

# 4 Leit(d)fragen zum Deckel

- brauchen wir überhaupt den Deckel ?
- wann ist endlich Baubeginn?
- ganzer Deckel oder ein Stück Galerie?
- wird das nicht viel zu teuer?



## Brauchen wir überhaupt den Deckel ?

Sie kennen das: Verkehrsmeldungen, die immer vom Stau auf der A7 berichten, das Bild von einer der Brücken auf endlose Autokolonnen, in der rechten Spur LKW an LKW. Der Verkehr hat gewaltig zugenommen und die Prognosen sagen, dass weitere Steigerungen kommen werden. So wird sich der LKW Verkehr in den nächsten 10 Jahren fast verdoppeln. Das ist beängstigend! Da eine grundlegend andere Verkehrspolitik überhaupt nicht angedacht ist, bleibt nur der Ausbau der Autobahn als Lösung. Baut man eine Autobahn aus, muss man wenigstens den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz für die Menschen einhalten. In einem aufwändigen Untersuchungsverfahren ist herausgekommen, dass an weiten Strecken dieser vorgeschriebene Lärmschutz nur durch Deckel zu erreichen ist. Anders als es immer wieder in der Presse zu lesen ist, geht es also nicht um den Bau eines „Luxuslärmschutzes“, sondern es ist der 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 60ziger Jahre zu reparieren. Darum will Hamburg an den Reststrecken, an denen kein Deckel gebaut werden muss, auch Deckel bauen, statt trennenden und nicht wirklich schützenden Wänden. Der von Hamburg zu bezahlende Mehraufwand ist relativ gering, der Nutzen für die Stadt aber groß. Statt von der Autobahn zerschnittener Stadtteile, statt eines Lebens in permanentem unerträglichem Lärm, bietet sich so die Möglichkeit, die Stadt in einem lebenswerten Umfeld wieder weiter zu entwickeln.

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

Menschen und Stadt brauchen den Deckel



## Ohne DACH ist KRACH

Bürgerinitiative  
zur Abdeckung der BAB A7  
in Bahrenfeld / Othmarschen

## 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 eine , dass die Belastungen durch die Baustelle möglichst gering zu halten sind und zugleich ist die Sicherheit zu gewährleisten. 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 Bereich in Hamburg zugleich zu bauen, statt wie jetzt vorgesehen zuerst Schnelsen und Stellingen fertig zu bauen und dann 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!**

## Ganzer Deckel oder ein Stück nur Galerie?

Immer noch ist es 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. Zur Zeit zeigt sich der Bund ausgesprochen unkooperativ und handelt damit für die Menschen unverantwortlich.

Für die Finanzierung der vollständigen Deckelung gibt es gute Möglichkeiten. Sie basieren darauf, dass man die in die Jahre gekommene Autobahnmeisterei verlagert, 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 seine Kosten bauen. Zweimal für das Gleiche zahlen? Zudem soll Hamburg dem Bund eine wesentlich bessere Autobahnmeisterei bauen. Neu für Alt ohne Selbstbeteiligung?

Darum haben wir haben einen dringlichen Appell an unseren neuen Abgeordneten 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.

**keine halben Sachen, den ganzen Deckel bauen!**

## Wird das nicht viel zu teuer?

Würden Sie erwarten, dass ein Haus zu bauen heute genausoviel kostet, wie es Ihnen jemand vor 25 Jahren ausgerechnet hat? Natürlich nicht, allein durch die jährliche Preissteigerung wird es mehr als doppelt so viel kosten. Mit dieser „dummen“ Argumentation versuchen aber immer wieder Politiker und Presse Stimmung zu machen. Der Hinweis auf die Elbphilharmonie darf natürlich auch nicht fehlen. Lassen Sie uns genauer hingucken: Wohl kaum ein Projekt ist so genau auf die Kosten geprüft worden. Die 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. Wie Sie sicher wissen, sind die Grundstücks- und Immobilienpreise in Hamburg in den letzten Jahren dramatisch gestiegen. So ärgerlich es ist, wenn man kaufen will, so gut ist es 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.

Statt zu polemisieren lohnt es sich also, genauer auf die Zahlen zu schauen :

**gestiegenen Kosten stehen gewachsene Erlöse gegenüber!**

## wir benötigen Ihre Hilfe:

Kommen Sie zu uns. Wir treffen uns jeden Dienstag um 19:30 im Gemeindezentrum der Christuskirche (außer in den Schulferien)

Besuchen Sie unsere Website: [OhneDachistKrach.de](http://OhneDachistKrach.de)

Helfen Sie uns mit einer Spende: Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V. Kt. 1044 211 249 Haspa BLZ 200 505 50

v.i.S.d.P. Bernt Grabow Gottorstr.10 22605 Hamburg