

Die aktuelle Diskussion um Kostensteigerungen bezieht sich auf die Abschnitte Stellingen und Schnelsen. Dazu führt der Senat in Beantwortung einer Kleinen Anfrage am 27.12.2011 aus: „Gegenüber der ersten Kostenschätzung im Rahmen der Studie der DEGES zu Immissionsschutz, Kosten und Gestaltung vom August 2008 würden sich für die Abschnitte Stellingen und Schnelsen zusätzliche Kosten für Bau- und Grunderwerb in Höhe von ca. 94 Mio. Euro für den Bund und ca. 18 Mio. Euro für Hamburg ergeben.“ Diese Kostensteigerungen resultieren vor allem aus einer kompletten Erneuerung der Fahrbahn, einer Steigerung der Deckenhöhe, höheren Gründungskosten für das Tunnelbauwerk, bessere technische Tunnelausstattung, Ersatzneubauten für Brücken etc., weitgehend Bedingungen, die nachträglich vom Bund angefordert worden sind. Auch hier noch einmal der Hinweis: Die Kosten des gesamten Ausbaus der BAB A7 und der Lärmschutzdeckel trägt zu über 80% der Bund.

Auch für unseren Abschnitt bedeuten die Kostenermittlungen der DEGES nur eine vorläufige Schätzung, auch hier sind Kostensteigerungen zu erwarten, wie kürzlich in der Presse zu lesen war. Aber die Voraussetzungen für den Deckelbau in Bahrenfeld und Othmarschen sind viel unproblematischer, weil zum Beispiel kein Grunderwerb nötig ist und der Bau der zusätzlichen Spuren wie auch des Deckelbauwerks viel weniger Aufwand erfordert als der in Stellingen. Insofern ist eine Übertragung der Baukostensteigerung aus dem Bereich Stellingen auf Bahrenfeld/ Othmarschen sachlich falsch.

Zudem muss in diesem Zusammenhang auch die Entwicklung der Erlöse beachtet werden, die mit Sicherheit ebenfalls einen positiven Trend aufweisen werden. Die Kostensteigerungen werden durch die Erlössteigerungen aufgefangen.

Allerdings müssen wir uns zudem immer wieder mit Stellungnahmen und Bewertungen schlecht informierter Menschen auseinandersetzen. So ist die Rede von wenigen betroffenen Bürgern schon heute falsch angesichts der weit streuenden Lärm- und Abgasemissionen und der geplanten Wohnbebauung. Das gesamte Entwicklungspotenzial wird gar nicht zur Kenntnis genommen. Dass den Kosten- auch Erlösfaktoren gegenüberstehen, wird vollkommen ausgeblendet. Außerdem wird den Anwohnern der preisgünstige Erwerb der Immobilien sowie die geringere Miete an der BAB A7 vorgehalten – dass den meisten Eigentümern die Autobahn neben ihre Häuser gesetzt wurde – all das wird ausgeklammert.



6. Ergebnis

Die bisher ermittelten Kosten für die vollständige Abdeckung in allen drei Bereichen inklusive der potenziellen Kostensteigerungen sind im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse absolut gerechtfertigt angesichts der gewaltigen Entwicklungschancen für Hamburg; diese Position bezog im Rahmen der Kostendiskussion selbst der Rechnungshof!

7. Einladung

Sie sind jederzeit herzlich eingeladen, an unseren regelmäßigen Besprechungen teilzunehmen, jeweils am Dienstag um 19.30 Uhr (Ausnahme sind die Schulferien) im Gemeindehaus der Christuskirche Othmarschen, Roosens Weg 28, 1. Stock. Hier können Sie sich informieren, Fragen stellen, Informationen erhalten und auch an der Entwicklung von Strategien teilnehmen. Sie sind immer herzlich willkommen!

Mit dieser Einladung verbinden wir alle guten Wünsche für Sie.

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

Kontakt: Bernt Grabow · Gottorpstr. 10 · 22605 Hamburg · Telefon 880 11 81
Homepage: www.ohneDachistKrach.de
Konto: Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V.
Kto.Nr. 1044211249 · Haspa BLZ 20050550

Ohne Dach ist Krach Bürgerinitiative Bahrenfeld Othmarschen für eine Überdeckung der BAB 7



Hamburg, Januar 2012

Liebe Autobahnanlieger,

zum Abschluss des Jahres 2011 legen wir Ihnen wieder eine Bestandsaufnahme der Bemühungen und Entwicklungen des vergangenen Jahres vor, zeigen die erreichten Fortschritte auf, aber auch die noch aktuellen „Baustellen“, deren Existenz für Außenstehende oft von dem generellen Votum für die Abdeckung der BAB A7 verdeckt wird. Insofern ist die Arbeit unserer Bürgerinitiative (BI) noch lange nicht beendet.

Im Focus unserer Bemühungen stehen immer noch die sogenannte Galleriestrecke (= Abschnitt zwischen S-Bahn und Behringstraße), die Terminfrage für Planfeststellung und Baubeginn sowie die aktuelle Diskussion um Kostensteigerungen. Diese Bemühungen sind eingebettet in die Grundsatzentscheidung für das Deckelprojekt, die auch hier den Ausgangspunkt der Betrachtungen bildet.

1. Situation zu Beginn des Jahres 2011

Die grundsätzliche Entscheidung für Lärmschutzmaßnahmen in Schnelsen, Stellingen und Bahrenfeld/Othmarschen basiert auf der Aufnahme des achtspurigen Ausbaus der BAB A7 in den Bundesverkehrswegeplan. Hier erfolgte die Einordnung dieser Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Den dazugehörigen notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz bezahlt deshalb ebenfalls der Bund.

Das DEGES-Gutachten (Deutsche Einheit Fernstraßen Planungs- und Bau GmbH), das im August 2008 vorgelegt wurde, ermittelte mit Hilfe der Zahl der Wohneinheiten an der BAB A7 den „erforderlichen Lärmschutz“; diesen finanziert der Bund. Allerdings vertrat schon die DEGES die Auffassung, dass ein langer Deckel von 2.200 m Länge für unseren gesamten Abschnitt in jeder Hinsicht „die optimale Lösung“ darstellt.

Das ist auch unsere Position sowohl unter dem Aspekt des Lärmschutzes und der Abgasreduzierung als auch der städtebaulichen Entwicklung. Diese Entwicklungschancen im Gefolge des langen Deckels hat auch der Senat erkannt und sich dieses Konzept unter dem Titel „Hamburger Ergänzungen“ zueigen gemacht (s. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 03.03.2009).

Von den gesamten Kosten trägt der Bund 83%, auf Hamburg entfallen lediglich 17%.

2. Kampf um eine bessere Lösung für den Abschnitt zwischen S-Bahn und Behringstraße

Nach wie vor nicht endgültig entschieden ist die Frage, ob zwischen S-Bahn und Behringstraße auf 230m nur eine halbseitige Galerie oder auch hier ein vollständiger Deckel gebaut wird.

Auch im Jahre 2011 wurden darum die Bemühungen um eine Vollabdeckung dieses Abschnitts fortgesetzt und intensiviert, zumal im „Othmarschen-Park“ 700 Wohneinheiten entstehen und zusätzliche Neubauprojekte ermöglicht werden könnten. Folgerichtig hatte der Senat in der Mitteilung an die Bürgerschaft folgende Position bezogen: *„Eine weitere sinnvolle südliche Verlängerung des Deckels bis zur Behringstraße ist abhängig von einer möglichen Verlagerung der Autobahnmeisterei. Wenn sichergestellt werden kann, dass ein für den gegenwärtigen und die zukünftigen Aufgabenbereiche geeigneter Ersatzstandort zur Verfügung gestellt werden kann, könnte hier ein Deckel gegenüber der zur Zeit vorgesehenen Galerie eine erhebliche Aufwertung der östlich angrenzenden Flächen bewirken.“*

In diesem vom Senat aufgezeigten Rahmen bewegten sich unsere Bemühungen. Ein potenzieller Ersatzstandort wurde ebenso nachgewiesen wie ein fundiertes Finanzierungskonzept, das sogar einen Überschuss aufweist. Um die politische Meinungsbildung in diesem Sinne zu beeinflussen, verfassten wir eine lösungsorientierte Broschüre und sendeten diese am 29.06.2011 an zahlreiche Entscheidungsträger, um so Gespräche zu bewirken. In der Folge wurden viele Gespräche geführt und Überzeugungsarbeit geleistet (mit zahlreichen Abgeordneten aus Bürgerschaft und Bezirk, u.a. Dressel, Grote, Warmcke-Rose, Gütter, Hielscher, Jarowoy, Duge und Vertretern der beteiligten Behörden (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Finanzbehörde).

3. Erfolgreiche Bemühungen: die Option auf den Volldeckel ist wieder offen

Der Versuch, die Behördenvertreter von unseren Positionen zu überzeugen, scheiterte. Denn unsere ausführlichen Darlegungen wurden mit der Bemerkung weggewischt, dass in diesem Stadium nichts mehr geändert werde.

Da aber am 06.09.2011 in einer gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Stadtentwicklung und Verkehr eine Entscheidung fallen sollte, schrieben wir am 31.08.2011 alle Mitglieder dieser Ausschüsse an – alles vergeb-

lich. Herr Senator Horch wurde offensichtlich mit falschen Zahlen versorgt, die Verlängerung des Deckels wurde mit Hinweis auf die zu hohen Kosten abgelehnt. Mit diesem Ergebnis endete auch am 14.09.2011 die Aktuelle Stunde in der Bürgerschaft, ein Wille für eine Lösung war nicht zu erkennen. Allerdings erfolgte auf unsere dringende Bitte hin am 24.11.2011 ein ausführliches Gespräch mit Senator Horch und Staatsrat Rieckhoff; Ergebnis war die Zusage einer unabhängigen Prüfung aller vorliegenden Zahlen und Positionen. Im Gefolge aller dieser Aktivitäten folgte am 15.12.2011 ein Antrag der SPD-Bürgerschaftsfraktion (Drucksache 20/1788), die Verlagerung der Autobahnmeisterei und die Realisierung eines Volldeckels im ersten Halbjahr 2012 zügig zu prüfen und diese Option auch in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Ein lange gesuchter Investor für das Gelände der Autobahnmeisterei ist jetzt vorhanden; da er Wohnungsbau betreiben will, erfährt die Fläche eine deutliche Aufwertung, und daran will der Bund als Eigentümer wiederum partizipieren. Hier sind noch schwierige Verhandlungen zu erwarten.

4. Die Terminfrage

Nachdem zunächst von der BSU in zwei Veranstaltungen (12.01.2010 und 20.01.2010) ein Terminplan vorgestellt wurde, der die Fertigstellung des Deckels in Bahrenfeld/Othmarschen für 2016 vorsah, verdichteten sich im Laufe des Jahres 2010 bereits in den Medien Gerüchte über eine signifikante Terminverschiebung.

In der Broschüre der BSU „Freiraum und Ruhe“ wurde dann folgender veränderter Zeitplan aufgestellt:

„Infoveranstaltungen und anschließende Ideenbörse: April 2011

Wettbewerbsverfahren: Juni bis August 2011

Beginn Planfeststellungsverfahren: Herbst 2011

Planfeststellungsbeschluss: voraussichtlich 2012/2013

Bauphase: zeitversetzt zum Abschnitt Stellingen, etwa 2016

Bauzeit: etwa vier Jahre,

unmittelbar anschließend: Herstellung der Parkflächen und Kleingärten sowie Umzug der Kleingärtner auf den Deckel.“

Selbst diese um 5 Jahre verlängerte Zeitschiene ist schon heute nicht konsequent eingehalten worden! Die allein aus dieser Verschiebung resultierenden Kostensteigerungen sind nicht absehbar.

Immerhin: Die Informationsveranstaltung der Behörde fand am 27.09.2011 im Altonaer Rathaus statt; ca. 250 Teilnehmer stellten Fragen zur Zeitschiene, zum Holstenkamp, zur Galeriestrecke, zum Wohnungsbau u.a.. Falls ein Teilnehmer mit der Vorstellung erschienen war, noch Änderungen zu bewirken, muss er angesichts des Verfahrens mit Sicherheit vollkommen enttäuscht gewesen sein.

Die folgende „Ideenbörse“ zur Flächengestaltung als Instrument der Bürgerbeteiligung am 05.11.2011 im Lutherhaus besuchten ca. 50 Personen. Unsere BI war zahlreich vertreten und hat verschiedene Vorschläge zur Gestaltung der Deckelflächen eingebracht. Zu unserer Freude nahmen auch junge Kleingärtner mit sehr konstruktiven Vorschlägen teil, während einige andere Kleingärtner nur vor dem Lutherhaus demonstrierten und eine Teilnahme trotz freundlicher Einladung ablehnten! Am 04.01.2012 tagte der Planungsausschuss des Bezirks, um die Bedingungen für die Eröffnung des „freiraumplanerischen Ideenwettbewerbs zum Autobahndeckel“ zu diskutieren. Angesichts des umfangreichen Materials im Auslobungstext wurden Beschlüsse auf den 18.01.2012 vertagt. Dennoch wurden das Projekt selbst und die Zielsetzungen vorgestellt, dazu ein ehrgeiziger Zeitplan. Denn das Verfahren mit 20 teilnehmenden Landschaftsplanungsbüros soll bis zum 30.05.2012 abgeschlossen sein.

5. Kostendiskussion und Finanzierungsaspekte

Die Kosten für den geplanten 2.200 m langen Deckel in Bahrenfeld/Othmarschen belaufen sich gemäß einer vorläufigen Schätzung der DEGES einschließlich Planungskosten auf 314 Mio. Euro. Davon trägt der Bund als gesetzlich vorgeschriebenen „erforderlichen Lärmschutz“ (s. Punkt 1) 174 Mio Euro; für die Verwertungsflächen (= Bauland) fallen Erlöse in Höhe von 89 Mio. Euro an, und aus dem Verkauf der Trabrennbahn resultieren weitere 24 Mio. Euro.

Damit beträgt die Deckungslücke (= Hamburger Anteil) 27 Mio. Euro, eine Summe, die angesichts des induzierten Investitionsvolumens beim Wohnungsbau und der signifikanten Steuermehreinnahmen für Hamburg unproblematisch ist. Alle diese Zahlen resultieren aus dem DEGES-Gutachten von 2008 sowie der Senatsdrucksache vom Januar 2009. Diese Zahlen sind als Schätzung deklariert, werden sicherlich nicht unverändert bleiben, stellen aber bis heute die Diskussions- und Bewertungsgrundlage dar.