

Hamburg, Februar 2010

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Autobahnanlieger,

unser Verein „Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V.“, der seit 1990 existiert und seitdem für eine Abdeckung der BAB 7 in unseren Stadtteilen eintritt, ist seit 1994 integrativer Bestandteil der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“. Die im Laufe der Jahre entfalteten unzähligen Aktivitäten haben zu einem Ergebnis geführt: Wir waren der Realisierung der Abdeckung noch nie so nahe, verbunden mit einer Reparatur der Stadtteile und der Erschließung zahlreicher Entwicklungschancen.

Wie ist es zu dieser Entwicklung gekommen?

Der beschlossene Ausbau der BAB 7 auf 8 Fahrspuren zwingt den Autobahnbetreiber zur Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener niedrigerer Lärmgrenzwerte. Aufgrund dieser Vorgabe hat die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) in einer Studie festgestellt, dass im gesamten A 7-Abschnitt (Schnelsen, Stellingen, Bahrenfeld/Othmarschen) ca. 12.500 Wohneinheiten und damit mindestens 25.000 Menschen direkt betroffen sind und dass der Bund daher für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte ca. 250 Mio. € bezahlen muss. Diese Initialzündung veranlasste den Hamburger Senat, am 3. März 2009 in einer Mitteilung an die Bürgerschaft seine Absicht darzulegen, einen Deckel von 2194 m Länge zu bauen, d.h. von der Behringstraße bis zum Volkspark, sowie einen weiteren Deckelabschnitt in Schnelsen; ein ca. 1 km langer Deckel in Stellingen wird ohnehin vom Bund finanziert. Das ist der geplante Lärmschutz in den drei Abschnitten, zum großen Teil von Bund finanziert, die benannten Ergänzungen aber von Hamburg.

Wie stellt sich die Situation in unserem BAB 7-Abschnitt dar?

Die Pläne der DEGES für Bahrenfeld und Othmarschen sahen drei Komponenten für den Lärmschutz vor: Im Süden eine Galeriestrecke, d.h. eine nur halbseitige Abdeckung, von der Behringstraße etwa 500 m nach Norden; daran schließt sich ein 730 m langer Deckel an bis etwa in Höhe Reineckestraße; die restliche Strecke von ca. 1 km Länge soll aber nur mit Lärmschutzwänden versehen werden. Allerdings vertrat schon die DEGES die Auffassung, dass ein langer Deckel von ca. 2200 m Länge in jeder Hinsicht die optimale Lösung darstellt. Das war und ist auch unsere Position, die wir in der Forderung nach dem „langen Deckel“ artikuliert haben.

Der Senat hat die deutlichen Entwicklungschancen im Gefolge dieses langen Deckels erkannt und hat sich dieses Konzept zueigen gemacht. Um diese lange Deckelversion umzusetzen und wegen der Finanzierungsverhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium hat der Senat zudem den gesamten Komplex evoziert, da diese Verhandlungen nicht durch einen Bezirk geführt werden können.

Wie erfolgt die Finanzierung?

Die Kosten für den 2200 m langen Deckel belaufen sich einschließlich Planungskosten auf 314 Mio. € davon trägt der Bund für seine Maßnahmen (Galerie, Tunnel, LSW) 174 Mio. € Aus dem Verkauf der Verwertungsflächen (= für Wohnungsbau frei werdende Flächen durch Verlegung der Kleingärten auf die Deckelflächen) resultieren 89 Mio. € ein Erlösanteil aus dem Verkauf der Trabrennbahn beträgt 24 Mio. € so dass insgesamt Erlöse von 287 Mio. € erzielt werden. So ergibt sich eine Deckungslücke von 27 Mio. € die aus dem Hamburger Haushalt zu finanzieren ist, also eine angesichts des großen Investitionsvolumens recht geringe Summe, die sich mit Hilfe folgender Überlegungen noch weiter relativiert: Das vom Senat geschätzte Wohnungsbaupotenzial beträgt 1600 WE, entsprechend ca. 4.000 Personen, die nach Hamburg zuziehen oder hier verbleiben. Diese Personenzahl erbringt lt. Aussage der Finanzbehörde ca. 12 Mio. € zusätzliche Einkommensteuer p.a.. Diese Zusammenhänge hat die PwC Deutsche Revision in einem Gutachten untersucht und gelangte zu folgendem Ergebnis: „Insgesamt kann das Projekt ‚Überdeckung der BAB 7‘ bei rein finanzwirtschaftlicher Betrachtung ... für die FHH als wirtschaftlich eingestuft werden.“ Insofern ist es auch nicht überraschend, wenn die zuständige Senatorin A. Hajduk, die sich sehr engagiert für die Realisierung der Abdeckung einsetzt, folgert: „Diese Chance haben wir nur jetzt. Wir dürfen sie nicht ungenutzt vorüber gehen lassen.“

Was bleibt noch zu tun?

Die Planungsunterlagen für Schnelsen und Stellingen sind weitgehend erstellt und werden schon bald in Berlin präsentiert; für unseren Abschnitt erwarten wir den Beginn der Planfeststellung Anfang 2011, nachdem die endgültige Finanzierung zwischen Hamburg und dem Bund beschlossen wurde. Wir müssen darauf achten, dass die optimale Lösung mit dem langen Deckel auch Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und des –beschlusses wird, unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage. In diesem Zusammenhang sind die Verhandlungen zwischen Hamburg und Berlin entscheidend wichtig. Und wir verweisen immer wieder darauf, dass dieses Projekt einen wesentlichen Bestandteil der Bewerbung Hamburgs um den Titel „Europäische Umwelthauptstadt“ (European Green Capital) des Jahres 2011 bildet und damit politisch fest verankert ist.

Ganz wichtig sind die Bemühungen für eine vollständige Abdeckelung des Abschnittes zwischen der S-Bahn-Brücke und der Behringstraße; hier geht es vor allem um die Frage der Verlagerung der Autobahnmeisterei, die jedoch dem Bund gehört. Allerdings – und das ist ein wichtiger Aspekt – würden durch die neuen Deckelflächen auch entsprechende Verwertungsflächen entstehen, die einen zusätzlichen Finanzierungsbeitrag für die volle Abdeckelung der Galeriestrecke erbrächten. Dieser ganze Themenkomplex beschäftigt uns intensiv. Denn erst anschließend ist auch eine Lösung für die sog. Weichenstrecke unmittelbar vor der Tunnelleinfahrt möglich. Dafür haben wir auch Vorschläge entwickelt, so ein Kulissenschalldämpferkonzept (= große überlappende Lamellen), die mit Solarpaneelen bestückt werden können, ein Konzept, das gerade am Stuttgarter Flughafen über der BAB 8 verwirklicht wurde. Hier könnte also die Lärmquelle vollständig verschlossen und zugleich Strom für die Versorgung des Tunnels gewonnen werden.

Daneben wird von der BSU ein Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung der neuen Flächen vorbereitet; eine Ideenbörse, in der die Bürger ihre Vorstellungen einbringen können, soll diesem Wettbewerb vorgeschaltet werden. Auch an diesem Prozess müssen wir uns unbedingt beteiligen.

Schon diese wenigen Anmerkungen verdeutlichen, dass wir noch viel zu tun haben.

Wie können Sie mitwirken?

Wenn Sie mit uns überlegen und gestalten oder sich lediglich genauer informieren wollen, bietet sich in jeder Woche (nicht jedoch in den Schulferien) dazu Gelegenheit, denn die Bürgerinitiative trifft sich an jedem Dienstag um 19.30 Uhr im Gemeindezentrum der Christuskirche in Othmarschen, Roosens Weg 28, 1. Stock.

Sie haben zudem die Möglichkeit, sich im Internet zu informieren: www.ohnedachistkrach.de.

Wir haben gerade eine weitere Broschüre über Entwicklungen, Stand und Perspektiven unseres Überdeckelungsprojekts erstellt mit dem Titel „Grüne Brücke – Hamburg-Altona – Volkspark-Elbe. Überdeckelung der BAB 7 in Othmarschen-Bahrenfeld“ und haben sie an alle maßgeblichen Entscheidungsträger versandt. Auf diesem Weg wollen wir Kontakte aufbauen und für unser Anliegen des langen Deckels werben. Unter anderem für diese Aktivitäten benötigen wir Ihren finanziellen Beitrag, den Sie uns jährlich zur Verfügung stellen. Dafür an dieser Stelle herzlichen Dank!

Mit diesem Dank verbinde ich alle guten Wünsche für Sie.

(Dr. Hans Breil)
1. Vorsitzender