

GERHARD BOLTEN

DIPL.-ING.
STADTPLANER SRL
ARCHITEKTEN BDA
ÖFFENTL. BEST. U. VEREIDIGTER
BAUSACHVERSTÄNDIGER

D-20354 HAMBURG
ALSTERUFER 20 B
TEL. 040/ 41 33 99 30
FAX 0421/ 2 23 90 99

Behörde für
Stadtentwicklung und Umwelt
- Rechtsamt -
Stadthausbrücke 8

20355 Hamburg

Einwendung gegen den Inhalt des Planfeststellungsverfahrens
Bau einer neuen U-Bahn-Linie U-4
Ausfädelung aus der Haltestelle Jungfernstieg bis zur
HafenCity mit den Haltestellen Überseequartier und Lohsepark

3.10.2005
gb/dl
ARC 120
B-Stadtentwicklung

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das Planfeststellungsverfahren und den Vorschlag einer U-4 (Jungfernstieg) erhebe ich Einspruch .

Der Einspruch bezieht sich auf das von der BSU als Anhörungsbehörde am 8. Aug. 2005 angekündigte Verfahren und die im Erläuterungsbericht vom 11.07.2005 dargestellten Maßnahmen, verfasst von der Hochbahn AG und dem Planungsbüro Obermeyer.

Ich bin zunächst nicht unmittelbar betroffen, fühle mich aber als Bürger der Freien und Hansestadt Hamburg sowie als Bürger der Bundesrepublik Deutschland mittelbar betroffen . Aus der mittelbaren Betroffenheit ergibt sich, wie unten dargestellt, auch eine unmittelbare Betroffenheit.

Inhalt :

Allgemeine Gründe, warum die U-4 abzulehnen ist	3
Zwischenbemerkung. Hinweis auf alternatives Hochbahnkonzept	4
Kritik am manipulierten Auswahlverfahren	7
Vergleich U-4 / Hochbahn. 3 offizielle Hauptkriterien	9
Kosten. Allgemeine Hinweise	11
Vergleich von 9 offiziellen Nebenkriterien. U-4 / Hochbahn	14
Sonstige städtebauliche Kriterien	19
Sichtbeziehungen/ Investorenwünsche	19
Radien	21
Elbphilharmonie	22
Funktionsfähiges Gesamtnetz / S-Bahn	23
Sicherheitsaspekte	24
Folgen der U-4 für die Innenstadt	25
Sprung über die Elbe	27
Die amphibische Stadt.	
Die U-4 verfehlt übergeordnete städtebauliche Ziele	29
Das Baugrundgutachten	32
Persönliche Schädigung	34
Ist eine Hochbahn noch möglich ?	37
Zusammenfassung	38

ALLGEMEINE GRÜNDE

1. Bei einer Realisierung der U-4 würden Steuermittel - sowohl der Freien und Hansestadt Hamburg als auch vermutlich der Bundesrepublik Deutschland - in erheblichem Maße verschwendet, obwohl eine deutlich preisgünstigere Lösung möglich ist, die gleichzeitig die von der Hochbahn AG und dem Senat der FHH gesetzten Planungsziele mindestens so gut wie die U-4 erfüllt.

2. Die aufzuwendenden Mittel für die U-4 überhaupt sind mit hohen Risiken behaftet und der Planfeststellungsbeschuß bleibt hinsichtlich der Höhe der tatsächlich einzusetzenden Mittel völlig unklar.

Es ist begründet anzunehmen, daß die indirekt (nicht im Planfeststellungsbeschuß sondern seitens des Senates in der Öffentlichkeit) genannten Kosten von 255 Mio€ weit überschritten werden .

3. Das Planungsverfahren entspricht nicht planungsüblichem Standard, auch wenn Anderes seitens des Antragstellers behauptet wird: ein ergebnisoffenes und neutrales Verfahren über sinnvolle Alternativen hat offensichtlich nicht stattgefunden.

Eine nachgewiesene Abwägung öffentlicher Interessen findet nicht oder - wo überhaupt - nur marginal statt.

4. Der Antrag widerspricht allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen, nach denen solche Lösungen zu suchen und durchzuführen sind, die bei möglichst geringer Schädigung der Interessen Einzelner für die Allgemeinheit einen höchst möglichen Gewinn erbringen.

Im Sinne des Städtebaues bedeutet dies nach üblichen Standards u.a., daß die Potentiale und Ressourcen einer Stadt optimal genutzt werden und daß im Konkurrenzkampf der Städte untereinander die positiven Spezifika einer Stadt weiter entwickelt und betont werden.

Die U-4 betont die Spezifika der Stadt Hamburg nicht und läßt potentielle städtebauliche Entwicklungschancen außer Acht.

5. Jegliche fachlich korrekte Planung hat nicht nur Rücksicht auf die Umwelt, sondern auch auf das sie umgebende Umfeld zu nehmen. Eine fachgerechte Planung muß die sich mittelbar und unmittelbar aus der Maßnahme ergebenden Folgen darlegen und abwägen.

Dies ergibt sich u.a. aus § 75(1) und 38(1) VwVfG, es ergibt sich vor allem aber aus Art und Inhalt des hier zu diskutierenden Planfeststellungsverfahrens : es handelt sich um eine städtebauliche Planung bzw. um eine Planung , die eminente Auswirkungen auf den Städtebau hat. Bei städtebaulichen Planungen sind regelmäßig die Abwägungen einzuhalten, wie sie beispielhaft in § 1 (Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung) BauGB genannt sind. Dies tut der Antrag zur Planfeststellung nicht.

Diese allgemeinen Grundsätze der Abwägung und der Beachtung möglicher und wahrscheinlicher Folgen von Planungen und Maßnahmen gelten nicht nur für die Leitplanungen sondern auch für Einzelmaßnahmen, sofern sie nicht ausdrücklich per Gesetz ausgenommen sind.

Daß Abwägungen vorzunehmen sind, steht auch im Antrag zur Planfeststellung selbst, dort unter 1.3.3 - eigenartig kurz . Die Darstellung, was denn wohl die genannten öffentlichen und privaten Belange sind, unterbleibt weitgehend.

Ich berufe mich in meinem Einspruch zuerst auf öffentliche Belange :

Auf den Anspruch, daß Planung dem Wohle der Allgemeinheit zu dienen hat, auf den Grundsatz, daß mit Steuermitteln haushälterisch umzugehen ist.

Beide Ziele werden nicht erfüllt.

Im vorliegenden Falle gehören zu der Frage, ob die U-4 zwischen Jungfernstieg und Lohsepark eine sinnvolle Lösung darstellt, ganz eindeutig die Fragen

- a) ob und in welcher Form der Ostteil der HafenCity durch eine spätere Verlängerung der U-4 erschlossen werden kann,
- b) ob und in welcher Form der Süden Hamburgs (Sprung über die Elbe) nicht nur grundsätzlich möglich ist, sondern tatsächlich durchgeführt werden kann,
- c) welche strukturellen und finanziellen Auswirkungen eine mögliche Verlängerungen der U-4 über den Lohsepark hinaus haben würde.

Dabei ist für die beabsichtigte Verlängerung der U-4 natürlich nicht eine detaillierte Planung zu erwarten, es ist aber zumindest in den Grundzügen eine Aussage zu erwarten, wie denn eine Fortführung bewerkstelligt werden kann.

Welche möglichen Trassen gibt es ?

Wo liegen mögliche Haltestellen ?

Welche Kosten sind größenordnungsmäßig zu erwarten ?

In welchem Zeithorizont könnte diese Verlängerung stattfinden ?
Wie sollen in der Zwischenzeit die internationale Gartenbauausstellung und die internationale Bauausstellung erschlossen werden ?

Zu diesen Fragen fehlen im Planfeststellungsverfahren jegliche Angaben.

Das Konzept für eine Erschließung von HafenCity und Wilhelmsburg / Harburg mit einer Schnellbahn und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen berühren im geographischen wie im inhaltlichen Sinne das Herz der Stadt Hamburg.

Es handelt sich nicht um ein vor allem technisch zu beurteilendes Projekt, wie es zum Beispiel der Umbau des Bahnhofes Berliner Tor ist.

Es ist ein Projekt das tief in die Darstellung und die Darstellbarkeit der Stadt nach außen eingreift, ein Projekt, das hinsichtlich der Entwickelbarkeit der HafenCity selbst wie auch des Südens auf Jahrzehnte Weichen stellt, ein Projekt, das auch hinsichtlich seiner finanziellen Dimension singulär ist und auf lange Zeit die Entwicklung Hamburgs beeinflussen wird.

Vor diesem Hintergrund sind der Begriff " öffentliches Interesse" und die Abwägung desselben weit zu fassen.

Im Text benutze ich - juristisch wohl nicht korrekt - "Planfeststellungsverfahren" und " Antrag auf einen Planfeststellungsbeschluß" und " Planfeststellung " synonym - in der Annahme , es handele sich tatsächlich noch um einen Antrag und nicht schon um den Beschluß oder eine Festschreibung, was da als Planfeststellungsunterlage mit Datum 11.07.2005 seitens der Hochbahn AG beantragt und veröffentlicht wurde.

Zwischenbemerkung

Ich beziehe mich im Folgenden u.a. auf den von mir gemachten Vorschlag einer Erschließung der HafenCity und den Sprung über die Elbe mit einer am Baumwall ausgefädelten Hochbahn, die Teil des bestehenden Hamburger Hoch- und U-Bahn-Netzes wäre.

Ich beziehe mich auf diesen Vorschlag nicht etwa deshalb, weil er von mir stammt, sondern weil er offensichtlich eine praktikable und von vielen Fachleuten auf den ersten und zweiten Blick für sinnvoll gehaltene Alternative darstellt.

Diese Alternative ist dem Senat und auch der Hochbahn-AG seit Juni 2004 bekannt. Die Alternative wurde am 24.09.2004 im Hamburger Abendblatt veröffentlicht, es gibt zahlreiche (ablehnende) Briefe der BSU und der Hochbahn AG zu dem Konzept und es hat u.a. vor dem Bezirksamt Mitte eine öffentliche Anhörung dazu stattgefunden. Herr Dr. Henning Voscherau hat sich öffentlich positiv zu dem Konzept geäußert und Herr Elste (Hochbahn AG) tat in einer Fernsehsendung kund, das sei alles Unfug.

Man darf also ohne weitere Nachweise davon ausgehen, daß die Hochbahn AG das Konzept zwar vielleicht nicht verstehen wollte, aber davon soviel Kenntnis hatte, daß sie es hätte prüfen lassen können.

Wenn sie denn gewollt hätte, hätte sie es spätestens nach dem Beschluß des Senates vom 17.06. 2004, erneut eine Prüfung möglicher Varianten vorzunehmen, in ihre Überlegungen einbeziehen können.

Sie hat dies nachweislich nicht getan (siehe unten).

Das Konzept ist veröffentlicht im Internet unter **www.hochbahn-hafencity.de**. Hier können auch die meisten der sachfremden Argumente, die die Stadtentwicklungsbehörde und die Hochbahn-AG gegen das Konzept vorgebracht haben einschließlich ihrer Widerlegung nachgelesen werden.

Behauptet wurden u.a. (in Briefen und öffentlichen Erklärungen der BSU und der Hochbahn AG)

- International würden heutzutage keine Hochbahnen mehr gebaut,
(falsch : u.a. die Partnerstädte Chikago und Shanghai planen und bauen innerstädtische Hochbahnen)

- der LightTrain in London, der eine auf Brücken geführte Spezialbahn ist, beweise, daß Hochbahnen nicht funktionieren würden,
(falsch : Der LightTrain erschließt die Docklands nur peripher und ist darüber hinaus nicht Teil des Londoner Tube-Systems)

- man dürfe keine Hochbahnen mit 130-Meter-Radien bauen.
(Falsch : Siehe Untersuchung der TU München. www.hochbahn-hafencity.de.)

Diese wie viele andere unsinnige Behauptungen sind leicht widerlegbar.

Genauere Antworten dazu samt Belegen finden sich unter www.hochbahn-hafencity.de .

Ich verweise im Text auf dieses Konzept und bezeichne es der Einfachheit halber als **Hochbahnkonzept** .

KRITIK AM MANIPULIERTEN AUSWAHLVERFAHREN

Der Senat hat mit seinen Beschlüssen vom 07.01.2003 und vom 17.06.2004 die Hamburger Hochbahn AG beauftragt, sine ira et studio eine möglichst optimale Lösung für die Erschließung der Hafencity zu erarbeiten und dabei gleichzeitig die Möglichkeiten eines Sprunges über die Elbe zu berücksichtigen.

Dabei gab es seitens des Senates drei allgemeine Hauptziele (zitiert u.a. auch auf Seite 1 des Planfeststellungsbeschlusses)

- Hochwertige Anbindung an den ÖPNV der Stadt mit einem modernen, schnellen , leistungsfähigen und attraktiven Verkehrssystem.
- Unmittelbare Verknüpfung mit der Innenstadt und direkte Anbindung der beiden wichtigsten Umsteigepunkte - nämlich Rathaus, Jungfernstieg und Hauptbahnhof.
- Konzeptionelle Berücksichtigung einer Weiterführung über die Elbe hinaus Richtung Wilhelmsburg und Harburg

Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurde zunächst im Frühjahr 2004 eine U-4 Lösung mit Ausfädelung aus der Mönckebergstraße vorgestellt, die als "beste denkbare Lösung" bezeichnet wurde.

Auf Grund zahlreicher Proteste aus der Kaufmannschaft, die durch die mehrjährige Baustelle im Bereich der Mönckebergstraße erhebliche Schäden für die Hamburger City befürchtete, wurde die Hochbahn-AG am 17.06.2004 beauftragt, erneut die Erschließung zu überdenken und alle möglichen Systeme systematisch zu untersuchen.

Als Ergebnis dieser Bemühungen stellten der Senat, vertreten durch Senator Dr. Freytag, und die Hamburger Hochbahn AG am 22.12.2004 die jetzt beantragte Lösung - eine U-4-Ausfädelung vom Jungfernstieg - als die nunmehr beste aller Lösungen vor. Das dazugehörige Papier wurde am **22.12.2004** im Internet veröffentlicht.

Im Text wird detailliert geschildert, wie man zunächst 34 Lösungen erdacht habe und wie man dann einzelne Lösungen verworfen habe, bis schließlich nur noch die U-4 übrig blieb.

Der am 22.12.04 veröffentlichte Text ist Teil des Antrages auf Planfeststellung. Er kann auch heute noch im Internet nachgelesen werden mit einer einzigen kleinen Änderung :

In der ursprünglichen Veröffentlichung vom 22.12.2004 hatte nur die erste Seite das Datum **22.12.2004**, alle Folgeseiten tragen das Datum **11.11.2002**.

Dies bedeutet, daß die Hochbahn-AG sich bereits auf das Ergebnis U-4 zwei Monate vor dem ersten Beschluß des Senates und 1 1/2 Jahre vor dem erneuten Beschluß des Senates festgelegt hatte.

Schon hieraus kann man entnehmen, daß es eine neutrale, ergebnisoffene Prüfung nicht gegeben hat, sondern nur eine zielgerichtete Prüfung mit dem eindeutigen Ziel, eine unterirdische Variante als einzig mögliche darzustellen.

Die Antragstellung für die U-4 - Jungfernstieg - entbehrt also einer wesentliche Voraussetzung: es hat keine neutrale Prüfung möglicher Alternativen stattgefunden.

Das Konzept Hochbahn (www.hochbahn-hafencity.de) wurde nicht untersucht, obwohl - wie oben dargestellt - es den Antragstellern hinreichend bekannt sein konnte. Falls eine Untersuchung doch stattgefunden haben sollte, so wurde sie nicht veröffentlicht.

Sie wurde nicht einer öffentlichen Nachprüfung zugänglich gemacht und genau nach den Kriterien durchgeführt, die die Hochbahn AG auf die 34 von ihr untersuchten Varianten angewandt hat.

Entweder fand die Untersuchung nicht statt oder das Ergebnis führte zu dem Ergebnis, daß die Hochbahn (Konzept Bolten) in vieler Hinsicht der U-4 deutlich überlegen ist. Der jetzt vorliegende Antrag zur Planfeststellung geht entsprechend auf das Hochbahnkonzept nicht ein, sondern basiert auf der vorgenannten Untersuchung von 34 Varianten, die offensichtlich im Kern bereits am 11.11.2002 abgeschlossen war.

Seitens der Hochbahn AG wurde nur eine einzige Hochbahn-Variante untersucht : Ausfädelung am Baumwall und Führung der Hochbahn westlich des Kaispeicher A

durch das Fahrwasser der internationalen Großschiffahrtsstraße Nordereibe.
Entweder waren in der Hafenstadt Hamburg die Planer so naiv, eine Planung zu versuchen, die erkennbar hochgefährlich und rechtlich nicht zulässig ist, oder aber die Variante wurde als reine Alibivariante untersucht, um hinterher sagen zu können : "Hochbahnen gehen nicht", wie dies in Folge sowohl die Hochbahn AG als auch Herr Senator Dr. Freytag nicht müde werden zu betonen.
Allein, die von mir vorgeschlagene Variante verläuft geschützt östlich des Kaispeicher A und ist nicht durch Schiffsanprall gefährdet.

Die ursprüngliche, das Prüfverfahren als Farce entlarvende Fassung der Veröffentlichung vom 22.12.04 kann unter www.hochbahn-hafencity.de heruntergeladen werden. Das rheinische Datum 11.11.2002 ist in dezentem Hochbahn-Grau auf den Seiten 2 - 6 lesbar.

VERGLEICH ZWISCHEN U-4 UND DER HOCHBAHN HINSICHTLICH DER FRAGE, OB DIE HAUPTKRITERIEN ERFÜLLT WERDEN.

Im Folgenden werden zunächst die Hauptprüfkriterien, die die Hochbahn AG und die BSU selbst definiert haben, vergleichend auf die U-4 und die Hochbahn angewandt. Ich hole also das nach, was die Hochbahn AG versäumt hat oder aber der Öffentlichkeit nicht mitteilen mag :
Das Hochbahnkonzept erfüllt alle Prüfkriterien genauso gut, in der Regel deutlich besser als die U-4 - und ist viel billiger.

1. Hochwertige Anbindung der HafenCity an den ÖPNV der Stadt mit einem modernen, schnellen, leistungsfähigen und attraktiven Verkehrssystem.

Antwort:

Dieser Punkt wird von der U-4 und der Hochbahn erfüllt.

Die Hochbahn erfüllt dieses Ziel allerdings deutlich besser :

Sie verfügt in ihrer Verlängerung zur S-3 (S- Bahn Hauptbahnhof - Harburg) und einem möglichen von mir geplanten Umsteigepunkt im Bereich der HafenCity Ost über einen zweiten direkten Anschluß an den Hauptbahnhof und die Hamburger City und ist dadurch :

- a) leistungsfähiger
- b) deutlich weniger anfällig gegen Störungen im Gesamtsystem.

2. Unmittelbare Verknüpfung mit der Innenstadt und direkte Anbindung der beiden wichtigsten Umsteigepunkte, nämlich Rathaus / Jungfernstieg und Hauptbahnhof.

Antwort:

Das Konzept Hochbahn erfüllt diesen Punkt offensichtlich besser als die U-4.

Es sind zusätzlich die innerstädtischen Stationen Mönckebergstraße und Rödingsmarkt angeschlossen. Die Verknüpfung mit der Innenstadt ist deutlich enger.

3. Konzeptionelle Berücksichtigung einer Weiterführung über die Elbe hinaus Richtung Wilhelmsburg und Harburg.

Antwort:

Die U-4 kann theoretisch über den Lohseplatz hinaus in Richtung Süden verlängert werden. Wie dies praktisch passieren kann und passieren soll, wird allerdings nicht erläutert. Tatsächlich ist eine solche Verlängerung kaum durchführbar.

- a) Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, nach dem Lohseplatz die U-4 in Hochlage zu führen und dann die Trasse des Konzeptes der Hochbahn zu übernehmen.
(Führung Richtung Osten bis zur S-3 mit Umsteigehaltestelle im Bereich HafenCity Ost / Chikago Platz / Zweibrückenstraße)

Sofern dies durchgeführt würde, fragt man sich allerdings, warum nicht in dem besonders wichtigen und kostenaufwendigen Abschnitt Innenstadt - HafenCity ebenfalls eine Hochbahn-Lösung durchgeführt wird.

Von der hypothetischen Möglichkeit einer Weiterführung der U-4 als Hochbahn abgesehen:

sämtliche bisherigen Veröffentlichungen des Senates gehen davon aus, daß in einem Tunnel Richtung Süden weitergebaut werden soll.

- b) Grundsätzlich könnte man die U-4 in einem Tunnel bis an die S-3 heranführen und auch bei einer Tunnellösung einen Umsteigepunkt zur S-3 im Bereich der Freihafenbrücke / HafenCity-Ost vorsehen.

Praktisch ist dies nicht durchführbar, da man mit vertretbarem Aufwand eine im Tunnel geführte U-Bahn nicht unter den Fundamenten der diversen Elbbrücken führen kann.

c) Die Umsteigemöglichkeit in die S-3 entfällt also und es verbleibt lediglich als Verlängerung der U-4 in den Süden ein Tunnel direkt unter der Norderelbe hinweg, so wie dies auch schon auf diversen Plänen der BSU dargestellt wird.

Neben verschiedenen anderen Nachteilen, die eine solche Tunnellösung hätte und die unten weiter erläutert werden, hier nur folgender Hinweis:

Eine Tunnellösung Richtung Süden ist auf absehbare Zeit nicht finanzierbar.

Die Hochbahn kann im Gegensatz zur U-4 leicht bis an die S-3 geführt werden. Sie hat im Bereich der HafenCity Ost (Chikago-Platz) einen Umsteigehaltepunkt und wird dann über die bestehende und für eine Hochbahn bereits ausgebaute (!) Freihafenelbbrücke nach Süden zunächst Richtung Veddeler Damm geführt.

Ein solche Führung ist übrigens ohne Störung des Hafensbetriebes auch kurzfristig durchführbar.

Aus der Diskussion der eben genannten Hauptziele wird bereits erkennbar, daß die Hochbahnlösung offensichtlich hinsichtlich der seitens der Stadt benannten Hauptprüfkriterien wesentliche Vorteile hat.

Vor einer Diskussion der wiederum von der BSU und der Hochbahn AG selbst entwickelten Unterziele sowie weiterer städtebaulicher Fragen ein Exkurs zu den Kosten.

KOSTEN. ALLGEMEINE HINWEISE

Allgemein gilt hinsichtlich der Kosten Folgendes :

1. U-Bahnen in schwierigen Untergrundverhältnissen kosten 2-gleisig pro Kilometer üblicherweise zwischen 80 Mio Euro / km und 200 Mio Euro / km.

Im Falle von besonders schwierigen Untergrundverhältnissen wie in Hamburg ist eher ein Preis um 200 Mio Euro / km anzunehmen. (Die Stadt operiert in der Öffentlichkeit mit angeblichen Kosten von ca. 70 Mio€ / km)

2. U-Bahnen in Tunneln lassen sich grundsätzlich nicht sicher kalkulieren, es sei denn, sie würden in offener Bauweise durchgeführt. Dies ist in Hamburg auf Grund der zu unterquerenden Wasserwege in der Regel nicht möglich.

Ein Bau in der Tiefe ist nur sicher kalkulierbar, wenn es sich um felsigen Untergrund handelt. Dies ist in Hamburg nicht der Fall.

Schildvortriebverfahren, wie sie in Hamburg vorgesehen sind, werden beispielsweise durch im Untergrund und in Randablagerungen des Elb-Urstromtales durchaus mögliche große Findlinge und "Blöcke" sowohl zeitlich als auch finanziell erheblich gestört.

Das Unterfahren auf Pfählen gegründeter Häuser birgt erhebliche Risiken.

Wassereinbrüche und Ausspülungen sind bei den gegebenen geologischen Verhältnissen während der Bauzeit möglich.

Die Folgen solcher Einbrüche für die Gründungen von Gebäuden sind erheblich.

3. Auf Brücken geführte Hochbahnen sind klar und sicher kalkulierbar.

Zunächst : Ein Findling in der Tiefe stört die Tragfähigkeit einer Stütze nicht.

Taucht ein zu umgehendes Hindernis auf (was man vorher von oben prüfen kann) kann man den Pfeiler versetzen und die Brücke von vornherein entsprechend konstruieren.

Größenordnungsmäßig kosten Hochbahnen auf Brücken 20 bis 30 Mio Euro / km, bei sehr komplizierten Brückenbauwerken 30 bis 40 Mio Euro / km.

Die Unterhaltskosten für die Brücken und die Schienen sind bei Hochbahnen mittelfristig höher. Langfristig sind jedoch Unterhaltskosten, dann wenn grundlegende Sanierungen anstehen, bei Tunneln höher.

Insgesamt liegen die kalkulatorischen Bau - und Unterhaltungskosten bei Hochbahnen bei etwa 25 % bis 30 % der Kosten von U-Bahnen.

Aus diesen relativ einfachen Überlegungen ergeben sich offensichtliche, grundsätzliche Vorteile für eine Hochbahn-Lösung.

Es ergibt sich auch, daß es im Interesse der Allgemeinheit notwendig gewesen wäre, sich ohne das feste Ziel : *es muß eine Untergrundbahn sein* ein bißchen intensiver mit Hochbahnlösungen zu beschäftigen. Es ergibt sich ferner, daß mit einer Hochbahn auch die Kosten des "Sprunges über die Elbe" bereits heute größenordnungsmäßig benannt werden könnten.

Klar ist aber auch, daß der sogenannte "Sprung über die Elbe" mittels eines Tunnels selbst dann in absehbarer Zeit nicht finanzierbar ist, wenn die veranschlagten 255 Mio € für die erste, 3,5 km lange Strecke zwischen Jungfernsteg und Magdeburger Hafen / Überseequartier ausreichen sollten. (was mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eintreffen wird)

**Die Hochbahn kostet von der Innenstadt bis zum Magdeburger Hafen /
Überseequartier 120 Mio €.(siehe www.hochbahn-hafencity.de)
Für die U-4 werden 255 Mio angegeben.**

Diese Kosten der U-4 sind mit hoher Wahrscheinlichkeit viel zu niedrig.
Sie sind darüber hinaus auf Grund vieler Unwägbarkeiten nicht sicher kalkulierbar.
Ich halte auf Grund von Vergleichen 400 bis 500 Mio€ für wahrscheinlich.

In der Unterlage zur Planfeststellung werden keine Kosten genannt.

Wie soll über eine derartige Vorlage ernsthaft entschieden werden, wenn die Kosten nicht genannt und vor allem nachvollziehbar spezifiziert werden ?

Sind die Kosten etwa kein Aspekt, der im öffentlichen Interesse abzuwägen ist ?

Schwimmt die Hansestadt Hamburg im Geld ?

Darf man den Bund ohne Grund anpumpen ?

Sind die eventuell möglichen Zuschüsse des Bundes nicht auch Steuermittel ?

Würde man argumentieren, diese Kosten gingen die Einwender, die aus anderen Gründen als ich Einwände haben, nichts an :

Dann müsste doch der Antragsteller zumindest darlegen, warum er ausgerechnet diese so besonders unwirtschaftliche Variante zu Lasten der Betroffenen gewählt hat.

Warum geht er zu Lasten der Betroffenen trotz höherer Kosten unnötige Risiken ein ?

Spätestens dann wären die Kosten in einem Gesamtrahmen abzuwägen.

Im Falle meines Einspruches fühle ich mich auch als Steuerzahler nicht ausreichend informiert und mein gerechtfertigtes Interesse, daß mit Steuermitteln haushälterisch umzugehen sei, scheint mir nicht gewahrt :

Warum und zu wessen Vorteil wird eine so teure Lösung beantragt, obwohl es eine preisgünstigere Lösung gibt, die darüber hinaus auch noch offensichtlich städtebaulich mindestens gleichwertig ist ?

Mein Vorteil scheint mir dies nicht zu sein.

Für die Strecke Innenstadt Hamburg - Nordrand Wilhelmsburg rechne ich für die U-4 mit Mehrkosten (!) gegenüber der Hochbahn von 900 Mio€.

Die U-4 ist soviel teurer, obwohl für die Hochbahn deutlich mehr Haltestellen als für die U-4 angenommen sind, sie also deutlich effektiver ihren Zweck erfüllen kann

(www.hochbahn-hafencity.de)

Auch diese Mehrkosten der angeblich als hauptsächliches Planungsziel beabsichtigten Verlängerung in den Süden Hamburgs sind in eine fachgerechte Abwägung einzubeziehen.

Werden diese Kosten nicht erwogen, dann fehlt offensichtlich ein wesentliches Kriterium der Abwägung öffentlicher Interessen.

Man kann nicht sinnvoll über die U-4 entscheiden, ohne die finanziellen Folgen außerhalb des engeren Planfeststellungsbereiches zu bedenken.

Detailliertere Hinweise zu Kostenannahmen für das Hochbahnkonzept finden sich auf der zitierten homepage www.hochbahn-hafencity.de

ERFÜLLUNG VON 9 UNTERZIELEN (Vergleich hinsichtlich der offiziellen Nebenkriterien zwischen U-4 und Hochbahn)

Im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren werden unter 1.1 aus den vorgeannten drei Hauptzielen diverse Unterziele abgeleitet.

(zitiert im Antrag zur Planfeststellung)

Sämtliche dieser Unterziele werden durch das Konzept Hochbahn immer genauso gut, meist aber deutlich besser erfüllt, als durch die U-4.

1. *Schnelle, umsteigefreie Anbindung an die Innenstadt (Rathaus / Jungfernstieg)*

Antwort:

Das Hochbahnkonzept ermöglicht eine schnelle, umsteigefreie Anbindung nicht nur an das Rathaus und den Jungfernstieg, sondern auch an den Hauptbahnhof.

Der unsinnige, 3,5 km lange Umweg entfällt.

2. *Schnelle, umsteigefreie Anbindung an den Hauptbahnhof*

Antwort:

Beide Konzepte erfüllen dieses Ziel.

3. Hohe verkehrliche Leistungsfähigkeit in den werktäglichen Spitzenstunden

Antwort:

Beide Konzepte erfüllen sie dieses Ziel, allerdings sprechen für das Konzept Hochbahn folgende Punkte:

- a) dadurch, daß die HafenCity mittelfristig nicht nur über den Hauptbahnhof / Rathausmarkt / Baumwall angeschlossen ist, sondern auch vom Ostern her über die S-3 / Umsteigepunkt HafenCity-Ost hat, ist das Erschließungskonzept Hochbahn weniger störanfällig,
- b) es ist darüber hinaus leistungsfähiger, da die HafenCity von zwei Seiten bedient werden kann

4. Hohe verkehrliche Leistungsfähigkeit bei Großveranstaltungen

Antwort :

Das Ziel wird bei beiden Konzepten erfüllt.

Von der Hochbahn besser, siehe 3.

5. Umfassende Erschließung der HafenCity

Antwort:

Dieses Ziel wird von der U-4 deutlich schlechter erfüllt, als von dem Konzept Hochbahn.

- a) Das Konzept Hochbahn sieht eine zusätzliche und leicht realisierbare Haltestelle vor der Elbphilharmonie vor. Hierdurch wird nicht nur die Elbphilharmonie sondern der gesamte Westbereich der HafenCity optimal erschlossen.
Die U-4 kann dies nicht.
- b) Das Konzept Hochbahn sieht einen Haltepunkt im Osten der HafenCity vor als Umsteigehaltepunkt zur S-3.
Die U-4 kann einen solchen Haltepunkt nicht bieten , es sei denn, sie würde nach dem Lohesepplatz als Hochbahn weitergeführt.(siehe oben)
- c) Die U-4 schafft innerhalb der Hafencity selbst keine durchgehende Verbindung von der Westspitze zur Ostspitze - die Hochbahn sehr wohl.
Noch einmal : die U-4 schafft es nicht, eine durchgehende Schnellbahnverbindung innerhalb des Gebietes der HafenCity anzubieten, obwohl die HafenCity wegen ihrer linearen Erstreckung optimal für eine durchgehende Verbindung geeignet scheint.

- d) Das Konzept Hochbahn kann systembedingt an jeder weiteren Stelle kurzfristig und mit geringen Kosten eine zusätzliche Haltestelle einbauen.
Wenn z.B. der Ostteil der HafenCity sehr viel dichter bebaut und intensiver entwickelt wird, als zunächst angenommen, könnten sehr leicht zusätzliche Haltestellen angeboten werden.
Eine zusätzliche Haltestelle für eine Hochbahn kostet 10 Mio€.
Sie kann während des laufenden Betriebes gebaut werden.

Die U-4 kann dies all dies nicht. Weder hinsichtlich des Betriebes noch hinsichtlich wirtschaftlicher Kosten.

Eine zusätzliche Haltestelle für eine unter dem Grundwasserhorizont gebaute U-4 kostet 50 Mio€ bis 65 Mio€ .

(Quelle : Hochbahn AG. Sie gibt in öffentlichen Diskussionen 55 Mio - 60 Mio€ für eine abgelehnte, mögliche zusätzliche U-4 Haltestelle Elbphilharmonie an, selbst wenn diese im Zuge des Neubaus der Gesamtstrecke eingefügt wird.

Diese Kostenangaben decken sich mit meinen Kostenermittlungen, die ich im Internet veröffentlicht hatte, bevor die Hochbahn AG diese Einzelzahl nannte)

Eine zusätzliche Haltestelle unter dem Hochwasserhorizont kann nur gebaut werden, wenn während der gesamten Bauzeit (1 bis 2 Jahre) der Betrieb in diesem Steckenbereich eingestellt wird.

Die Kosten für Ersatzverkehre und die volkswirtschaftlichen Ausfälle sind zusätzlich zu den genannten 50 Mio€ bis 65 Mio€ zu kalkulieren.

6. Gute Netzintegration

Antwort:

Die Netzintegration der U-4 ist relativ schlecht.

Die U-4 ist mühsam in das Netz an einer Stelle eingebunden.

Der Umstand, daß man bei der U-4 nur von den Haltestellen

Hauptbahnhof und Jungfernstieg aus eine Verbindung unmittelbar in die HafenCity hat, ist nachteilig. Integration ist etwas anderes.

Bei dem Konzept Hochbahn besteht eine direkte Verbindung in die HafenCity von den Haltestellen: Hauptbahnhof, Mönckebergstraße, Rathausmarkt und Rödingsmarkt in die HafenCity.

Die Netzintegration des Konzeptes Hochbahn ist grundsätzlich besser.

Zunächst ist festzustellen, daß die Integration über die Strecke Hauptbahnhof, Mönckebergstraße, Rathausmarkt (hinsichtlich der Anbindung an den Hauptbahnhof) genau jener Einfädelung entspricht, von der die Hochbahn AG zunächst bei der U-4 (Mönckebergstraße) (bis Mitte 2004) behauptete, sie sei optimal, Besseres sei nicht möglich.

Gegenüber dieser Ex-Lösung (U-4 Mönckebergstr.) gegenüber hat die Hochbahn allerdings den Vorteil, daß die Verkehre aus dem Westen (Schlump, St. Pauli) bereits am Rödingsmarkt umsteigen können und die Haltestelle Rathausmarkt dadurch entlastet wird.

Wesentlich besser als die U-4 ist die Hochbahn aber, weil sie auch einen Anschluß im Osten der HafenCity an die S-3 herstellt und sowohl direkt (durch ihre tatsächliche Verlängerbarkeit nach Süden (Wilhelmsburg / Harburg) als auch indirekte durch den Umsteigepunkt zur S-3 einen wirksamen, zeitlich kurzfristig realisierbaren Beitrag zur Anbindung des Südens an die HafenCity und die Hamburger Innenstadt leistet.

Die S-3 stellt nicht nur großräumlich eine Verbindung in das südliche Umland sondern auch nach Westen (Altona) her.

Auf die Verknüpfungen zu S- Bahnen geht der Antrag leider kaum ein, so als ob es in Hamburg keinen Verkehrsverbund gäbe.

Durch die Möglichkeit, vom Hauptbahnhof entweder über die Hochbahn Rathausmarkt / Rödingsmarkt / Magdeburger Hafen / (Überseequartier) oder über die S-3 bis HafenCity Ost und dann über die Hochbahn das Zentrum der HafenCity und alle Teilbereich gut erreichen zu können, trägt die Hochbahn auch zu einer Entflechtung der Umsteigeverkehre im Hauptbahnhof bei.

Sorry, aber das Konzept Hochbahn ist viel besser als die U-4.

7. Gute Erweiterungsmöglichkeit der U-Bahn-Linie nach Süden

Antwort:

Eine gute Erweiterungsmöglichkeit der U-Bahnlinie nach Süden ist vielleicht im Vergleich zu irgendwelchen anderen der 34 Konzepte gegeben.

Im Vergleich zu den absoluten Notwendigkeiten und im Vergleich zum Konzept Hochbahn ist sie nicht gegeben. Dies ist u.a. deshalb nicht gegeben, weil eine Verlängerung Richtung Süden im Tunnel nicht finanzierbar ist.

Tatsächlich setzt sich der Antrag mit dieser Hauptforderung praktisch nicht auseinander. Ich gehe im Kapitel "Sonstige städtebauliche Kriterien² näher auf diesen grotesken Umstand ein.

8. *Hohe betriebliche Leistungsfähigkeit in der werktäglichen Spitzenstunde*

Antwort:

Diese Leistungsfähigkeit ist bei beiden Konzepten gegeben, allerdings ist dies beim Konzept Hochbahn deutlich höher, da die Hochbahn die HafenCity von zwei Seiten erschließt und nicht nur von einer Seite.

9. *Hohe betriebliche Leistungsfähigkeit bei Großveranstaltungen*

Antwort :

Welche Großveranstaltungen sind gemeint ?

Wenn mit Großveranstaltungen Massenbesuche wie z.B. bei der Queen Mary gemeint sind, dann gilt für beide Systeme: die unmittelbar am Ort des Geschehens gelegenen Stationen sind hoch überlastet und sie liegen viel dazu dicht am Ort des Geschehens, um entzerrt den Andrang bewältigen zu können.

Allerdings : die Hochbahn hat zusätzlich den Haltepunkt Elbphilharmonie und weitere Haltepunkte können einfach und kostengünstig zusätzlich gebaut werden. Im übrigen gilt auch hier: die Leistungsfähigkeit des Konzeptes Hochbahn ist **viel** höher, da der Abfluß schon kurzfristig nicht nur in eine Richtung, sondern in zwei Richtungen erfolgen kann.

Kurzfristig : mit den bei der U-4 eingesparten Kosten kann man sehr schnell schon jetzt eine Verlängerung bis über die Freihafenelbbrücke hinaus bauen und einen Anschluß an die S-3 herstellen.

Da die von der Hochbahn AG und von der Stadtentwicklungsbehörde selbst genannten Unterziele offensichtlich durch die U-4 schlechter erfüllt

werden, als durch das Konzept Hochbahn, da ferner das Konzept Hochbahn deutlich preisgünstiger und preissicherer zu realisieren ist als die U-4, ist schon aus diesen Gründen die U-4 abzulehnen. Sie kann durch eine deutlich bessere und weitaus kostengünstigere Alternative ersetzt werden .

Zahlreiche der von der Hochbahn AG genannten Kriterien versuchen, eine angeblich besonders gute Leistungsfähigkeit der U-4 darzulegen. Die Leistungsfähigkeit ist durchgehend schlechter als bei dem Hochbahn Konzept.

Den Argumenten der Hochbahn AG hinsichtlich der Kapazitäten liegt aber ein weiterer Denkfehler zu Grunde :

Der Sinn von Schnellbahnen ist es, für eine Vielzahl möglicher und notwendiger Verbindungen im Agglomerationsbereich schnelle, bequeme und damit akzeptierte Verbindungen bereitzustellen.

Dabei gilt der Gesamtaufwand.

Nicht die Verbindung vom Bahnsteig Jungfernstieg zum Bahnsteig Überseequartier ist wichtig. Wichtig ist die der Gesamtaufwand für normale Verbindungen - beispielsweise von der Admiralitätsstraße zum Lohseplatz, vom Rathaus zur Sandtorkai, vom Sandtorkai zur Zweibrückenstraße . Solche Verbindungen sind mit der U-4 nicht sinnvoll zu bewältigen. Teilweise geht man besser zu Fuß !

SONSTIGE STÄDTEBAULICHE ZIELE

Da das Konzept Hochbahn offensichtlich die von der Hochbahn AG und vom Hamburger Senat selbst entwickelten Kriterien besser erfüllt als die U-4 haben beide - die Stadtentwicklungsbehörde und die Hochbahn AG - zusätzliche Kriterien in die indirekt geführte, öffentliche Diskussion eingeführt, um nachzuweisen, daß angeblich das Konzept Hochbahn nicht realisierbar sein.

Einen direkten Diskussion mit mir sind sie dabei stets ausgewichen, haben aber in der Öffentlichkeit sinnenstehend und falsch in Bezug auf das von mir vorgestellte Konzept immer wieder behauptet, es sei undurchführbar, u.a. weil es durch den Schiffsverkehr gefährdet sei.

Daß diese Behauptung in Bezug auf die hier zu diskutierende Hochbahnalternative Unfug ist, habe ich vorne bereits beschrieben.

A. Sichtbeziehungen / Wünsche der Investoren

Als ganz wichtiges Argument wurde seitens der BSU eingeführt, die Investoren wollten keine Hochbahn, da hierdurch Sichtbeziehungen gestört würden und man habe den Investoren versichert, daß eine U-Bahn gebaut würde.

Dieses Argument ist sowohl inhaltlich als auch juristisch hoch bedenklich.

Zunächst einmal ist es rechtlich nicht zulässig, Investoren bindende Zusicherungen zu machen, bevor ein Planfeststellungsverfahren positiv beschieden worden ist.

Erst vor diesem Hintergrund sind etwaige Wünsche und Meinungen von Investoren genauer zu untersuchen und zu bedenken.

Sie sind aber gegen andere Aspekte abzuwägen. Diese Abwägung ist nirgendwo seitens der BSU oder Hochbahn AG dargestellt.

Abgesehen davon, ist die Argumentation aus vielen anderen Gründen unsinnig und unehrlich.

1. Da die Elbphilharmonie eigentlich an ein Schnellbahn-System angeschlossen gehört (man kann und will dies nicht realisieren. Die Gründe diskutiere ich hier nicht) schlägt neuerdings die Stadtentwicklungsbehörde in der Öffentlichkeit vor, vom Baumwall einen "Skywalk" zur Elbphilharmonie zu errichten.

Gemeint ist eine über den Fleeten und den Straßen geführte gut 400 m lange Fußgängerbrücke, damit Besucher vom Baumwall aus die Elbphilharmonie gut erreichen können.

Wenn eine solche Brücke sinnvoll sein soll, dann muß sie einen Regen- und Windschutz haben. Wenn sie dies hat, muß sie klimatisiert werden.

Insgesamt ergibt sich eine Konstruktion, die etwa auf Höhe der von mir vorgeschlagenen Hochbahn verlaufen würde, aber auf Grund der genannten Nebenbedingungen deutlich kompakter ausfallen müßte als die Brücke für eine Hochbahn.

Wenn also das vorgenannte Argument so zu verstehen ist, daß Sichtbehinderungen durch eine Brücke grundsätzlich nicht hinnehmbar seien, dann ist es hochgradig unseriös, die Brücken für eine Hochbahn abzulehnen, im Zusammenhang mit der Elbphilharmonie aber eine optisch kompaktere Fußgängerbrücke vorzuschlagen.

Man kann annehmen, daß die angeblich im Falle einer Hochbahn befürchteten Sichtbehinderungen lediglich vorgeschoben wurden.

2. Fragt man Investoren, was sie wollen, dann ist die klare Ansage: sie wollen einen Schnellbahnanschluß haben. Ob dieser Schnellbahnanschluß oberirdisch oder unterirdisch geführt wird, ist ihnen relativ egal.

Der einzelne Investor wird natürlich zunächst sagen, er wolle keine Sichtbeeinträchtigung vor seinem Hause haben. Wenn aber diese Sichtbeeinträchtigungen in einer gewissen Entfernung verläuft, ist dies lt. Aussage von Investoren unerheblich. Die Hauptsache ist : man will die Nähe einer Schnellbahnstation.

Da das Konzept Hochbahn mehr Schnellbahnstationen anbieten kann als die U-4 (nämlich u.a. die sehr sinnvolle Erschließung des Westteiles der HafenCity an der Elbphilharmonie), und da deutlich mehr Gebäude beim Konzept Hochbahn nahe einer Station zu liegen kommen als unmittelbar in ihrer Sicht betroffen sind, entspricht das Konzept Hochbahn den Wünschen der Investoren in ihrer Gesamtheit deutlich mehr als die U-4.

Im übrigen können die Wünsche der Investoren, sollte es sie wirklich in der behaupteten Form geben, nicht alleiniges Entscheidungskriterium sein .

Zu bedenken wäre auch, daß die vermeintliche Sichtbeeinträchtigung selbst für Häuser, bei denen die Brücke unmittelbar am Haus vorbeiläuft, nur ca 6 % bis 9 % der Sichtbeziehungen dieses einen Hauses beeinträchtigt. (6-8 Geschosse. 2 Seiten, eine Seite ist in einem Geschöß behindert)

B. Radien

Das Konzept Hochbahn benutzt - unterschiedlich bei den zwei von mir vorgestellten Erschließungsvarianten - einmal oder dreimal Radien von etwa 130 Metern im Durchmesser. Es wird argumentiert, moderne U-Bahnen würden mit Radien von 300 Meter im Durchmesser gebaut und 130 m seien nicht möglich.

Grundsätzlich ist richtig, daß man versucht, 300 m Radien zu bauen.

Es gilt allerdings folgendes:

1. Im Hamburger U-Bahn-Netz gibt es bereits diverse Stellen - die in absehbarer Zeit auch nicht verändert werden können - die Radien von unter 80 Meter haben. Ein Radius von 130 Metern ist also durch den bestehenden Wagenpark tatsächlich seit Jahrzehnten befahrbar.

2. Die TU-München hat in einer Untersuchung festgestellt, daß für moderne U-Bahn-Systeme Radien von 130 Metern (innerstädtisch) durchaus zuträglich und sinnvoll sind.

3. Ein modernes U-Bahn-System (Hochbahnen !) mit Radien von 130 Meter wird gerade im Zentrum von Kuala Lumpur neu gebaut.

(alles siehe : www.hochbahn-hafencity.de)

Im übrigen kann man kleinere Radien da besonders gut einsetzen, wo auf Grund wirtschaftlich und städtebaulich sinnvoller kurzer Haltestellenabstände ohnehin nicht auf hohe Geschwindigkeiten beschleunigt werden muß.

(Bei 130 m Radien ist die Geschwindigkeit, die als angenehm empfunden wird, etwa auf 40 - 45 km/h begrenzt)

C. Elbphilharmonie

Allen Fachleuten ist gegenwärtig, daß die Elbphilharmonie einen attraktiven Schnellbahn-Anschluß benötigt, um optimal funktionieren zu können.

Diese Meinung wird unter andere auch von Herrn Wegener (ReGe) öffentlich vertreten.

Es ist es unsinnig, auf die reine Besucherzahl der Elbphilharmonie abzustellen, wie dies im Antrag zur Planfeststellung geschieht , um zu erläutern, warum man angeblich diese Station nicht benötige.

1. Es kommt vielmehr darauf an, daß sowohl die Elbphilharmonie, als auch die damit verbundenen Einrichtungen jederzeit optimal auch ohne PKW erreicht werden können. ("Leistungsfähigkeit auch in Spitzenzeiten")

2. Ein Konzertsaal und ein Hotel mit hohem internationalen Standard - beides Einrichtungen, die auch an dieser spektakulären Stelle nur funktionieren, wenn sie in vieler Hinsicht optimal sind - kann man erkennbar leichter und sicherer betreiben, wenn sie an eine Schnellbahn unmittelbar angeschlossen sind.

Ein 400 m langer Fußweg ist nicht günstig. Wer möchte " fein" angezogen, in hochhackigen Schuhen den SkyWalk laufen ?

Der SkyWalk ist eine der vielen Verrenkungen, die man macht, um ein in der Wurzel unsinniges System zu retten.

3. Darüber hinaus bedient natürlich bei dem Konzept Hochbahn die Station Elbphilharmonie nicht nur die Elbphilharmonie, sondern sämtlich umliegenden Geschäftshäuser. Zeichen einer funktionierenden City ist die Möglichkeit, daß man nicht an einem Punkt

ein- und aussteigen muß sondern daß man an vielen Stellen dieser City die Möglichkeit hat, Schnellbahnen kurzfristig zu erreichen.

Man steigt an dem einen Punkt aus, macht Besorgungen, schlendert durch die City und ist sich sicher, kurzfristig irgendwo anders wieder einen weiteren Schnellbahnanschluß vorzufinden.

Dies macht eine internationale Großstadt aus.

D. Verknüpfungen und Auswirkungen auf das Gesamtnetz des Verkehrsverbundes

Eigenartig mutet an, daß die Planungen der Hochbahn innerhalb des Antrages so tun, als gäbe es die S-Bahnen nicht.

Hätte man vielleicht im Rahmen des Verkehrsverbundes ein neutrales Planungsbüro, beauftragt vom HVV und nicht der Hochbahn AG mit den Untersuchungen beauftragen sollen ?

Im Rahmen einer Gesamtdarstellung der Maßnahme und ihrer Sinnhaftigkeit muß das gesamte regionale Verkehrsangebot im Rahmen einer Planung für eine neue, zentrale Schnellbahnlinie überdacht und dargestellt werden.

Werden die Bewohner aus Ahrensburg, aus Bergedorf, aus Buchholz nicht in der Hafencity arbeiten wollen, nur weil es dort keine U- Bahn gibt ?

Welche Auswirkungen hat die Streckenführung auf diese Menschen ?

Es entspricht erneut nicht einer fachgerechten Planung, wenn dies nicht untersucht worden sein sollte.

Es entspricht nicht dem Gebot einer nachvollziehbaren Darlegung, wenn diese Überlegungen nicht dargestellt werden.

Bekanntlich gibt es Überlegungen, im Osten der künftigen Hafencity eine besondere Verdichtung vorzunehmen. Ich nenne diesen Bereich Hafencity Ost. In der politischen Diskussion ist vom Chikago Square die Rede.

Das Hochbahnkonzept sieht hier eine Haltestelle und Umsteigemöglichkeit in die S-3 vor, wie bereits vorne dargestellt.

Unabhängig davon , ob die Hochbahn gebaut wird oder nicht : will man diesen Ostteil der Hafencity verdichtet entwickeln , ist eine S-Bahn Haltestelle (und / oder eine Hoch-

bahnhaltestelle) notwendig.

Eine solche Haltestelle hat Einflüsse auf den Verkehrsverbund und das Gesamtsystem des Verkehrsverbundes.

Allein : in den Erläuterungen zum Antrag auf Planfeststellung kommt eine solche Haltestelle nicht vor.

Unter 2.3 (Geplantes Verkehrsangebot und Verkehrsprognose) ist als Ergänzung zum U-Bahn Angebot lediglich die Rede von einer zusätzlichen Buslinie (!) Baumwall-Versmannstraße-Veddel.

Hat man vergessen, was man sonst so gerne vorträgt : internationale Investoren wollen eine U-Bahn (bzw richtiger : einen Schnellbahnanschluß) ?

Die HafenCity wird intern nur mit einer Buslinie erschlossen, 3,5 km von Ost nach West keine Schnellbahn, nur eine Buslinie !

Darf man einen solchen Antrag ernst nehmen ?

Ein weiteres Beispiel, daß der Antrag eine ernsthafte Beschäftigung mit den übergeordneten Randbedingungen vermissen läßt, ein weiteres Beispiel, wie Hochbahn AG und BSU ihre Argumente gerade nach gusto einsetzen und ein stringentes, von übergeordneten Zielen systematisch abgeleitetes Planungsverfahren vermissen lassen.

D. Sicherheitsaspekte von U-Bahn und Hochbahn

Öffentliche Einrichtungen in einer Großstadt sind einer gewissen Gefährdung ausgesetzt. Dies gilt z.B. für den Flughafen, den Elbtunnel und natürlich auch für die Schnellbahnen. Man kann solche Gefährdungen nicht völlig ausschließen, wenn eine Stadt Stadt bleiben soll.

Man kann auf Grund einer potentiellen Gefährdung sicherlich nicht sagen, daß nunmehr keine Schnellbahnen oder Autobahntunnel mehr gebaut werden können.

Man kann aber sowohl das Gefährdungspotential mindern, als auch die Möglichkeiten potenzieren, im Notfall Rettungsmaßnahmen wirksam einleiten zu können.

Es ist völlig klar, daß trotz der zahlreichen geplanten Notausstiege für die U-4 bei einem größeren Unfall im Tunnel Rettungsmaßnahmen kaum, vermutlich überhaupt nicht, durchgeführt werden können.

Wo ist im Antrag der Nachweis, daß man aus 35 Metern Tiefe (das entspricht 10 bis 11 Geschossen und liegt weit über der baurechtlichen Höhe von " Hochhäusern") im Falle eines Feuers oder ätzender Dämpfe Menschen nach oben transportieren kann ? Da nützen auch die komplexesten Schleusen und Sicherheitstreppehäuser nichts.

Wer will sicherstellen, daß " benebelte " Menschen die Schleusen schließen ?

Brandunfälle in einer U-Bahn haben für den Bahnbetrieb erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen. Betriebsstillegungen, lange Reparaturzeiten

Umgekehrt: Wenn ich statt der U-Bahn eine Hochbahn baue, treten all diese Probleme nicht auf.

Eine Hochbahn ist grundsätzlich sicherer als eine U-Bahn. Sie ist insbesondere sicherer als eine U-Bahn, die in vielen Metern Tiefe geführt wird.

Wenn es also möglich ist, ein Sicherheitsrisiko überhaupt zu vermeiden, dann muß es sehr gute Gründe geben, warum man dennoch dieses Risiko einzugehen bereit ist.

Die Darstellungen im Planfeststellungsverfahren zu Sicherheitsaspekten sind beschönigend und in Zeiten internationaler Anschläge naiv .

Siehe auch :

Generelle Überlegungen zur Sicherheit in Verkehrstunneln

A. Haack (2002) ,Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. – STUVA -,

Past President der ITA – International Tunnelling Association

Daß in U-Bahnen die soziale Kontrolle geringer und der Vandalismus häufig größer sind als in Hochbahnen : auch dieser wichtige Aspekt bleibt im Antrag unerwähnt.

E. Folgen in der Innenstadt

Ob und welche Folgen die Baumaßnahmen in der Innenstadt haben werden, wird in der Planvorlage völlig unzureichend abgewogen.

Das Untertunneln von auf Pfählen gegründeten Gebäuden ist a priori mit Risiken verbunden.

Der Untergrund unter der Hamburger Innenstadt ist nur teilweise bis in 40 m Tiefe erforscht.

Wenn schon beim Flughafentunnel , der in seinem Verlauf fast vollständig von oben vorher sondiert werden konnte, unvorhergesehene Probleme auftauchen : wie sind solche möglichen und wahrscheinlichen Probleme im Bereich der Innenstadt bewertet und abgewogen worden ?

Die vierte Elbtunnelröhre wurde in einem Bereich durchgeführt, der durch den Bau der drei anderen , benachbarten Röhren bekannt war .

Gab es hier etwa keine Überraschungen, Überraschungen, wie sie für Tunnelbauten typisch sind ?

Der Antrag behauptet zu "Risiken für die Gebäude" nur (7.8) "*Durch technische Maßnahmen wird sichergestellt, daß durch die Bauarbeiten keine Schäden an den Gebäuden entstehen* " .

Und wie soll das geschehen ? Wo sind die schadensfreien Beispiele für Schildvortriebsverfahren in solchem Untergrund ? ("Chaotisch" nennt ihn das Baugrundgutachten) Sind die Tiefen der historischen Pfahlgründungen wirklich vollständig bekannt ? Welche Auswirkungen hätten Wassereinträge auf die Gründungen ?

Warum muß man Risiken eingehen, bevor man die Hochbahn-Alternative geprüft hat , die solche Risiken offensichtlich nicht hat ?

Auf das Baugrundgutachten selbst gehe ich an anderer Stelle des Einspruches, hinten ein.

Der frisch hergestellte Jungfernstieg wird wieder zu einer Baustelle.

Zu den wirtschaftlichen Folgen für die Innenstadt fehlt jede substantielle Aussage.

Darf man so planen ?

Ist der geplante U-Bahn Ersatzverkehr ohne alle Probleme für die Innenstadt und das Einkaufsverhalten ?

Die indirekten wirtschaftlichen Folgekosten der Baumaßnahme werden im Antrag nicht erfasst und nicht abgewogen.

Das Hochbahnkonzept hat derartige negative Auswirkungen nicht. Es hat weder Auswirkungen auf die Gebäude der Innenstadt, noch auf Kaimauern (sieht man von der auch hier vorgesehenen Unterquerung des Magdeburger Hafens ab), noch entstehen indirekte negative Auswirkungen auf die Attraktivität der Innenstadt während der Bauphase.

F. Erschließung des Südens / Sprung über die Elbe

Ich habe bereits vorne dargelegt, daß ein dritter Elbtunnel auf absehbare Zeit nicht finanzierbar ist.

In einer Stadt, in der die Grundsanie rung von Straßen, Fußwegen und Radwegen vernachlässigt wird, kann man ohne Detailnachweis davon ausgehen, daß es der öffentlichen Hand an Geld fehlt.

Es fehlt Geld für Investitionen und die Unterhaltung von öffentlichen Einrichtungen. Vor diesem Hintergrund scheidet der Bau eines dritten Elbtunnels auf absehbare Zeit aus.

Darüber hinaus gibt es aber wesentliche andere entwicklungspolitische Gründe, die gegen eine U-Bahn und für eine Hochbahn in den Süden sprechen.

1. Der Hamburger Süden / Wilhelmsburg wird in den Augen der Öffentlichkeit und der Investoren nicht mit den Attributen "hohe Attraktivität", " liebenswert" oder "eine gute Wohnlage" in Verbindung gebracht.

Wenn man einen solchen Bereich entwickeln, im Bewußtsein der Öffentlichkeit verankern möchte, dann muß man die zweifelsohne vorhandenen Vorzüge, die Qualitäten der potentiell attraktiven Lagen **sichtbar** machen.

Eine im Untergrund geführte Bahn kann dies nicht. Solange eine U-4 überhaupt nicht existiert kann sie dies sowieso nicht.

Wenn sie aber eines Tages existieren sollte, dann trägt sie ebenfalls nicht dazu bei, diesen Bereich im Bewußtsein zu verankern. Niemand wird aus einer U-Bahn-Station Wilhelmsburg aussteigen und sich dann sagen: ich bin soeben an hochattraktiven Bereichen mit guten Sichtbeziehungen auf die Hamburger Innenstadt vorbei gefahren, deshalb möchte ich künftig hier investieren.

Diese hochattraktiven Sichtbeziehungen auf den Hafen, auf die Hamburger Innenstadt, über die vielen aufgelassenen Hafenbecken hinweg erlebt man nur, wenn man mit einer Hochbahn über die Freihafen-Elbbrücke und dann über den Bereich Spreehafen hinweg sich Wilhelmsburg nähert.

2. Die Stadt plant im Harburger Süden für das Jahr 2011 bzw. 2013 zwei große internationale Ausstellungen, die hohem internationalen Standard entsprechen sollen. Eine internationale Gartenbauausstellung und eine internationale Städtebauausstellung.

Sinnvollerweise wird man die sehr zentral gelegene Elbinsel Hamburgs nicht vornehmlich mit Streusiedlungen entwickeln können. Es wird vielmehr darauf ankommen, hier attraktive, aber verdichtete Wohnformen zu entwickeln.

Verdichtete Wohnformen kann man nach internationalen Standards nur entwickeln, wenn ein leistungsfähiger Schnellbahnanschluß vorhanden ist.

Man plant und baut Schnellbahnanschlüsse wie andere Infrastruktureinrichtungen bevor man mit dem Siedlungsbau beginnt .

Das ist gesicherter, internationaler Standard.

Wenn aber ein leistungsfähiger Schnellbahnanschluß auf Grund der Kosten und auf Grund fehlender Planungen nicht bis 2011 bzw 2013 gebaut werden kann, dann wird hier erneut die Basis einer städtebaulichen Fehlentwicklung gelegt.

Im Gegensatz zur U-4, über deren tatsächliche Verlängerungsmöglichkeit in den Süden der Planfeststellungsbeschluß nichts aussagt, kann eine Hochbahn sowohl auf Grund der vorgeschlagenen Führung, als auch auf Grund der geringen Kosten sehr kurzfristig bis Wilhelmsburg verlängert werden.

Sie verläuft bis Wilhelmsburg innerhalb des Hafens in Bereichen, in denen weder die bestehende Hafenwirtschaft noch eine mögliche Bebauung mit Wohnungen noch eine mögliche Nutzung für olympische Sportstätten gestört werden.

Sie verläuft vielmehr am Rande einer Zone, die sich auf Grund vieler Gutachten (u.a. Beiträge des Büros von Gerkan, Marg und Partner) besonders für eine städtische Verdichtung eignen.

Sie kann im übrigen auch mit so vielen Haltestellen in besiedelten Zonen ausgestattet werden, daß ein wirtschaftlicher Betrieb gegenüber dem Bund nachgewiesen werden kann.

Die BSU, von der man annehmen darf, daß sie das Antragspapier wesentlich beeinflußt hat, scheint den vom Senat propagierten Sprung über die Elbe nicht ernst zu nehmen.

Der Senat den Sprung über die Elbe als allgemeines politisches Ziel definiert (Regierungserklärung) und der Senatsbeschluß vom 07.01.2003 fordert entsprechend

3. Konzeptionelle Berücksichtigung einer Weiterführung über die Elbe hinaus Richtung Wilhelmsburg und Harburg.

Als Ergebnis und Begründung für die U-4 findet sich im Erläuterungsbericht aber nur ein einziger kümmerlicher Satz : (Anlaß und Vorhabensziele 1.1, Seite 9) *Eine Weiterführung der Trasse in Richtung Süden nach Wilhelmsburg und Harburg ist technisch möglich.*

Wer hätte das gedacht ?

Gibt es in Hamburg irgendwo eine Stelle, wo man technisch keine U-Bahn bauen kann ? Ahnt der Antragsteller, daß die Weiterführung eben nur technisch aber nicht wirtschaftlich durchführbar ist - von den Schwierigkeiten einer Führung durch die Gebiete der Port Authority ganz zu schweigen ?

Das dem Antragsteller seitens des Senates gesetzte Hauptziel eines Sprunges über die Elbe ist in Nachfolge der hier beantragten Maßnahme U-4 nicht realisierbar.

Eines der drei Hauptziele wird verfehlt.

Auch was innerhalb eines realistischen Finanzkonzeptes nicht realisierbar ist, ist "konzeptionell" nicht möglich.

Der Antrag ist untauglich und abzulehnen.

G. Die amphibische Stadt.

Die U-4 verfehlt übergeordnete städtebauliche Ziele.

Viele technische und verkehrstechnische Aspekte werden von der U-4 mangelhaft gelöst.

Daneben gibt es übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung.

Die Stadt Hamburg steht wie bekannt in Konkurrenz zu verschiedenen Metropolen Europas, zu verschiedenen Metropolen weltweit.

Es ist unter Stadtplanern und auch unter einigen Politikern bekannt, daß ein Ziel städtebaulicher Entwicklungen sein muß, die spezifischen gestalterischen, atmosphärischen und strukturellen Eigenarten einer Stadt, sofern sie positiv empfunden werden, zu betonen und weiterzuentwickeln.

(siehe : Ole von Beust vor dem Forum IBA 2013 am 14. Dez. 2004)

Es ist wenig sinnvoll, Dinge zu bauen und zu entwickeln, die es in ähnlicher Form - wohlmöglich besser - schon an anderer Stelle gibt.

Nun wäre eine innerhalb einer City **3,5 km** unterirdisch geführte U-Bahn **weltweit einmalig**.

Aber ist es das, was man unter einem positiven Beispiel zu verstehen hat ?

3,5 km im Tunnel, bis Wilhelmsburg 7 km im Tunnel, auf einer Strecke , auf der man eine der attraktivsten Aussichten Europas genießen könnte ?

Irgendjemand hat da irgendetwas mißverstanden.

Positiv und besonders an Hamburg sind u.a. folgende Punkte:

1. Die enge Verknüpfung zwischen der Innenstadt und dem Hafen
2. Eine enge Verknüpfung zwischen einer attraktiven Industrielandschaft und der Stadtlandschaft.
3. Die Verknüpfung zwischen Land und Wasser.
Die amphibische Stadt. (Schumacher)

In der am Hafen geführten Hochbahn längs des Baumwalles kulminieren all diese Elemente :

Die Stahlbrücken der Hochbahn, die unmittelbare Verknüpfung zur Innenstadt, die unmittelbare Verknüpfung zum Wasser, die unmittelbare Verknüpfung zur Industrielandschaft des Hafens.

Diese hoch attraktiven und fast einmaligen Elemente gilt es weiter zu entwickeln.

Im Falle der U-4 und ihrer Verlängerung reden wir nicht über eine kleine Maßnahme, die - wenn sie schlecht gelöst wird - leicht geheilt werden könnte.

Wir reden über eine Investition, die finanziell und strukturell innerhalb der nächsten Jahrzehnte durchaus singulär sein wird.

Es ist unklug und fachlich falsch, bei einer solchen Investition nicht auch die potentiellen Auswirkungen auf das Image und die Gestaltung der Stadt zu betrachten.

Man kann eine Investition im Schlick verbuddeln, sie also in gestaltendem Sinne unwirksam machen, oder man kann sie effektiv einsetzen.

Eine auf Stahlbrücken am Baumwall ausgefädelte und in weiten Bereichen an den Wasserläufen der Norderelbe und der Hafengebiete im Bereich des Grasbrookes längs geführte Hochbahn ist eine Investition in die Stadtgestalt der Zukunft.

Im Gegensatz zu irgendwelchen Light- oder Chikagohochhäusern wäre sie typisch für die Stadt.

Sie ist attraktiv für Touristen, die sonst auf der Welt etwas Vergleichbares kaum vorfinden werden.

Sie ist vor allem eine Investition für die vielen Menschen, die jeden Morgen auf dem Wege zur Arbeit nicht durch einen düsteren Tunnel fahren müssen, sondern den hoch attraktiven Ausblick auf die Hamburger Innenstadt und den Hafen erleben können.

Welches Menschenbild führt die Antragsteller dazu, ohne Notwendigkeit ihre Mitbürger in einen Tunnel zu verbannen ?

(Ich bestreite nicht, daß es Bereiche gibt, wo man in Abwägung vieler Aspekte besser Tunnel baut. Ich wehre mich dagegen, daß Tunnel unter allen Umständen und ohne Not gebaut werden)

Die Antragsteller sprechen im Erläuterungsbericht unter der Überschrift "Menschen" ("Auswirkungen auf die Umwelt") von Menschen als "Schutzgütern" und von "Auswirkungen auf die Schutzgüter". (Seite 76, Punkt 7.2.1.)

Geht es bei der Gesamtmaßnahme nicht primär um Planungen für eine lebendige Stadt, mit lebendigen Menschen, ausgestattet mit allen fünf Sinnen- oder geht es primär um ein technisches Problem ?

Die Planer und Antragsteller haben das humane Ziel städtischen Planungen nicht begriffen, die Freude, die ihre Nutzer haben könnten.

Über diese Freude, hinaus ist die Hochbahn das wirksamste Mittel, um den Süden Hamburgs emotional im Gesamtstadtgefüge aufzuwerten.

Das wäre international wegweisender Städtebau.

Es ist fachlich und staatspolitisch grober Unfug, die Chance "in den Sand zu setzen", die eine Hochbahn an beiden Ufern der Norderelbe und des Hafens eröffnen würde.

DAS BAUGRUNDGUTACHTEN

Dem Antrag auf Planfeststellung beigelegt ist ein Baugrundachten, aufgestellt im Auftrag der Hochbahn AG durch die Firmen Obermeyer, Planen und Beraten GmbH und die Ingenieurgesellschaft Enders & Dürkop. (11.07.2005, 91 Seiten, ein Plan mit Angabe der neuen Bohrungen zur Baugrundbeschaffenheit sowie der alten Bohrungen).

Das Gutachten war nicht Teil der im Internet veröffentlichten Unterlagen und war nur in der Stadthausbrücke einsehbar.

Das Gutachten scheint sehr gründlich und abwägend - allerdings, wenn man es genauer und ein wenig gegen den Strich liest, steht da nichts anderes, als daß man im Augenblick sehr vieles nicht weiß und daß eine Abwägung der offensichtlich vorhandenen Risiken in weiten Teilen erst während des Tunnelbaues erfolgen kann.

Die Risiken betreffen sowohl die Baumaßnahme selbst und die damit verbundenen Kosten als auch mögliche Auswirkungen auf Gebäude.

Es ist mir im Augenblick nicht möglich, auf allen fragwürdigen Punkte im Detail einzugehen - ich werde für diese Arbeit, die eigentlich andere machen sollten, nicht bezahlt - aber auf folgende Punkte kann ich hinweisen :

(Die in Klammern genannten Zahlen sind die Seitenzahlen des Gutachtens)

1. Das Gutachten weist knapp , aber doch deutlich immer wieder auf diverse Unwägbarkeiten hin

- Grundsätzlich und insbesondere in den Sandschichten ist mit Blöcken (!) und Findlingen zu rechnen (u.a. 20, 22, 27, 34)

- die Baugrundverhältnisse sind sehr stark wechselnd, so daß die Schildvortriebsmaschinen wechselnd für unterschiedlichen Anforderungen auszuliegen sind.

" Von etwa km 1,0 (das ist die Kaiser-Wilhelm-Str) bis zur Haltestelle Jungfernstieg steht der Geschiebemergel mit einem stark unregelmäßigen (chaotischen) Schichtenverlauf an. Die Mächtigkeit der Geschiebemergels schwankt zwischen ca 5,9 m und 32,0 m." (27).

- durchgehend ist von drückendem Wasser auszugehen. Grundwasser, Schichtenwasser.
(29, 56, 87 u.a.)

2. Man weiß in der Innenstadt (gem. Gutachten) relativ wenig über die tatsächlichen Bodenverhältnisse.

Die wenigen Altbohrungen reichen nicht bis in die Tiefe des U-Bahn-Tunnels und neue Bohrungen fehlen für den Bereich zwischen Jungfernstieg und Herrengraben fast vollständig. (Siehe Planzeichnung, Anlage 19.02)

Wo aber Unterlagen über alte Bohrungen fehlen, darf man annehmen, daß auch Unterlagen über die Gründungen fehlen. Sowohl die geplanten als auch die tatsächlich durchgeführten Gründungen sind in weiten Bereichen der historischen Innenstadt offensichtlich unbekannt.

3. Die Darstellung des Verlaufes und der notwendigen Sicherungsmaßnahmen für Gründungen ist unverständlich dargestellt.

Mal wird die Gesamtmaßnahme vom Jungfernstieg ausgehend betrachtet , mal von der Station Überseequartier.

Auf die Bebauung südwestlich der Michaelisbrücke geht die Betrachtung nicht ein oder stellt die Verhältnisse falsch dar (66) : *Die im gesamten weiteren Trassenverlauf von der Admiralitätsstraße zur Gerhofstraße liegende Bebauung ist flachgegründet.* Das ist mindestens für die Bebauung Admiralitätsstraße 75 - 77 falsch. Stehen diese Häuser (Bauzeit ca 1880) nicht unter Milieuschutz ? Sie haben jedenfalls eindeutig Pfahlgründungen, Holzpfähle.

4. Es ist unverständlich, daß so getan wird, als ob unmittelbar neben der Trasse liegende Gebäude, wie z.B. das Slomanhaus (Steinhöft 5 , Denkmalschutz) bei den gegebenen Verhältnissen durch die Baumaßnahme nicht betroffen sind.

Alleine schon durch die notwendigen Maßnahmen zur Wasserhaltung und zur Bodenverfestigung (über das Wie macht das Gutachten keine Angaben sondern weist nur auf die mit jedem alternativen Verfahren verbundenen Risiken hin) können sich in einem weiteren Bereich deutliche Auswirkungen ergeben, die offensichtlich Gebäude betreffen, die nur 5 m oder 10 m neben der Trasse liegen.

Vereisungen z.B. (die Bodenhebungen und Senkungen zur Folge haben können) werden in der Regel bis ca 50 m außerhalb des zu bearbeitenden Bereiches durchgeführt.

Wie unklar der Text in Bezug auf die Frage ist, ob man auf seiner Grundlage den Bau der U-4 befürworten darf, ergibt sich beispielhaft aus folgendem Zutat :

(61) *Bei geringerer Überdeckung oder bei Störzonen im Baugrund besteht dabei die Gefahr, daß durch Strömungsvorgänge ein labiles Gleichgewicht entsteht und die Luft schlagartig in Form eines "Ausblägers" austritt. Der Nachweis der Sicherheit gegen Ausbläser beschränkt sich i.d.R. auf den überschlägigen Nachweis einer ausreichenden Bodenüberdeckung, bei der das Eigengewicht des festen Bodens der nach oben gerichteten Luft-Wasserströmung immer das Gleichgewicht hält. Vorraussetzung hierfür ist, dass keine Störzonen im Boden vorliegen. (Unterstreichung durch mich)*

Was gilt, wenn wie offensichtlich hier gegeben, Störzonen vorliegen oder der Zustand des Bodens mangels aussagekräftiger Bohrungen nur vage erschlossen werden kann ?

(18) *Die in der Anlage 19.04, Blätter 1 bis 5, dargestellten Schichtgrenzen zwischen den Bohrpunkten sind linear interpoliert. Daher sind in situ durchaus Abweichungen möglich.*

Wie, bitte, soll der Entscheidungsträger auf dieser Grundlage entscheiden ?

Wie soll ein Betroffener bei so vagen Darstellungen die auf ihn zukommenden Probleme und Risiken erkennen ?

Was passiert, welche tatsächlichen und finanziellen Folgen hat es, wenn *Störzonen im Boden vorliegen* (wie im Gutachten geschildert) z. B. im Bereich Jungfernstieg / Gerhofstraße ?

Wäre es nicht Aufgabe eines Planfeststellungsverfahrens diese Risiken und ihre Folgen zu verdeutlichen ?

Würden die Antragsteller mit Passagieren (Steuerzahlern) auf einem Schiff nach Helgoland fahren, von dem es heißt : " Es ist seetüchtig, außer es kommt Westwind auf mit Windgeschwindigkeiten über 6 Beaufort, bei Ostwind könnte es bereits bei 5 Beaufort zu Schwierigkeiten kommen ." ?

PERSÖNLICHE SCHÄDIGUNG / ERSATZLEISTUNGEN

Auch wenn es nach meinem Rechtsverständnis bei der Beurteilung des Einspruches vor allem darauf ankommt, Schaden von der Allgemeinheit fernzuhalten, stelle ich fest, daß ich auch persönlich durch die Planung geschädigt werde.

Es ergeben sich zunächst allgemeine (wirtschaftliche) Schäden durch unnötig hohe Aufwendungen für den Bau einer Schnellbahnverbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und dem Überseequartier.

Es ergeben sich Schäden durch die in Folge unnötig hohen Aufwendungen für Maßnahmen zur Erschließung von Wilhelmsburg.

Es ergeben sich Schäden, weil die Attraktivität der Stadt nicht in einer Form erhöht wird, wie sie bei alternativer Planung erhöht werden könnte.

Hierdurch entstehen u.a. Verluste durch fehlende Einnahmen im Tourismussektor.

Es entstehen Schäden, wenn auf Grund einer schlechten Anbindung der Elbphilharmonie diese Einrichtung nicht so wirtschaftlich betrieben werden kann, wie sie mit Schnellbahnanschluß betrieben werden könnte .

Es entstehen Schäden, wenn der Süden Hamburgs auf Grund des Fehlens eines weiteren Schnellbahnanschlusses nicht so entwickelt werden kann, wie er mit einem Schnellbahnanschluß entwickelt werden könnte.

Dem Antragsteller scheinen die Kosten ziemlich egal zu sein.

Er nennt im Antrag keine Kosten, weder direkte noch indirekte, noch verrät er, welche Kostenrisiken in den Unabwägbarkeiten des Baugrundes stecken mögen.

Genauer : er selbst weist auf Risiken hin, (und sichert sich ab) verrät aber nicht, in welchem Kostenrahmen diese Risiken liegen.

Sollte die Privatisierung eigentlich zu einem erhöhten Kostenbewußtsein führen, ist hier offensichtlich - auch zu meinen Lasten - das Gegenteil eingetreten.

Der Antragsteller verweist keck (14. Finanzierung der Maßnahme) auf einen Senatsbeschluß vom 07.01.2003, der wohl übersetzt bedeutet : der Staat wird die Kosten übernehmen

Ich bin in Folge geschädigt durch

- die erkennbare Verschwendung von Steuermittel, die zu einer allgemeinen Erhöhung von Steuern beiträgt und / oder die Wahrnehmung sonstiger Aufgaben des Staates verhindert (z.B. Unterhalt von Straßen und Radwegen)

- dadurch, daß bei Realisierung des Vorhabens mit höchster Wahrscheinlichkeit weitere unnötig hohe staatliche Ausgaben folgen (was erneute einer Verschwendung von Steuermittel gleichkommt).

- ich bin indirekt geschädigt, wenn sich durch diese Fehlausgaben die Stadt schlechter entwickelt, als sie es könnte.

Wo mit gleichem oder geringerem Aufwand positive, die Wirtschaft der Region stimulierende Entwicklungsmöglichkeiten z.B. bei einem Bau der Hochbahn in Gang gesetzt werden könnten, werden diese Chancen durch die U-4 vertan.

Insgesamt tritt bei der Realisierung der U-4 im Vergleich zu einer Hochbahn ein hoher direkter und ein hoher indirekter Schaden ein, der nicht nur die Allgemeinheit sondern auch mich erheblich treffen wird.

Meine u.a. nach BauG und VwVfG verbrieften Rechte, wonach Verwaltungshandeln und insbesondere die städtebauliche Entwicklung betreffenden Planungsvorgänge transparent und nachvollziehbar gestaltet sein müssen, damit ich prüfen kann, in welchem Umfang ich genau betroffen bin, werden verletzt.

Ich bestreite natürlich nicht die grundsätzliche politische Gestaltungsfreiheit des Senates, der weitgehend hinter dem Antrag auf Planfeststellung seitens der Hochbahn AG steht.

Aber ich erhebe folgende Ansprüche :

Ich möchte umfassend, klar und ohne Manipulation unterrichtet werden.

Ich möchte, daß der Staat sich selbst und mir die tatsächlichen Folgen seines Handels verdeutlicht.

Wenn vor diesem Hintergrund im vorliegenden Fall die BSU darlegen würde :

Die Hochbahn ist zwar bis zum Magdeburger Hafen 130 Mio€ oder 300 Mio€ billiger und bis nach Wilhelmsburg 900 Mio€ billiger, wir wollen aber trotzdem eine U-4, weil ganz bestimmte Gründe für die U-4 sprechen und wenn dann diese Gründe klar und überprüfbar dargelegt wären, dann könnte man auf dieser Basis klar politisch handeln. Höhere Kosten gegen Schönheit, gegen Bequemlichkeit, zum Erhalt von Arbeitsplätzen in einer bestimmten Firma oder was es sonst an Argumenten geben mag.

Ob sich dann finanzielle Entschädigungsansprüche ergäben, ist hier zunächst nicht zu untersuchen.

In der jetzigen Situation, in der jetzt gegebenen Sachlage kann ich mir nicht vorstellen, das es ernst zu nehmende Gründe gibt, die trotz der so deutlichen Mehrkosten für die

U-4 und gegen die Hochbahn sprechen.

Wenn es aber doch Gründe gibt, dann möchte ich sie kennen.

In dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluß werden sie nicht genannt.

Aber, wie sollte das auch möglich sein, wo der Beschluß doch so tut, als gäbe es das Hochbahnprojekt nicht ?

Ich beantrage, das Planfeststellungsverfahren einzustellen.

Hilfsweise beantrage ich , daß sich Hamburger Hochbahn AG, hilfsweise die Freie und Hansestadt Hamburg zur vollständigen finanziellen Ersatzleistung für alle Schäden verpflichtet, die sich für mich direkt oder indirekt durch die Realisierung der U-4 und der durch sich die Realisierung ergebenden Nachfolmaßnahmen ergeben.

KANN MAN IM RAHMEN SONSTIGER PLANUNGEN NOCH AUF DIE HOCHBAHN UMSCHWENKEN ?

Man kann.

1. Zwar ist die BSU anscheinend bemüht, Tatsachen zu schaffen, aber : die Haltestelle Überseequartier läßt sich in das Hochbahnkonzept ohne Schwierigkeiten integrieren, da das Hochbahnkonzept zur Querung des Magedburger Hafens (Überseequartier) eine tiefliegende Station vorsieht.

Das Hochbahnkonzept sieht bekanntlich im Kernbereich der HafenCity eine preiswerte Führung im Sockelgeschoß / Garagengeschoß vor . Von dieser Ebene kann man leicht auf die vorgesehene Höhe der Station Überseequartier abtauchen .

Danach taucht die Hochbahn wieder auf.

2. Man könnte auch - sehr schnell - zuerst von der Haltestelle Überseequartier nach Osten einen Anschluß an die S-3 herstellen und dann den evtl. schwierigeren Teil zwischen Baumwall und Überseequartier realisieren.

3. Wenn sich nach Realisierung des Anschlusses an die S-3 herausstellen sollte, daß in die Innenstadt eine U-Bahn notwendig würde - ich kann zur Zeit nicht erkennen, warum dieser Fall eintreten sollte - selbst dann könnte man immer noch vom Überseequartier aus mit einem Tunnel beginnen.

Auch wenn BSU und Hochbahn dies behaupten werden : ein zeitlicher Zwang, jetzt mit dem Schildvortrieb vom Magedburger Hafen aus beginnen zu müssen, besteht nicht.

ZUSAMMENFASSUNG

Die U-4 beruht auf einem dubiosen Vorentscheidungsverfahren, bei dem offensichtlich schon von Anfang an feststand, daß nur eine U-4 als Ergebnis der Untersuchung herauskommen durfte.

Das Entscheidungsverfahren widerspricht rechtsstaatlichen Grundsätzen und allgemeinen Planungsgrundsätzen, wie sie u.a. im BauGB definiert sind.

Der Antrag auf Planfeststellung sagt zu den Kosten nicht aus.

Auf Grund verschiedener , begründeter Überlegungen ist davon auszugehen, daß die beantragte U-4 für die Verbindung Innenstadt - HafenCity (Magdeburger Hafen / Überseequartier) mindestens 135 Mio€, vermutlich etwa 300 Mio€ teurer sein wird als eine mögliche Hochbahnlösung.

Die Mehrkosten einer U-4 gegenüber einer Hochbahnlösung für den intendierten Sprung über die Elbe liegen mit hoher Wahrscheinlichkeit über 900 Mio€.

Auch zu diesen beim Sprung über die Elbe zu erwartenden Kosten sagt der Antrag auf Planfeststellung nichts aus, so als müsste man die Folgen eines Planungsschrittes nicht bedenken und dürfte sich nur auf diesen einen beantragten Schritt in seinen Überlegungen beschränken.

Das Planfeststellungsverfahren sagt auch zu sonstigen wesentlichen Randbedingungen nichts: Weder ein Schnellbahnanschluß an den Ostteil der HafenCity ist gesichert, noch ist eine Erweiterbarkeit in den Süden gesichert.

Nur theoretisch ist eine solche Erweiterbarkeit in den Süden gegeben, praktisch ist sie auf absehbare Zeit nicht durchführbar.

Die Planung scheint nur auf die Hochbahn AG ausgerichtet, Überlegungen im Zusammenhang mit dem HVV bzw. der S-Bahn sind nicht erkennbar.

Das Baugrundgutachten nennt zahlreiche Risiken, ohne zu klären, welche tatsächlichen und finanziellen Folgen sich aus diesen Risiken ergeben können.

Wenn die Randbedingungen aber so wenig geklärt sind, dann ist der Antrag fragwürdig und auch wegen Unklarheit abzulehnen.

Die möglichen und die voraussichtlichen Konsequenzen der Planung werden nicht erkannt oder der Öffentlichkeit und den unmittelbar Betroffenen gegenüber verschwiegen.

Weder die vom Senat genannten Hauptziele noch die vom Antragsteller selbst in Zusammenarbeit mit der BSU abgeleiteten Unterziele werden gut erfüllt.

Allgemeine städtebauliche Ziele, wie die Stärkung der positiven, spezifischen Gestaltungsmerkmale Hamburgs werden durch die beantragte U-4 nicht erreicht.

Durch die Weigerung einer Prüfung des genannten alternativen Hochbahnkonzeptes, das alle Hauptziele und Nebenziele mindestens so gut, meistens besser als die U-4 erreicht, das viel preisgünstiger ist, das kostensicher kalkulierbar ist und technisch einfach und kurzfristig realisiert werden kann, das ferner die Spezifika Hamburgs betont und weiterentwickelt, verstoßen die Hochbahn AG und die das Verfahren begleitende BSU gegen den fachlich anerkannten und rechtlich geforderten Planungsgrundsatz einer unvoreingenommenen, abgewogenen und den Zielen des Allgemeinwohles verpflichteten Planung.

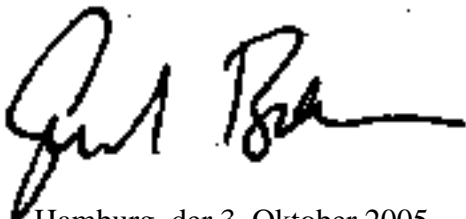
Bei einer Zurückweisung des Antrages für die unterirdische U-4 ist die alternative Planung und Durchführung des Hochbahnkonzeptes ohne große technische Schwierigkeiten, kostensicher und in kurzen Planungs- und Ausführungsfristen möglich.

Die Planungen im Bereich des Überseequartiers können weitgehend übernommen werden.

Zur Untermauerung des Einspruches verweise ich auf Detailerläuterungen unter www.hochbahn-hafencity.de.

Ich beantrage aus den vorgenannten Gründen, den Antrag auf eine Planfeststellung der U-4 (Jungfernstieg) zurückzuweisen.

Ich erhebe gegen den Antrag Einspruch.



Hamburg, der 3. Oktober 2005

Gerhard Bolten