

# Nun ist es amtlich:

## Die Autobahn 7 wird überdacht

Von Olaf Dittmann

Hamburg schafft Fakten: Die seit Jahrzehnten geplante Überdeckung weiter Teile der innerstädtischen Autobahn 7 ist beschlossene Sache – zumindest auf dem Papier. Noch im Januar werden die Pläne beim Bundesverkehrsministerium eingereicht. Die Zustimmung des Bundestages für den entsprechenden Haushaltsposten sei dann so gut wie sicher, heißt es in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU).

Damit wird ein europaweit einmaliges Projekt Realität: Nirgendwo sonst gibt es eine ähnlich breite Überdachung. Und nach Ansicht der BSU ist die wichtigste Begründung für das Mammutvorhaben ein weiterer Superlativ: Kein anderer Autobahnabschnitt in ganz Deutschland wird von mehr Fahrzeugen befahren als der Bereich zwischen der Anschlussstelle Stellingen und dem Autobahnkreuz Nord-West: täglich deutlich über 150 000. Tendenz steigend.

Genau dort beginnen die 3,5 Jahre dauernden Arbeiten 2012. Zwar sei dieser Zeitplan „noch nicht seriös“, meint Hugo Winters, Staatsrat in der BSU. Fest stehe aber, dass zunächst Stellingen und eben Schnelsen dran sind. Während sich die Bahrenfelder und Othmarschener also noch etwas gedulden müssen, sollen die nördlichen Anwohner am 9. Februar sowie am 2. März bei öffentlichen Veranstaltungen im Haus der Jugend Stellingen mitreden können. Außerdem beginnt jetzt ein Wettbewerb für die Freiraumplanung. Winters unterstreicht allerdings, dass die Bebauung des Deckels nicht über eine kleinteilige Struktur hinausgehen kann. Aus statischen Gründen können keine Wohnhäuser gebaut werden. Ziel ist, einen neuen Grünstreifen zu schaffen, der von

Kleingärten und Spazierwegen gesäumt ist.

Aufatmen können offenbar die unmittelbaren Anwohner: Etwa im Imbekstieg müssen keine Häuser abgerissen werden. Ursprüng-

lich waren dort 38 bedroht. Dennoch kommen auf die Anwohner Beeinträchtigungen zu: So liegen beispielsweise die Hauswände am Schopbachweg in Eidelstedt zukünftig nur etwa fünf Meter von

der Tunnelwand entfernt. Zwar soll nach Fertigstellung der Lärm- und Abgasschutz nahezu vollkommen sein – die Bauarbeiten werden aber entsprechend der Nähe massiv zu spüren sein. Au-

ßerdem soll die Brücke zwischen den Anschlussstellen Volkspark und Stellingen komplett erneuert werden. Sechs Fahrspuren bleiben dort aber auch in der Bauphase jederzeit erhalten, verspricht die BSU.

Die Initiativen „Apfelbaum sucht Wurzelraum“ und „Ohne Dach ist Krach“ wurden in die Planungen bereits eingeweiht. Die Kleingärtner, die für Apfelbäume und vor allem für den Erhalt ihres heutigen Standortes am Rand der Autobahn in Othmarschen kämpfen, bleiben bei ihren Forderungen. In der BSU schließt man rechtliche Schritte seitens

**Der längste Abschnitt – zwei Kilometer in Bahrenfeld und Othmarschen, in der Grafik mit Blick von Nord nach Süd – kommt als letzter an die Reihe. Über der A 7 entsteht ein komplett neuer Grünstreifen mit Wegen, Häusern und Gärten**

der Initiative nicht aus, obwohl die Schreberhäuschen erst abgerissen werden sollen, wenn die Ausweichflächen auf dem Deckel bereitstehen.

Die Umsiedlung ist für das Projekt grundlegend wichtig. Denn die Bundesregierung zahlt zwar rund 420 Millionen Euro für den Lärmschutz, da sie für den Ausbau des A-7-Teilstücks auf bis zu

acht – mit Beschleunigungsstreifen bis zu zehn – Spuren zuständig ist. Doch um die weiter reichenden Pläne, de facto eine Verdoppelung der Deckellänge, umsetzen zu können, benötigt der Senat Erlöse aus Flächenverkäufen. Und diese Areale liegen zum Teil in unmittelbarer Nähe zum geplanten Deckel. 126 Millionen Euro will Hamburg so einnehmen, um wenigstens einen Teil der 167 Millionen Euro Zusatzkosten zu decken. 1600 Wohnungen sollen auf den Verwertungsflächen entstehen.

Die Tunnellängen betragen in Schnelsen etwa 500, in Stellingen fast 1000 und in Bahrenfeld/Othmarschen rund 2000 Meter. „Ohne Dach ist Krach“ fordert derweil schon eine Verlängerung des Tunnels kurz vor dem Elbtunnel. „Natürlich freuen wir uns über die Pläne“, sagt Bernt Grabow, schon seit Anfang der 90er-Jahre Mann der ersten Stunde. „Aber zwischen der S-Bahn-Brücke und der Anschlussstelle Othmarschen ließe sich für nur rund zehn Millionen Euro mehr der Deckel vervollständigen.“ Dafür müsste die Autobahnmeisterei verlegt werden. Während Grabow darin „kein Problem“ sieht, spricht Winters von einem „relativ hohen Aufwand“.