

Ohne DACH ist KRACH
Bürgerinitiative Bahrenfeld/ Othmarschen
für eine Überdeckung der BAB7



2012
2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019
2020 2021 2022 2023 2024
2025 2026 ...
so lange
können und wollen wir nicht
auf den Deckel warten !

Was wir vorhaben

Ohne dass man weiß, wie es in allen Einzelheiten um den Deckel steht, kann man weder Position beziehen noch argumentieren. Wir haben auch im Jahr 2012 zahllose Gespräche mit den Parteien und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt geführt. Mit den Vertretern beider Behörden sind wir uns einig, dass wir als betroffene Bürger in einer umfassenden öffentlichen Veranstaltung Informationen bekommen müssen über den aktuellen Stand der Planungen, darüber wie weit das Planfeststellungsverfahren für Othmarschen/ Bahrenfeld gediehen ist, wie der Deckel einmal aussehen wird, welche zeitlichen Abläufe geplant sind, wie der aktuelle Stand der Kostenschätzungen mit sinnvoll aufeinander bezogenen Zahlen ist und in welcher Form wir als Bürger in die weiteren Abläufe eingebunden werden.

So wie wir auch eingebunden waren im Workshop zum freiraumplanerischen Wettbewerb, der Gestaltungsgedanken für den zukünftigen Deckel in Bahrenfeld/Othmarschen zum Gegenstand hatte, und im anschließenden Juryverfahren dazu, an dem wir als redeberechtigte Gäste teilgenommen haben.

Sie sehen: Das sind eine ganze Menge Fragen, die einer Antwort und Ihrer und unserer Stellungnahme bedürfen. Die Veranstaltung ist uns von beiden Behörden zeitnah zu den Prüfungsergebnissen zugesichert worden. Die Behörden werden dazu einladen, aber auch wir werden Sie mit einem weiteren Infoblatt auf diese Veranstaltung hinweisen und bitten Sie jetzt schon, möglichst zahlreich zu kommen.

Begleitend dazu wollen wir die verantwortlichen Politiker - den Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, unseren Bürgermeister Olaf Scholz und die beiden Senatoren Frank Horch und Jutta Blankau - mit einer großen Postkartenaktion dazu bringen, den unnötigen Aufschub des Baubeginns in Bahrenfeld/ Othmarschen um 6 Jahre rückgängig zu machen und den Deckel in Bahrenfeld / Othmarschen parallel zu den anderen Deckeln zu bauen, so dass die gesamte Maßnahme 2020 abgeschlossen ist. Wir werden Sie dazu mit Postkarten versorgen und Ihnen das weitere Vorgehen erläutern und bitten Sie alle heute schon, sich an der Aktion zu beteiligen.

Wie immer möchten wir Sie herzlich einladen, an unseren regelmäßigen Besprechungen teilzunehmen, jeweils am Dienstag Abend um 19:30 im Gemeindehaus der Christuskirche Othmarschen, Roosensweg 28 im 1.Stock (Ausnahme sind die Hamburger Schulferien).

Engagieren Sie sich mit uns. Sie sind herzlich willkommen.

Mit dieser Einladung verbinden wir alle guten Wünsche für Sie

Bürgerinitiative Ohne DACH ist KRACH
Aktion für Bahrenfeld / Othmarschen e.V.

Kontakt: Bernt Grabow - Gottorpstr.10 - 22605 Hamburg - Telefon :8801181
Spenden an: Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V.
Kto.Nr. 1044 211 249 - Haspa BLZ 200 505 5
v.i.S.d.P.:Bernt Grabow

Grundsätzliches

Sie werden sich erinnern: der Deckel war in diesem Jahr des öfteren Thema in den Medien. „Freiraumplanerischer Wettbewerb“, „erneutes Prüfungsverfahren, ob Galerie oder Vollabdeckung“, „Kostensteigerungen“, „Lärm beim Bau“ sind nur einige Stichworte. Wie meistens ist die Welt komplizierter, als sie mancher aus der Politik oder der Presse darstellen möchte.

Darum noch einmal in Kürze, aber mit Sorgfalt die Fakten. Auf der A7 herrscht seit geraumer Zeit täglich der Stau und das nicht etwa nur vor dem Elbtunnel, sondern mindestens genauso in Richtung Norden vor dem Dreieck Nordwest, wo sich die Autobahn Richtung Flensburg und Heide teilt. Das ist Folge der alle Prognosen der Vergangenheit weit übertreffenden Zunahme des Verkehrs, besonders auch des LKW-Verkehrs. Den immer größeren Lärm und die Verschmutzung durch Abgase und Ruß kennen wir Anwohner zu Genüge.

Der Bund hat beschlossen, die A7 vom jetzigen Tunnel bis zum Dreieck Nordwest auf 8 Fahrstreifen und dann bis Bordesholm auf 6 Fahrstreifen zu erweitern. Dies löst für uns in den betroffenen Stadtteilen den Anspruch auf besseren Lärmschutz aus. Die in der Planung federführende DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßen Planungs- und Bau GmbH) hat in umfangreichen Untersuchungen festgestellt, dass mehr als 12000 Wohnungen gesetzlich gegen Lärm zu schützen sind. Das ist in Stellingen und Bahrenfeld nur noch mit einer Deckelung zu erreichen, an den anderen Stellen müsste der Bund hochaufwändige Lärmschutzwände ganz neuer Bauart finanzieren.

Hamburg hat sich dann entschlossen, in Schnelsen und in Bahrenfeld/ Othmarschen, da wo die Deges nur Lärmschutzwände vorsah, ebenfalls eine Abdeckung zu bauen, um sich die städtebauliche Chance nicht entgehen zu lassen, die Stadtteile Bahrenfeld/ Othmarschen und Schnelsen zu reparieren und weiterzuentwickeln. Das eröffnet gerade auch im Zuge der Wohnungsbauplanung des Senats ganz neue Möglichkeiten bis hin zu einem neuen Stadtviertel am Volkspark.

Die drei Deckelabschnitte in Bahrenfeld/ Othmarschen, Stellingen und Schnelsen werden kommen.

Wo wir stehen

Nach dem politischen Beschluss durch Senat und Bürgerschaft, die Deckelabschnitte bauen zu wollen, muss das entsprechende Baurecht durch Planfeststellungsbeschlüsse hergestellt werden. Dies wird getrennt für die drei Abschnitte geschehen. Für den Deckel in Schnelsen ist das Verfahren in Gang gesetzt und scheint problemlos zu laufen. Für Stellingen steht der Beginn kurz bevor. Wegen der großen Betroffenheit der unmittelbaren Anwohner durch die Baumaßnahmen während des Ausbaus der A7 ist noch nicht absehbar, wie schnell das Verfahren abgeschlossen werden kann. Es muss aber noch einmal betont werden, dass die Belastungen unabhängig vom Deckelbau sind, sie entstehen, weil die Autobahn ausgebaut wird, aber mit einem Deckel wird die Situation hinterher unvergleichlich besser sein, als wenn nur Wände kämen.

Für Bahrenfeld/ Othmarschen ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens für Anfang 2013 vorgesehen, das Verfahren soll 2014 abgeschlossen sein. Da hier die zusätzlichen Fahrspuren im jetzigen Mittelstreifen entstehen werden, muss der Geländeeinschnitt - anders als in Stellingen - nicht erweitert werden. Deshalb kann auch hier mit einer zügigen Erstellung des Beschlusses gerechnet werden. Offen ist zur Zeit noch, ob südlich der S-Bahn bis zur Behringstraße ein voller Deckel gebaut wird oder nur eine westliche halbseitige Galerie. Nachdem im September 2011 die Bürgerschaft dafür einen erneuten Prüfauftrag über Kosten und Erlöse erteilt hatte, hat es eine genaue Untersuchung zur Verlagerung der Autobahnmeisterei Othmarschen ins Stellingener Moor durch ein erfahrenes Ingenieurbüro gegeben und Verhandlungen Hamburgs mit dem Bund. Erklärter Wille des Senats ist, wenn irgend möglich - auch hier einen Volldeckel zu bauen. Das endgültige Ergebnis, das dann in das Planfeststellungsverfahren einfließen muss, soll noch in diesem Jahr der Bürgerschaft vorgelegt werden.

Wenn das Planrecht erlangt ist, gibt es aktuelle und verlässliche Kostenschätzungen. Dann kann mit dem Bau begonnen werden.

Für alle drei Bereiche gibt es ausführliche Konzepte, wie der Bau unter Verkehr durchgeführt werden kann.

Warum man genauer hingucken muss

Die Deckelung, um die wir seit 1994 bemühen, ist in zahllosen Gutachten immer wieder untersucht worden. Es ist zwar ein großes, aber trotzdem technologisch einfaches Bauwerk. Die Kosten sind also sehr genau abschätzbar. Gleiches gilt für die Grundstückserlöse, die zur Finanzierung des Deckels herangezogen werden.

In der Öffentlichkeit und in den Medien gehen dennoch Zahlen munter durcheinander. Die genaueste Kostenabschätzung stammt von der DEGES aus dem Jahr 2008 mit Gesamtkosten von 314 Mio. €. Im Laufe des Planungsprozesses haben sich aber die Anforderungen an Fahrbahnausstattung und Sicherheit erhöht, so dass weitere Kosten entstehen werden, die 2012 geschätzt wurden. Nun kann man aber natürlich nicht einfach Kosten, die 2008 geschätzt wurden, mit solchen, die 2012 geschätzt wurden, vergleichen, wie es öffentlich über die Medien gemacht wurde. Das Verkehrsministerium rechnet selbst mit einer 2-3% inflationsbedingten Steigerung der Kosten pro Jahr, so dass sich allein dadurch die Summe von 2008 um 30 Mio.€ erhöht. Interessant ist aber für Hamburg eigentlich nur, was Hamburg für die vollständige Deckelung zuzahlen muss. Da die meisten erhöhten Anforderungen an den Ausbau der A7 vom Bund kommen und auch von ihm zu bezahlen sind, ändert sich der Anteil Hamburgs nicht so gravierend wie behauptet. Waren es nach der ersten Schätzung auf heutige Preise bezogen 154 Mio €, sind es jetzt 185 Mio. € bedingt durch die höheren Anforderungen. Auch diese Differenz von 31 Mio € erscheint sehr groß, ihr stehen aber auch gestiegene Erlöse gegenüber.

Hamburg wird den größten Teil seiner Kosten durch den Verkauf von Verwertungsflächen finanzieren, die durch die Verlagerung von Flächennutzungen auf den Deckel frei werden. Wer die Entwicklung der Grundstückpreise in Hamburg in den letzten Jahren verfolgt hat, weiß, dass die Preise wesentlich schneller als die Inflationsrate gestiegen sind.

Man kann daher mit wesentlich höheren Erlösen rechnen, so dass sich die Belastung des Hamburger Haushalts letztlich kaum ändert.

Was zu tun ist

Die Entscheidung, ob der Deckel im Süden als voller Deckel endet oder als Stückwerk, bei dem die trennende Wirkung der A7 nicht aufgehoben wird, ist nicht nur finanziell zu beurteilen. Davon, dass auch hier der volle Deckel gebaut wird, hängt ab, ob auch hier die Stadt geheilt und eine sinnvolle Entwicklung für die Zukunft ermöglicht wird. Der Bezirk Altona hat einstimmig die volle Überdeckung gefordert, der Senat es für sinnvoll erachtet. Das müssen wir mit Nachdruck einfordern.

Wenn man Baurecht erlangt hat, kann man bauen.

In Schnelsen und Stellingen wird das so geschehen. Deshalb werden die Deckel dort 2019 fertig sein.

Genauso könnte es auch in Bahrenfeld / Othmarschen passieren, aber statt dessen soll dort erst nach Fertigstellung der anderen Deckel begonnen werden, so dass hier erst 2026 die Arbeiten beendet wären. Das ist aus zweierlei Gründen nicht hinnehmbar:

- der Anlass für die gesamte Maßnahme ist die aktuelle und weiter zunehmende Überlastung der A7. Diese unbefriedigende Situation über weitere 6 Jahre, in denen man schon bauen könnte, durch Abwarten zu zementieren, trifft alle Nutzer - Wirtschaftsverkehr und privaten Verkehr - verstärkt und gleichermaßen. Statt einer Bauzeit mit den notwendigen Einschränkungen über 6 Jahre wird es eine Bauzeit von 12 Jahren geben. Das ist unnötig und unverständlich.

- der Verkehr erzwingt einen ganz anderen Lärmschutz als den heute vorhandenen, das hat die DEGES eindeutig festgestellt und der Bund hat es akzeptiert. Es kann nicht angehen und es ist unverantwortlich, dass wir als Betroffene auf diesen Schutz weitere 6 Jahre verzichten sollen zu Lasten unserer aller Gesundheit.

Der einzige genannte nachvollziehbare Grund für diese Streckung der Bauzeit auf 12 Jahre ist, dass der Bund nach Auskunft der Baubehörde bisher nicht bereit zu sein scheint, die Baumaßnahme in kürzerer Zeit zu finanzieren. Wir müssen unseren Senat und die Hamburger Bundestagsabgeordneten dazu bringen, dass der Bund diese Haltung ändert.

Das erfordert unsere Einmischung als Bürger.