

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karin Timmermann und Jan Quast (SPD) vom 10.04.07

und Antwort des Senats

Betr.: U 4 – die Kosten steigen

Die Befürchtung vieler Experten, dass eine unterirdische U-Bahn-Anbindung der HafenCity teurer als ursprünglich angenommen wird, hat sich bestätigt.

Der Bau birgt nicht kalkulierbare Risiken, die in der bisherigen knappen Kalkulation keine Berücksichtigung finden. Nun hat der Senat den Nachforderungen von Haushaltsmitteln zugestimmt. Statt 255 Mio. Euro sollen nun noch knapp weitere 43 Mio. Euro hinzukommen.

Diese 43 Mio. Euro gehen gem. Drs. 18/5994 auf Preissteigerungen gegenüber der Kalkulation von 2005 und zukünftige Preisentwicklungen, die im Vergleich zu früheren Maßnahmen erhöhten Kosten für die Schildvortriebsmaschine, die Verwendung/Entsorgung des Bodenaushubs im Schildvortrieb, die Kosten für die Kampfmittelräumung, die erhöhten Versicherungsprämien und die Entschädigung der Grundeigentümer, deren Grundstücke unterfahren werden, zurück.

Einen Teil dieser nun relevanten Kosten hat der Senat in früheren Anfragen noch als nicht zu erwartend abgetan. Nun muss bereits neu kalkuliert werden, bevor es überhaupt den ersten Spatenstich gibt.

Wir fragen den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen unter anderem auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG folgt:

1. *Wie verteilen sich die Mehrkosten auf die einzelnen, in der Drs. 18/5994 als Gründe für die Kostensteigerungen genannten Positionen bzw. auf weitere noch nicht benannte Gründe?*

Die Mehrkosten verteilen sich auf die nachfolgenden Positionen:

- Saldo aus Preissteigerungen und zukünftigen Preisentwicklungen sowie Kostensenkungen – siehe Antwort zu 2. a) und 2. b) –: 18 Mio. Euro,
- höheren Kosten für die Schildvortriebsmaschine: 5 Mio. Euro,
- die Verwendung/Entsorgung des Bodenaushubs im Schildvortrieb: 2,5 Mio. Euro,
- die Kosten für die Kampfmittelräumung: 2 Mio. Euro,
- erhöhte Versicherungsprämien: 5,5 Mio. Euro,
- Entschädigungen der Grundeigentümer: 8 Mio. Euro,
- projektbezogene Kosten und Ingenieurleistungen der FHH: 0,56 Mio. Euro,
- Vorbereitung Tunnel durch die DB AG: 0,28 Mio. Euro,

- Anpassungen im Bereich der Haltestelle Lohsepark: 0,25 Mio. Euro,
- Diverses: 0,5 Mio. Euro.

2. *Hat es im Rahmen der weiteren Planungen eine Veränderung oder eine Verlängerung oder eine Verkürzung der Trassenführung im Bereich der Hafencity gegeben?*

Wenn ja:

- a) Wie sieht diese Veränderung der Trassenführung aus?*
- b) Welchen Bereich betrifft sie?*

1. Verschiebung der Haltestelle Lohsepark um 100 Meter in Richtung Osten (Trassenverlängerung), um die verkehrliche Erschließungswirkung sowie die Anbindung des Oberhafenquartiers zu optimieren.
2. Verzicht auf die Abstellanlage im Bereich Lohsepark.
3. Parallelverschiebung des Abschnitts im Bereich der Versmannstraße um ca. 5 Meter in Richtung Norden zur Vergrößerung der Baufelder am Baakenhafen.

c) Hat diese Veränderung zu einer Veränderung bei der Kostenermittlung geführt? Wenn ja, wie sieht diese Veränderung aus?

Kostensteigerungen aufgrund der Verlängerung der Gesamtstrecke durch Verschiebung der Haltestelle Lohsepark und der Parallelverschiebung des Abschnitts im Bereich Versmannstraße standen Kostenminderungen aufgrund des Verzichts auf die Abstellanlage im Bereich Lohsepark gegenüber, die insgesamt zu einer Kostenminderung geführt haben.

3. *Sind in der neuen Kalkulation des Mehrbedarfs auch eventuelle Preissteigerungen bis 2011 kalkuliert?*

Wenn nein, warum nicht?

Für ca. zwei Drittel der Gesamtkosten (erweiterter Rohbau und Signaltechnik) konnten die Einheitspreise bis zum Jahr 2011 festgeschrieben werden.

Für die restlichen Leistungen (Gleisbau, Haltestellenausbau, technische Gebäudeausrüstung usw.) erfolgen die Ausschreibungen erst schrittweise nach Bedarf in den kommenden Jahren. Insoweit liegen diesen zu erwartenden Kosten vorerst nur Schätzungen zugrunde.

4. *Gibt es einen Risikozuschlag in der Kalkulation für eventuell auftretenden Mehrbedarf während der Bauphase?*

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Rohbauausschreibung wurden sogenannte Bedarfspositionen berücksichtigt. Die tatsächliche Höhe ist noch abhängig vom laufenden Ausschreibungsverfahren.

5. *Warum sind die Kosten für die Verwendung/Entsorgung des Bodenaushubs nicht bereits von Anfang an in die Kostenkalkulation eingeflossen, zumal diese Position aus vergleichbaren Projekten wie dem Bau der vierten Elbtunnelröhre zu erwarten gewesen ist?*

Entsprechend der zeitlichen Planungssystematik (Machbarkeitsstudie – Vorplanung – Genehmigungsplanung – Entwurfsplanung – Ausführungsplanung) wurden auch die Raster für die Baugrunduntersuchungen kontinuierlich verfeinert. Erst die chemische Feinanalytik zur Vorbereitung der Ausführungsplanung im Spätsommer 2006 hat eine geogene Belastung der gewachsenen Böden aufgezeigt.

6. *Laut der Antwort des Senats auf die Große Anfrage, Drs. 18/3171, waren die Entschädigungskosten für die von der U-Bahn betroffenen Grundstückseigentümer bereits in der Kalkulation von 255 Mio. Euro enthalten.*
- a) *In welchem Umfang war dies in der Kalkulation über 255 Mio. Euro der Fall?*
- b) *Warum und in welcher Höhe kam es jetzt zu Mehrkosten gegenüber der ursprünglichen Schätzung?*

Die Frage aus Drs. 18/3171 bezog sich explizit auf die Wertminderung von Gebäuden durch den U-Bahnbau. Entsprechend der erstellten Wertgutachten des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in Hamburg ist eine Wertminderung der Bebauung als Folge von Auswirkungen des Baus und Betriebs des Tunnels bei der Belastung des Grundstücks mit der Dienstbarkeit nicht anzusetzen.

Bei den Entschädigungszahlungen zur Sicherung von Grunddienstbarkeiten handelt es sich vielmehr um einen Ausgleich der merkantilen Wertminderung bezogen auf den Grundstückswert. Entsprechende Ausgleichszahlungen für die Wertminderung der Grundstücke waren nicht Bestandteil der geschätzten Projektkosten in Höhe von 255 Mio. Euro.

7. *In der Antwort auf die o. g. Große Anfrage ist von einem Baugutachten seitens des Senats die Rede, in dem es um die Anwendung eines setzungsarmen Verfahrens und um die große Tiefenlage des Vorhabens geht, aufgrund derer keine nennenswerten Einflüsse auf die Oberfläche und die Bebauung zu erwarten sind.*
- a) *Inwieweit hat dies Einfluss auf die Höhe der Versicherungsprämie?*

Die Kalkulationsansätze der Versicherungen sind der zuständigen Behörde nicht bekannt.

- b) *Liegt das Baugutachten der Versicherung vor, sodass weitere Erhöhungen der Versicherungsprämie ausgeschlossen werden können?*

Das Baugrundgutachten liegt der Versicherung vor.

8. *Hat der Senat die Tatsache, dass es jetzt schon in einem sehr frühen Stadium des Projektes – quasi vor dem ersten Spatenstich – zu erheblichen Kostensteigerungen gekommen ist, sowie aus der Erfahrung mit ähnlich gelagerter Projekten, dass mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen ist, zum Anlass genommen, parallel alternative Varianten zur Anbindung der HafenCity an den ÖPNV zu prüfen?*
- Wenn nein, warum nicht?*

Im Rahmen der Vorplanung sind zahlreiche Varianten zur Anbindung der HafenCity an den ÖPNV geprüft worden. Die zur Ausführung kommende Variante hat sich als die günstigste herausgestellt (siehe Drs. 18/3135).