

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

Erwiderung Vorhabenträger zu 609.01
Stand April 2006

3.7.2006

ARC 120
B-Rechtsamt

Sehr geehrte Damen und Herren,.

ich beziehe mich auf die mir freundlicherweise von der Hamburger Hochbahn AG direkt zugestellte "Erwiderung Vorhabenträger, Stand April 2006 zu **609.01** Gerhard Bolten, Architekt BDA, Einwendung vom 03.10.2005".

Ich gehe davon aus, daß mein Einspruch vom 03.10.2005 entgegen der Auffassung der Hamburger Hochbahn AG (**609.01**) inhaltlich zu berücksichtigen ist, auch wenn die Hochbahn meint, mein Einspruch betreffe nur (?) öffentliche Interessen.

War diese Einwand vielleicht als verstecktes Lob zu verstehen ?

Vorsichtshalber weise ich darauf hin, daß sich einige direkt Betroffene auf meinen Einspruch beziehen.

Im übrigen interpretiert die Hochbahn AG § 73 (4) VwVfG nicht im Sinne des Gesetzeswortlautes und der üblichen Rechtssprechung.

Dies vorausgeschickt einige Anmerkungen, die sich zunächst auf Grundsätzliches beziehen, später auch auf einige ausgewählte Details eingehen.

1. Der Antragsteller beruht sich darauf, er habe **keine abschließende Abwägung** vornehmen müssen.

Selbst wenn dies juristisch so sein mag, daß die eigentliche Abwägung der Planfeststellungsbehörde obliegt: fachlich und inhaltlich ist von einer Institution, die im Auftrage der Stadt handelt und die sowohl ihre Planungsleistungen, als auch die beantragten Bauleistungen durch öffentliche Mittel zu finanzieren gedenkt, eine objektive und sachliche Prüfung abzuverlangen.

Dies gilt besonders vor dem behaupteten Hintergrund, die Stadt habe eine unvoreingenommene Prüfung des Sachverhaltes am 07.01.2003 beauftragt und der Antrag auf Planfeststellung sei das Ergebnis dieser Prüfung.

Wird vor diesem Hintergrund keine fachlich ausreichende Abwägung auch der finanziellen und funktionalen Folgen vorgenommen - auch solcher Folgen, die über den unmittelbaren Antragsgegenstand hinausgehen - dann nimmt der Antragsteller zumindest billigend die Gefahr in Kauf, daß er der Allgemeinheit erheblich schadet.

Ein Antrag, der die wesentlichen Konsequenzen, die sich aus deren geplanten Verlängerung der U-4 ergeben würden, nicht darstellt und offensichtlich nicht berücksichtigt, handelt fahrlässig.

Zu welchen ganz praktischen Auswirkungen die im Wortsinne eingeschränkte Sichtweise des Antragstellers führt, ergibt sich beispielhaft Punkt aus **609.86 "Leistungsfähigkeit bei Großveranstaltungen"**

Die Antwort des Vorhabenträgers ist nicht sinnvoll, da er - wie immer - in seine Betrachtungen nicht einbezieht, wie sich das Netz und seine Leistungsfähigkeit ändern, wenn man es verlängert. Dazu muß man die Linie gar nicht bis Wilhelmsburg verlängern.

Man muß nur das wörtlich nehmen, was eines der Hauptziele des Untersuchungsauftrages war: eine **flächige Erschließung** der HafenCity herzustellen.

Flächig heißt z.B. auch den Ostteil, dort wo man verdichten möchte (Chikago Square) zu erschließen.

Macht man dies aber (z.B. so, wie ich dies vorgeschlagen habe), und verlängert die Linie bis zu den Elbbrücken, erhält man plötzlich sehr leicht eine Umsteigemöglichkeit in die S-Bahn von Harburg zum Hauptbahnhof.

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Vernetzung erhöht sich schlagartig, so daß etwaige Probleme und Nachteile auf den westlichen Ast der Linie in einem völlig anderen Zusammenhang zu diskutieren sind.

Daß der Vorhabenträger diesen einfachen Sachverhalt nicht verstanden hat oder nicht verstehen will, ergibt sich auch aus seiner Antwort zu **609.70** "*Es trifft nicht zu, daß die oberirdische Trassenführung mit Anschluß an die U-3 leistungsfähiger wäre als die beantragte Lösung* "

Ich rede nicht von einem Anschluß an die U-3 (Hauptbahnhof - Harburg). An die U-3 wäre die U-4 ohnehin angeschlossen.

Ich rede von einem Anschluß an die S-3. Durch diesen Anschluß wäre die HafenCity von zwei Seiten erschlossen und damit deutlich leistungsfähiger als über die nur von einer Seite an die Innenstadt angeschlossene U-4.

2. Die Planfeststellungsbehörde ist augenscheinlich darauf angewiesen, mit korrekten und objektiven Daten versorgt zu werden. Diese Daten stellt der Antragsteller offensichtlich nicht zur Verfügung, wie unten beispielhaft näher erläutert wird.

3. Jede Argumentation des Antragstellers - sowohl innerhalb des Antrages auf Planfeststellung, als auch in der hier betroffenen Antwort (Stand April 2006) hat leider das Manko, daß die **Glaubwürdigkeit der Argumentation im Grundsatz erschüttert ist.**

a) Wie bereits festgestellt, hat die Hochbahn AG am 22.12.2004 das Ergebnis der Prüfungen ihres Planungsauftrages veröffentlicht und auf den Seiten 2 - 6 des genannten Papiers, auf denen das eigentliche Prüfverfahren dargestellt wurde, stand das Datum 11.11.2002.

Ein Datum 2 Monate vor dem Tag des Planungsauftrages vom 7.1.2003.

Hierzu wurden mündlich in der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren kuriose Fehler eines Computers angegeben.

In der schriftlichen Erwiderung wird auf diesen peinlichen Punkt gar nicht erst eingegangen.

Ich bitte um eine schriftliche Erklärung oder um die schriftliche Fixierung der Erläuterungen der Hochbahn AG zu diesem Punkt innerhalb des Protokolles.
Es handelt sich aus meiner Sicht um einen der gravierendsten Vorwürfe gegen das Verfahren und es scheint mir wichtig, schriftlich fixiert zu sehen, was die Hochbahn hierzu vorträgt.

- b) Im krassen Widerspruch zu der behaupteten Prüfung und zum Prüfauftrag steht ferner in einem Schreiben des Senatskanzlei (!) an mich vom 19.08.2004 in dem es heißt " .. *der Senat hat am 07.01.2003 entschieden, dass die Hafencity über eine ab Rathaus ausgefädelte unterirdisch geführte U-Bahnlinie an das Schnellbahnnetz angeschlossen wird. ...*"

Sollte das Schreiben dem Baurechtsamt unbekannt sein, lege ich es gerne vor.
Wenn also einerseits behauptet wird, man habe einen offenen Prüfungsauftrag erhalten, gleichzeitig aber der (über die Baubehörde) Auftrag gebende und Weisung gebende Senat offensichtlich am 07.01.2003 (also am Tage, an dem der Prüfauftrag erteilt wurde) sich offensichtlich auf eine unterirdische U-Bahn festgelegt hat, dann ist dies ein weiteres Indiz dafür, daß selbst bei gutem Willen seitens der Hochbahn AG nicht ergebnisoffen geplant und geprüft werden konnte.
Die Hochbahn AG muß sich offensichtlich in einem Dilemma befunden haben und befindet sich noch in einem Dilemma.

4. Es kann daher begründet davon ausgegangen werden, daß der Antragsteller - sofern er überhaupt zu den behaupteten Zeiten und in dem behauptetem Umfang geprüft hat - nicht neutral auch andere Lösungsansätze als eine unterirdische U-4 untersucht hat, sondern daß er vielmehr bemüht sein mußte, mögliche Alternativen nicht auf ihre Machbarkeit, sondern nur auf ihre Schwierigkeiten hin zu untersuchen.

Hinsichtlich der von ihm vorgeschlagenen Lösung (U-4) redet er offensichtlich bestehende Schwierigkeiten, wie z.B. die problematischen Sicherheitsaspekte klein, *1, während er beispielsweise zu der Alternative Bolten Schwierigkeiten benennt und teilweise auch konstruiert, die objektiv nicht vorhanden sind. Vor allem versucht er nicht, Schwierigkeiten von Alternativen sine ira et studio zu lösen.

*1 Protokoll zur Anhörung vom 14.02.2006:

Die Hamburger Feuerwehr meldet gem. Protokoll erhebliche Sicherheitsbedenken gegen das Konzept der Hochbahn AG an .

5. Entsprechend bringt der Antragsteller in der Erwiderung auf meinen Einspruch vom 30.10.2005 eine Reihe von Argumenten vor, die objektiv falsch sind und in sich nicht stringent sind.

5.1 Hinsichtlich der geforderten **Kurvenradien (609.21)** darf er sich eben nicht darauf berufen, daß die TAB für Neubaustrecken einen Mindestradius von 300 Metern vorsehen sondern er muß das berücksichtigen, was er selbst im Nachsatz sagt "*die Reduzierung von Mindestradien ist dagegen nur dann sinnvoll, wenn es die örtlichen Verhältnisse nicht anderes zulassen .*"

Man kann sich auch nicht darüber hinwegsetzen, daß die renommierte TU München für Innenstädte, in denen regelmäßig besondere Verhältnisse zu beachten sind, Radien von 130 Metern für ausreichend und gut hält, zumal bei den anzunehmenden und verkehrswirtschaftlichen kurzen Haltestellenabständen innerhalb der Innenstadt Höchstgeschwindigkeiten gar nicht gefahren werden. *2

Erst wenn man einen Umweg von 3 km macht, um die nächste Haltestelle zu erreichen, muß man diesen Umweg natürlich auf Höchstgeschwindigkeit auslegen. Daß die Hochbahn AG auch auf Neubaustrecken nicht überall die Höchstgeschwindigkeit fährt, läßt sich leicht abfragen, wenn man untersucht, welche Geschwindigkeit die U-Bahn wohl zwischen dem Überseequartier und dem Lohsepark erreichen wird. Das Ende der einen Haltestelle ist gerade 400 Meter von Anfang der anderen Haltestelle entfernt.

*2 Siehe www.hochbahn-hafencity.de, dort "Streckenführung"

5.2 Die behauptete Notwendigkeit, im Falle der Variante Bolten müßte die Station Rödingsmarkt neu gebaut werden, ist offensichtlich unsinnig.

Es ist wie bei der ursprünglich von der Hochbahn AG vorgeschlagenen Mönckebergstraßen-Lösung davon auszugehen, daß die Umsteigevorgänge auf die U-4 nicht am Rödingsmarkt stattfinden, sondern selbstverständlich am Rathausmarkt, zumal hier ja auch u.a. die S-2, S-1 und S-3 ankommen.

Will die Hochbahn AG ernsthaft Glauben machen, die Benutzer dieser Fahrstrecken z.B. würden zunächst am Rathausmarkt in die U-3 umsteigen, um dann eine Station später in die U-4 umzusteigen?

Wenn die Fahrgäste aber offensichtlich am Rathausmarkt umsteigen, dann muß man die Haltestation Rödingsmarkt auch nicht für einen Umsteigeverkehr erweitern. Es ist sogar denkbar, die Fahrgäste darauf zu verweisen, daß eine künftige U-4 / H-4 am Rödingsmarkt gar nicht hält sondern zur Haltestelle Elbphilharmonie durchfährt. (Wohl bemerkt: Dies ist nicht zwingend, aber denkbar.)

Wenn die Hochbahn nun argumentieren würde, das würde dann den Umbau der Station Rathausmarkt notwendig machen: Dies mag sein, zwingend ist auch dies nicht. Der Umbau der Station Rathausmarkt liegt aber aus einem ganz anderen Grunde nahe: Die Station Rathausmarkt ist eine der veraltetsten Stationen des Hamburger U-Bahnnetzes und muß ohnehin neu gebaut werden oder aber wesentlich renoviert werden. Diese Kosten fallen also nicht unter die Kosten, die einer Hochbahn-Lösung zuzuordnen sind.

5.3 Richtig ist, daß an Umsteigehaltestellen möglichst für jeden einfahrenden Zug ein Gleis zur Verfügung stehen sollte.

Aber:

- a) Möglichst, keineswegs zwingend.
- b) **Aus einer Auffächerung der Gleise im Bahnhof folgt natürlich nicht - wie die Hochbahn dies jetzt in ihren beigelegten Zeichnungen darstellen möchte - daß danach die Strecke mehrgleisig weitergeführt werden muß.**

Genau wie sie vor der Station zweigleisig geführt werden kann, kann sie auch nach der Station zweigleisig geführt werden.

5.4 Damit entfallen auch die unsinnigen Argumente, wie sie in der Anlage zur Synopse auf den Seiten 4-6 dargestellt sind, die zu einer problematischen Einschränkung des Straßenraumes Rödingsmarkt führen.

Die Darstellungen auf Seite 5 + 9 benutzen ferner Konstruktionen, die in dieser Massivität und Häßlichkeit nicht notwendig sind,.

Man hat offensichtlich mit Bedacht eine besonders abschreckende Konstruktion gezeichnet.

Es gibt keinen sinnvollen Grund, in einer Stadt wie Hamburg derartige Konstruktionen - wie dargestellt - in Beton auszuführen.

Am Hafen sind das seit alters her Stahlkonstruktionen angesagt.

5.5 Das Überwerfungsbauwerk

Zunächst: es ist nicht meine Aufgabe nachzuweisen, was alles denkbar ist und wie man bestehende Probleme lösen könnte. Dies wäre eigentlich Aufgabe der Hochbahn AG und dies ist von ihr im Rahmen der Abwägung zu verlangen.

Leider kommt sie dieser Aufgabe nicht nach, da sie offensichtlich gemäß Senatsauftrag das Ziel verfolgen muß, die Unmöglichkeit oberirdischer Alternativen nachzuweisen.

Zu Überwerfungsbauwerken bzw. zur Überwerfung am Baumwall ist folgendes festzustellen :

- Überwerfungsbauwerke sind grundsätzlich bei Abzweigungen sinnvoll, sie sind aber keineswegs zwingend notwendig.
- Abzweigungen aus 2-gleisigen Strecken kann man auch bei U-Bahnen grundsätzlich ohne Überwerfungsbauwerk ausführen. Derartige Abzweigungen gibt es u.a. im U-Bahn System der Stadt London.
Eine Abzweigung ohne Überwerfungsbauwerk schränkt die Fahrtakte ein und ist daher nicht anzustreben. Aber: diese Ausführung ist denkbar.
Moderne Zug- und Signalsteuerungstechniker machen dies heutzutage grundsätzlich sehr viel einfacher möglich, als dies früher möglich war.
- Dies ist wichtiger: wenn man ein Überwerfungsbauwerk bauen möchte, was ich befürworte, dann muß man das Ausfädeln und Überqueren natürlich nicht im Bereich Rödingsmarkt durchführen sondern hat dafür in dem **Bereich Schaartor**, Steinhöft/Binnenhafenbrücke reichlich Platz. (Achtung: hier werden sicherlich wieder Radien unter 300 Metern notwendig).

- **Die Darstellungen auf Seite 7 + 8 sind unredlich**

a) Ich habe bekanntermaßen nicht nur das Durchfahren von zwei Gebäuden vorgeschlagen sondern alternativ die Umfahrung dieser Gebäude im Straßenraum. Zu dem dann notwendigen 130 -Meter-Radius habe ich bereits oben geschrieben.

b) Wenn, wie von der Hochbahn AG dargestellt, ein Abriß wie auf Seite 7 vorgenommen würde, dann wäre der Abriß auf Seite 8 nicht notwendig und vice versa. Im Übrigen ist aus meiner Sicht eine Lösung geometrisch nachweisbar, bei der im Bereich des Gebäudes Kehrwiefer 12 kein Abriß notwendig ist und im Bereich des Gebäudes Sandtorkai 41 nur ein, maximal zwei Geschosse auf einer Breite von 9,00 Metern und einer Tiefe von 7,00 Metern abgerissen werden müßten.

Die notwendigen Eingriffe wären also im Fall b) weitaus geringer, als die Hochbahn AG dies suggeriert, im Fall a) wären sie überhaupt nicht notwendig.

6. Im Folgenden gehe ich auf einige **andere**, unsinnige und auch unredliche **Erwidern** der Hochbahn AG ein, insbesondere auf die Antwort zu **609.19**, auf die immer wieder Bezug genommen wird.

Dieser pauschale Verweis ersetzt nicht Antworten auf die Punkte 69.33, 609.34, 609.35, 609.36, 609.37, 609.38, 609,39, 609 42, 609.43, 609.44, etc.

Ich erwidere aus Zeitgründen nur einen Teil der in 609.19 aufgestellten, unsinnigen Behauptungen.

6.1 *"Die **Fahrzeit** in dieser Variante (gemeint ist Variante Bolten) ist die längste aller Varianten mit Ausgangspunkt Hauptbahnhof."*

Antwort: wie bereits mehrfach dargestellt kommt es nicht darauf an, wie schnell jemand vom Bahnsteig Hauptbahnhof zum Bahnsteig Überseequertier kommt sondern es kommt darauf an, wie schnell Fahrgäste von einem Nutzungsbereich zum nächsten Ziel kommen, also beispielsweise von Harburg zum Kaispeicher A gelangen und aus der Mönckebergstraße zum Sandtorkai 41.

Wenn Fahrgäste auf Grund der wenigen vorgesehenen Haltestellen bei der U-4 erst lange Fußwege in Kauf nehmen müssen und tief in Untergeschosse abtauchen müssen, ergeben sich offensichtlich **unnötig lange Gesamtwegezeiten**.

Wenn darüber hinaus bei meinem Konzept mit Anbindung an die S-3 und einem Umsteigepunkt an den Elbbrücken alle Verkehre aus dem Süden Hamburgs, dem künftigen Entwicklungsgebiet der Stadt - sehr viel schneller und direkter ohne ein Umsteigen am Hauptbahnhof die HafenCity erreichen können, so führt dies offensichtlich zu erheblichen Zeitvorteilen, besonders für die Viertel Hamburgs, die als besondere Entwicklungsgebiete der Zukunft gelten.

Weiß die Hochbahn AG nicht, daß eines der wesentlichen Entwicklungsgebiete für Hamburg südlich der Elbe liegt ? Will sie es nicht wissen oder darf sie es nicht wissen ?

6.2 *"Eine Absenkung der Trasse auf "Garagenhöhe" bei gleichzeitiger Weiterführung der Trasse ist nicht möglich, da ansonsten der Magdeburger Hafen geschlossen werden müßte "*

Antwort: **Falsch**. Bitte den Text genau durchlesen. Dies habe ich nicht vorgeschlagen sondern ich schlage vor, im Bereich des Magdeburger Hafens die Trasse genau auf die Höhe abzusenken, in der jetzt vertraglich fixiert die U-Bahn-Station Überseequartier angelegt werden soll.

Von dieser Station kann man bekanntermaßen den Magdeburger Hafen unterqueren - Jedenfalls sieht die Hochbahn AG dies bei ihren Planungen so vor.

6.3 *"Eine Absenkung der Trasse auf eine unterirdische Lage zerschneidet den Hüberner Kais. Die im Jahr 2005 neu erbaute Kaianlage müßte teilweise abgerissen werden ."*

Antwort: **Falsch**. Die von mir vorgeschlagene Trasse liegt zwischen dem Hüberner-Kai und dem Strandkai, die Kaimauer ist nicht betroffen.

6.4 *"Der Flächenbedarf für eine oberirdische Trasse schränkt die Vermarktung der Grundstücke in der HafenCity erheblich ein "*

Antwort: Das ist eine Behauptung, die nicht erwiesen ist. **Es gibt keinen zusätzlichen Flächenbedarf durch die von mir vorgeschlagene Trasse** und daß auch und gerade in Nähe einer Hochbahn auf einer Brücke innerstädtische Lagen mit einer naheliegenden

U-Bahn-Station beliebt sind, kann man u.a. am Haus des Verlages Gruner und Jahr sehen.

Das Wesentliche für Investoren ist offensichtlich, daß Stationen zu Schnellbahnen nah erreichbar sind und nicht erst nach einigen hundert Metern erreicht werden.

6.5 "*Die Haltestelle am Kaispeicher A (gemeint ist die Elbphilharmonie) ist für eine zu kleine Zahl von Nutzern vorgesehen, ca. 50 % der Einzugsfläche ist Wasserfläche*"

Die Argumentation ist lustig:

50 % der Einzugsfläche Station Baumwall sind Wasserflächen,

60 % der Einzugsfläche Station Jungfernstieg sind Wasserflächen.

Will man diese Stationen jetzt aufgeben ? Oder gilt das Argument nur beim Kaispeicher A, nicht aber am Jungfernstieg ?

6.6 "*Die vorhandene Klappbrücke über den Sandtorhafen in ihrer Funktion beeinträchtigt bzw. nicht mehr zu öffnen*"

Antwort: **Falsch.**

Es ist genügend Platz vorhanden um zweigleisig nebeneinander am Lichtraum der aufklappenden Brücke vorbei die neue Trasse zu führen.

9,00 m maximal braucht man.

12,00 m minimal stehn zur Verfügung.

Quelle: amtlicher Katasterplan plus Dreikantmaßstab.

Selbst wenn der Platz knapp sein sollte: die Hochbahn besitzt genügend Ingenieurwissen, um erkennen zu können, daß man den etwa fehlenden Platzbedarf durch einen einfachen Umbau der Brücke herstellen könnte.

Verkürzen der Brücke auf der aufklappenden Seite und Anschuhen auf der entsprechenden Landseite.

(Hinweis: die Läng des klappbaren Teiles der Brücke und die Länge der Gesamtbrücke sind nicht identisch.)

Ich denke aber: dies weiß auch die Hochbahn AG.

Wenn sie es aber weiß, dann verbreitet sie auch hier wider besseres Wissen ein Argument, um die alternative Hochbahn schlecht zu reden.

Wenn so vorgegangen wird, kann aber nicht mehr von einer objektiven Prüfung gesprochen werden.

6.7 *"Stützpfeiler in Kehrweider, Sandtorkai, Baakenhafen und Kehrweiderfleet zusammen mit einer zweistöckigen Brücke bedeutet eine massive Sperrwirkung."*

Unredlich

Antwort: Ich habe als eine Alternative eine zweistöckige Führung vorgeschlagen, als eine andere, mögliche Alternative 2 Gleise nebeneinander.

Ich gehe im übrigen davon aus, daß bei sorgfältiger Detailplanung auch die Alternative durch die beiden Gebäude an der Kehrweiderspitze hindurch mit nebeneinander liegenden Gleisen realisierbar wäre.

Das heißt, daß eine Führung mit zwei Gleisen übereinander, die sich ohnehin nur auf die Durchdringung der Gebäude bezogen hätte, nicht notwendiger Bestandteil der Lösung ist.

Eine massive optische Sperrwirkung ist hingegen zu erwarten, wenn die Stadt - wie auf Grund der fehlenden Station Elbphilharmonie beabsichtigt - eine **Fußgängerbrücke** zwischen Baumwall und Elbphilharmonie zu errichtet. Eine solche Brücke macht natürlich nur Sinn, wenn sie überdacht ist. Sie ist aber als überdachte Brücke eine weitaus größere Sperrwirkung als ein U-Bahn-Viadukt.

Nun könnte die Hochbahn AG erwidern, von einer derartigen Planung wisse sie nichts oder aber sie müsse dies nicht berücksichtigen. Dann wären wir beim Ausgangspunkt zurück: ein Antrag auf Planfeststellung, der die Randbedingungen nicht berücksichtigt, ist offensichtlich fachlich unzureichend.

7. Zu den **Kosten** macht der Vorhabenträger und Antragsteller einige widersprüchlich und auch launige Anmerkungen.

Zunächst hat der Antragsteller im Anhörungstermin mehrfach darauf hingewiesen, die Kosten seien nicht Teil des Antrages und er habe sich damit nicht beschäftigen müssen. Gleichzeitig trägt er in der Erwiderungen vor, Kostengesichtspunkte seien bei der Auswahl der einzelnen Varianten von Bedeutung gewesen.

Was gilt denn nun ?

Die von ihm angesetzten Kosten wiederum nennt er an keiner Stelle, läßt aber indirekt und auch mündlich im Anhörungstermin verlauten, die Kosten von 255 Mio€ seien korrekt und mehrfach überprüft.

Er verrät aber nicht, was in diesen Kosten beinhaltet ist - und was nicht.

Er verrät auch nicht, wieso er im schlickigen Untergrund zwischen Alster und Elbe den Kilometer zu 61 Mio€ bauen kann, wenn beispielsweise in Köln nach neuesten Berechnungen der Kilometer U-Bahn-Neubau 170 Mio€ / km kostet. (Tendenz laut Stadtkämmerer: steigend.)

Selbst wenn man die angeblich bei der Station Jungfernstieg eingesparten 100 Mio€ zu den Baukosten hinzurechnen würde, ergäbe sich ein Kilometerpreis der bei 50 % sonst zur Zeit üblicher Baukosten für U-Bahn-Strecken. Wie soll das gehen ?

(**609.14**) Zum Schildvortriebsverfahren und den Kosten erläutert er langwierig, welche fortschrittliche Technik er einsetzen möchte.

Er gibt aber keine Antwort auf die Frage, warum beispielsweise das mögliche Auftreten zu Findlingen nicht zu Mehrkosten führt.

Daß man einen solchen Findling technisch bewältigen kann, hat doch nichts mit dem einfachen Fakt zu tun, daß ein Findling und ähnliche Vorkommnisse zu Verzögerungen und damit zu Mehrkosten führen.

Oder sind in den 255 Mio so hohe Reserven enthalten, daß, sollten Findlinge nicht angetroffen werden, die Kosten noch weiter sinken ?

Zu den Beweissicherungsverfahren (**609.40**) erklärt er :

"Der Vorhabenträger führt ein Beweissicherungsverfahren auf seine Kosten durch ."

Habe ich das richtig gelesen; auf seine Kosten ?

Erklärt uns der Vorhabenträger nicht im Antrag auf das Planfeststellungsverfahren, die Kosten würden durch die Stadt übernommen? Nun trägt er die Kosten selbst ?

(Zu **609.45:**) *"Die vom Einwender genannten Kosten für die oberirdische Trassenführung erscheinen dem Vorhabenträger nicht plausibel ."*

Er hätte besser geschrieben, daß er diese Kostennachweise nicht nachvollziehen mag. Er mag es nicht. Ich habe ja - im Gegensatz zum Vorhabenträger - unter www-hochbahn-hafen-city.de meine Kostenansätze genau begründet.

Damit setzt man sich nicht gerne auseinander - zumal die Kosten auch durch internationale Beispiele hinterlegt sind - sondern behauptet pauschal, die Kosten seien nicht schlüssig.

Mündlich hat Herr Lang am 23.3.06 (auf einer Veranstaltung der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU) hiervon abweichend geäußert, er könne meine Kostenansätze nachvollziehen, aber ich hätte eben die Kosten für den Umbau des Rödingsmarktes vergessen und die komplizierten mehrspurige Führung in der Straße Rödingsmarkt . Das ist schon näher an der Wahrheit: Die Kostenansätze scheinen richtig zu sein, aber man möchte gerne zusätzliche Kosten einführen, um die Alternative "Hochbahn" schlecht zu rechnen.

Zum Schluß **Erfreuliches** :

Der Vorhabenträger stellt unter **609.72** ausdrücklich fest.

"Unzutreffend ist, daß die Investorenbelange ein Hauptkriterium für die Ablehnung eine oberirdischen Trassenführung waren ."

Mit freundlichem Gruß



Ø Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20
20095 Hamburg