

Hamburg Grüne Brücke Altona Volkspark - Elbe

Entwicklungsprojekt für eine
umweltgerechte Stadtteilsanierung
und zukunftsorientierte Urbanität in

Bahrenfeld und Othmarschen



Inhalt

Summary: Deutsch, Englisch, Französisch

1. Das Gesamtprojekt für Bahrenfeld und Othmarschen
2. Das Deckelprojekt im Überblick
 - 2.1 Übersichtskarte
 - 2.2 Zerschnittene Stadt im Landschaftsbild
 - 2.3 Deckelvarianten: Ergebnis der Prüfungen
3. Die Verkehrsentwicklung der A 7 im Bereich Bahrenfeld - Othmarschen
 - 3.1 Entwicklung und Prognosen
 - 3.2 Was bedeuten 125 000 Fahrzeuge täglich?
4. Lärm, Abgase, Feinstaub - Menschen
 - 4.1 Lärm bei Tag und Nacht - Stand 1990
 - 4.2 Abgase - Ausbreitung - Messungen
 - 4.3 Sicherheit und Chancen
5. Stadtentwicklung und Finanzierungsbeitrag durch Flächentausch
 - 5.1 Prinzip des Flächentausches
 - 5.2 Flächengewinn durch Überdeckung
 - 5.3 Flächenbilanz
 - 5.4 über 50 ha potentielle Verwertungsflächen
6. Kosten und Finanzierung des Gesamtprojekts
 - 6.1 Grundsätzliche Überlegungen
 - 6.2 Kosten- und Erlösberechnung
 - 6.3 Gesamtbilanz des Deckels: Kosten, Erlöse
 - 6.4 Erlössteigerung im Handelskammerkonzept
 - 6.5 Kritik an den Positionen der Behörden
7. Stadtentwicklung im Widerstreit
 - 7.1. Hamburger Mauer: geteilte Stadt
 - 7.2. Stadtentwicklungskonzept
8. Der Nutzen des Gesamtprojekts
9. Forderungen an Senat und Bürgerschaft
10. Kontakt zur Bürgerinitiative



1. Das Gesamtprojekt für Bahrenfeld und Othmarschen

Das Gesamtprojekt zur Weiterentwicklung der westlichen Stadtteile, verbunden mit der Wiederherstellung der zerrissenen Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen umfasst diese Elemente:

1.1 Abdeckung der BAB 7 vom Tunnelmund bis zum Volkspark:
Schutz der Menschen in Bahrenfeld und Othmarschen vor Lärm und Abgasen der Autobahn

1.2 Herstellung einer Grünachse vom Volkspark bis zur Elbe gemäß den ursprünglichen Konzepten Schumachers

1.3 Errichtung von Wohnquartieren - Geschosswohnungen, EFH, Reihenhäuser - auf ca. 30 ha Bauland in voll erschlossener Lage und in vorhandener Infrastruktur im Westen Hamburgs

1.4 Errichtung von Sportstätten auf dem Deckel; Schonung anderer potentieller Flächen

Diese Elemente bedingen sich gegenseitig und sind als integrative Bestandteile des Projekts nur in ihrer Gesamtheit richtig bewertbar und sinnvoll. Würden Teile der BAB7 in Bahrenfeld und Othmarschen nicht überdeckelt, so wäre der Schutz der Menschen vor Lärm und der städtebauliche Gewinn in weiten Teilen nicht gegeben.



Leuchtturmprojekt Hamburg

Grüne Brücke Altona Summary

Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebens unerbittlich
bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“
Der Mediziner Robert Koch 1910.

Leuchttürme Brücken Grün und Leben

Die Bundesautobahn A7 zerschneidet die Hamburger Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen und damit Altona in Altona West und Altona Ost. Ein Stachel im Fleisch, eine tiefe Wunde von der Elbe bis zum Volkspark mitten in Hamburg-Altona.

Lebensqualität und Stadtentwicklung bleiben auf der Strecke.

Die Verkehrsentwicklung auf diesem Teilstück von Europas meistbefahrenere Transitstrecke ist beängstigend. Heute weit über 125.000 Fahrzeuge täglich. Die Prognose bis zum Jahr 2012: mindestens 160.000 Fahrzeuge. Der achtspurige Ausbau der BAB A7 vom Elbtunnel bis zum Dreieck Nordwest wird diese Entwicklung noch einmal verstärken.

Folgen dieser Entwicklung sind zunehmende Belastung durch Lärm, Abgase und Feinstaub, die die Gesundheit der Menschen stark beeinträchtigt.

Die Europäische Union trägt dieser Entwicklung mit zwei Richtlinien Rechnung, die termingebundene nationale Aktionspläne einfordern.

Die Lösung des Problems ist ebenso einfach wie genial. Eine durchgehende Abdeckung der BAB A7 vom Elbtunnel bis zum Volkspark beseitigt Lärm, Abgas und Feinstaub, verbindet Altona West mit Altona Ost wieder als Einheit und schafft eine grüne Brücke, einen Grünzug von der Elbe bis zum Volkspark mit Erlebnis- und Erholungswert für die Menschen.

Die im Zuge des Projektes entstehenden neuen Flächen für Wohnungsbau lassen attraktive Wohnquartiere im Rahmen des Leitbildes der „Wachsenden Stadt“ entstehen. Die notwendige Infrastruktur ist bereits vorhanden.

Die technische Machbarkeit des Projektes ist durch Gutachten untersucht und bestätigt.

Selbstverständlicher Grundsatz dieses Entwicklungsprojektes ist seine belastbare Finanzierung. Die Kosten sind fast vollständig durch Erlöse gedeckt.

Die Freie und Hansestadt ist der eindeutige Gewinner, denn nach wenigen Jahren ist der break-even-point erreicht. Hamburg „verdient“ dann dazu.

Insofern gibt es auch keine Finanzierungskonkurrenz mit anderen Hamburger Großprojekten.

Es ist der vielfache Nutzen dieses Projektes mit seinen positiven Auswirkungen für die Menschen und die Stadt, der es zum Leuchtturmprojekt für Hamburg macht.



Trend-Setting Project in Hamburg Summary

Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebens unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“

Der Mediziner Robert Koch 1910.

A Green Bridge for Altona

The federal Autobahn A7 cuts through the Hamburg districts Bahrenfeld and Othmarschen and divides Altona in Altona West und Altona Ost; leaving a deep flesh wound from the river Elbe up to the Volkspark in Hamburg-Altona and causing an immense reduction of the quality of life and prevention of urban development.

The volume of traffic in this section of the most frequently used superhighway is alarming. More than 125.000 vehicles daily, more than 160.000 vehicles prognosed up to the year 2012. The expansion of the bundesautobahn A7 to eight tracks beginning at the Elbtunnel to the North-West interchange will boost this development and will ensue an increasing burden due to particulate matter, emissions and noise.

The EU reacts to this development by demanding national action plans completed by a deadline set already.

The solution of the problem is as simple as genial: A complete cover of the BAB A7 to go from the Elbtunnel to the Volkspark eliminates noise, reduces emissions and particulate matters, bridges the gap between Altona-West and Altona-Ost and functions as a bridge of green from the Elbe to the Volkspark offering an area of recreation for the residents.

The new building sites resulting in the surrounding allow attractive housing projects which meet the requirements of a booming city. The infrastructure necessary is yet existent. The feasibility of the project has been confirmed by expertises.

The project is well-financed. The costs are nearly fully covered through revenues. The city of Hamburg will be the profiteer because brake-even will be reached only after a few years. From this day forth, the city will start to gain. Therefore the project does not have to compete with other main projects in Hamburg.

Its multiple function and benefit for the people and the city of Hamburg gives this project its symbolic power.



Projet phare à Hambourg

resumée

Un jour, l'homme supprimera le bruit
Aussi brutalement que le choléra et la peste
Le médecin Robert Koch 1910

Pont vert Altona

Des Phares , des Ponts, le Vert et la Vie

A Hambourg, l'autoroute A7 sépare le quartier de Bahrenfeld du quartier Othmarschen, c'est-à-dire qu'elle sépare Altona de l'est de l'ouest d'Altona. C'est une plaie ouverte qui s'étend de l'Elbe jusqu'au Volkspark qui se trouve en plein centre de Hamburg-Altona.

La qualité de vie et le développement de la ville sont sérieusement en danger.

Le développement du trafic sur cet acheminement de transit est effrayant. Il a subi un taux de fréquentation record atteignant jusqu'à 125 000 véhicules par jour. Les prévisions pour 2012 annoncent même 160 000. Ce problème s'aggravera à cause de l'agrandissement de l'autoroute qui aura alors huit voies entre l'Elbtunnel et le triangle nord-ouest.

Ainsi les nuisances sonores, les poussières ultrafines et les polluants auront un impact conséquent sur la santé des citoyens.

La Communauté Européenne a donc sollicité deux plans nationaux prompts sur ce sujet.

La solution est aussi simple qu'efficace. Un toit sur l'autoroute qui s'étendrait de l'Elbtunnel jusqu'au Volkspark permettrait d'éviter le bruit, les poussières ultrafines ainsi que la pollution. Il unira l'est à l'ouest d'Altona et constituera un pont vert, une vaste allée qui s'étalera de l'Elbe jusqu'au Volkspark. Cette nouvelle expérience permettra aux habitants de bénéficier d'une nouvelle qualité de vie.

De plus, les nouveaux terrains offriront en espace large et attractif pour des immeubles ainsi que des logements attrayants. Tout cela suit l'idée de « ville grandissante ». Les infrastructures nécessaires existent déjà.

Plusieurs expertises ont démontré qu'aucun problème technique ne pourrait entraver la bonne marche du projet.

Il va de soi que la base financière est solide. Les frais seront recouverts dans leur quasi-totalité par les bénéfices.

Au terme de ce projet, la ville d'Hambourg ne pourra qu'être gagnante car après très peu de temps le « break-event-point » sera atteint. Les répercussions financières seront d'autant plus positives pour la ville d'Hambourg. Il n'y aura donc aucune concurrence entre notre projet et d'autres grands projets à Hambourg.

C'est donc un projet phare grâce à ses conséquences positifs sur les habitants et de surcroît sur la ville entière.



2. Deckelprojekt und Deckelplanung im Überblick

Seit mehr als 30 Jahren zerschneidet die Bundesautobahn A7 die dicht bewohnten Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen. Die Grünachse Volkspark - Bahrenfeld - Othmarschen bis zur Elbe ist vernichtet, der Volkspark von dicht besiedelten Stadtteilen abgeschnitten, Naherholungsgebiete sind verloren.

Die Autobahn hat nicht nur eine tiefe Wunde in zwei Stadtteile geschnitten, sie blockiert auch jede Perspektive für eine menschengerechte, städtebaulich sinnvolle und nachhaltige Stadtentwicklung im Westen Hamburgs. Diese Blockade kann nur eine Abdeckung der A 7 aufheben. Da die A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Volkspark in einer künstlich geschaffenen Schlucht verläuft, ist sie mit Hilfe technisch erprobter Verfahren leicht zu überdecken.

Die über Jahrzehnte geführte breite Diskussion zur Abdeckelungsfrage hat zumindest eine Einigung erzielt: Nur eine mittelschwere Deckellösung ist sinnvoll, nachhaltig und ermöglicht angesichts der vielen Nutzungsmöglichkeiten eine solide Finanzierung. Eine schwere Deckelkonstruktion führt zu hohen Kosten und ist nicht finanzierbar. Die letzten Gutachten aus dem Jahre 2004 haben sowohl die Deckelvarianten (= durchgehende Abdeckung mit Kleingartennutzung etc.) als auch mögliche Einhausungen (= Glasdach ohne Nutzung, zudem auch ohne wesentliche Kostenvorteile) sowie auch eine Teilabdeckung mit Unterbrechungen (sog. Schweizer-Käse-Konzept) untersucht; die letzte Variante schützt angesichts realer Lärmausbreitung nicht und verhindert jegliche Nutzung im Randbereich der Autobahn A 7.



2. Das Deckelprojekt im Überblick

Im Jahr 2008 beauftragte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die DEGES() mit einem umfassenden Lärmschutzgutachten, das erstmalig die Belastung aller betroffenen Stadtteile entlang der gesamten Ausbaustrecke untersuchte.

Letztlich verfolgt das DEGES-Gutachten den Gedanken einer vollständigen Abdeckung als anzustrebender Lösung.

Da der vierspurige Ausbau der A7 je Fahrtrichtung im Sinne des Bundesimmisionsschutzgesetzes als Neubaustrecke zu bewerten ist, gelten damit gemäß der 16 BImSchV wesentlich niedrigere Lärmgrenzwerte (59dbA tags, 49 dbA nachts) als bisher. Diese Verpflichtung und die Tatsache, dass im betrachteten Autobahnabschnitt viele tausend Wohneinheiten betroffen sind und geschützt werden müssen, führt im DEGES-Gutachten zunächst zu einer Dreiteilung der Maßnahmen im Abschnitt Othmarschen / Bahrenfeld von Süden nach Norden:

- für eine Strecke von 510m zwischen Behringstraße und Baurstraße ist ein Galeriebauwerk auf der Westseite der BAB7 vorgesehen
- nach Norden schließt sich ein Deckelbauwerk von 730m Länge an, das nördlich des Bahrenfelder Sees endet
- für die restliche Strecke nach Norden, d.h. für den gesamten Bereich Bahrenfeld sind lediglich Lärmschutzwände auf einer Länge von 1000m bis zur Höhe des Schießplatzes vorgesehen.

Zu diesen Maßnahmen ist der Bund gesetzlich verpflichtet und muss sie deshalb finanzieren.

Die DEGES erweitert ihren Ansatz um folgenden Vorschlag: „Darüber hinaus hat Hamburg jetzt die Möglichkeit, Ergänzungen zu den Maßnahmen des Bundes vorzunehmen. Dies könnten städtebaulich sinnvolle und landschaftsplanerisch ansprechende Maßnahmen sein. Realistisch wäre eine Verlängerung der geplanten Tunnelstrecke...“.

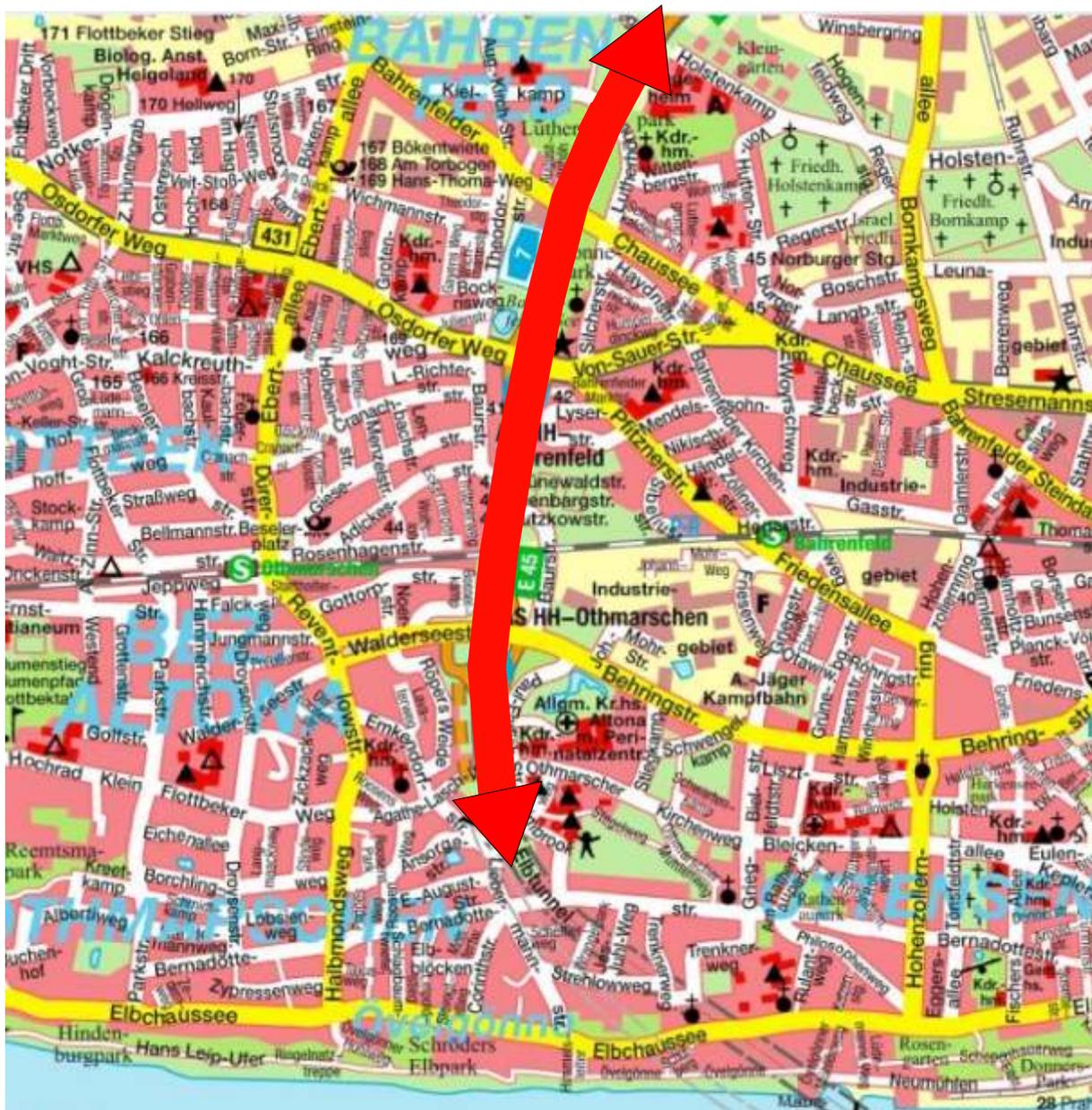
Im Ergebnis bedeutet dies eine Deckelung der BAB7 von der Behringstraße bis zum Kielkamp/ Holstenkamp.

Im Grundsatz ist die Politik inzwischen diesem Vorschlag gefolgt. Der Senat hat am 3. März 2009 mit einer Senatsdrucksache alle Planungen und Verfahren in seine Verantwortung übernommen und plant für den A7 Abschnitt in Bahrenfeld und Othmarschen eine Abdeckung von ca. 2030m von der S-Bahnbrücke bis zum Schießplatz.

Allerdings ist damit noch nicht das Problem einer städtebaulich sinnvollen Abdeckung zwischen der S-Bahnbrücke und der Behringstraße gelöst. Ebenso bleibt die Abdeckung der Weichenstrecke vor dem jetzigen Tunnelportal ungeklärt.



2.1 Die Deckelabschnitte in der Übersicht



Verlauf der BAB A7 im Bereich der Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen
Der Pfeil markiert die geplante Abdeckung



2.2 Zerschnittene Stadt im Landschaftsbild



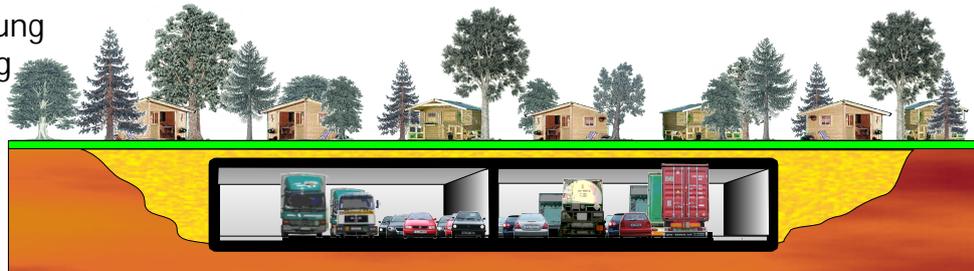
BAB 7 im Bereich Bahrenfeld/ Othmarschen
Die Autobahn zerschneidet dichtbesiedelte Stadtteile. Sie zerstört Naherholungsgebiete. Die Fläche ist für die Stadtentwicklung verloren. Sie verhindert jedwede sinnvolle Stadtentwicklung. Sie belastet mit Lärm und Abgas Zehntausende



2.3 Deckelvarianten: Ergebnis der Prüfungen

Drei mögliche Varianten für eine Nutzung des Deckels wurden ausführlich auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht. Das Ergebnis ist eindeutig: allein die mittelschwere Lösung hat sich unter Kosten-Nutzen-Betrachtungen als sinnvoll erwiesen. Sie liegt darum allen weiteren Überlegungen zu Grunde.

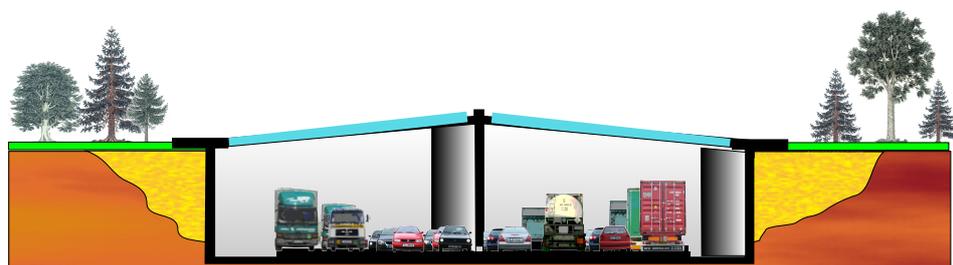
Mittelschwere Lösung
ohne Einschränkung
nutzbar für
Sportflächen
Kleingärten
Grünflächen
bepflanzbar
begehrbar



Schwere Lösung
nicht sinnvoll, da
konstruktiv zu
aufwendig



Einhausung
nicht sinnvoll, da
keine Nutzungsmöglichkeit,
hohe Betriebskosten,
geringe Lebensdauer





3. Die Verkehrsentwicklung der A 7 im Bereich Bahrenfeld - Othmarschen

Mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete der Millionenstadt Hamburg verläuft die meistbefahrene Transitstrecke Europas.

Die tatsächliche Verkehrsentwicklung auf dieser Strecke weist Zuwachsraten auf, die alle Prognosen der Vergangenheit immer wieder deutlich übertroffen haben. So wurde vor der Eröffnung des Elbtunnels mit einem Verkehrsaufkommen von 39.500 Fahrzeugen gerechnet, heute sind es bereits bis zu 144.000 Fahrzeuge täglich; ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen.

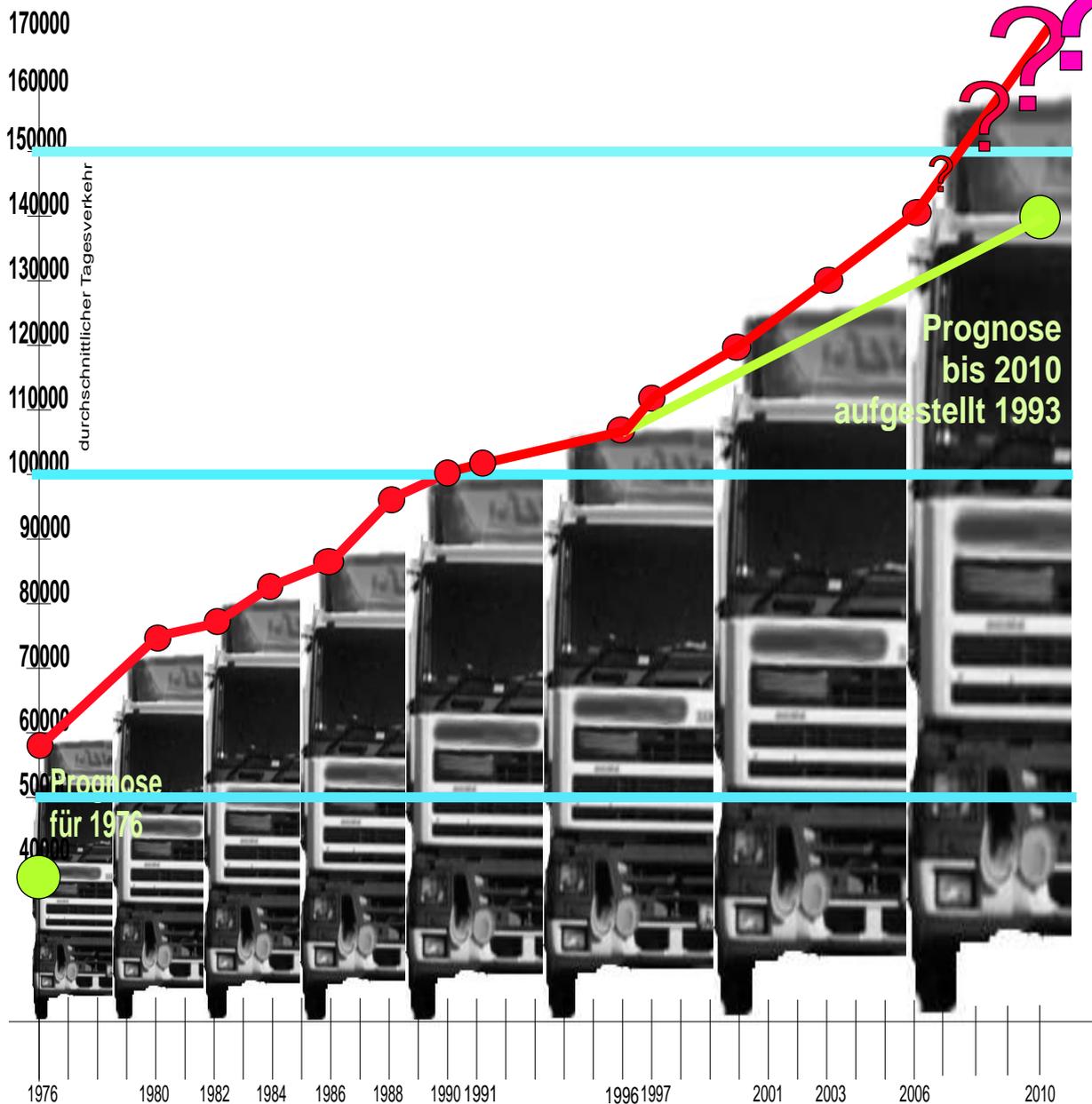
Durch die europäische Integration und die intensivere Anbindung Skandinaviens ist die Zahl der Fahrzeuge auf der A 7 im Bereich Bahrenfeld - Othmarschen sprunghaft gestiegen, und sie wird weiter steigen. Die Hafenuerspange sowie die A26 werden das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke zusätzlich steigern lassen.

Geradezu furchterregende Ausmaße wird der jetzt schon unerträgliche Lkw-Verkehr annehmen, denn das Bundesministerium für Verkehr geht, bezogen auf das Volumen von 1994, bis 2010 von einer Verdoppelung des Straßengüterverkehrs aus. Diese Entwicklung wird anschließend ohne erkennbare Abschwächung weitergehen!

Die gesamte Entwicklung veranlasst den Verkehrsclub Deutschland zu dieser Bewertung: „Transitchaos unvorstellbaren Ausmaßes“ mit „schrecklichen Folgen für Mensch und Umwelt“, „eine Horrorvision“.



3.1 Entwicklung und Prognosen



Die Zahlen sind Presseveröffentlichungen entnommen.

(Nur für die angegebenen Jahre liegen Zahlen vor)

Prognose bis 2010, aufgestellt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Prognose 2003 für 2012: 160 000 Fahrzeuge täglich.

Jede aufgestellte Prognose wurde von Anbeginn an von der Wirklichkeit weit übertroffen

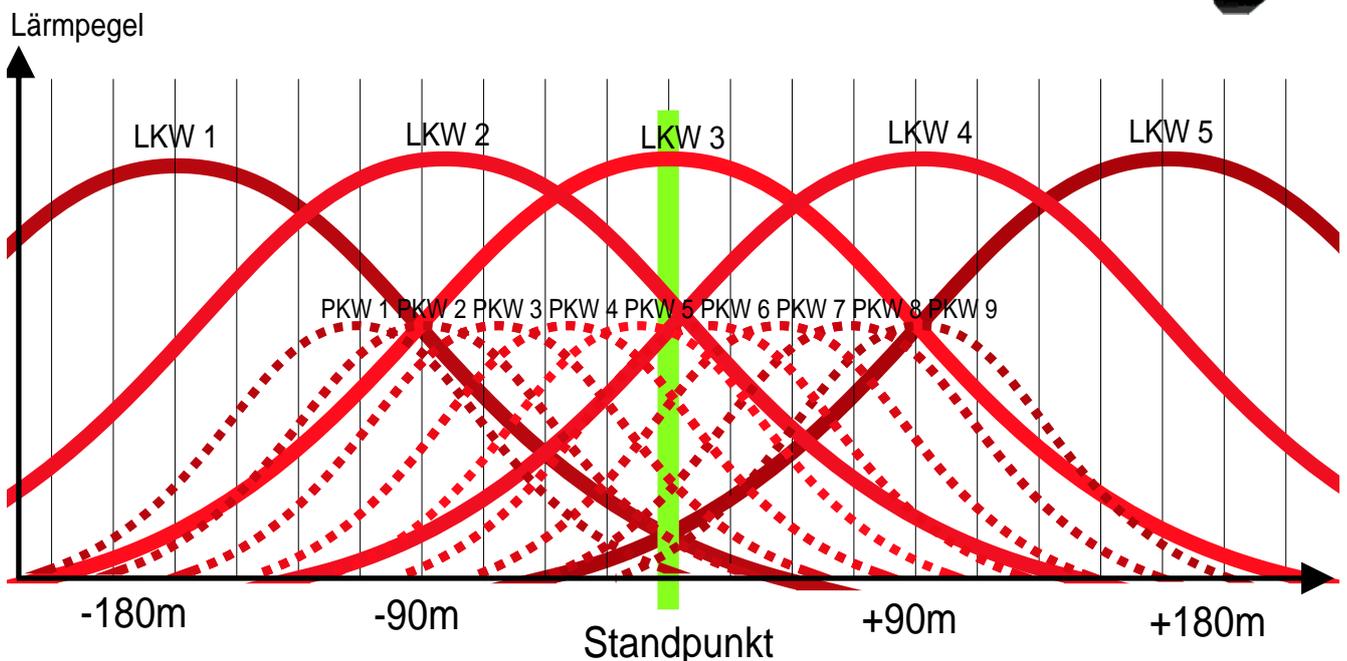
Laut Ministerium ist weiterhin mit einer überproportionalen Steigerung des LKW-Verkehrs zu rechnen.



3.2 Was bedeuten 125 000 Fahrzeuge täglich?

Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugaufkommen von 125 000 Fahrzeugen täglich mit einem LKW-Anteil von 18% fahren ca 22 500 LKW täglich auf der A 7 durch unsere Stadtteile. Das ist alle 4 sec ein LKW. Auf einer Strecke von ca. 350m ist der LKW eindeutig identifizierbar zu hören. Er benötigt bei 80 km/h etwa 18sec für diese Strecke. Gleichzeitig sind also 5 LKW zu hören.

Wie die graphische Darstellung zeigt, passiert alle 0,85sec ein PKW den Standpunkt. Legt man hier eine Hörbarkeit von 150m zugrunde, überlagert sich der Lärm von 9 PKW, die gleichzeitig wahrzunehmen sind.



Durch die Graphik wird deutlich, dass an jedem Punkt entlang der A 7 in Bahrenfeld und Othmarschen ständig ohne Unterbrechung der Lärm von 5 LKW und 9 PKW zu hören ist.



4. Lärm, Abgase, Feinstaub - Menschen

Die A 7 verursacht am Tage und in der Nacht eine Lärmlast, die die zulässigen Werte deutlich übersteigt. Spätestens nach dem achtspurigen Ausbau, der im aktuellen Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums für die Jahre 2007-2012 beschlossen ist und der bis 2011 realisiert sein soll, müssen Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden, die nur durch städtebaulich nicht zu vertretende konventionelle Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden könnten. Riesige Schutzwände führten zu einer Gettosituation und stellten schon aus diesem Grund keine Lösung dar.

Die Folgen einer permanenten Lärmbelastung sind wissenschaftlich untersucht und nachgewiesen :

- Herzinfarkttrisiko
- Bluthochdruck
- Magenbeschwerden
- Kreislauferkrankungen
- Tinnitus
- Lungenschäden

Die Intensität und Aktualität dieses Problems belegt eindrucksvoll der Schallimmissionsplan „Tag“ und „Nacht“ für das Kerngebiet Altona auf der nächsten Seite.

Die Stadt Hamburg ist verpflichtet, bis zum Jahre 2007 eine Lärmkartierung für das Stadtgebiet vorzunehmen. Es ist zu fordern, dass dazu aktuelle Messungen durchgeführt und nicht nur Berechnungen herangezogen werden.

Die Abgasbelastung wird allein durch den ständig wachsenden Verkehr immer bedrückender; denn die Autobahn A 7 verursacht eine konzentrierte Abgaslast in einem Streifen von 24 km Breite. Die Abgasimmissionen für die betroffenen Menschen liegen weit über dem Hamburger Durchschnitt. Sie werden je nach Windrichtung bis in das Stadtzentrum oder weit in die Elbvororte getragen.

Die Feinstaubbelastung verursacht einer Langzeitstudie des GSF-Forschungszentrums für Umwelt und Gesundheit zufolge erhebliche gesundheitliche Risiken. Das Risiko, an Krankheiten von Herz und Lunge zu sterben, wächst - bedingt durch den Feinstaub - um 70 %.

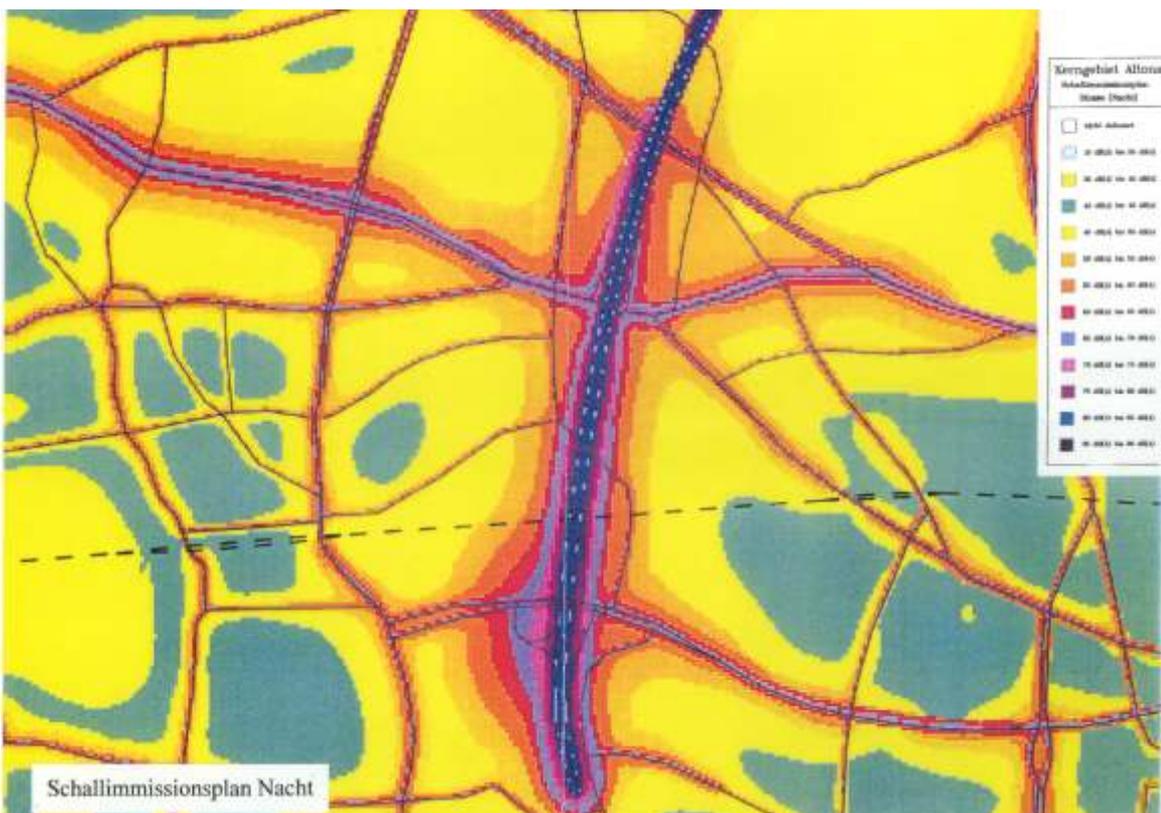
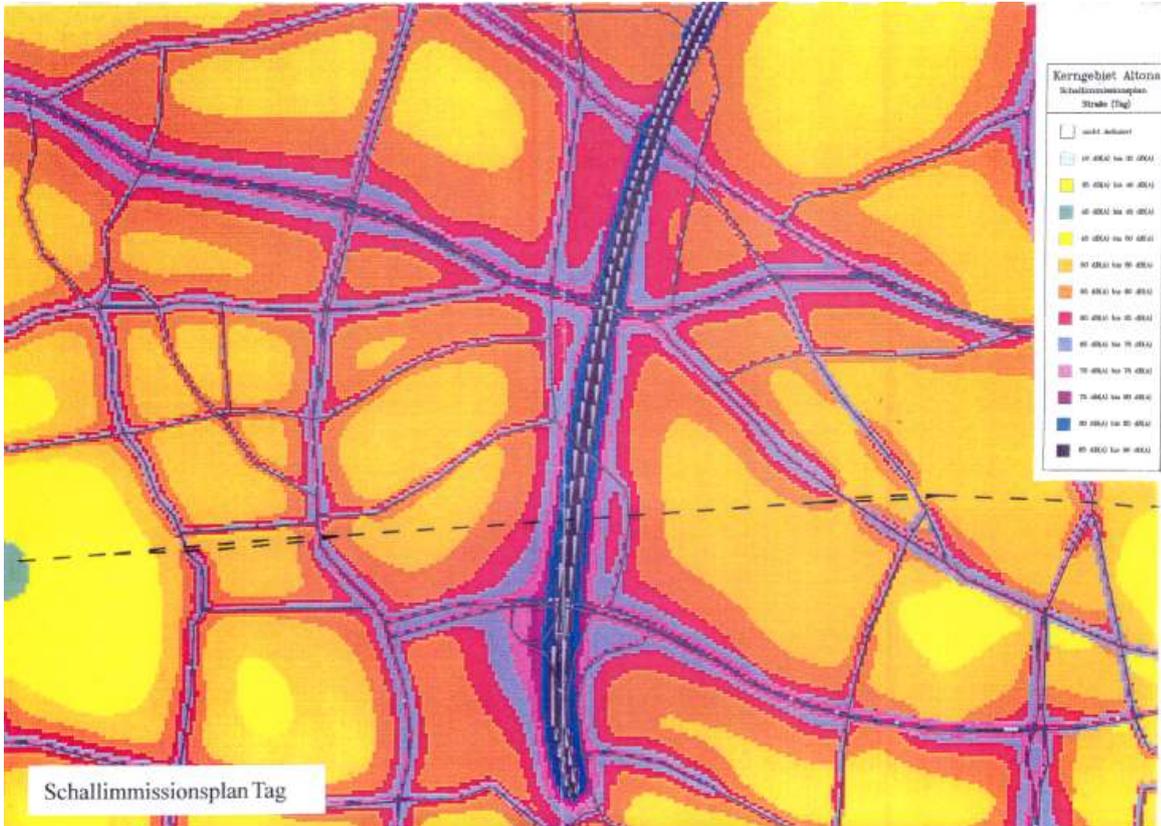
An der A 7 wurden bis heute noch nicht einmal Messungen vorgenommen.



4.1 Lärm bei Tag und Nacht

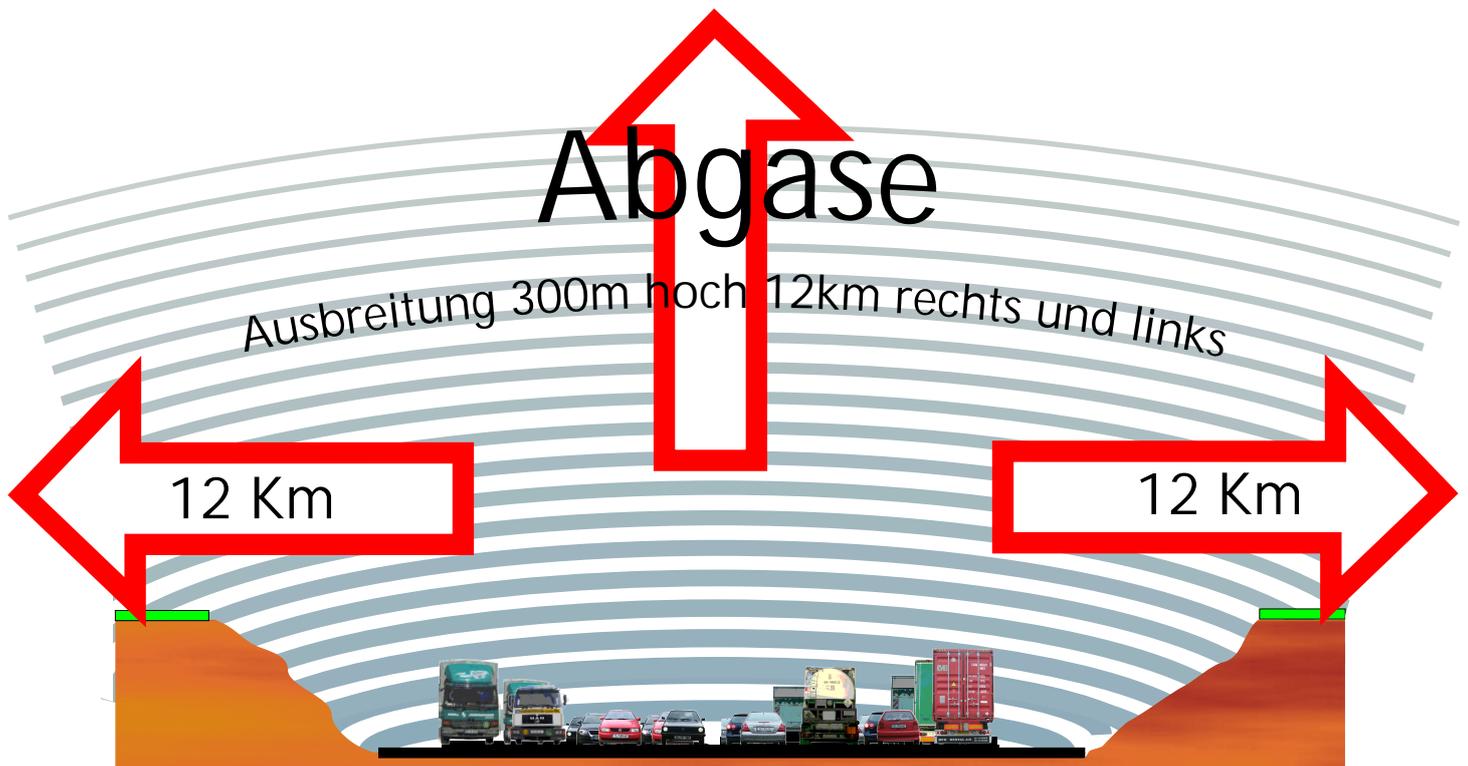
Schallimmissionsplan

Stand 1990





4.2. Abgase - Ausbreitung - Messungen



Quelle: Deutsche Forschungsanstalt für Luft-und Raumfahrt

In Hamburg sind die Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen in weitem Umkreis links und rechts der Autobahn betroffen. Hier leben Zehntausende von Menschen.

Messergebnisse Bahrenfeld vom 1.4.1990 (Umweltbehörde)*

332 Mikrogramm/m³ Luft NO = 13 fach über Hamburger Durchschnitt

94 Mikrogramm/m³ Luft NO₂ = 2,5 fach über Hamburger Durchschnitt

*Kommentar: neuere veröffentlichte Zahlen von Messungen entlang der BAB7 liegen nicht vor.

Der Messcontainer an der Baurstraße wurde ersatzlos entfernt, die Feinstaubbelastung wurde bisher überhaupt noch nicht gemessen.



4.3 Sicherheit und Chancen

Die Abdeckung der A7 vom nördlichen Tunnelausgang bis zum Volkspark ist nicht einfach eine Verlängerung des vorhandenen Elbtunnels, sondern ist in Konstruktion und Dimension gänzlich anders. Es ist eine hallenartige Strecke, mit 4 Fahrspuren und einer Standspur je Richtung, so dass das einengende Gefühl, das viele im Elbtunnel haben, nicht aufkommen kann. Sie ist darum in optischer und psychologischer Hinsicht ganz anders zu bewerten als insbesondere die vorhandenen alten drei Tunnelröhren

Abgasreinigung

Nur durch einen Deckel hat man die Option auf eine Reinigung der Abgase, sei es dass man die verschmutzte Luft der MVA Stellingen als Verbrennungsluft zuführt und deren Filtertechnik benutzt oder dass man eine der heute schon existierenden und immer weiter verbesserten Techniken biologisch-chemischer Art anwendet.

HighTech am Deckel

Für die im Deckel benötigte Beleuchtung könnte die Energie durch eine Solareinhausung der Weichenstrecke vor dem nördlichen Tunnelausgang bis zur Behringstraße gewonnen werden. Ein durchkalkuliertes Konzept der BP-Solar liegt dazu seit langem vor.

Hohe Sicherheit im Brandfall

Sicherheit-besonders im Brandfall- spielt eine immer größere Rolle in Tunneln. Auch hier ist die Problematik nicht mit der des Elbtunnels zu vergleichen. Da der Deckel mit Geländeniveau abschließt, sind problemlos in engen Abständen Fluchtmöglichkeiten einzubauen, zudem wird die Strecke durch die Auffahrt und Abfahrt Bahrenfeld je zweimal unterbrochen.



5. Stadtentwicklung und Finanzierungsbeitrag durch Flächentausch

Grundgedanke des gesamten Lösungsansatzes ist das Prinzip des Flächentausches, d.h. dass Kleingärten, Sportanlagen und Grünflächen neben der A 7 auf die neu entstehende Deckelfläche verlagert werden. Die so frei werdenden Flächen werden als zu entwickelndes Bauland (Verwertungsflächen) genutzt.

Die so angedachten Nutzungen auf den Deckelflächen und den neu entstehenden Verwertungsflächen sind ohne Einschränkungen möglich. Eine Kleingartenanlage auf dem Deckel ist gemäß allen Aussagen der Fachleute unproblematisch; Verlagerung und Neuanlage der Kleingärten sind integrativer Bestandteil des Gesamtkonzepts. Die Kleingärtner erhalten hochwertige Gärten mit optimaler Ausstattung und genießen dort auch einen Bestandsschutz, den sie in ihren jetzigen Standorten nicht haben.

Zudem sind die infrastrukturellen Voraussetzungen - verkehrliche Anbindung sowohl mit ÖPNV als auch durch Straßen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten - für den hochwertigen Wohnungsbau auf den Verwertungsflächen bereits vorhanden. Die Integration wird dadurch erleichtert, dass es viele von gewachsener Struktur umgebene Einzelflächen sind.

Durch eine Überdeckung der Fahrbahnen und eine Verfüllung des Böschungsbereichs entsteht über der Autobahn und in ihrem Randbereich mitten in der Stadt eine neue nutzbare Fläche von 22,4 ha.

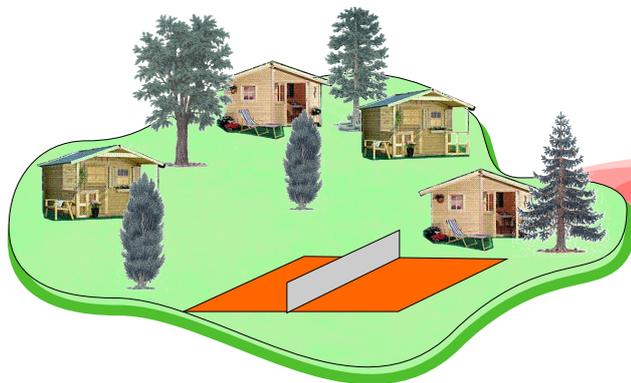
Bei einer optimalen Auswahl der Austauschflächen, insbesondere im Bereich der Kleingärten, können sogar fast 30 ha Verwertungsflächen für andere Nutzungen, insbesondere für hochwertigen Wohnbau gewonnen werden. Aus dem Verkauf der Verwertungsflächen entsteht ein erheblicher Finanzierungsbeitrag für das Gesamtprojekt.



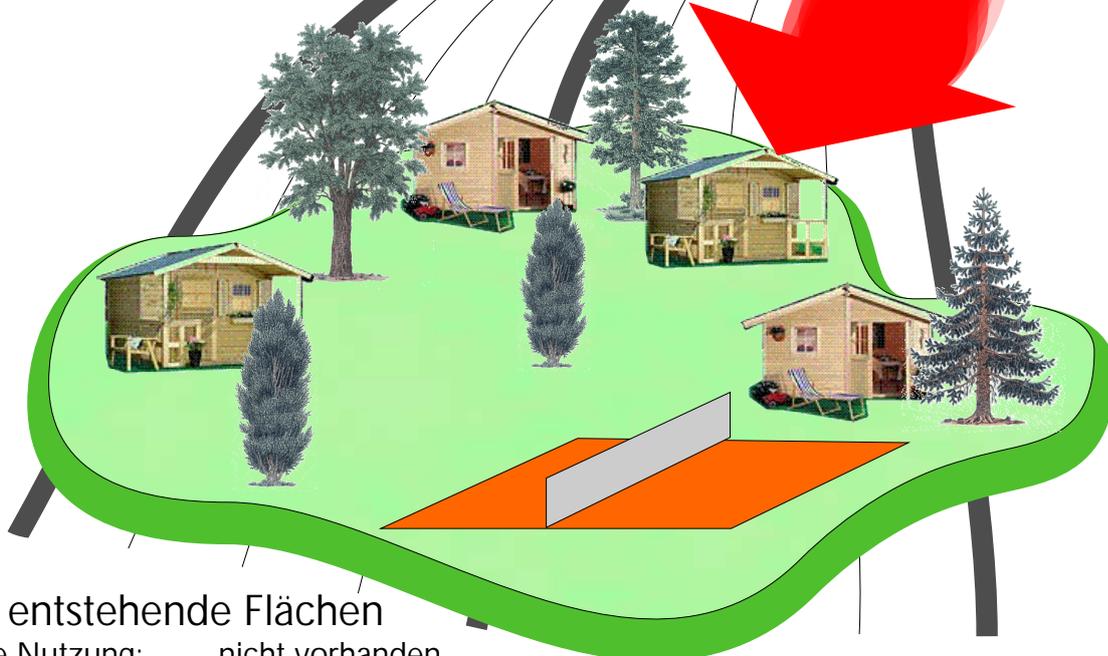
5.1 Prinzip des Flächentausches

Wertvolle Flächen ohne
Verlärmung
Verkäuflich für jede Nutzung
jetzige Nutzung: Sportanlagen
Kleingärten

spätere Nutzung im Rahmen des
Entwicklungsprojektes
Bahrenfeld- Othmarschen:
Mehrfamilienhäuser
Reihenhäuser



Nutzungen verlagert auf den Deckel

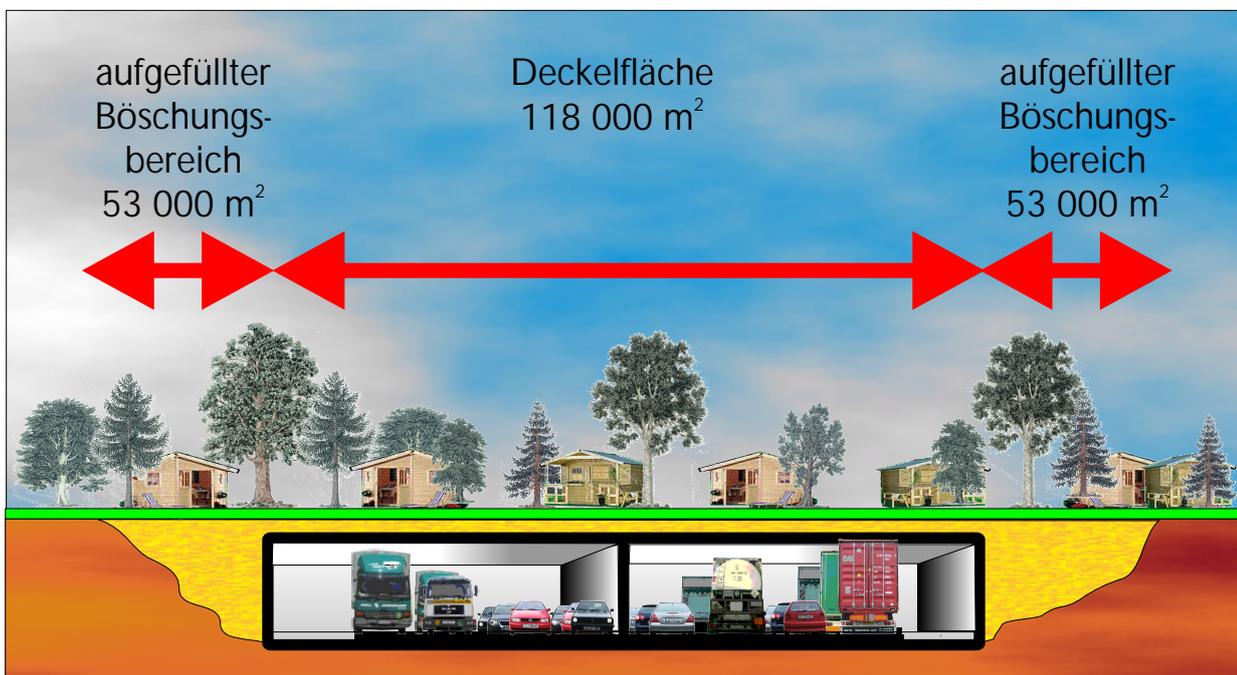


Neu entstehende Flächen
jetzige Nutzung: nicht vorhanden

spätere Nutzung im Rahmen des
Entwicklungsprojektes
Bahrenfeld- Othmarschen:
Sportanlagen
Kleingärten
Öffentliches Grün



5.2 Flächengewinn durch Überdeckung



Neu entstehende Flächen
durch die Überdeckung

ohne vorhandene Verkehrsflächen
der Brücken, die die Autobahn queren

224 000 m²



5.3 Flächenbilanz

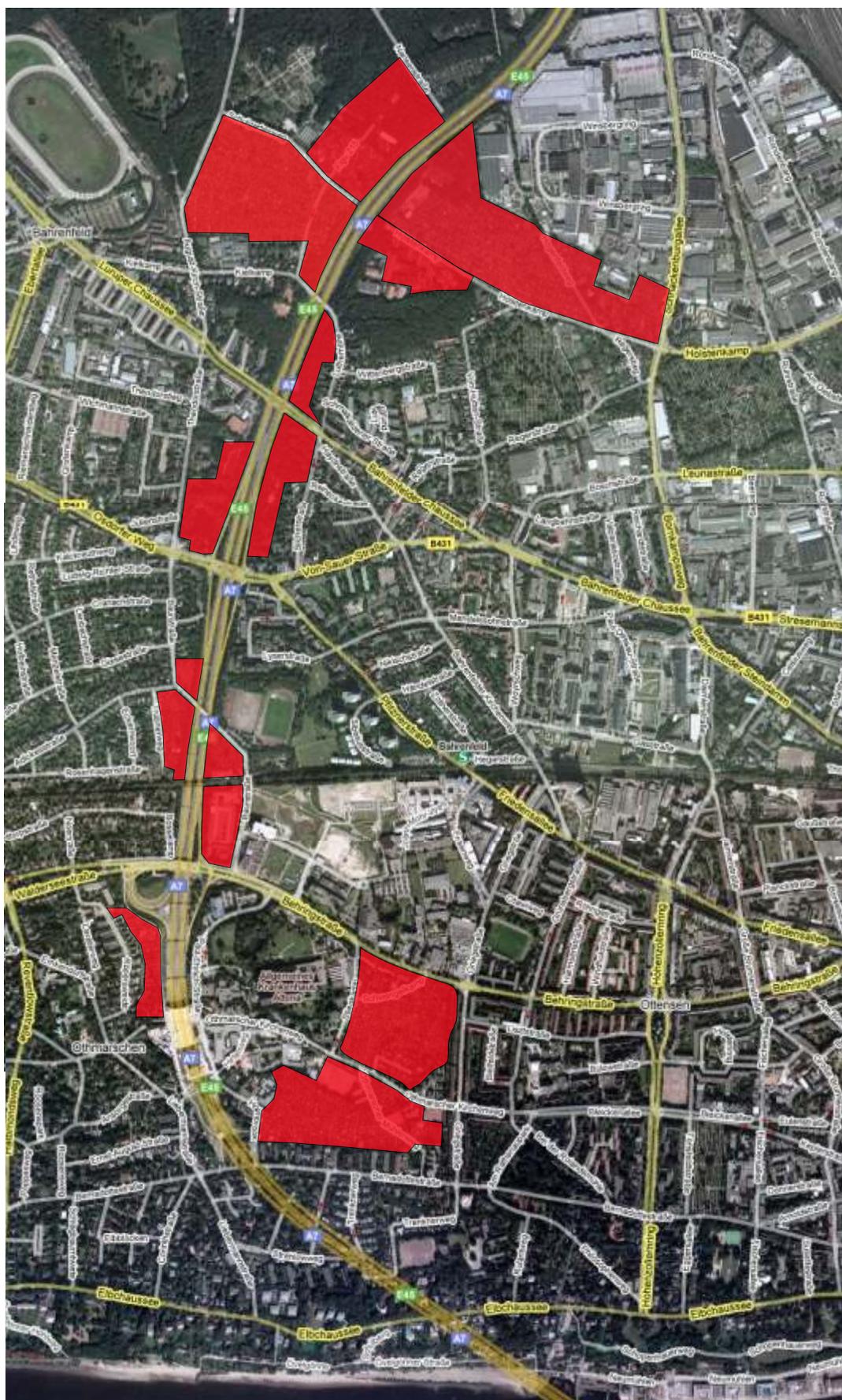
Direkt über der heutigen A 7-Trasse entsteht mit Hilfe der Überdeckelung eine Fläche von 22,4 ha, auf die Kleingärten verlagert werden und die dann gleichzeitig eine Grünachse vom Volkspark bis zur Elbe bilden wird. Durch die Verlagerung entstehen im Bereich der A 7 sowohl in Bahrenfeld als auch in Othmarschen Verwertungsflächen für hochwertigen Wohnungsbau, die das Gutachten über den Baulandwert vom 09.01.2004 mit 30,2 ha ausweist.

Die von der Bürgerinitiative schon seit vielen Jahren geforderte Verlegung des Polizeischießplatzes wird nun realisiert; diese Tatsache hat die Handelskammer bewogen, weitere Flächen für eine Wohnbebauung zu aktivieren. Neben der Fläche des Schießplatzes selbst erweitern sich die Verwertungsflächen im Konzept der Handelskammer den sich südlich anschließenden Bereich, aber auch um die östlich der jetzigen A 7 gelegenen Areale zwischen Holstenkamp und Hogenfeldweg. Dadurch umfassen die Konzepte der Kammer Verwertungsflächen bis zu 54 ha.

Dieses Flächenvolumen wirkt sich positiv auf die Erlössituation aus. Neben dieser Mengenkomponekte ist zudem eine Wertkomponente zu berücksichtigen, denn die Wertansätze im o.a. Gutachten sind sehr konservativ. Dieses Mengengerüst und die Preisvorstellungen beeinflussen den Erlös so nachhaltig, dass die Machbarkeit des gesamten Projekts geradezu geboten erscheint. Alle diese Ansätze und Bewertungen erfolgen einvernehmlich zwischen der Bürgerinitiative, dem Bezirksamt und der Handelskammer Hamburg.

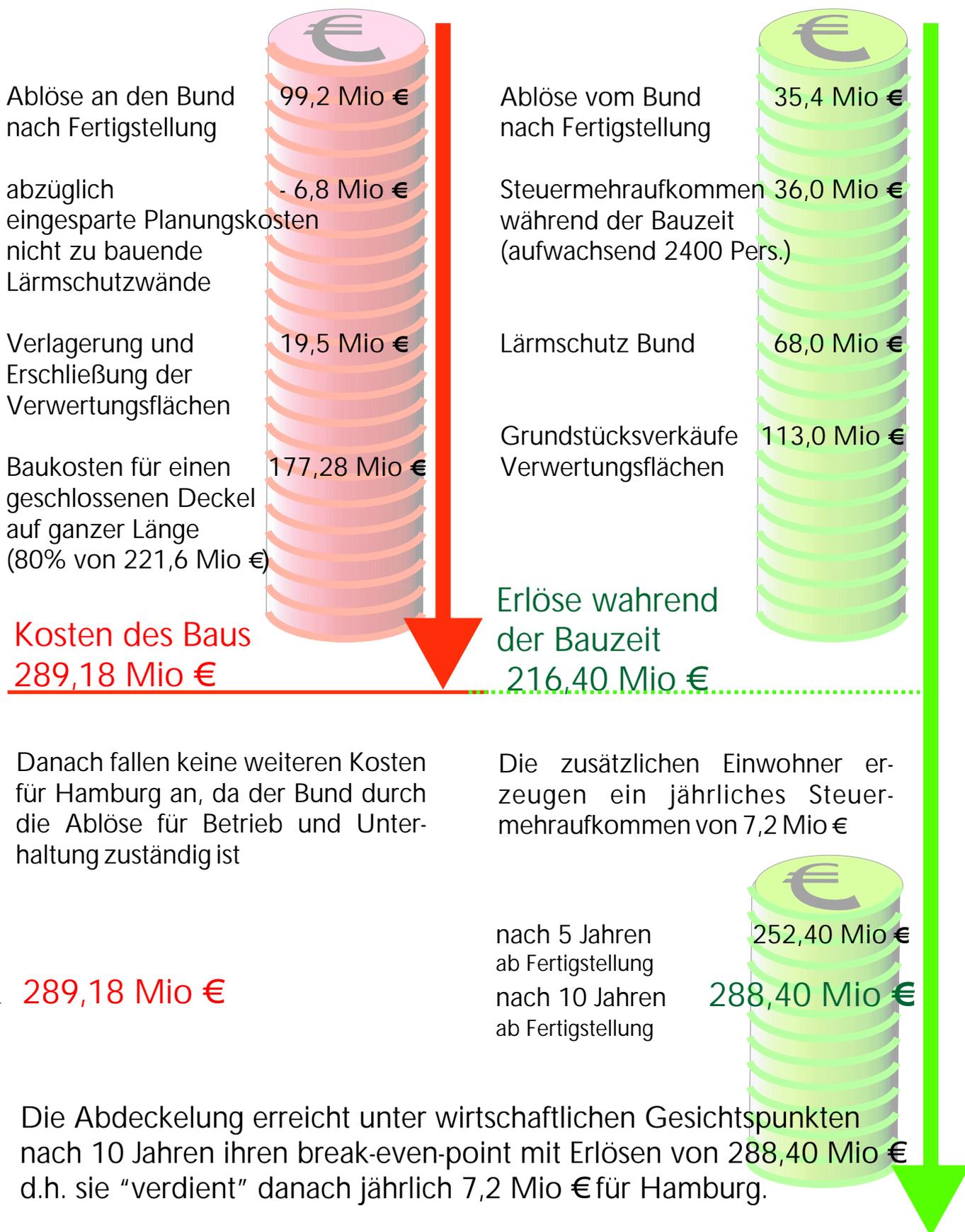


5.4 über 50 ha potentielle Verwertungsflächen





6.3 Gesamtbilanz des Deckels: Kosten, Erlöse





6.4 Erlössteigerung im Handelskammerkonzept

Die Handelskammer bezieht aus städtebaulichen Gesamtüberlegungen neue Flächen in ihr Konzept mit ein, die nicht zu den bisher in den Gutachten benannten Verwertungsflächen gehörten. Dadurch wird es nicht nur zu gesteigerten Erlösen durch den Flächenzuwachs kommen, sondern vor allem auch durch eine Wertsteigerung vieler Bereiche - sowohl der bisherigen als auch der neu hinzukommenden Flächen - , da sie qualitativ hochwertiger werden.

Das bedeutet gleichzeitig, dass in einem erheblich größeren Umfang Wohnfläche geschaffen wird und mehr Personen in diesen Bereich ziehen werden. Die auf Grund der Angabe der Finanzbehörde anzusetzenden laufenden Steuereinnahmen erhöhen sich damit signifikant.

Auf Grund dieser zusätzlichen Einnahmen wird sich der Hamburger Finanzierungsanteil drastisch reduzieren. Der break-even-point wird damit deutlich früher erreicht, Hamburg hat laufend höhere Steuereinnahmen.

Die in den Tabellen unter 6.2 und 6.3 dargestellten Ergebnisse zu Kosten und Erlösen würden sich damit grundlegend zugunsten des Projektes ändern.



6.5 Kritik an den Positionen der Behörden

Die Behörde besteht darauf, dass nur ihr Zahlenmaterial richtig ist; die Vorlagen der Bürgerinitiative werden grundsätzlich zurückgewiesen.

Das vorgelegte Zahlentableau spiegelt die von der Bürgerinitiative mit Hilfe fundierter Gutachten ermittelten Zahlen wider; sie sind angesichts der ausgesuchten Quellen nachvollziehbar und seriös belegt. Es scheint der Wille zu fehlen, dieses Projekt zu realisieren. Der Senat und seine Behörden begrüßen offensichtlich jedes Argument, das die Undurchführbarkeit zu belegen scheint.

Diese Positionen müssen deswegen hinterfragt werden:

- Die Behörde geht stets von einem Zuschlag zu den Baukosten von 15% aus, der aber in keinem Fall für den Bauzeitraum prognostiziert bzw. gar verifiziert werden kann.
- Die Behörde führt Preissteigerungen in verschiedenen Segmenten an, obwohl auch sie weder die Entwicklung der Marktdaten noch die Entwicklung der Produktionskapazitäten kennt.
- Die Behörde operiert mit Verlagerungskosten für eine Kleingartenparzelle in Höhe von 24.000,- €, kann aber diese Zahl nicht belegen. Als Begründung führt sie diese Summe als ‚interne Dienststellenzahl‘ an, obwohl im Moderationsverfahren nur 15.000,- € einvernehmlich angesetzt worden waren.
- Die höhere Ausgangsbasis für die Baukosten führt automatisch zu höheren Ablösekosten - zu entrichten in einer Einmalzahlung an den Bund für die Übernahme der gesamten Unterhaltungskosten - in einer Größenordnung von + 35,2 Mio.€ an den Bund. Dieser den Baukosten kausal folgende höhere Ansatz ist ein Ärgernis.
- Die Baubehörde hält beim Bundesanteil an den Ablösekosten an der niedrigen Summe von 35,4 Mio.€ fest, obwohl sie höhere Baukosten ausweist. Eine Plausibilität ist hier nicht erkennbar.
- Die in den Stadtteil ziehenden bzw. in Hamburg verbleibenden Personen führen laut Auskunft der Finanzbehörde pro Kopf dem Haushalt Hamburgs im Durchschnitt pro Jahr 3.000,- € zu. Während solche Effekte bei anderen



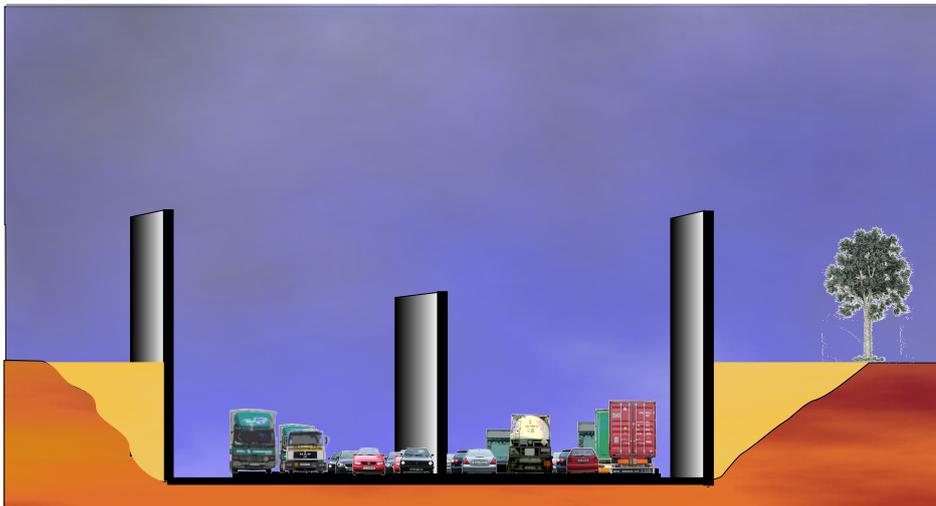
7. Stadtentwicklung im Widerstreit

7.1 Hamburger Mauer: geteilte Stadt

Um die Anforderungen der 16.BImSchV rechnerisch zu erfüllen, müsste man rechts und links der BAB Lärmschutzwände mit einer Höhe von 15m über Fahrbahnniveau bauen, dazu in der Mitte eine Wand von 9m Höhe. Solche Betonwände erreichen die Höhe eines dreistöckigen Hauses über Geländenniveau. Diese Mauer von ca 3km Länge würde die Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen endgültig zerschneiden und zerstören, Altona in Ost und West teilen. Jede Chance auf eine sinnvolle, zukunftsweisende Entwicklung ist damit blockiert.

Zudem zeigen alle bisherigen Erfahrungen mit Lärmschutzwänden, dass sich zwar unmittelbar dahinter die Lärmsituation etwas verbessert, dafür aber weiter entfernte Gebiete zusätzlich stärker verlärmert werden.

Die Baubehörde hat zwar erklärt, dass solche Wände aus städtebaulichen Gründen nicht gebaut würden, hat aber zugleich keine alternative Vorstellung.



Geteiltes Altona,
zerrissene Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen



7.2 Stadtentwicklungskonzept

Ein Konzept, das eine umfassende Erschließung des Hamburger Westens ermöglichen soll, setzt die Abdeckelung als integrativen Bestandteil voraus. Schon das Gutachten vom 09.01.2004 über den Baulandwert weist in einem „Städtebaulichen Leitbild“ acht Verwertungsflächen zwischen Elbe und Volkspark aus, für die Geschosswohnungsbau, Reihenhäuser und Einzelhäuser vorgesehen sind, und belegt zudem in einer „Umfeld“-Untersuchung die Einbettung dieser Projekte in eine vorhandene Infrastruktur.

Im Sinne des Leitbildes der „Wachsenden Stadt“ ist im Laufe des langjährigen Diskussionsprozesses das Flächenkonzept des Deckels nie in einen städtebaulichen Gesamtzusammenhang gestellt worden.

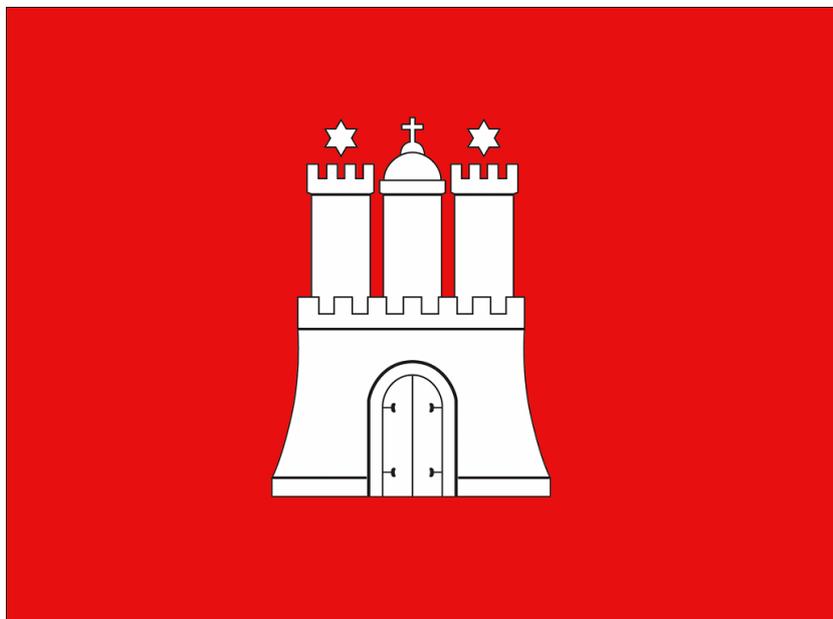
Im Jahr 2007 hat sich die Handelskammer Hamburg erneut mit dem Gesamtkonzept der Abdeckelung und ihres Nutzens für Hamburg befasst und bezieht darin weitere Verwertungsflächen ein und kommt zudem zu einer wesentlich verbesserten Erlössituation sowohl für bisher einbezogene als auch für zusätzliche Flächen.

Der Vorschlag der Handelskammer Hamburg hebt zum einen den Grünachsencharakter der zukünftigen Abdeckelung des heutigen A 7-Einschnittes zwischen Elbe und Volkspark sehr signifikant hervor und legt auch eine Detailplanung für die vorgesehenen Verwertungsgebiete mit einer Nutzungsfläche von 54 ha vor. Er enthält Vorstellungen zur Geschossplanung und Hinweise zur baulichen Gestaltung der Gebiete, eine überzeugende Machbarkeitsstudie, die aber für Verbesserungs- und Ergänzungsplanungen offen ist. Der Gesamteindruck dieses großen Projektes bestätigt noch einmal die absolute Sinnhaftigkeit des Vorhabens und erbringt den Nachweis eines konkurrenzlosen Leuchtturmprojekts weit über Hamburg hinaus.



Projekten deutlich herausgestellt werden, werden sie hier einfach negiert! Daher fordern wir eine Gleichbehandlung aller Projekte! Mit dem Wertansatz verbleiben wir vorsichtig beim Durchschnittswert, so dass die Zahlen sehr belastbar sind und mit Sicherheit nach oben abweichen werden; das verbessert die Erlösposition!

- Die für die Grundstückserlöse ausgewiesenen 113 Mio.€ basieren auf den Werten des Gutachters. Dem Ansatz der Behörde von 72,5 Mio.€ müssen bereits abgezogene Verlagerungs- und Erschließungskosten von 19,5 Mio.€ hinzuaddiert werden. Die dann immer noch fehlenden 21 Mio.€ fehlen deshalb, weil die Behörde glaubt, ein Austauschgrundstück auch nur zur Hälfte als Bauland nutzen zu können, angesichts realer Gegebenheiten ein kurioser Denkansatz! Nicht ausgewiesen als potenzielles Bauland sind zudem das Gelände des Polizeischießplatzes und ein Grundstück an der Baurstraße neben dem Betriebshof; durch deren Berücksichtigung verbessert sich die Erlössituation weiter!
- Die Berechnungen der Bürgerinitiative zeigen, dass nach ca. 10 Jahren nach Baubeginn der break-even-point für das Gesamtprojekt erreicht wird; die Behörde weist dieses Ergebnis mit dem Hinweis auf das Haushaltsrecht zurück, muss aber auch anerkennen, dass die Steueraufkommen kausal dem Gesamtprojekt entspringen.





8. Der Nutzen des Gesamtprojekts

Mit Hilfe der aufgezeigten Elemente dieses Konzeptes werden gleichzeitig folgende Ziele erreicht, die für die Menschen und die Stadt vielfache positive Auswirkungen hervorbringen:

- Beseitigung der Lärmbelastung durch die A 7
- Reduzierung der Abgas- und Feinstaubbelastung
- Schaffung einer Option für eine Abgasreinigung
- Zukunftsorientierte Stadtentwicklung durch Verbinden der zerrissenen Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen
- Ausgestaltung der Schumacherschen Grünachse vom Volkspark bis zur Elbe mit Bestandsgarantie für Kleingärten mit Mustercharakter
- Integration einer neuen Stadtlandschaft in eine vorhandene Infrastruktur
- Errichtung attraktiver Wohnquartiere in bevorzugter Hamburger Lage
- Schonung des Volksparks durch Integration von dort geplanten Sportstätten in das Deckelprojekt
- Erschließung des Volksparks für Einwohner Altonas und Eimsbüttels
- Schaffung von Arbeitsplätzen im Hoch- und Tiefbau
- Beschäftigungseffekte im Baunebengewerbe und Landschaftsbau sowie durch die Nachfrage der neu entstehenden Privathaushalte
- Langfristige Steuermehreinkünfte für Hamburg

Das Leuchtturmprojekt für Hamburg



9. Forderungen an Senat und Bürgerschaft

Seit über 30 Jahren leiden die Menschen an der BAB 7 unter dem Lärmterror und den Abgasen. Die verantwortlichen Politiker stellen sich aus ihrer Verantwortung für die betroffenen Menschen und suchen immer neue Argumente, um eine menschengerechte Lösung zu verhindern.

Die Autobahn wurde Anfang der siebziger Jahre errichtet, aber sie wurde nie vollendet, denn ein wirksamer Lärmschutz fehlt bis heute. Die Anfang der achtziger Jahre erst nach heftigen Protesten der Anwohner erstellten Wände und Wälle haben bestenfalls Alibicharakter, sie weisen keine schützende Wirkung auf. Daher fordern die betroffenen Anwohner nicht mehr und nicht weniger als einen Deckel als einzig wirksamen Lärmschutz und verwahren sich gegen die ständigen taktischen und einseitigen finanziellen Einwände der Politiker.



Die Autobahn wurde ohne Rücksicht auf die Anwohner durch ein hochverdichtetes Wohngebiet geschlagen, weil sie politisch gewollt war. Rücksichtnahme auf Menschen, Natur, Kosten spielten überhaupt keine Rolle - eine Vorgehensweise, die heute undenkbar wäre. Stadtreparatur ist deshalb angezeigt! Wir fordern eine Gleichbehandlung mit aktuellen Projekten.

Wir verlangen deshalb:

- eine umfassende Bewertung der mit dem Gesamtprojekt verbundenen Chancen für die "Wachsende Stadt"
- eine Wirtschaftlichkeitsprüfung ohne die enge Betrachtung ausschließlich haushaltsrechtlicher Bedenken



- eine ökonomisch sinnvolle long-run-Betrachtung mit allen positiven Effekten und nicht die Kurzsichtigkeit einer short-run-Bewertung, die für Infrastrukturinvestitionen unzureichend ist
- die Berücksichtigung des Gutachtens der PwC Deutsche Revision, das zu dem Urteil gelangt, dass dieses Projekt „bei rein finanzwirtschaftlicher Betrachtung ... für die FHH als wirtschaftlich eingestuft werden“ muss
- die Beachtung der einstimmigen Beschlüsse zur Realisierung des Projekts durch die Bezirksversammlung Altona
- die Berücksichtigung der Beschlüsse der Bürgerschaft.
-

Allen Entscheidungsträgern und ihren Zuarbeitern in Politik und Verwaltung ins Stammbuch:

- Bauen sie keine “Hamburger Mauer” als Lärmschutzwand, die im Zweifel die Lärmimmission sogar erhöht, die aber mit Sicherheit alle Chancen dieses einmaligen Leuchtturmprojekts zerstört.
- Die Spaltung Berlins wurde durch die Beseitigung der Berliner Mauer aufgehoben, Hamburg aber scheint die Stadt durch die Errichtung einer Hamburger Mauer in Altona Ost und Altona West spalten zu wollen. Die Politik und die Behörden müssen endlich ihrer Verantwortung für die Menschen, die Stadtteile, die Entwicklung Hamburgs nachkommen und sich mit uns gemeinsam um die Realisierung des Projekts bemühen.
Zeigen Sie endlich, dass das Projekt gewollt ist ohne “Wenn und Aber” und durch klare Entscheidungen für die Abdeckung.

Es darf einfach nicht sein, dass ausgerechnet Hamburg ständig provinzierisch und kleinmütig Bedenken trägt, während zahlreiche andere Städte in Deutschland ein Tunnelprojekt nach dem anderen zum Schutz ihrer Menschen realisieren. Hamburg darf nicht länger die Menschen an einer innerstädtischen Autobahn ungeschützt lassen. Zudem würden einmalige Entwicklungschancen und Einkünfte für die Stadt verspielt.



10. Kontakt zur Bürgerinitiative

Bürgerinitiative: „Ohne Dach ist Krach“ für eine Überdeckung der BAB 7
in Bahrenfeld und Othmarschen

Adressen: c/o Bernt Grabow
Gottorpstr. 10
22605 Hamburg

Tel: 040 8801181

email: bernt.grabow@ohnedachistkrach.de

Internet: <http://www.ohnedachistkrach.de>

Konto : Aktion für Bahrenfeld/Othmarschen e.V.
Haspa Kto.-Nr. 1044 211249 BLZ 20050550

Treffen: Die Bürgerinitiative trifft sich an jedem Dienstag
(außerhalb der Schulferien) um 19.30 Uhr
im Gemeindezentrum der Christuskirche
Othmarschen, Roosens Weg 28

