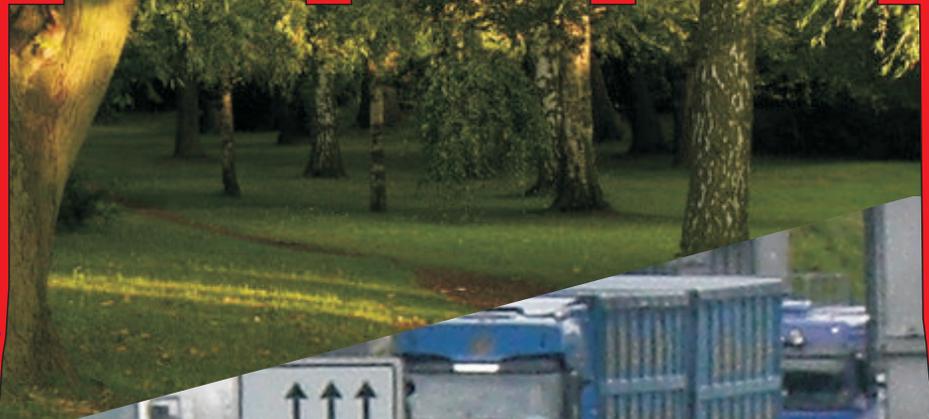


Ohne DACH ist KRACH

Bürgerinitiative Bahrenfeld Othmarschen



Grüne Brücke
Volkspark Elbe
Hamburg-Altona



Überdeckung der BAB 7
in Othmarschen-
Bahrenfeld





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

Der Mediziner Robert Koch 1910



Inhalt

Leuchtturmprojekt Hamburg Grüne Brücke Altona
Summary: Deutsch, Englisch, Französisch

1. Das Gesamtprojekt für Bahrenfeld und Othmarschen
2. Das Deckelprojekt im Überblick
 - 2.1 Die Deckelabschnitte in der Übersicht
3. Die Gründe für eine vollständige Abdeckung
 - 3.1 Zerschnittene Stadt im Landschaftsbild
 - 3.2 Lärm, Abgase, Feinstaub - Menschen
 - 3.3 Lärm bei Tag und Nacht
 - 3.4 Was bedeuten 125 000 Fahrzeuge täglich?
 - 3.5 Abgase - Ausbreitung - Messungen
 - 3.6 Die Verkehrsentwicklung der A7 im Bereich Bahrenfeld - Othmarschen, Entwicklung und Prognosen
4. Flächentausch und Stadtentwicklung als Lösungsansatz
 - 4.1 Prinzip des Flächentausches
 - 4.2 Flächengewinn durch Überdeckung
 - 4.3 Flächenbilanz
 - 4.4 Über 50 ha potenzielle Verwertungsflächen
 - 4.5 Deckelvarianten: Ergebnis der Prüfungen
 - 4.6 Sicherheit und Chancen
5. Kosten und Finanzierung des Gesamtprojektes
 - 5.1 Grundsätzliche Überlegungen
 - 5.2 Kosten und Erlöse
6. Stadtentwicklung
7. Der Nutzen des Gesamtprojektes
8. Letzte Teilstücke
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 folgende Elemente:

1.1 Abdeckung der A7 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 Fritz Schumachers (Baudirektor in Hamburg 1909-1933)

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

1.4 Mögliche Errichtung von Sportstätten und Freizeitanlagen auf dem Deckel; dafür werden andere Flächen außerhalb des Deckels nicht in Anspruch genommen



Diese Elemente bedingen sich gegenseitig und sind als integrative Bestandteile des Projektes nur in ihrer Gesamtheit richtig bewertbar und sinnvoll. Würden Teile der A7 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



Grün und Leben

Noch zerschneidet die Bundesautobahn A7 die Hamburger Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen und damit den Bezirk 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 meistbefahrener Transitstrecke ist beängstigend: heute weit über 125.000 Fahrzeuge täglich. Die Prognose bis zum Jahr 2012: mindestens 160.000 Fahrzeuge. Der achtspurige Ausbau der A7 vom Elbtunnel bis zum Dreieck Nordwest wird diese Entwicklung noch einmal verstärken.

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

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 Ab-

deckung der A7 vom Elbtunnel bis zum Volkspark beseitigt Lärm, Abgase 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 „Wachstum mit Weitsicht“ 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.

Es ist der vielfache Nutzen dieses Projektes mit seinen positiven Auswirkungen für die Menschen und die Stadt, der es zum Vorzeigeprojekt für Hamburg macht und der ein wesentlicher Grund dafür war, dass Hamburg durch die EU als „EUROPEAN GREEN CAPITAL 2011“ ausgewählt wurde.

Über 15 Jahre warten die Menschen in Altona auf ihren Deckel, auf weniger Autobahnlärm, auf weniger Abgasbelastung, auf die „Reparatur“ ihrer Stadtteile Othmarschen und Bahrenfeld.

Jetzt ist es soweit. 15 Jahre Kampf der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ um den grünen Autobahndeckel brachten den Durchbruch. Die Grüne Brücke vom Volkspark bis zur Elbe wird Realität. Ein Märchen wird wahr.

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat in seiner Senatsdrucksache vom 29. Januar 2009 das Konzept der Bürgerinitiative zur Angelegenheit von gesamthamburgischem Interesse gemacht und grünes Licht für seine Realisierung gegeben.

Die nachfolgenden Kapitel schildern die spannende Geschichte des Projektes, seine Ziele, seine Inhalte, seine Chancen, seine Lösungsansätze und letztlich seinen Nutzen zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger in ganz Hamburg. Sie verdienen Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit.





Trend-Setting Project in Hamburg *Summary*



A Green Bridge for Altona

The federal Autobahn (BAB 7) 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 BAB 7 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 7 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.

Due to its multiple benefit for the citizens and the city this project has turned into a showcase of Hamburg. It was also one of the main reasons why Hamburg was elected "European Green Capital 2011" by the EU.

The citizens of Hamburg have been waiting for over 15 years for the cover of the BAB 7; for a reduction of the noise, a reduction of vehicle exhaust pollution; in fine: for the repair of the two boroughs Othmarschen and Bahrenfeld.

Finally the moment has come: 15 years of campaigning by the citizens' initiative "Ohne Dach ist Krach" made the breakthrough: The green bridge connecting the Elbe with the Volkspark will become real. A fairytale comes true.

In an act of government of January 29th 2009, the Senate of the Hansestadt Hamburg has given the go-ahead for the im-

plementation of the project.

The following chapters will portray the enthralling history and development of the project; its particular objectives, its content, its prospects, and last not least the great benefit it obtains for the citizens of Hamburg and therefore deserve your attention and interest.





Projet phare à Hambourg *Résumé*



Le Pont Vert

A Hambourg, l'autoroute A 7 sépare encore le quartier de Bahrenfeld du quartier Othmarschen, c'est-à-dire qu'elle sépare Altona de l'est, de l'Altona de l'ouest. 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 permett-

rait 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 un espace large et attractif pour des immeubles ainsi que des logements attrayants. Tout cela suit l'idée de « Wachstum mit Weitsicht » (Croissance avec envergure). Les infrastructures nécessaires existent déjà.

Plusieurs expertises ont démontré qu'aucun problème technique ne pourrait entraver la bonne marche du projet. C'est donc un projet phare grâce à ses conséquences positives sur les habitants et de surcroît sur la ville entière. C'est une des raisons principales pour lesquelles la Communauté Européenne a nommé Hambourg «Capitale verte de l'Europe».

Depuis 15 ans déjà, les habitants d'Altona réclament leur « toit » et la « réunion » des quartiers Bahrenfeld et Othmarschen. Ils ne veulent plus du bruit et des polluants de l'autoroute.

Ça y est ! La Bürgerinitiative « Ohne Dach ist Krach » a atteint son but après 15 ans de lutte. Le pont vert qui s'étendra du Volkspark jusqu'à l'Elbe sera réalisé. C'est un vrai conte de fées.

Le 29 janvier 2009, le gouvernement de la ville de Hambourg a donné le feu vert pour la réalisation de ce projet. Dans un document officiel le Sénat de Hambourg constate que la ville entière bénéficiera du concept de la Bürgerinitiative.

Les chapitres suivants racontent l'histoire captivante de ce projet et expliquent ses buts, ses idées, ses chances et ses solutions. Ils démontrent ainsi son bénéfice pour tous les habitants de Hambourg. Ils valent votre attention et votre intérêt.

HAMBURG
winner 2011
EUROPEAN
GREEN CAPITAL



2. Das Deckelprojekt im Überblick

Im Jahr 2008 beauftragte die BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -Bau GmbH) mit einem umfassenden Lärmschutzgutachten, das erstmalig die Belastung aller betroffenen Stadtteile entlang der gesamten Ausbaustrecke vom Tunnelmund bis zur nördlichen Landesgrenze untersuchte. Letztlich kommt das DEGES-Gutachten zu dem erstrebenswerten Gedanken einer vollständigen Abdeckung in Bahrenfeld und Othmarschen als anzustrebende Lösung.

Da der achtspurige Ausbau der A7 im Sinne des Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung (BlmSchV) als Neubaustrecke zu bewerten ist, gelten damit gemäß der 16. BlmSchV wesentlich niedrigere Lärmgrenzwerte (59 dbA tagsüber, 49 dbA nachts) als bisher. Diese Verpflichtung und die Tatsache, dass im untersuchten Autobahnabschnitt viele tausend Wohneinheiten betroffen sind und geschützt werden müssen, führt im DEGES-Gut-

achten 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 A7 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 am Rande des Volksparkes 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



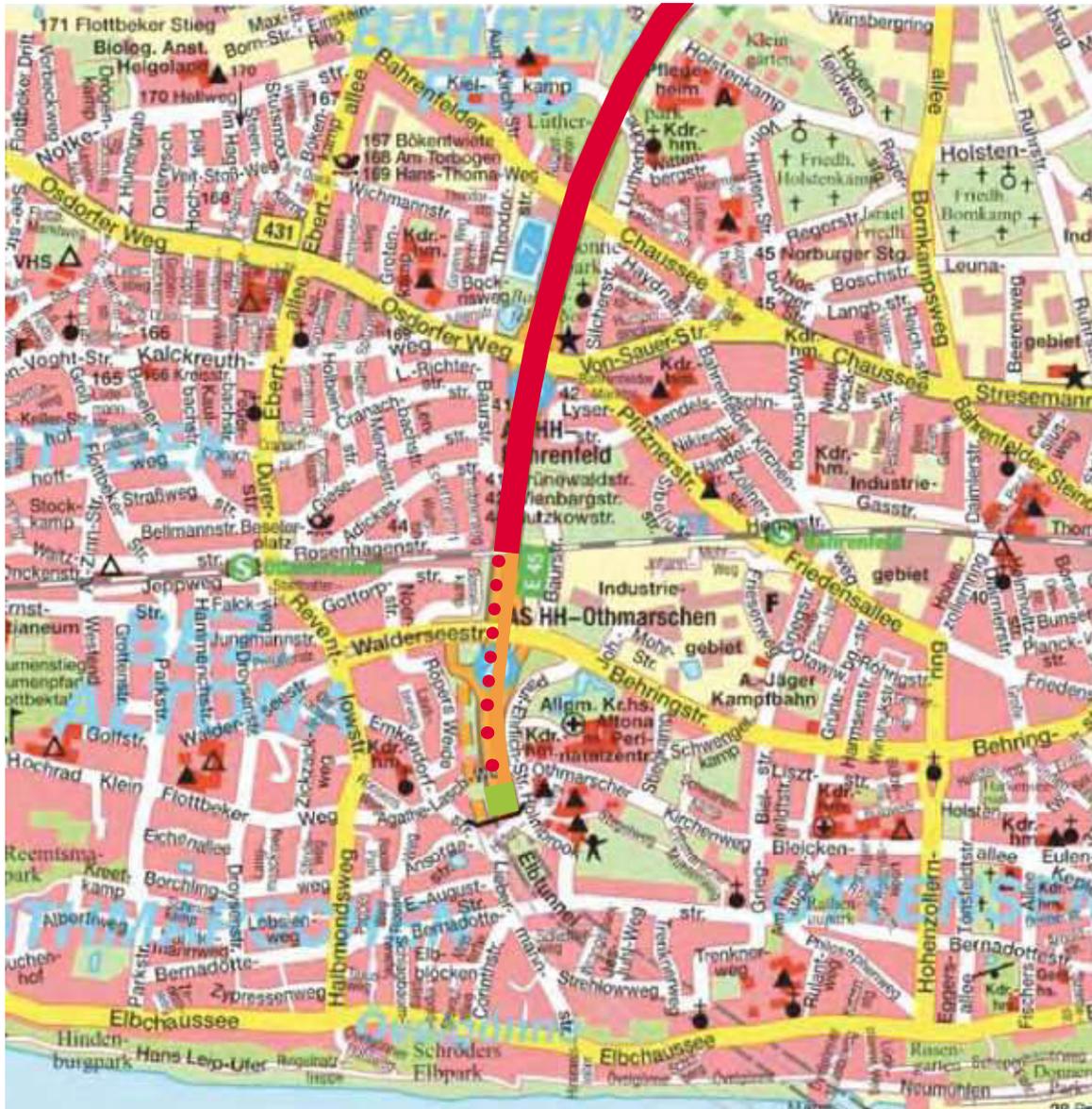
städtebaulich sinnvolle und landschaftsplanerisch ansprechende Maßnahmen sein. Realistisch wäre eine Verlängerung der geplanten Tunnelstrecke...“. Im Ergebnis bedeutet dies eine vollständige Deckelung der A7 von der Behringstraße bis zum Kielkamp/ Holstenkamp.

Im Grundsatz ist die Politik inzwischen diesem Vorschlag gefolgt und geht jetzt sogar einen Schritt weiter. Der Senat hat am 27. Januar 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 notwendigen Abdeckung zwischen der S-Bahnbrücke und der Behringstraße gelöst. Ebenso muss die Abdeckung der Weichenstrecke vor dem jetzigen Tunnelportal gelöst werden.



2.1 Die Deckelabschnitte in der Übersicht



Verlauf der BAB A7 im Bereich der Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen

Die durchgezogene Linie markiert die geplante Abdeckung über den Holstenkamp hinaus bis zum Polizeischießplatz; die gepunktete Linie zeigt die Galeriestrecke von der S-Bahn-Linie bis zur Behringstraße und zur anschließenden Weichenstrecke vor dem Tunnelmund.

 Abdeckung

 Galerie



3. Die Gründe für eine vollständige Abdeckung

Die langjährigen und intensiven Bemühungen um die Abdeckung der A7 belegen deutlich die Betroffenheit außerordentlich vieler Menschen. Dies erzwingt geradezu die Realisierung der vollständigen Abdeckung.

Drei wesentliche Gründe belegen die Sinnhaftigkeit des Vorhabens:

- die Reparatur der zerrissenen Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen, die Wiederherstellung der zerschnittenen Landschaft sowie die damit unmittelbar verknüpften Entwicklungschancen für diese Stadtregion.
- der Schutz der betroffenen Menschen, die seit Jahrzehnten dem Lärm und den Abgasen ausgesetzt sind und damit nachweislich gesundheitliche Schäden hinnehmen müssen.
- die prognostizierte horrende Entwicklung des Verkehrs.

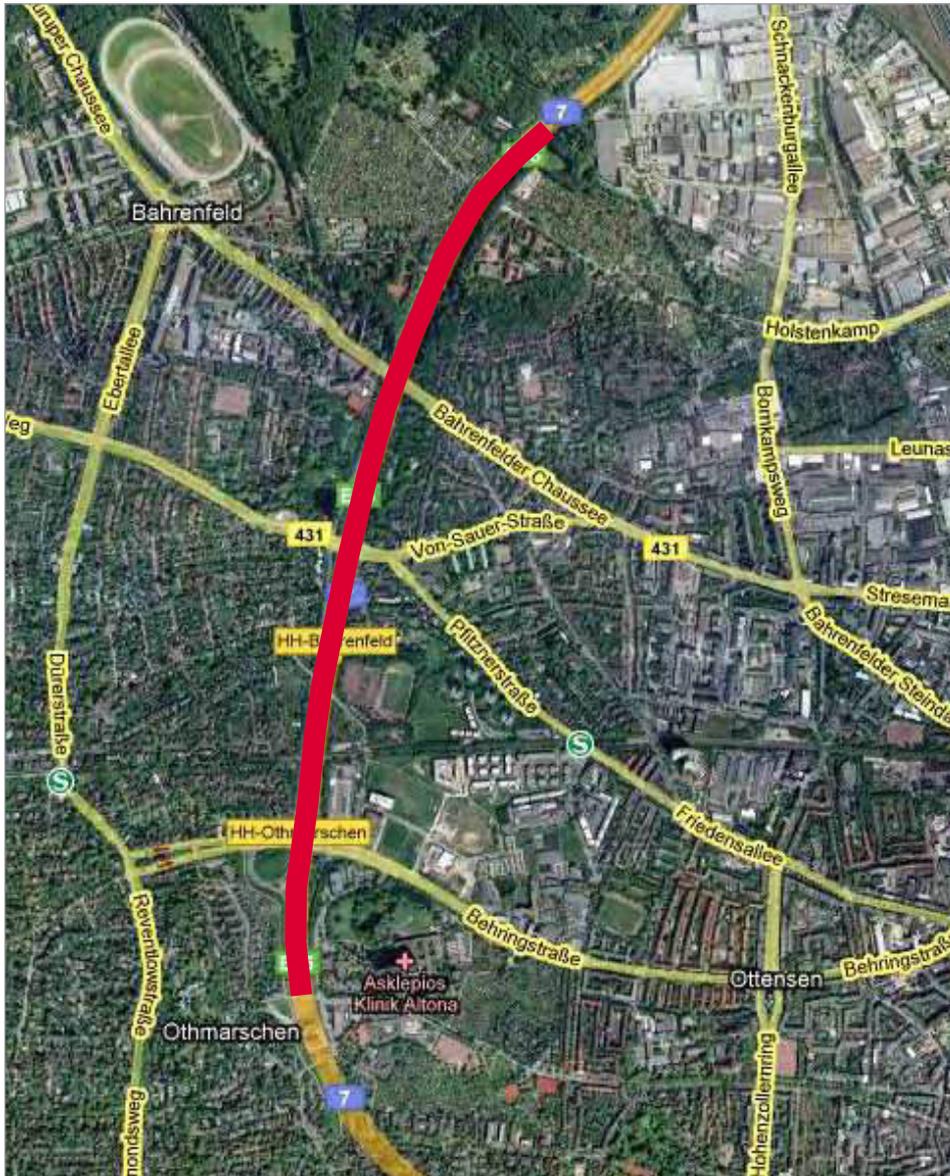
Ohne die Abdeckung wären die Stadtteile in ihrer weiteren Entwicklung chancenlos und die Menschen den gesundheitlichen Gefahren schutzlos ausgeliefert.

Nur durch die vollständige Abdeckung sind diese Probleme zu lösen.





3.1 Zerschnittene Stadt im Landschaftsbild



A7 im Bereich Bahrenfeld/Othmarschen. Die Autobahn zerschneidet dichtbesiedelte Stadtteile. Sie zerschneidet Naherholungsgebiete. Die Fläche ist für die Stadtentwicklung verloren. Die A7 verhindert eine sinnvolle Stadtplanung. Sie belastet mit Lärm und Abgasen Zehntausende.

Quelle: Google Earth



3.2 Lärm, Abgase, Feinstaub - Menschen

Die A7 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 würden zu einer Gettosituation führen und stellen schon aus diesem Grund keine Lösung dar.



Die Folgen einer permanenten Lärmbelastung sind wissenschaftlich untersucht und nachgewiesen :

- Herzinfarkt
- Bluthochdruck
- Magenbeschwerden
- Kreislauferkrankungen
- Tinnitus
- Lungenschäden

Die Intensität und Aktualität dieses Problems belegt eindrucksvoll der Schallimmissionsplan „Tag“ und „Nacht“ aus dem Jahr 1990 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 A7 verursacht eine konzentrierte Abgaslast in einem Streifen von 24 km Breite. Die Abgasimmissionen für die betroffenen Menschen liegen weit über dem Ham-

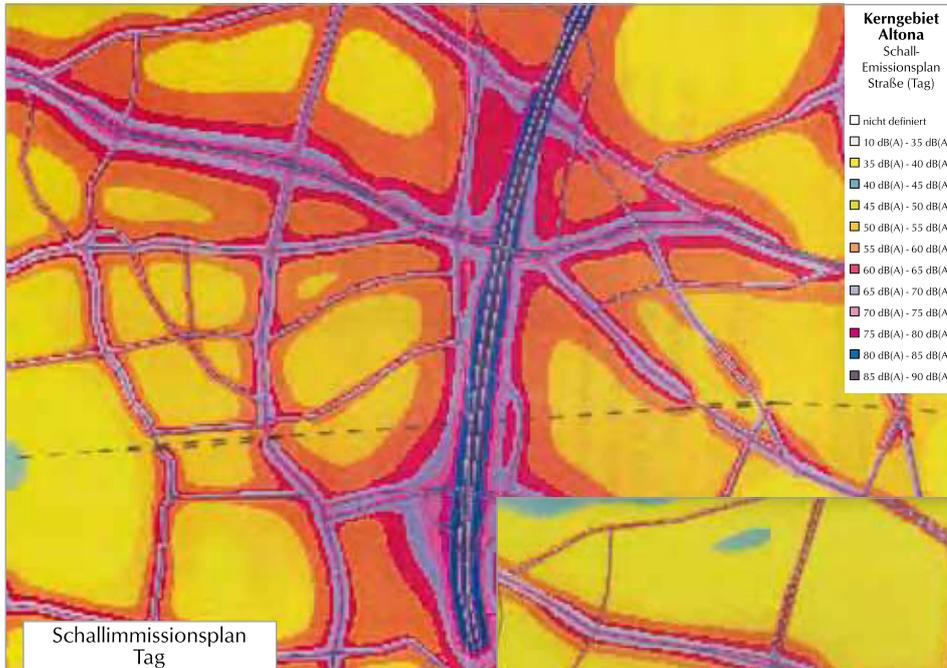
burger Durchschnitt. Sie werden je nach Windrichtung bis in das Stadtzentrum oder weit in die Elbvororte getragen.

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 A7 wurden bis heute noch nicht einmal Messungen vorgenommen.



3.3 Lärm bei Tag und Nacht



Schallimmissionsplan
Stand 1990, den aktuellen Stand für ganz
Hamburg finden Sie unter:
[http://www.hamburg.de/
laermkartierung-start/144142/start.html](http://www.hamburg.de/laermkartierung-start/144142/start.html)

Die Verkehrsbelastung hat sich seither
mehr als verdreifacht, der Anteil
der LKW steigt überproportional. Alle
Prognosen zeigen, dass mit weiter an-
wachsendem Verkehr zu rechnen ist.



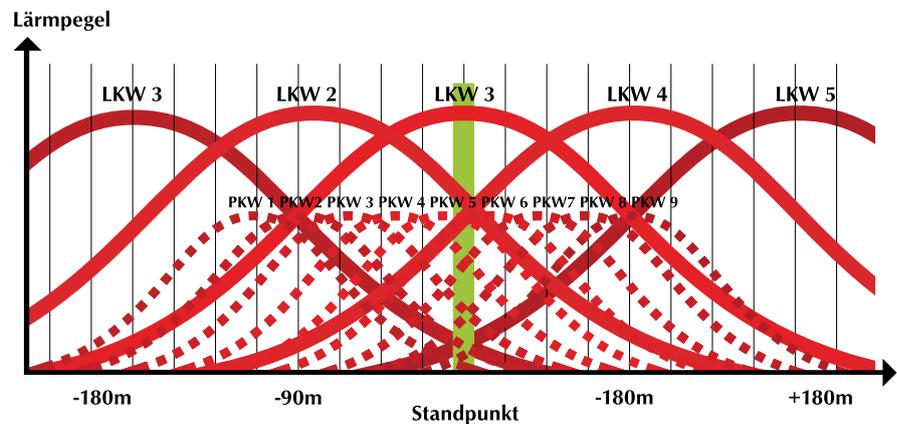


3.4 Was bedeuten 125.000 Fahrzeuge täglich?

Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugaufkommen von 125.000 Fahrzeugen täglich mit einem LKW-Anteil von 18% fahren ca. 22.500 LKW täglich auf der BAB 7 durch unsere Stadtteile.

Das ist alle 4 Sekunden ein LKW. Auf einer Strecke von ca. 350m ist der LKW eindeutig identifizierbar zu hören. Er benötigt bei 80 km/h etwa 18 Sekunden für diese Strecke. Gleichzeitig sind also 5 LKW zu hören.

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

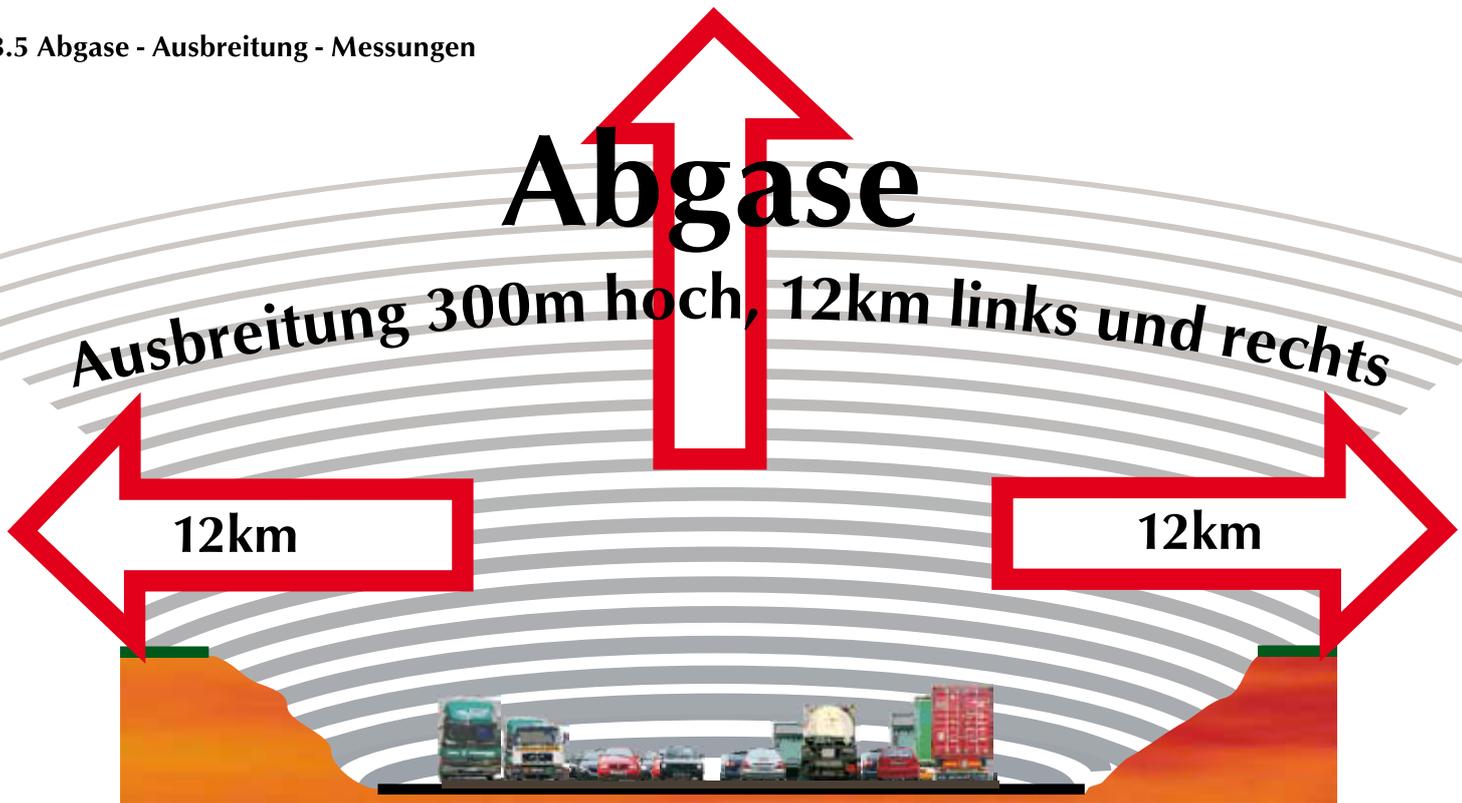


Durch die Graphik wird deutlich, dass an jedem Punkt entlang der A7 in Bahrenfeld und Othmarschen ständig ohne Unterbrechung der Lärm von 5 LKW und 9 PKW zu hören ist.





3.5 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.

Die Gesamtbelastung der Stadtteile ändert sich durch die geringeren Schadstoffausstöße der moderneren Kraftfahrzeuge

nicht, denn durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird dieser natürlich positive Effekt zunichte gemacht.



3.6 Die Verkehrsentwicklung der A7 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 pro Tag 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 A7 im Bereich Bahrenfeld - Othmarschen

sprunghaft gestiegen, und sie wird weiter steigen. Die Hafenuferspange 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 Verkehrsministerium 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“.





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.





4. Flächentausch und Stadtentwicklung als Lösungsansatz



Grundgedanke des gesamten Lösungsansatzes ist das Prinzip des Flächentausches, d.h. Kleingärten, Sportanlagen und Grünflächen neben der A7 werden auf die neu entstehende Deckelfläche verlagert. Die frei werdenden Flächen werden als Bauland (Verwertungsflächen) genutzt.

Die angedachten Nutzungen auf den Deckelflächen sind ohne Einschränkungen möglich. Eine Kleingartenanlage auf dem Deckel ist nach allen Aussagen der Fachleute unproblematisch; Verlagerung und Neuanlage der Kleingärten sind integrativer Bestandteil des Gesamtkonzeptes. Die Kleingärtner erhalten hochwertige

Gärten mit optimaler Ausstattung und genießen dort auch einen Bestandsschutz, den sie an ihren jetzigen Standorten nicht haben.

Zudem sind die infrastrukturellen Voraussetzungen - verkehrliche Anbindung sowohl mit öffentlichem Nahverkehr als auch durch Straßen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten - für den hochwertigen Wohnungsbau im unmittelbaren Umfeld der Verwertungsflächen bereits vorhanden. Die Integration der neuen Bauareale wird dadurch erleichtert, dass die vielen relativ kleinen Verwertungsflächen von gewachsener

Struktur umgeben 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 hochwertigen Wohnungsbau gewonnen werden. Aus dem Verkauf der Verwertungsflächen entsteht ein erheblicher Finanzierungsbeitrag für das Gesamtprojekt.



4.1 Prinzip des Flächentausches

Nutzungen verlagert auf den Deckel

1

Wertvolle Flächen ohne Verlärmung
Verkäuflich für jede Nutzung

jetzige Nutzung:

- Sportanlagen
- Kleingärten

spätere Nutzung im Rahmen
des Entwicklungsprojektes
Bahrenfeld - Othmarschen:

- Mehrfamilienhäuser
- Reihenhäuser
- Einfamilienhäuser
- Gewerbe

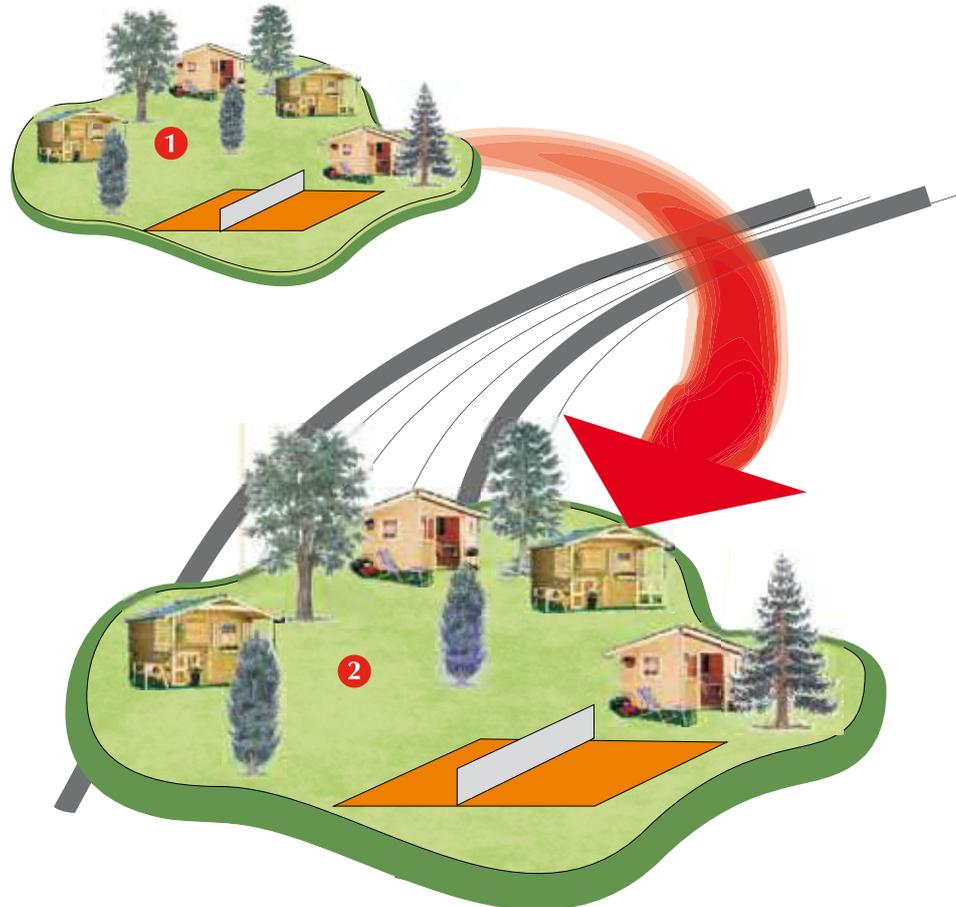
2

Neu entstehende Flächen

jetzige Nutzung:
nicht vorhanden

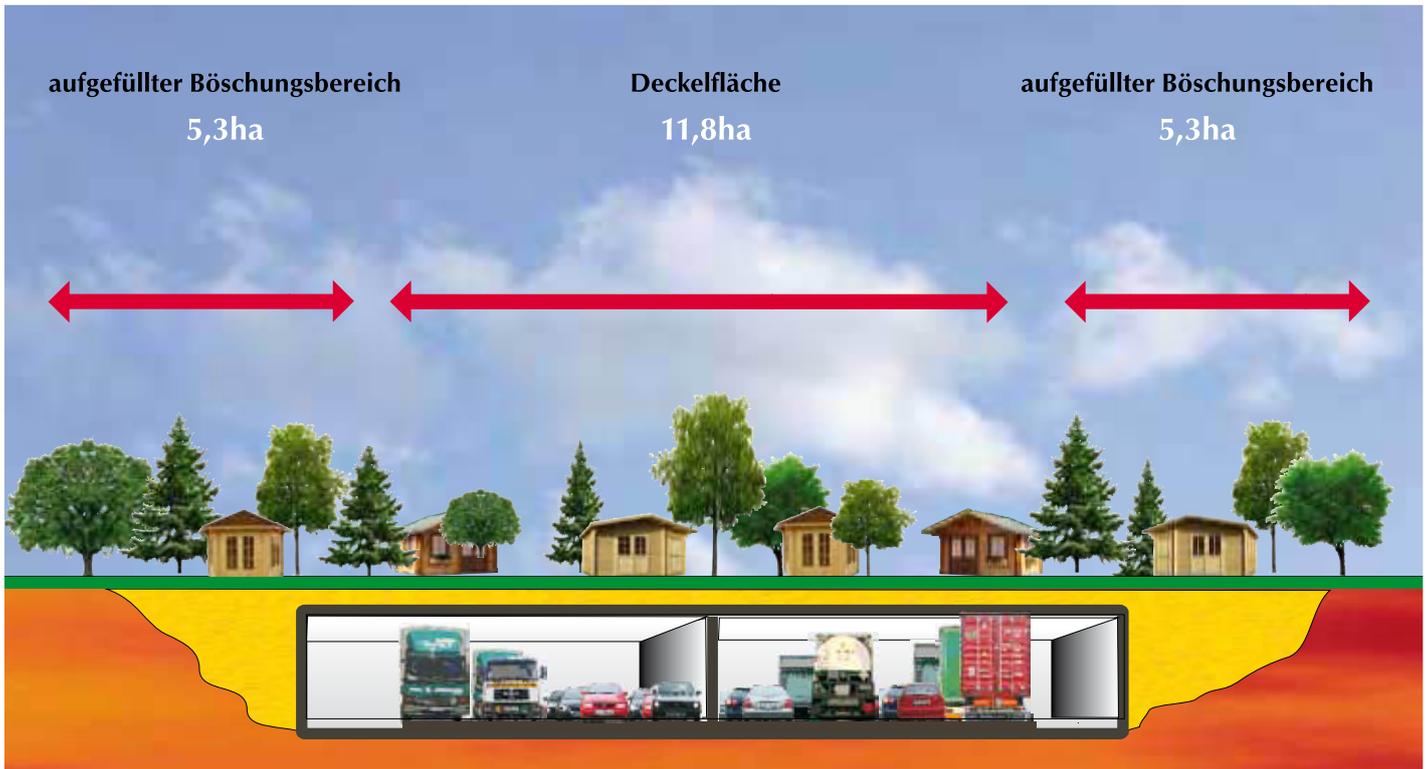
spätere Nutzung im Rahmen
des Entwicklungsprojektes
Bahrenfeld - Othmarschen:

- Öffentliches Grün
- Sportanlagen
- Kleingärten





4.2 Flächengewinn durch Überdeckungung



Neu entstehende Flächen
durch die Überdeckungung

ohne vorhandene Verkehrsflächen der
Brücken, die die Autobahn queren

22,4ha



4.3 Flächenbilanz



Direkt über der heutigen A7-Trasse entsteht durch die Überdeckung 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 am Rande der A7 in Bahrenfeld und Othmarschen Verwertungsflächen für hochwertigen Wohnungsbau, die das Vogel-Gutachten im Jahr 2004 mit 30,2 ha ausweist.

Die von der Bürgerinitiative schon seit vielen Jahren geforderte Verlegung des Polizeischießplatzes wird nun realisiert; diese Tatsache hatte schon die Handelskammer im Jahr 2007 bewogen, weitere Flächen für eine Wohnbebauung in Betracht zu ziehen. Dadurch erweitern sich die Verwertungsflächen um den Bereich, der sich südlich an den Schießplatz anschließt, aber auch um die östlich der jetzigen A7 gelegenen Areale zwischen Holstenkamp und Hogenfeldweg. Somit umfassen die Konzepte der Kammer

Verwertungsflächen bis zu 54 ha. Dieses erhöhte Flächenvolumen wirkt sich positiv auf die angenommene Erlössituation aus.

Neben dieser Flächenkomponente ist zudem eine Wertkomponente zu berücksichtigen, denn die Wertansätze sind nach wie vor sehr konservativ, so auch in der Senatsdrucksache vom Januar 2009. Die Diskussion um die Gesamtgröße der Verwertungsflächen und die zu erzielenden Erlöse ist deshalb auch nach dem Grundsatzbeschluss des Senates für den Deckel im Jahr 2009 nicht abgeschlossen, denn Größe der Verwertungsflächen und zu erzielenden Preise beeinflussen den Erlös nachhaltig.

Im Rahmen des beabsichtigten Ausbaues der A7 auf acht Fahrstreifen hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) im Jahr 2007 ein Gutachten zu den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Ausbaustrecke bei der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -Bau GmbH) in Auftrag gegeben.

Dieses Gutachten beschränkt sich daher auf die Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Erfordernissen der 16. BIMSchV und den daraus folgenden Kostenschätzungen zu Lasten des Bundes, weist aber keine Verwertungsflächen aus.

Mit Hilfe dieses Gutachtens hat die BSU Verwertungsflächen nachgewiesen

(Stand: Juni 2008): das Ergebnis war der Nachweis von ca. 41 ha potenziellen Brutto-Verwertungsflächen und damit ca. 27 ha Netto-Bauland. Diese Zahlen versteht das Landesplanungsamt als Vorstufe für die Ermittlung des Erlösanteils Hamburgs für den Streckenabschnitt Bahrenfeld/Othmarschen.

Die BSU hat in ihre Überlegungen zudem die Pläne der Handelskammer mit ca. 54 ha potenziellen Verwertungsflächen sowie die Ergebnisse des Vogel-Gutachtens aus dem Jahre 2004 mit ca. 30 ha Flächen einfließen lassen.

Allerdings weisen die Senatsdrucksache vom 27.1.2009 und die Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft vom 3.3.2009 aus, dass im Bereich Altona „12 Flächen mit zusammen 35 ha zur Verwertung vorgesehen“ sind.

Das ist auch die Basis für die weiteren Finanzierungsüberlegungen aber die Diskussion ist noch nicht abgeschlossen.



4.4 Über 50 ha potentielle Verwertungsflächen

Verwertungsflächen stellen die Bereiche dar, die einer neuen Nutzung zugeführt werden (z.B. Wohnungsbau, Sportflächen) und die heute im Besitz der Stadt sind. Sie entstehen insbesondere durch die Verlagerung von Kleingärten auf die neu entstehenden Deckelflächen. Ihr Verkauf leistet einen erheblichen Beitrag zur Deckung der Kosten, die die Abdeckung der BAB 7 in Bahrenfeld und Othmarschen verursacht. Insofern hat die Größe dieser Verwertungsflächen zwei positive Effekte:

1. einen städtebaulichen Aspekt durch das Entstehen eines neuen, infrastrukturell erschlossenen und in Grünzonen eingebetteten Wohnquartiers,
2. einen von der Größe und Flächenqualität abhängigen wesentlichen Finanzierungsbeitrag für den BAB 7-Deckel.

Das Vogel-Gutachten über den Baulandwert aus dem Jahr 2004 wies eine Verwertungsfläche von ca. 30 ha aus. Die Handelskammer entwickelte im Jahr 2007 ein weiter gehendes Konzept mit einer Verwertungsfläche von mehr als 50 ha, alles Flächen aus dem Randbereich der BAB 7. In den Planungen der BSU (=Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) und in den Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft werden für den Bezirk Altona im Jahre 2009 insgesamt 12 Verwertungsflächen mit 35 ha ausgewiesen.

Die Zielsetzung besteht darin, aus dem Flächenpotential von 50 ha die tatsächlich in Anspruch zu nehmenden Verwertungsflächen von ca. 35 ha so auszuwählen, dass sowohl unter Finanzierungsaspekten als auch unter Nutzungsgesichtspunkten ein optimales Ergebnis erzielt wird. Dabei bedingen sich diese beiden Aspekte, denn eine effiziente und sinnvolle Nutzung, insbesondere für den Wohnungsbau, erhöht den Wert der Grundstücke, steigert damit zugleich den Finanzierungsbeitrag und vermindert die Belastung des Hamburger Haushalts.



Quelle: Google Earth



4.5 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
- bepflanztbar
- begehbar



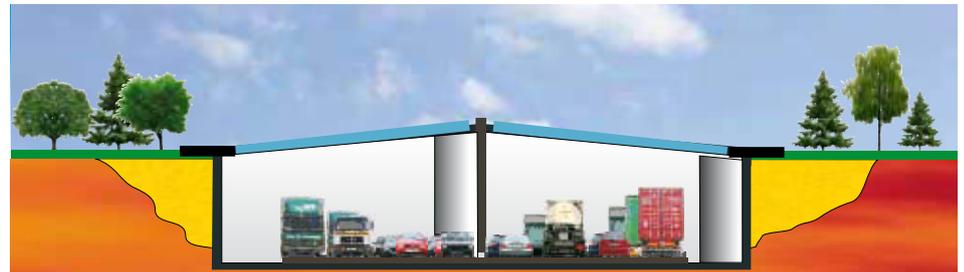
Schwere Lösung

Hochhaus- und Einzelhausbebauung,
nicht sinnvoll, da konstruktiv zu
aufwendig



Leichte Lösung, Einhausung

Abdeckung mit geringem konstruktiven
Aufwand nicht sinnvoll, da keine Nut-
zungsmöglichkeit, hohe Betriebskosten,
geringe Lebensdauer





4.6 Sicherheit und Chancen

Die Abdeckelung 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. Der Deckel ist darum in optischer und psychologischer Hinsicht ganz anders zu bewerten als insbesondere die vorhandenen vier Tunnelröhren

Abgasreinigung:

Nur durch einen Deckel hat man die Option auf eine Reinigung der Abgase, sei es, dass man die verschmutzte Luft der Müllverbrennungsanlage 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 hin zur Behringstraße gewonnen werden. Ein durchkalkuliereres 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 Anschlußstelle Bahrenfeld je zweimal unterbrochen.





5. Kosten und Finanzierung des Gesamtprojektes

5.1 Grundsätzliche Überlegungen

Grundlage der vorgelegten Zahlen sind folgende Quellen:

- Gutachten über den Baulandwert der Austauschflächen vom 09.01.2004 *) Vogel Gutachten
- Überdeckung A 7: Vergleichsstudie zur Kostenermittlung vom 15.05.2004 *) IMG Gutachten
- Gutachten der PwC Deutsche Revision über die Auswirkungen der Überdeckung auf das Steueraufkommen der Freien und Hansestadt vom 09.12.1998
- Stellungnahme der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt vom 25.04.2006
- DEGES-Gutachten 2008

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) blendet die Einnahmequelle „Steuern“ aus; das ist haushaltsrechtlich sicherlich richtig, widerspricht aber der Gleichbehandlung mit anderen Projekten, da diese Effekte bei anderen Infrastrukturprojekten durchaus eingerechnet werden - z.B. bei der Airbus-Erweiterung.

Sinnvoll für eine fundierte Entscheidung ist aber eine langfristige Betrachtung. Darum kommt das Gutachten der renommierten PwC Deutsche Revision bei Berücksichtigung eben dieser Bewertungselemente zu folgendem Ergebnis: „Insgesamt kann das Projekt „Überde-

ckelung der BAB7“ bei rein finanzwirtschaftlicher Betrachtung auf Basis der vorliegenden Daten für die FHH als wirtschaftlich eingestuft werden.“

Dieses Ergebnis umfasst das gesamte Projekt, in dem das Deckelprojekt zahlreiche weitere städtebauliche Entwicklungen auslöst; eine solche grundlegende wirtschaftliche Betrachtung kann nur zu positiven Ergebnissen gelangen.

*) Alle Zahlen dieser Vorlagen sind zwischen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und der Bürgerinitiative (BI) einvernehmlich festgestellte Grundlage aller Bewertungen.



5.2 Kosten und Erlöse

Die folgenden Kosten und Erlöse basieren auf dem DEGES-Gutachten von 2008 sowie der Senatsdrucksache vom Januar 2009.

Kosten	Mio EUR	Erlöse	Mio EUR
Kosten für „optimalen Städtebau“ (= Abdeckung von 2.200 m Länge)	300	Bundesmittel für „erforderlichen Lärmschutz; teils Galerie, Tunnel oder Lärmschutzwände)	174
Planungskosten	14	Verkaufserlöse aus Verwertungsflächen	89
		Erlösanteil Verkauf Trabrennbahn (laut Senatsdrucksache)	24
Gesamtkosten	314	Gesamterlöse	287
		Deckungslücke (Hamburger Anteil)	27

Schließung der Deckungslücke: Diese Deckungslücke wird durch dauerhafte, zusätzliche Steuereinkünfte, die ausschließlich durch das Projekt generiert werden, nicht nur gedeckt, sondern es kommt auch langfristig zu Haushaltsüberschüssen:

Geschätztes Wohnungsbaupotenzial: ca. 1600 Wohneinheiten (laut Senatsdrucksache). Dies entspricht ca. 4000 Personen. Laut Finanzbehörde erzeugt jede Person durchschnittlich 3.000 EUR zusätzliches Steueraufkommen pro Jahr. Das bedeutet dauerhaft zusätzliche Einkommensteuer pro Jahr: 12 Mio. EUR.

Das heißt: Der Deckel „verdient“ spätestens zweieinhalb Jahre nach Fertigstellung Geld für Hamburg.



6. Stadtentwicklung

Überlegungen in der BSU haben gezeigt, dass zur Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte gemäß 16. BIMSChV Lärmschutzwände mit einer Höhe von 15m über Fahrbahnniveau notwendig gewesen wären, zudem in der Autobahnmittle eine 9m hohe Wand. Diese Mauer in einer Länge von mehr als 2km hätte die Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen endgültig geteilt und zerstört. Jede Chance auf eine sinnvolle zukunftsorientierte Stadtentwicklung wäre damit für immer vereitelt worden.

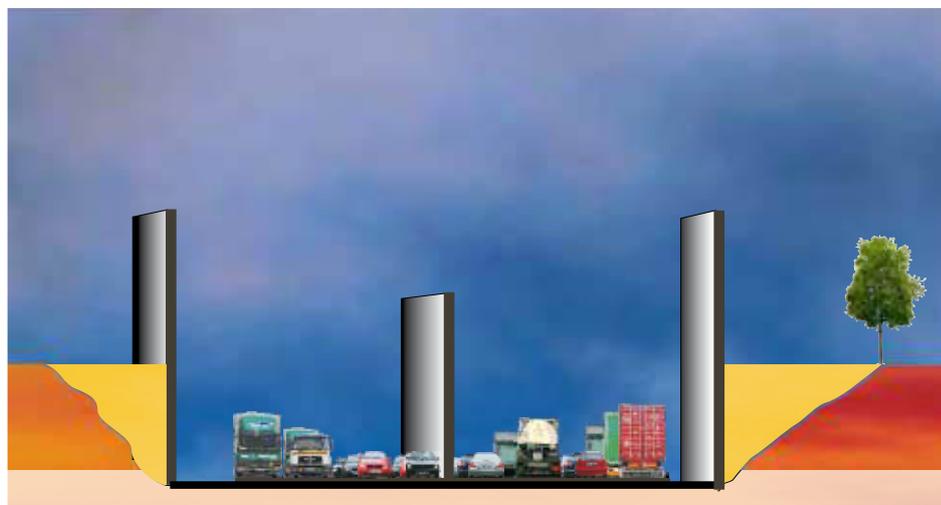
Im weiteren Prozess hat die BSU die DEGES mit der Entwicklung eines umfassenden Lärmschutzkonzeptes beauftragt.

Dieses DEGES-Konzept des „optimalen Städtebaus“ beinhaltet den richtigen Entwicklungsansatz: die A7 soll von der S-Bahn-Brücke im Süden bis zum heutigen Polizeischießplatz im Norden abgedeckt werden, so dass sich vielfältige Entwicklungschancen eröffnen. Aber für eine vollständige Lösung des gesamten Problems müsste zudem die sogenannte

Galeriestrecke von der S-Bahn-Brücke bis zur Behringsstraße ebenfalls abgedeckt werden.

Dieses Vorhaben wiederum stellt die Voraussetzung für eine kreative Überdeckung der Weichenstrecke vor dem Tunnelportal dar.

Denkbare Lösungen sind ein Solardach, für das die BP-Solar bereits konzeptionelle Vorarbeiten geleistet hat, eine von der BSU entwickelte Kulissenschalldämpferkonstruktion oder eine sinnvolle Kombination beider Ansätze.



Geteiltes Altona,
zerrissene Stadtteile Bahrenfeld und Othmarschen



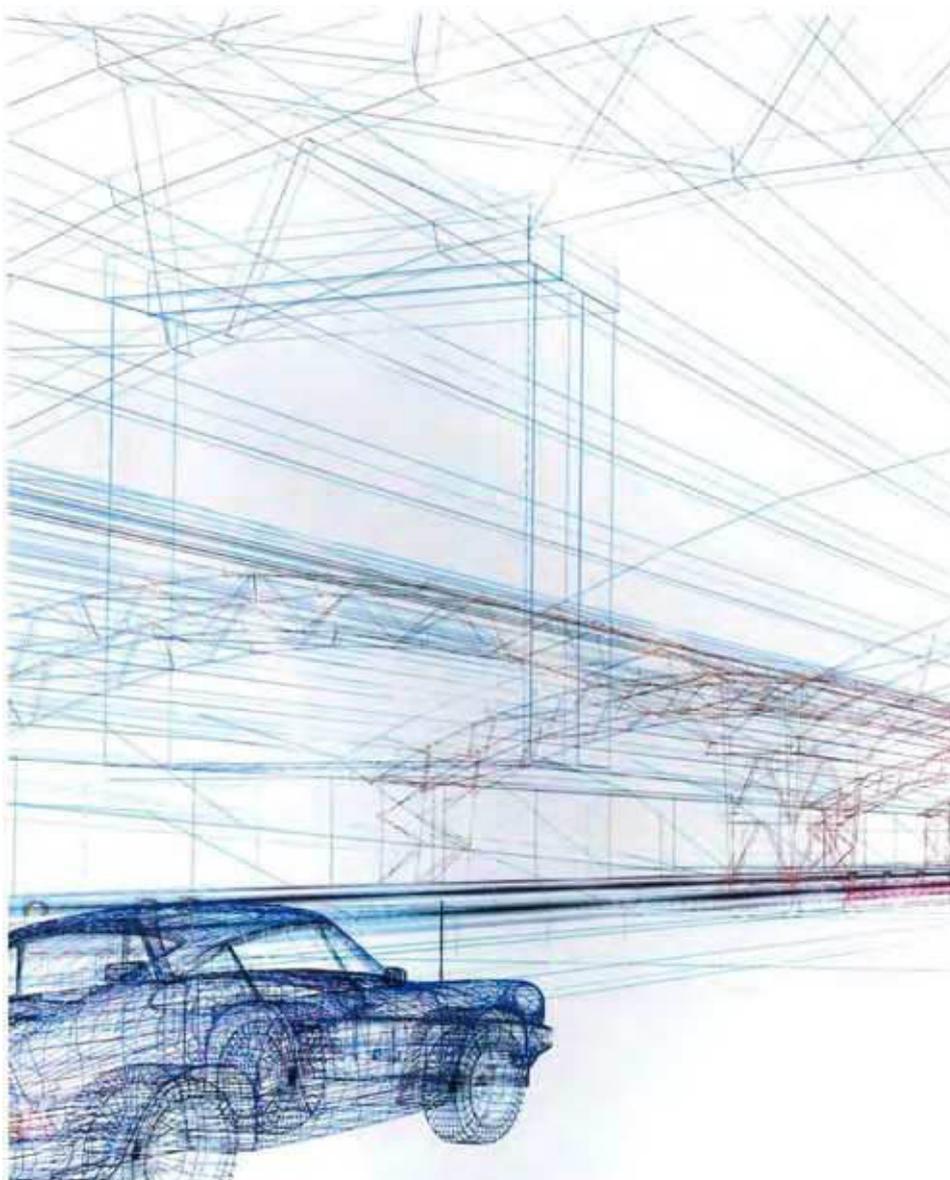
7. Der Nutzen des Gesamtprojektes

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 A7
- 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
- Erhaltung von Arbeitsplätzen im Hoch- und Tiefbau
- Beschäftigungseffekte im Baunebengewerbe und Landschaftsbau sowie durch die Nachfrage der neu entstehenden Privathaushalte
- Langfristige Steuermehreinkünfte für Hamburg



8. Letzte Teilstücke



Nicht auf halbem Weg stehen bleiben- Diese Abschnitte brauchen auch eine Überdeckung

Die Zeichen für einen langen Deckel stehen gut, aber es bleiben zur Zeit noch zwei Bereiche, in denen kein Deckel vorgesehen ist. Für sie müssen Lösungen gefunden werden, damit der Deckel nicht eine „halbe Sache“ wird.

Das ist zum einen das relativ kurze Stück von der S-Bahn bis zur Behringstraße. Hier ist nur der heutigen Bebauung mit der Autobahnmeisterei und dem UCI-Kinozentrum im Osten geschuldet, dass die DEGES hier lediglich eine Galerie auf der Westseite der Autobahn vorsieht, weil ein Gewerbegebiet kein Anrecht auf so hohen Schutz hat. Damit würde aber eine sinnvolle Stadtentwicklung in diesem Bereich, wie sie sich mit der Wohnbebauung Richtung Bahrenfeld darstellt, nicht weiter fortzusetzen sein.

Darum will der Bezirk mit allen Fraktionen auch hier einen Deckel. Das Gelände der Autobahnmeisterei kann dann ebenfalls in die Planungen einbezogen werden. Dafür gibt es einen naheliegenden Vorschlag im Bereich des ehemaligen Klärwerkes Stellingner Moor, sofern ein Standort nördlich der Elbe erforderlich sein sollte. Der Verkaufserlös für die Fläche an der Behringstraße trägt zur Finanzierung des Deckelabschnittes wesentlich bei.



Zudem ist aber die anschließende Weichenstrecke von der Behringstraße bis zum Tunnelmund bisher nicht in die Überlegungen der BSU eingeschlossen. Sie ist zwar mit Lärmschutzwänden versehen worden im Zusammenhang mit dem Bau der 4. Röhre. Diese Wände schützen aber nur den unmittelbaren Bereich hinter der Wand, für den Stadtteil bieten sie keinen Schutz, sondern führen sogar zu einer großflächigeren Verlärmung.. Die Weichenstrecke bliebe so eine offene Lärmquelle und würde das durch den Deckel erreichte Schutzniveau im Bereich Othmarschen wieder konterkarieren.

Darum wurde schon sehr früh nach möglichen Lösungen gesucht, die zum einen die große notwendige Spannweite einer Konstruktion berücksichtigen als auch das Problem der im Tunnel und im Deckel „konkurrierenden“ Lüftungssysteme. Eine mögliche Lösung ist eine mit Solarpaneelen belegte „Halle“. Das Konzept ist von BP-Solar in einer ersten Grobplanung durchgerechnet worden. Die Ergebnisse sind ermutigend. Das Bauwerk würde einen erheblichen Teil der für den Betrieb des Deckels erforderlichen elektrischen Energie erzeugen, es wäre nach wie vor eine der größten Solaranlagen in Deutschland und damit in Zusammenhang mit dem Lärmschutz ein Modellprojekt. Nach derzeitigen Einspeisevergütungen amortisiert sich die Anlage innerhalb von ca. 15 Jahren.



Die zweite Lösung entstammt im Ansatz einem Entwurf, der unter Senator Wagner in der BSU erstellt wurde: einem Kulissenschalldämpfer – große überlappende schräg gelegte Lamellen. Ihr Vorteil liegt darin, dass sie keine Lüftungsprobleme verursachen, weil sie Luft entweichen lassen, gleichzeitig aber den Schall nahezu so weit reduzieren wie ein Deckel. Auch für diese Lösung bietet sich inzwischen an, sie mit Solarpaneelen zu bestücken, die wegen der Nord-Süd-Richtung der Autobahn eine optimale Ausrichtung zur Sonne bekämen. Genau für das Problem schwer zugänglicher Solarpaneele gibt

es inzwischen spezielle Reinigungsroboter, die mit ihrem geringen Gewicht die Konstruktion nicht belasten und die dauerhafte Effizienz der Paneele sicherstellen.

Darüber hinaus wurde die Hafencity Universität dafür gewonnen, dass sich Studierende mit dem Problem der Weichenstrecke gezielt befassen. Man darf auf die Ergebnisse gespannt sein.





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 haben sich viele Jahre ihrer Verantwortung für die betroffenen Menschen entzogen und suchten mit immer neuen Argumenten eine 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 bis heute nicht mehr und nicht weniger als einen Deckel als einzig wirksamen Lärmschutz.

Die Autobahn wurde ohne Rücksicht auf die Anwohner durch ein hochverdichtetes Wohngebiet geschlagen, weil sie politisch gewollt war. Rücksichtnahme auf Menschen und Natur spielten überhaupt keine Rolle, entsprungen aus der Vorstellung, dass intensiver Verkehr und Leben in der Stadt vereinbar wären - eine Vorgehensweise, die heute undenkbar ist.

Stadtreparatur ist deshalb angezeigt!





Forderungen an Senat und Bürgerschaft

Wir haben deshalb immer wieder verlangt:

- 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 nicht aussagefähig 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.

Der Rahmen dieser Forderungen lässt sich mit Hilfe des DEGES-Gutachtens und seiner sinnvollen Weiterentwicklung füllen und konkretisieren:

- die gesamte Strecke von der Behringstraße bis zum Volkspark muss komplett überdeckelt werden; nur diese Lösung ist städtebaulich sinnvoll. Der Abschnitt von der S-Bahn-Brücke bis zur Behringstraße gehört notwendig dazu.
- auch für die Weichenstrecke muss eine Lösung entwickelt werden, die den Lärmschutz als wesentliches Ziel beinhaltet.
- der Bau der Abdeckelung muss die Option auf eine Abgasreinigung beinhalten.

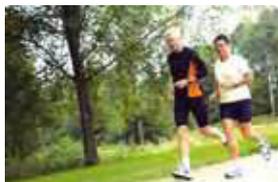


Elemente dieser Forderungen haben in der Senatsdrucksache vom 29.01.2009 ihren Niederschlag gefunden. Der Senat hat die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Deckelprojekts erkannt und besitzt in der zuständigen Senatorin Frau Anja Hajduk eine energische und überzeugte Befürworterin. Sie hat die einmalige Chance für Hamburg erkannt und daher den Realisierungsprozess konsequent eingeleitet.

Damit hat die Senatorin die provinziellen und kleinmütigen Bedenken überwunden, die bisher das Projekt verhinderten, während zahlreiche andere Städte in Deutschland ein Tunnelprojekt nach dem anderen zum Schutz ihrer Menschen realisieren.



10. Kontakt zur Bürgerinitiative



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

Adresse c/o Bernt Grabow
Gottorpstraße 10
22605 Hamburg

Tel: 040. 880 11 81

<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 in Othmarschen, Roosens Weg 28

Fotonachweis Alle Angaben wurden nach bestem Wissen gemacht. Bei älteren Aufnahmen war der Fotograf nicht immer zu recherchieren. Wir bitten hierfür um Verständnis.

Titelbild: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
Seite 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 15, 17, 20, 23, 32: www.fotolia.de
Seite 13: Berthold Schulz, Hamburg
Seite 10, 21: Google earth
Seite 12: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
Seite 28, 29: M. Boe



www.ohnedachistkrach.de