

Den **langen** Deckel geschickt einfädeln!

Mehr Freiraum. Mehr Ruhe. Mehr Grün.



Abdeckung der BAB 7 in Bahrenfeld und Othmarschen: **Beschlusslage und Problemfelder** zu Beginn des Jahres 2011



Nach jahrzehntelangem Bemühen steht jetzt fest: Der Deckel wird gebaut. Dabei bezahlt der Bund den Löwenanteil von 83%.

Stand der Entwicklung und Beschlusslage

Die A7 wird auf 8 Fahrstreifen erweitert, denn die Verkehrsmengenprognose für den Autobahnabschnitt Bahrenfeld/Othmarschen und damit auch für den Elbtunnel mit bis zu 150.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt führte zur Einordnung „in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Den dazugehörigen Lärmschutz trägt deshalb ebenfalls der Bund.“ (Freiraum und Ruhe. Ausbau und Überdeckung der A 7, FHH, BSU, 2011, S. 16).

Dieser von der BSU als „dazugehörig“ bezeichnete Lärmschutz wurde im Gutachten der DEGEGS als „erforderlich“ charakterisiert, erforderlich für die an der A 7 liegenden Wohneinheiten und lebenden Menschen.

Der erforderliche Lärmschutz umfasst von Süden nach Norden die sog. Galeriestrecke, d.h. eine nur halbseitige Abdeckung von der Behringstraße ca. 500 m nach Norden, einen sich anschließenden Deckel von 730 m Länge und ca. 1000 m Lärmschutzwände. Diese Maßnahmen finanziert also der Bund.

Nur die darüber hinaus gehenden Maßnahmen, als „optimale Lösung“ oder „Hamburger Ergänzungen“ genannt, finanziert Hamburg; das bedeutet für unseren Abschnitt einen langen Deckel von ca. 2030 m Länge von der S-Bahn bis zum Volkspark. Die Entscheidung für diese umfassende Lösung ist vom Senat getroffen worden! Für das Gesamtpaket dieser Lärmschutzmaßnahmen trägt der Bund 83% der Kosten (Freiraum, a.a.O., S. 16).





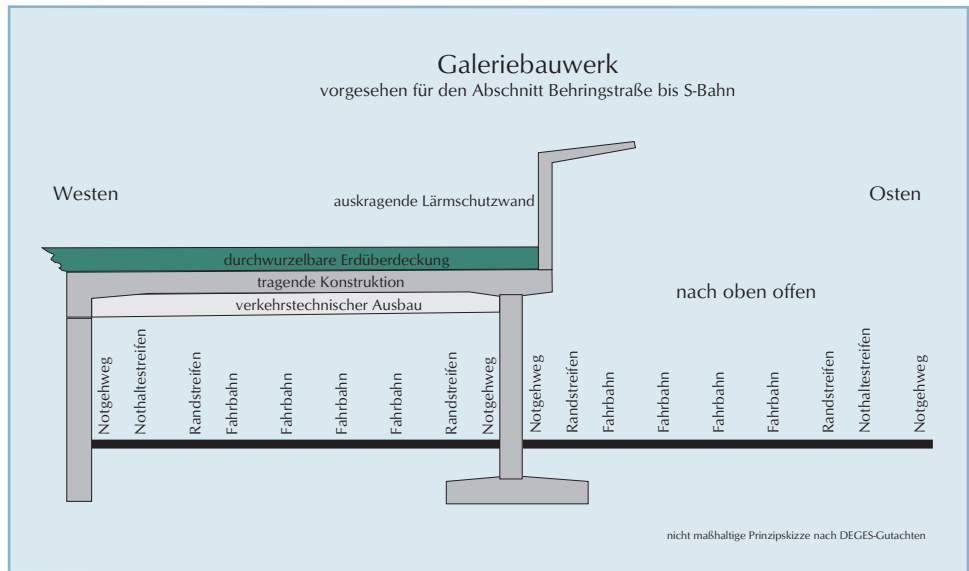
Statt eines Deckels auf der ganzen Länge ist der Abschnitt zwischen S-Bahn und Behringstraße nur mit einer Galerie vorgesehen, weil noch nicht berücksichtigt war, dass im Othmarschen-Park ca. 700 Wohnungen gebaut werden sollen. Eine sinnvolle Stadtentwicklung erfordert auch hier eine vollständige Abdeckung.

Die Galeriestrecke

Diese Lösung ist indessen nicht optimal, weil die sogenannte Galerie zwischen Behringstraße und S-Bahn nicht vollständig geschlossen wird. Für die komplette Abdeckung des Abschnitts gibt es aber sehr gute Gründe.

Projektbeschreibung

Die graphische Darstellung zeigt sehr deutlich, dass hier nur die Hälfte der Autobahn überdacht wird, die östliche Hälfte indes sowohl für Lärm als auch für Abgasemissionen offen bleibt.





Auch weiterhin muss mit einer außerordentlichen Zunahme des Verkehrs gerechnet werden, insbesondere des LKW-Verkehrs. Alle Prognosen wurden bisher von der Wirklichkeit weit übertroffen.

Verkehrsentwicklung

Die Prognosen für die Verkehrsentwicklung im Galeriebereich sind erschreckend, denn der stetig steigende Verkehr liegt schon z.Zt. im Durchschnitt bei 125.000 Fahrzeugen täglich, in Spitzenzeiten auch bei 150.000. Der LKW-Verkehr macht 18% aus, d.h. täglich ca. 25.000 LKWs; das ist die Hauptlärmquelle. Und die Prognosen gehen von extremen Steigerungsraten gerade des LKW-Verkehrs aus!

Lärmschutz und Wohngebiete

Die Entscheidung für eine Galerie basiert auf dem Hauptkriterium des DEGES-Gutachtens, nämlich der Anzahl der Wohneinheiten an der A 7.

Angesichts des östlich existierenden Gewerbegebietes und der Autobahnmeisterei wurde also für den Lärmschutz kein vollständiger Deckel konzipiert, sondern nur ein halbseitiger, der die Häuser im Westen schützen soll. Aber die Galerie kann gerade nicht die Schallreflexionen des UCI- Kinokomplexes in Richtung westliche Wohngebiete verhindern.

Zudem ist durch die Umwidmung eines Gewerbegrundstücks im Othmarschen-Park der Bau von ca. 700 Wohnungen im unmittelbaren Bereich der Galeriestrecke geplant. Die Wohnungen sind dem Autobahnlärm durch die westlichen Winde ausgeliefert. Die Berücksichtigung dieses Bauvolumens im DEGES-Gutachten hätte mit Sicherheit zur vollständigen Abdeckung der Galeriestrecke und zur vollen Finanzierung durch den Bund geführt. Dieser Aspekt unterstreicht die Sinnhaftigkeit der vollständigen Abdeckung deutlich!

Wenn wie geplant eine Umwidmung des Gebietes zwischen dem UCI-Parkhaus und der S-Bahn für den Wohnungsbau stattfindet -immerhin weitere 5.400 qm- müsste die Vollabdeckung fast zwangsläufig erfolgen.

Stadtentwicklung

Die vollständige Abdeckung der Galeriestrecke kann unmittelbar und mittelbar als Initialzündung für mehrere Stadtentwicklungsprojekte insbesondere im wichtigen Wohnungsbau bewertet werden, denn

- durch die Verlagerung der Autobahnmeisterei aus wertvollem Stadtgebiet in eine Industriebrache (z.B. Stellingner Moor) wird eine Nutzungsfläche für den Wohnungsbau von ca. 23.000 qm frei, ohne Erschließungsflächen berücksichtigen zu müssen.

- der vollständige Deckel erzeugt im Bereich der Galerie eine Austauschfläche von 11.000 qm, die durch Flächentausch wiederum entsprechende Verwertungsflächen für den Wohnungsbau generiert.
- eine weitere Fläche zwischen UCI-Parkhaus und S-Bahn-Trasse ist zudem für den Wohnungsbau vorgesehen; sie umfasst 5.400 qm.
- eine Bebauung zwischen Bahrenfeld und Othmarschen entlang der S-Bahn-Trasse könnte eine Verbindung zwischen den Stadtteilen herstellen.
- die Fläche nordöstlich des UCI steht bereits für den Bau von 700 Wohneinheiten zur Verfügung. Sie werden durch die A 7 stark beeinträchtigt, besonders bei Westwinden, und können nur durch einen Deckel geschützt werden.



Eine Verlagerung der Autobahnmeisterei ins Stelling Moor ist räumlich problemlos machbar und wirtschaftlich sinnvoll.

Erlössituation und Finanzierung

Die Erlöse aus den Verwertungsflächen fließen in die Kosten/Erlösrechnung ein und führen zu einem eindeutig positiven Ergebnis (Berechnung mit realen Größen):

Grundstückstausch: Stelling Moor – Baurstraße	1,9 Mio. €
Grunderwerb Stelling Moor	-1,9 Mio. €
Übertragung Grundstück Baurstraße an HH	
Saldo	0,0 Mio. €
<hr/>	
I. Kosten	
1. Verlagerungskosten	0,5 Mio. €
11. Rückbau Gebäude	4,6 Mio. €
12. Verlagerung Autobahnmeisterei (Hamburger Anteil)	
Verlagerungskosten insgesamt	5,1 Mio. €
<hr/>	
2. Abdeckelungskosten	
21. Bau- und Ablösekosten	12,7 Mio. €
22. Planungskosten	2,0 Mio. €
Abdeckelungskosten insgesamt	14,7 Mio. €
Gesamtkosten	19,8 Mio. €
<hr/>	
II. Erlöse	
1. Fläche Autobahnmeisterei (23.000 qm x 750,- € je qm)	17,25 Mio. €
2. Verwertungsfläche (Bauland durch Austausch Deckelfläche)	5,5 Mio. €
Erlöse insgesamt	22,75 Mio. €
<hr/>	
III. Ergebnis	
Überschuss für HH (Erlöse – Kosten)	2,95 Mio. €
IV. Potentielle zusätzliche Erlöse	
Fläche UCI – S-Bahn (5.400 qm x 750,- € je qm)	4,05 Mio. €
Maximaler Überschuss	7,00 Mio. €

Anmerkungen: Sämtliche Kosten sind von der BSU ermittelt und unverändert übernommen worden. Bei der Ermittlung der Erlöse setzt die Behörde in einem Fall zu niedrige Flächen an, so 16.100 qm statt tatsächlicher 23.000 qm bei der Autobahnmeisterei. Die BSU arbeitet mit einem nicht nachvollziehbaren Preis von 550,- €/qm. Aktuelle Kaufverträge aus diesem Gebiet weisen jedoch 780,- €/qm aus, wir rechnen mit 750,- €/qm. Bei der Verwertungsfläche setzen wir sehr zurückhaltend ebenfalls nur 550,- €/qm an.



Die planrechtlichen Voraussetzungen für die Abdeckung werden 2012 vorliegen. Danach könnte in allen drei Abschnitten mit dem Bau begonnen werden. Der Deckel kann in 4 Jahren fertig sein. Eine Streckung der Bauzeit auf 10 Jahre - wie von der BSU vorgesehen - ist unsinnig und unzumutbar.

Ursprüngliche Planung

Die Behörde hat in zwei Veranstaltungen am 12.01.2010 und am 20.01.2010 über die geplante zeitliche Abfolge informiert; diese Terminierung hatte bis zum September 2010 Bestand:

Bahrenfeld/Othmarschen (bisher):

Juni 2010 bis Januar 2011	Freiraumplanerischer Wettbewerb
Sept. 2010	Planungsunterlagen (Vorentwurf)
März 2011	Beginn des Planfeststellungsverfahrens
Juli 2012	Planfeststellungsbeschluss
2015/2016	Fertigstellung des Bauwerks
2016	Umzug der Kleingärten

Änderungen der Planung

Im Oktober 2010 berichteten verschiedene Medien, dass die ursprünglichen Planungsdaten geändert worden waren. Wir kennen bis heute weder den Grund für diese Änderungen noch die entscheidende Stelle. Diesen neuen Informationen zufolge soll der Baubeginn erst im Jahre 2016, also nach Abschluss der Arbeiten in Stellingen erfolgen, die Fertigstellung ist folglich erst in 10 Jahren zu erwarten.

In der Broschüre „Freiraum und Ruhe“ (a.a.O.) veröffentlicht die Behörde im Januar 2011 auf S. 17 folgenden aktuellen Zeitplan:

Bahrenfeld/Othmarschen (neu):

April 2011	Infoveranstaltungen und anschließende Ideenbörse
Juni 2011 bis August 2011	Wettbewerbsverfahren:
Herbst 2011	Beginn Planfeststellungsverfahren:
ca. 2012/2013	Planfeststellungsbeschluss
ca. 2016	Bauphase, zeitversetzt zum Abschnitt Stellingen
bis ca. 2020	Bauzeit
ab ca. 2020	Herstellung der Parkflächen und Kleingärten sowie Umzug der Kleingärten

Unverständliche Zeitverzögerung

Gemäß der behördlichen Planung soll in 2012/13 der Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Da aber im Jahre 2016 erst mit dem Bau begonnen werden soll, entsteht eine Lücke von bis zu 4 Jahren. Das ist vollkommen unverständlich! Aber die Planfeststellung darf auf keinen Fall verschoben werden, um einerseits nicht noch größere Verzögerungen für den Baubeginn zu bewirken und um andererseits die Option für einen früheren Baubeginn zu bewahren.

Inhalt der Planfeststellung

Die Behörde spricht von „Deckel und Galerie Bahrenfeld/Othmarschen“. Für uns aber ist entscheidend wichtig, dass die vollständige Abdeckung auch der Galeriestrecke Gegenstand des Verfahrens wird! Angesichts des o.a. Zahlenmaterials ist diese Forderung absolut sinnvoll. Also lautet unsere Position: Das Planfeststellungsverfahren beinhaltet die komplette Abdeckung von der Behringstraße bis zum Volkspark.

Perspektive für die Weichenstrecke

Nur die Realisierung dieses „langen Deckels“ kann langfristig auch eine Perspektive eröffnen, die eine Lösung für die sog. Weichenstrecke unmittelbar vor dem Tunnelmund ermöglicht. Hier könnte auch an bestehende Ideen

und Lösungsansätze angeknüpft werden. Sollte diese Option als Hirngespinnst abgetan werden, ist daran zu erinnern, dass die ganze Abdeckung der A 7 früher ebenfalls so beurteilt wurde.

Problembereich Verkehr

Die aktuelle Planung behindert den Wirtschafts- und Individualverkehr für mindestens 8 Jahre; eine parallele Abwicklung der Baumaßnahmen in den 3 Abschnitten würde indes den Verkehr lediglich für 4 Jahre behindern.

Zudem bewirkt die sukzessive Errichtung der Baustellen einen „Sanduhreffekt“, denn jede Baustelle führt zu einem Stau bei der Einfädelung des Verkehrs. Die jetzt vorgesehene Planung ist im Sinne dieser Aspekte kontraproduktiv und wird das Verständnis für das ganze Projekt in der Öffentlichkeit deutlich reduzieren. Denn gerade durch den induzierten Ausweichverkehr in die angrenzenden Stadtteile kann die Toleranz der belasteten Menschen überschritten werden.

Problembereich Kostenentwicklung

Dass im Zeitablauf die Kosten für das Bauwerk tendenziell steigen werden, ist eine durch viele Projekte belegte Tatsache. Nur eine schnelle Durchführung ermöglicht aber eine seriöse Kalkulation der Kosten.



Der Deckel muss von der Behringstraße bis zum Volkspark auf der ganzen Länge gebaut werden. Nach Abschluss der Planfeststellung muss auf der ganzen Strecke unverzüglich mit dem Bau begonnen werden.

Der „lange Deckel“ von der Behringstraße bis zum Volkspark, also einschließlich der Abdeckung der Galeriestrecke, muss Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens werden.

Drei wesentliche Argumente sprechen für die komplette Abdeckung, auch der Galeriestrecke

- vollständiger Lärmschutz
- Erschließung neuer Flächen für den Wohnungsbau
- und das Beste: diese Abdeckung kostet nicht nur nichts, sondern führt zu einem Überschuss von 7 Millionen Euro.

v.i.S.d.P.: Bernt Grabow/ Hans Breil
Bürgerinitiative „Ohne DACH ist KRACH“
Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V.

