.

Unter anderem wird behauptet, man müsse eine U-Bahn bauen, weil man den Investoren das versprochen habe und ihnen angeblich zugesichert habe, es werde keine Hochbahnlösung geben.

**22.** Dieses Argument ist schon deshalb unhaltbar, weil die Baubehörde vor Feststellungen des Planes entsprechende Zusagen aus rechtsstaatlichen Gründen nicht geben durfte.

**23.** Sofern nun gefordert wird, eine sich aufdrängend Alternative müsse in allen Aspekten deutliche Vorzüge aufweisen, so kann eine solche Betrachtung m.E. einer ernsthaften Prüfung nicht Stand halten, auch wenn das zitierte Urteil zu Michendorf dies zu suggerieren scheint.

Eine solche Auffassung widerspricht jeglicher menschlichen Erfahrungen und Logik.

Würde sie gelten, könnte jede denkbare Alternative als nicht prüfbar dargestellt werden, da es zu jeder denkbaren Alternative eine unbegrenzte Zahl von Aspekten gibt, tendenziell auch eine unzählige Anzahl von Aspekten, die man als relevant bezeichnen könnte.

Es ist nicht vorstellbar, daß jeder dieser zusätzlich denkbaren Aspekte besser gelöst sein kann, als bei der Vergleichslösung. Würde es aber genügen, daß nur **ein** Aspekt schlechter gelöst ist, um die Alternative nicht prüfen zu müssen, dann könnte man jede mißliebige Alternative auf diese Art und Weise ausschließen.

Dies ist offensichtlich nicht der Sinn des zitierten Urteiles vom Michendorf.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Der Umstand also, daß ein oder wenige Aspekte bei einer Alternative schlechter sind als bei der beantragten Variante, kann allein noch nicht dazu führen, daß diese Alternative als nicht zu prüfen eingestuft werden darf. Es kommt auf den Gesamtzusammenhang an.

Gemäß Rand Nr. 75 Michendorf gilt dementsprechend folgendes:

*"Nach ständiger Rechtssprechung des BVerwG hat die Planungsbehörde, wenn Alternativlösungen einer Trassenführung ernsthafte in Betracht kommen, sie als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange .....einzubeziehen."*

Daß die Alternative Hochbahn/Bolten als ernsthafte Alternative nicht in Betracht komme wird zwar gerne von der Hochbahn AG behauptet ( "*unseriöser Vorschlag* "), auch Herr Freytag behauptet dies gerne : allein eine Begründung sind beide schuldig geblieben. Wenn aber, wie ich im Widerspruch für jedes einzelne Beurteilungskriterium dargelegt habe, die von der Stadt selbst genannten Beurteilungskriterien ausnahmslos gut, ja besser als bei der beantragten Lösung U-4 erfüllt werden, dann handelt es sich genau um eine solche Lösung, die gem. zitiertem Urteil ernsthaft in Betracht kommt und die in eine ernsthafte vergleichende Prüfung einzubeziehen ist.

Hier noch einmal der Rekurs :

Förmlich mag eine solche Prüfung erst jetzt durch das Prüfungsamt vorzunehmen sein. Fachlich- inhaltlich wäre sie durch die Hochbahn AG vorzunehmen gewesen, die ja den Auftrag hatte, alle sinnvollen Varianten zu untersuchen.

**F Drängt sich die Alternative Hochbahn / Bolten auf ?**

- 24.** Wesentlich scheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Frage zu sein,
- a) ob sich eine nicht untersuchte Alternative aufgedrängt hätte;
  - b) ob diese Alternative zu einer wesentlich anderen Entscheidung geführt hätte.

**25.** Ich behandle im Folgenden vorwiegend die Frage, ob sich die von mir vorgeschlagene Alternative "aufgedrängt" hätte.

Daß die von mir vorgeschlagene Alternative einer Hochbahn-Lösung zu einer wesentlich anderen Entscheidung und zu wesentlich anderen Folgen geführt hätte, ist evident und im



06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Detail nicht weiter auszuführen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Antragsteller bzw. die prüfende Behörde bereit ist, nach den von ihr selbst aufgestellten Beurteilungskriterien zu prüfen.

Falls daran Zweifel bestehen, daß eine vollständige Prüfung zu einer wesentlich anderen Entscheidung geführt hätte, bitte ich um eine entsprechende Mitteilung. Ich führe dann gerne Näheres dazu aus.

**26.** Ich behaupte, daß sich die von mir vorgeschlagene Alternative - Erschließung mit einer Hochbahn, ausgefädelt am Baumwall, östlich der Elbphilharmonie geführt, Tieflage im Zentralbereich, fortgesetzt als Hochbahn im Westteil der Hafencity mit Querung der Elbbrücke über die vorhandene, bereits für eine Hochbahnführung mit einer zweiten Ebene ausgebaute Freihafenbrücke - aufdrängt.

Allein der letzte Aspekt, daß für eine derartige Führung bereits eine fertig ausgebaute Brücke vorhanden ist, legt für jeden normal denkenden Planer nahe, eine solche Variante zu untersuchen.

( Allmählich halte ich es allerdings nicht mehr für einen Zufall, daß im Stadtmodell der Hafencity diese Brücke ohne die obere Ebene dargestellt ist. )

Bei der Hochbahn / Bolten handelt sich nicht um irgendeine Variante, die man auch hätte untersuchen können, aber nicht untersuchen mußte.

Es handelt sich um eine Variante, die sich jedem fachkundigen Planer zumindest als grundsätzliche Idee aufdrängt.

**27.** Was darf die Formulierung heißen "Eine Lösung drängt sich auf" ?

Sie kann m.E. nicht heißen, daß im Detail jedermann sofort hätte sagen können müssen: "so geht es offensichtlich."

Wäre dies eine angemessene Interpretation der Forderung, dann würde sich von vornherein jede pfiffige, besonderes planerisches Können voraussetzende Lösung verbieten.

Eine solche Interpretation ist offensichtlich unsinnig, zumal sie auch dem Gemeinwohl widerspricht.

**28.** Die Formulierung des BVerwG und die Forderung, nach "der sich aufdrängenden Lösung" kann sich nur auf die Frage beziehen, ob der Antragsteller unter Abwägung üblicher Aspekte und im Rahmen eines vorauszusetzenden Fachverständes auf eine solche Lösung hätte kommen müssen.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Dies ist offensichtlich der Fall.

a) In einer Umfrage von "hamburg -1" haben sich ca. 80 % der Befragten für die Erschließung der HafenCity mit einer Hochbahn ausgesprochen.

Der Gedanke als solcher scheint also nahe zu liegen.

Hingegen die Idee, die HafenCity mit einer U-Bahn zu erschließen, die 3,5 km in einem großen Bogen im Tunnel geführt wird, liegt zunächst außerhalb jeglicher Phantasie.

Diese Idee ist für einen innerstädtischen Zentralbereich weltweit einmalig. Sie liegt damit offensichtlich im Gegensatz zur Hochbahn-Lösung nicht auf der Hand.

b) Der Erfinder der HafenCity, der Ex-Bürgermeister Dr. Henning Voscherau, bezeichnet die U-4-Lösung als "Jahrhundertfehler" und fordert die Erschließung mit einer Hochbahn. Soweit entsprechende Textpassagen nicht bekannt sind, kann ich die Quellen nachliefern.

c) Die Hochbahn AG selbst hat die Erschließung mit einer Hochbahn für unter suchungswürdig erachtet. Laut Darstellung zum Planfeststellungsantrag wurden 34 Lösungen untersucht.

28 dieser Lösungen sind laut Planfeststellungsantrag sofort wegen grundsätzlicher betriebswirtschaftlicher Mängel ausgeschieden.

Ob sich bei diesen Varianten eine ernsthaft zu erwägende Hochbahn-Lösung befunden hat, wurde leider nicht öffentlich dargestellt.

d) Bei der Stufe 2 war noch (?) eine (1) Hochbahn-Lösung vorhanden und zwar mit einer Ausfädelung vom Baumwall und einer Führung westlich der Elbphilharmonie, also durch das Elbfahrwasser hindurch.

Diese Varianteführte dann zum Ausscheiden der Lösung., weil sie durch das Elbfahrwasser führte, durch eine Großschiffahrtsstraße.

Eine Hochbahn-Lösung lag also offensichtlich (wider Willen) auch für die Hochbahn- AG selbst nahe und man versuchte sie mit dem bereits dargestellten und kritisierten Trick loszuwerden.

e) Daß im übrigen eine Hochbahn-Lösung auch in der Öffentlichkeit für nahe liegend angesehen wird, ergibt sich auch aus zahlreichen Kommentaren in der Presse.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

*So heißt es z.B. im Hamburger Abendblatt vom 23.10.2004 "Es ist jedenfalls richtig daß Bausenator Michael Freytag nicht stur auf einer einmal gemachten Festlegung beharrt sondern Alternativen nochmals prüft. Ein Zeichen, daß er die Einwende ernst nimmt. Vielleicht denkt der Senat ja auch noch einen Schritt weiter und erwägt auch eine überirische (auch übrigens kostengünstigere) Lösung. Für die Fahrgäste - Touristen, wie Kunden und Arbeitnehmer - wäre dies ungleich attraktiver. Statt 40 Meter unter der Erde durch eine schwarze Röhre zu fahren, würden Sie das neue Hamburg von seiner schönsten Seite sehen. Eine ernsthafte Überlegung sollte das Wert sein - trotz der Bedenkens der Investoren, die um ihre unverbaute Aussicht auf den Hafen sowie den Lärm fürchten."*

**29.** Es ist also offensichtlich, daß auch in der Öffentlichkeit die von mir vorgeschlagene Lösung als diskussionswürdig angesehen wird und daß also sie nach der öffentlichen Meinung offensichtlich auf der Hand liegt.

Weitere Kommentare in der TAZ, der MoPo im NDR belegen eine ähnliche Auffassung.

**30.** Die Untersuchungspflicht sich einer offensichtlich im Prinzip aufdrängenden Variante (Hochbahn, Ausfädelung vom Baumwall) kann nicht dadurch ausgehebelt werden, daß der Antragsteller entweder aus Unvermögen oder aber mit Absicht eine Detailausformung dieser grundsätzlich möglichen Variante wählt, deren Nichtausführbarkeit sich unmittelbar aufdrängt.

Wäre ein solches Verfahren zulässig, dann könnte ein Antragsteller bzw. die Planfeststellungsbehörde durch diesen Trick jede Lösung herauskicken, die man aus anderen als sachlichen Gründen disqualifizieren möchte.

Beispiel:

Man untersucht die Elbquerung mit einer Autobahn westlich von Hamburg, führt diese Autobahn auf Stelzen über die Innenstadt von Glückstadt hinweg, läßt sich dann bestätigen, daß dies ein unzulässiger Eingriff in ein als Denkmal geschütztes Ensemble ist und behauptet dann, die Führung einer Autobahn westlich Hamburgs auf einer Hochbrücke sei nicht möglich.

Das ist ein offensichtlicher Unfug - vergleichbar aber mit dem, was im Falle der U-4 vorgenommen wurde.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

**31. Eine Lösung mit einer Hochbahn, ähnlich oder gleich der von mir vorgeschlagenen Lösung, läßt logisch und zwingend aus den offiziellen Planungszielen gekoppelt mit der topographischen Situation ableiten.**

Wenn man einen städtebaulichen Raum erschließen möchte, der sich in Ost-West-Richtung sehr lang (ca. 3,5 km) und in Nord-Süd-Richtung sehr schmal (1,0 km) erstreckt und man (wie die BSU) die auf der Hand liegende und richtige Forderung erhebt, dieser Raum solle flächig erschlossen werden, dann bietet sich natürlich eine lineare Erschließung in der Länge an, entweder von Ost nach West oder von West nach Ost.

Jede Form, dieses Gebiet flächig in Nord-Süd-Richtung erschließen zu wollen, führt zu Schwierigkeiten.

Wenn man gleichzeitig - nach der Erschließung des Gebietes selbst - von diesem Gebiet in Richtung Süden weiterfahren möchte, und dabei die Elbe unter- oder überqueren muß, gibt es zwei grundsätzliche Möglichkeiten :

- a) Man kommt von Osten. Dann wird man, nachdem man den Westen erreicht hat, einen Tunnel wählen müssen, da man eine 90 Meter hohe Hochbrücke an dieser Stelle nicht realisieren kann. Die Anfahrtrampe wäre viel zu lang.  
Ein Tunnel unter der Norderelbe, ausgehend von der Kehrwiederspitz führt aber notgedrungen zu einem Auftauchen des Tunnels auf der Südseite in einem Bereich, der städtebaulich für die weitere Entwicklung des Südens uninteressant ist.  
Er läge in einem Gebiet, das nach allen bekannten Konzepten auch dauerhaft als Hafengebiet erhalten bleiben soll - anders als die östlichen Bereiche der Kleinen Grasbrooks, für die eine allgemeine städtebauliche Nutzung angestrebt wird.  
Eine solche Lösung führt also nicht nur zu einem sehr teuren Tunnel, sondern auch zu einer unsinnigen Erschließung des Südteiles.
- b) Durchfährt man das Gebilde aber von West nach Ost dann bietet es sich an, im Osten eine Hochlage zu wählen, weil hier eine Elbquerung in Hochlage bei relativ niedriger Höhe völlig unproblematisch möglich ist. Die zahlreichen vorhandenen Brücken liegen bereits tief und außerdem ist in diesem Bereich bereits eine Brücke fertig vorhanden, die für eine solche Querung in Hochlage ausgebaut ist.

Es bietet sich tendenziell für eine solche Führung also zumindest im Ostteil eine Hochlage an.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Wenn ich im Ostteil eine Hochlage habe, spricht zunächst alles dafür, auch im Westteil eine Hochlage zu versuchen.

Nun gibt es auch im Westteil bereits eine Hochlage, nämlich am Baumwall.

Aus einer solch relativ einfachen aber konsequenten logischen Ableitung ergibt sich zunächst, daß eine Lösung, die am Baumwall oberirdisch ausfädelt, im Bereich des zu Erwartenden liegt.

Es ergibt sich weiter, daß man im Rahmen einer systematischen Untersuchung erwarten würde, daß zu dieser prinzipiellen Lösung viele Varianten versucht worden wären.

Erfolgt dies nicht, dann liegt ein falsches Untersuchungskonzept vor.

Selbst wenn sich im Detail herausstellen sollte, daß viele dieser Lösungen aus anderen Gründen nicht funktionieren und wenn man mangels Phantasie auf die eine mögliche Lösung dieses Prinzips nicht gekommen ist, die ich vorgeschlagen habe, so gilt, daß eine solche Lösung im Prinzip auf der Hand liegt.

Vor diesem logischen Hintergrund wäre eigentlich zu erwarten gewesen, daß der Antragsteller das folgende untersucht hätte bzw. es ist zu erwarten, daß die Planfeststellungsbehörde das Folgende untersucht :

- a) Eine Vielzahl von Hochbahn-Varianten.
- b) Die von mir vorgeschlagene Variante, nachdem sie dem Antragsteller bzw. der Planfeststellungsbehörde ja bekannt geworden ist.

Sollte die Planfeststellungsbehörde - ähnlich wie die Hochbahn AG argumentierte - nicht wissen, was genau ich vorgeschlagen habe, so bin ich zu ergänzenden Erläuterungen jederzeit gerne bereit.

Ich denke aber, daß der Vorschlag als solcher sehr klar ist: noch einmal

- Ausfädung in Hochlage am Baumwall
- Umfahren oder Durchqueren der Gebäude im Hanse -Trade-Center
- Zwischen Hans-Trade-Center und Elbphilharmonie eine Haltestelle, die beide Einrichtungen gleichzeitig bedient
- Führung auf der Ostseite der Elbphilharmonie
- Abtauchen in das Sockelgeschoß

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

- Unterqueren des Magdeburger Hafens auf gleicher Höhe, auf der die für die U-4 vorgesehene Station geplant ist
- Auftauchen - Führung Richtung Osten
- Umsteigestation zur S-Bahn im Bereich der Zweibrückenstraße, Nutzung der vorhandenen Freihafen-Elbbrücke
- Weiterführung nach Wilhelmsburg, zunächst längs des Veddeler Dammes

**32.** Dabei ist die Führung nach dem Magdeburger Hafen zunächst nur nachrichtlich erwähnt :Sie ist hauptsächlich erwähnt, um das Ziel des "Sprunges über die Elbe" mit Leben zu erfüllen und nachzuweisen, daß dieser Sprung tatsächlich funktioniert.

Der "Sprung über die Elbe" ist ja eines der angeblichen Hauptziele der Senatspolitik überhaupt und eines der Hauptziele , die als Beurteilungskriterien für die Auswahl der von der Hochbahn AG zu untersuchenden Alternativen genannt wurden.

Es gebietet die Logik, daß die Lösung für die Erschließung der HafenCity im engeren Sinne, eine Lösung für den Sprung über die Elbe anbieten muß und auch in seinen wesentlichen Folgen bedenken und darlegen muß.

Nur zu sagen : technisch ist diese Verlängerung möglich, genügt einer fachlich korrekten Planung nicht.

Ich erlaube mir an dieser Stelle den Hinweis, daß ich etwa für die gleichen Kosten, die die Strecke Jungfernstieg - Magdeburger Hafen angeblich kostet, tatsächlich vom Rathausmarkt bis nach Wilhelmsburg komme.

**33.** Im vorliegenden Fall untersucht der Antragsteller und die mit ihm kooperierende BSU nicht nur die Variante Hochbahn / Bolten nicht, sondern sie versuchen sowohl durch verbale Äußerungen in der Öffentlichkeit "*Wir sind gegenüber den Investoren verpflichtet, wir haben diesen Investoren eine U-Bahn versprochen* " als auch durch konkretes Handeln (Vergabe von Schlüsselgrundstücken oder die Verpflichtung gegenüber dem Investor im Überseequartier, eine unterirdische Station zu bauen) vollendete Tatsachen zu schaffen, bevor das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist.

Schon der Versuch ist ungesetzlich.

**34.** Wie offensichtlich naheliegend der von mir gemachte Vorschlag machbar war, ergibt sich indirekt aus der Fülle der sachlich unqualifizierten Argumente, mit denen die BSU und die Hochbahn versucht haben, gegen diesen Vorschlag zu argumentieren.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Es fing mit dem falschen , unsinnigen Argument an: international würden keine Hochbahne gebaut, das sei kein internationaler Standard und setzt sich fort über den unsinnigen Vorwurf, man dürfe keine 130 Meter-Radien bauen, obwohl es viel engere Radien im Hamburger Netz gibt und obwohl die TU München 130 m- Radien für möglich hält (zumal im Innenstadtbereich, in dem bei nahen Haltestellenabständen keine sehr hohen Geschwindigkeiten gefahren werden) - bis hin zu dem völlig unsinnigen Vergleich mit dem Light-Train in London, der angeblich nicht funktioniere etc.

Man wolle Hamburg die schlechten Erfahrungen einer Hochbahn ersparen (Freytag).

Wer so argumentiert, macht deutlich, daß er sich mit einer Alternative so nicht auseinandersetzen möchte und kein Argument, sei es auch noch so weit hergeholt , auslässt, um die nicht gewollte Alternative zu diffamieren.

**35.** Der Vorschlag ist relativ weit ausgearbeitet. Der Antragsteller hat im Erörterungstermin vom 15.2.06 einerseits vortragen lassen, er haben den Vorschlag nicht verstanden und er wisse nicht genau, was dort vorgeschlagen sei, andererseits hat er vorgetragen, man habe ihn sehr genau untersucht.

Mir ist nicht klar geworden, welche der beiden Argumentationen denn nun gelten soll.

**36.** Der Antragsteller und die Planfeststellungsbehörde bzw. genauer die beauftragenden Fachabteilungen der BSU sind Fachplaner. Sie konnten sehr schnell erkennen, daß der Vorschlag offensichtlich die selbst aufgestellten Beurteilungskriterien hervorragend erfüllt und daß er sie offensichtlich zumindest in Teilbereichen sehr viel besser erfüllt als die U-4.

Es war also seitens des Antragstellers bzw. seitens der Planfeststellungsbehörde nicht irgend ein Vorschlag zu prüfen, sondern ein Vorschlag, von dem man die offensichtlichen Vorteile - zumindest als Fachplaner - sehr schnell erkennen kann.

**37.** Daß der von mir gemachte Vorschlag offensichtlich nicht unsinnig ist und offensichtliche Vorteile hat, ergibt sich auch aus dem Umstand, daß sowohl der BDA Hamburg als auch die Architektenkammer Hamburg eine nachvollziehbare, öffentliche Prüfung gefordert haben.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Wie können diese beiden Fachorgane eine solche Forderung aufstellen, wenn für sie nicht zumindest nach erstem Anschein die Lösung hohe Qualitäten hat.?

Wenn diese hohen Qualitäten aber nicht erst später (zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens bzw. zum Zeitpunkt der Prüfung durch das Rechtsamt) behauptet werden, sondern offensichtlich bereits dem Antragsteller bzw. der Planfeststellungsbehörde bekannt waren, dann sind sie auch in den Abwägungsprozeß mit einzubeziehen.

**38.** Über die bessere Erfüllung der Beurteilungskriterien, die der Senat vorgegeben hatte, hinaus hat der Vorschlag (Hochbahn östlich der Elbphilharmonie) offensichtlich weitere Vorteile:

- Minimierung der Eingriffe in die Innenstadt
- erhebliche Kostenvorteile
- fast keine Unterbrechung des laufenden U-Bahn-Betriebes
- Anschlußmöglichkeit an die Elbphilharmonie
- einfache und offensichtliche Verlängerbarkeit in den Süden.
- sichere Kalkulierbarkeit
- Erhöhung der Attraktivität Wilhmsburgs im Bewußtsein der Bevölkerung, weil man den Gesamtbereich über eine Hochbahn erleben kann.

Hierdurch ergeben sich wesentlich volkswirtschaftliche Vorteile, da man ohne eine Erhöhung der Attraktivität Wilhelmsburg im Bewußtsein der Bevölkerung den Bereich nie vernünftig wird entwickeln können.

**39.** Die Kostenvorteile sind offensichtlich, da sie systembedingt sind.

Hochbahnen auf Brücken sind systembedingt sehr viel günstiger herzustellen als U-Bahnen im Tunnel.

Vereinfacht rechnet man mit dem Faktor 1 : 3.

Das heißt: Nach dem ersten Anschein ist offensichtlich ein wesentlicher Kostenvorteil anzunehmen. Das Gegenteil ist im Detail zu untersuchen und nachzuweisen.

Daß solche Kostenvorteile anzunehmen sind, ergibt sich indirekt wiederum aus den Abwehrversuchen der Hochbahn und der BSU, in dem man konstant und gegen besseres Wissen bezüglich einer Hochbahn-Lösung nicht etwa auf die von mir vorgeschlagene Variante verwies, sondern darauf, daß die unsinnig in der Elbe geführte Hochbahn-Variante westlich der Elbphilharmonie Kosten von ca. 200 Mio Euro ergeben würde.



06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

Die hier gegebenen hohen Kosten sind wesentlich durch Kosten für einen Anprallschutz verursacht.

Derartige Kosten sind für meinen Vorschlag nicht anzunehmen.

**G Welche zusätzlichen, nachträglich in das Verfahren eingeführten Argumente, sind zur Beurteilung heranzuziehen ?**

**40.** Grundsätzlich sind natürlich alle sinnvollen Beurteilungskriterien zugelassen, ja notwendig in die Betrachtung einzubeziehen.

Man muß aber darauf achten, daß man nicht nachträglich Beurteilungskriterien einführt, nur um gezielt eine bestimmte Variante zu puschen oder herauszudrängen.

**41.** Umgekehrt kann man nicht erwarten, daß alle denkbaren Kriterien von vornherein festgeschrieben werden. Man käme auf eine nicht handhabbare, theoretisch unendlich große Anzahl von Kriterien.

Wenn z.B. eine sonst denkbare Lösung als Voraussetzung für Ihre Realisierung den Abriß der Katharinenkirche hätte, so ist dies einerseits ein Kriterium, das man nicht von vornherein als Beurteilungskriterium einführen muß, daß aber andererseits offensichtlich - ohne, daß dies im Detail erklärt werden müßte - eine Weiterverfolgung einer solchen Lösung ausschließt.

**42.** Problematischer ist es, wenn man nachträglich Kriterien als Ausschlußkriterien einführen möchte, bei denen man offensichtlich geteilter Meinung sein kann.

Wenn man z.B. als negativ die angebliche Sichtbeeinträchtigung durch eine Hochbahn aufführt (jeder Gegenstand über dem Horizont stellt eine Sichtbeeinträchtigung dar - also auch das Hamburger Rathaus oder der Michel ) - dann muß man auch die vielen anderen mit der Sichtbarkeit unmittelbar zusammenhängenden, positiven Aspekte betrachten, will man sich nicht dem Vorwurf der Manipulation aussetzen.

1. Es gibt bedeutende bauhistorische Beispiele, in denen bewußt solche optischen Barrieren und Filter gebaut werden.
2. Die Sichtbarkeit der Hochbahn hat offensichtlich für viele Menschen erhebliche Vorteile: Sie können ihre - hoffentlich schöne und beeindruckende - Umgebung erleben.

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

3. Hamburg ist stolz auf seine vielen Brücken. Die historischen Bereiche am Hafen, die außerhab der Großschiffahrtsstraßen liegen, sind durch ein Gewirr von Brücken geprägt - so auch der Zollkanal.

Eine weitere Brücke paßt also zu diesem städtebaulichen Motiv.

Nun ist es aber allgemein bekannt, daß Städte ihre prägenden Eigenarten stärken sollten. Formal spricht also alles für eine weitere Brücke.

4. Es ist unter Künstlern anerkannt, daß die Übergänge zwischen der einen Struktur und der anderen Struktur markiert werden sollten.

Hier ist zu markieren der Übergang zwischen der dichten Bebauung der Hafencity zu der Weite der Flußlandschaft.

Auch dies spricht für eine Brücke.

## **H Zusammenfassung**

**43.** Die nach allgemeinen rechtsstaatlichen Prinzipien geforderte Gewaltenteilung ist durch die enge Verquickung zwischen Auftraggeber, Antragsteller und Planfeststeller nicht gegeben.

**44.** Die vorgeschlagene Variante einer Hochbahn, ausgefädelt am Baumwall geführt östlich von der Elbphilharmonie, ist offensichtlich nach erstem Anschein sinnvoll, sie drängt sich auf.

Sie ist insbesondere für Fachleute als sinnvoll erkennbar, zumal sie - für Fachleute schnell erkennbar - im Gegensatz zur U-4 - die wesentlichen Beurteilungskriterien, die der Antragsteller und die den Auftrag erteilende Baubehörde BSU selber aufgestellt haben, optimal erfüllt.

Das Konzept ist stringent aus diesen Hauptkriterien ableitbar.

Der Vorschlag ist - zumindest nach erstem Anschein - sehr kostengünstig und sicher kalkulierbar. Der Vorschlag ist offensichtlich wesentlich kostengünstiger als die U-4, die darüber hinaus nicht sicher kalkulierbar ist.

Der Vorschlag war zum Zeitpunkt der Aufstellung der Planunterlagen U-4 / Jungfernstieg sowohl dem Antragsteller, als auch der Prüfbehörde bekannt und er kann schon aus diesem Grunde nicht als eine vielleicht nur auch noch mögliche Variante abgetan werden,

06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4

zumal der Vorschlag der U-4 / Jungfernstieg auf den ersten Blick erkennbare Probleme und Unwägbarkeiten aufweist.

Fachlich ist die Prüfung der Hochbahnvariante notwendig.

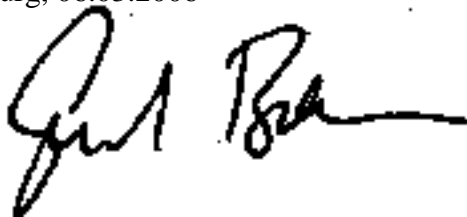
Fachlich ist es ferner notwendig, wesentliche weitere Nebenaspekte, insbesondere aber die finanziellen Folgen der Bauantragsplanung im Vergleich zu der von mir vorgeschlagenen Planung abzuwägen.

Eine Nichtabwägung der finanziellen Aspekte widerspricht einer fachlich korrekten Planung. Sie widerspricht auch dem Baugesetzbuch und dem Grundsatz, daß mit öffentlichen Mitteln haushälterisch umzugehen ist.

Soweit der Antragsteller eine solche überprüfbare Untersuchung der Kosten nicht vorgenommen hat - der Antragsteller beruft sich auf die Zahlungszusage des Senats, weist aber an keiner Stelle auch nur annähernd nach, wie sich die kolportierten Kostenangaben von 255 Mio€ erklären und auf was sie sich beziehen, er behandelt ferner in keiner Weise die Höhe indirekter Folgekosten, weder für die Innenstadt noch die beabsichtigte Verlängerung in den Süden - obliegt es dem Planfeststeller, eine solche Prüfung vorzunehmen. Da nicht anzunehmen ist, daß der Antragsteller oder das von ihm bisher eingeschaltete Büro Obermeyer eine solche Prüfung objektiv für den Planfeststeller vornehmen können, da ferner die BSU selbst in das Verfahren und die problematischen Kostenangaben tief verstrickt ist, da ferner die Behördenleitung der BSU gleichzeitig gegenüber dem Planfeststeller weisungsbefugt ist, muß eine Prüfung von neutraler dritter Seite erfolgen.

Da sich wie oben dargestellt die von mir vorgeschlagene Hochbahnlösung aufdrängt und da die Berücksichtigung dieser Lösung ob ihrer offensichtlichen Vorteile bei sachgerechter Überprüfung des Gesamtzusammenhanges zu einer anderen Entscheidung als zur U-4/ Jungfernstieg führen würde, beantrage ich noch einmal, den Antrag auf Planfeststellung für die U-4 / Jungfernstieg abzulehnen.

Hamburg, 06.03.2006



06.03.2006 Ergänzende Erläuterungen zum Einspruch gegen Planfeststellung U-4