

Ohne DACH ist KRACH

Bürgerinitiative Bahrenfeld-Othmarschen für eine Überdeckung der BAB 7



Hamburg im April 2014

1. Brauchen wir überhaupt den Deckel?

Sie kennen das: Verkehrsmeldungen, die immer vom Stau auf der A7 berichten. Der Verkehr hat gewaltig zugenommen und die Prognosen sagen, dass sich der LKW-Verkehr in den nächsten 10 Jahren fast verdoppeln wird. Da eine grundlegend andere Verkehrspolitik überhaupt nicht angedacht ist, bleibt nur der Ausbau der Autobahn als Lösung. Dafür muss man wenigstens den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz einhalten. In einem aufwändigen Untersuchungsverfahren ist herausgekommen, dass an weiten Strecken dieser vorgeschriebene Lärmschutz nur durch Deckel zu erreichen ist. Es geht also nicht um den Bau eines „Luxuslärmschutzes“, sondern es ist der politisch gewollte Ausbau der Autobahn, der den Bau von Deckeln erzwingt.

Keiner käme heute auf die Idee, mitten durch dichtbesiedelte Wohngebiete in Hamburg eine Autobahn bauen zu wollen. So ein Vorhaben wäre weder politisch noch juristisch durchsetzbar. Dass man beim Bau der A7 an die Vereinbarkeit von Verkehr und Leben in der Stadt geglaubt hat, zeugt nicht von Weitsicht. Durch den Ausbau besteht jetzt aber die Chance, diesen Irrsinn der 60er Jahre zu reparieren. Darum will Hamburg an den Reststrecken, an denen kein Deckel gebaut werden **muss**, auch Deckel bauen - statt trennender und nicht wirklich schützender Wände. Der von Hamburg zu bezahlende Mehraufwand ist relativ gering, der Nutzen für die Stadt aber groß.

Wenn man jetzt die Chance zur Stadtgesundung nicht nutzt, wird man die Stadtzerstörung durch Lärm und trennendem Graben nicht aufheben können. Darum ist die Antwort ganz einfach:

Menschen und Stadt brauchen den Deckel!

2. Wann ist endlich Baubeginn in Bahrenfeld/Othmarschen?

Eigentlich ist das mit dem Bauen ganz einfach: man muss wollen, man muss dürfen und dann muss man die Handwerker bestellen und los geht's. Im Prinzip ist das beim Ausbau der A7 und dem Bau der Deckel nicht anders. Der Bund legt im Verkehrswegeplan langfristig fest, was er auf Antrag Hamburgs bauen will. Hamburg handelt dann für den Bund. Das Land sorgt mit einem Bebauungsplan für das „Dürfen“. Dann kann es losgehen. Da der aktuelle Verkehrswegeplan eine so lange Gültigkeit hat (2003-2015) wird er immer wieder konkretisiert durch einen Investitionsplan (2011-2015), in dem die tatsächlich zu bauenden Vorhaben festgelegt werden .

Im Plan 2003 sind alle drei Autobahnabschnitte - also auch unser Abschnitt Bahrenfeld/Othmarschen - im vordringlichen Bedarf, d.h. sie sollen in dem Zeitraum realisiert werden. Der schwarz-grüne Senat hat dann aber klammheimlich im Investitionsplan 2011 unseren Bereich von „vordringlich“ auf „weiterer Bedarf“ herab gestuft zugunsten der Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Damit ist die Realisierung auf den nächsten Verkehrswegeplan verschoben worden. In dem Plan ab 2015 taucht dann der Abschnitt als „verbindlich“ gesetzt auf, aber das kann man ja auch noch wieder ändern (siehe oben). Das müssen wir mit aller Macht verhindern.

Kleine Kinder finden immer noch einen Grund, warum etwas nicht geht, das sie nicht wollen. Manchmal hat man den Eindruck, dass sich die Behörde hier nicht anders verhält. Statt das Vorhaben so schnell wie möglich umzusetzen, wird plötzlich argumentiert, dass eine Baustelle auf einer Autobahn nicht länger als 12km sein dürfe. Es gibt nach unseren Recherchen z.Z. keine solche Vorschrift, sondern lediglich die, dass Belastungen durch die Baustelle möglichst gering zu halten sind und zugleich die Sicherheit zu gewährleisten ist. Untersuchungen der Versicherungswirtschaft zeigen nun aber gerade, dass für die Sicherheit nicht die Länge der Baustelle entscheidend ist, sondern wie man den Verkehr dort ein- und ausfädelt.

Wenn man nachmisst, findet man zudem, dass es von Schnelsen bis zum Tunnelmund nur 9,9km sind. Eine geschickte Aufteilung würde also ermöglichen, alle drei Bereiche in Hamburg gleichzeitig zu bauen, statt wie jetzt vorgesehen zuerst Schnelsen und Stellingen - und dann erst unseren Abschnitt. Bei der jetzigen Planung würde hier erst 2019 begonnen werden.

Untersuchungen zusammen mit dem Verkehrsgewerbe haben ergeben, dass diese um 4 Jahre verlängerte Bauzeit einen wirtschaftlichen Schaden von mehr als 1 Milliarde € nur für das Speditionsgewerbe hervorruft - mehr als das ganze Projekt kostet!

Darum fordern wir im Sinne der Menschen, die an der Autobahn leben und die auf ihr fahren:

Kommt in Gang, beginnt den Bau so schnell wie möglich, nicht erst 2019!

3. Wird das nicht viel zu teuer?

Würden Sie erwarten, dass ein Haus zu bauen heute genau soviel kostet, wie es Ihnen jemand vor 20 Jahren ausgerechnet hat? Natürlich nicht, allein durch die jährliche Preissteigerung wird es mehr als doppelt so viel kosten. Mit dieser „dummen“ Argumentation wird aber immer wieder versucht, Stimmung gegen die Überdeckung zu machen. Der Hinweis auf die Elbphilharmonie darf natürlich auch nicht fehlen. Doch kaum ein Großprojekt in Hamburg ist so genau auf die Kosten geprüft worden wie die Überdeckung. Die voraussichtlichen Kostensteigerungen basieren zum einen auf der allgemeinen Preissteigerung. Sie wird im Mittel mit 3% p.a. angenommen, zum anderen aber auf Anforderungen, die der Bund zusätzlich an den Ausbau der A7 gestellt hat. Aber hier gilt, dass der bezahlt, der bestellt. Von den Gesamtkosten trägt der Bund den Löwenanteil, nämlich über 85%.

Die von Hamburg zu bezahlende Differenz wird finanziert durch den Verkauf der Verwertungsflächen und aus dem laufenden Haushalt. Bekanntlich sind die Grundstücks- und Immobilienpreise in Hamburg in den letzten Jahren dramatisch gestiegen. Das ist gut für die Finanzierung des Hamburger Anteils. Die Differenz zwischen Kosten und Erlösen ist, obwohl die Kosten gestiegen sind, eben nicht größer geworden, sondern kleiner.

Damit ist auch die vollständige Deckelung statt der Galerielösung möglich, weil die zusätzlichen Erlöse bis auf einen kleinen Rest die zusätzlichen Kosten für den vollständigen Deckel abdecken.

4. Keine halben Sachen, den ganzen Deckel bauen!

Immer noch ist nicht entschieden, ob es im Süden zwischen S-Bahn und Behringstraße einen vollständigen Deckel gibt oder nur eine halbseitige Deckelung- eine Galerie. Wir vermissen hier, dass sich die Bundestagsabgeordneten aus Hamburg endlich gemeinsam beim Bund für die vollständige Lösung einsetzen. Dass man damit weiterkommt, machen andere Länder immer wieder vor.

Für die Finanzierung der vollständigen Deckelung gibt es gute Möglichkeiten. So könnte man die in die Jahre gekommene Autobahnmeisterei verlagern, um das Grundstück ebenfalls für Wohnbebauung freizubekommen. Ein Hamburger Investor hat ein verbindliches Angebot abgegeben, so dass die vollständige Deckelung möglich wäre, wenn nicht.... Ja wenn nicht der Bund für das Grundstück einen Preis forderte, der nur dann erzielbar ist, wenn es den vollständigen Deckel gibt. Den aber müsste Hamburg auf eigene Kosten bauen. Zudem soll Hamburg dem Bund eine wesentlich bessere Autobahnmeisterei bauen. Neu für Alt ohne Selbstbeteiligung?

Darum haben wir einen dringlichen Appell an unsere Hamburger Bundestagsabgeordneten gerichtet, hier gemeinsam tätig zu werden, um zu einer Lösung zu kommen.

Die technischen Probleme der Verlängerung des Deckels scheinen dagegen alle lösbar.

Es ist unverantwortlich, die mögliche Stadtreparatur und Stadtentwicklung hier an dem Starrsinn des Bundes scheitern zu lassen.

Die Verlängerung des Deckels ist die notwendige Voraussetzung, um die Weichenstrecke direkt vor dem Tunnel so abzuschirmen, dass auch hier die Anwohner geschützt werden.

Unsere Wünsche an die Politik:

1)Machen Sie aus dem Altonaer →den Hamburger →den Berliner Konsens!

2)Lassen Sie keine Verkürzung des Altonaer Deckels zu - an welcher Stelle auch immer – und sorgen Sie dafür, dass im Süden zwischen S-Bahn und Behringstraße keine Galerie, sondern ein vollständiger Deckel gebaut wird!

3)Sorgen Sie dafür, dass so früh wie möglich gebaut wird - und nicht erst 2019: Jedes Jahr, jeder Monat zählt für uns!