

Zehn Jahre Stau? Bau des A-7-Deckels belastet Hamburg mit deutlich mehr Verkehr

Lärmschutz und Ausbau auf acht Spuren fordern hohen Preis – Autofahrer werden auf Stadtgebiet ausweichen – Informationskampagne

■ Von 2012 bis 2021 werden zwischen Elbtunnel und Dreieck Nordwest stets einzelne Abschnitte zum Nadelöhr

OLAF DITTMANN

Ein zweites Stuttgart 21 will der Senat unter allen Umständen vermeiden. Planung und Bau des A-7-Deckels, der jetzt mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens in Stellingen Gestalt annimmt, werden von einer wahren Informationsoffensive begleitet. Zu Recht. Reichen die Dimensionen doch mindestens an Hamburgs Großprojekte wie Hafencity und Mitte Altona heran. Bis die drei Tunnelabschnitte zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest sowie die Ge-

staltung der neuen Freiflächen auf dem Dach fertig sind, vergeht ein Jahrzehnt umfangreicher Bautätigkeit.

Dass der Ausbau von sechs auf acht Fahrspuren sowie der Bau des Deckels bei fließendem Verkehr große Beeinträchtigungen mit sich bringen, ist den Planern bewusst. „Es ist wie eine Operation am offenen Herzen“, sagt Klaus Franke vom Amt für Verkehr in der Stadtentwicklungsbehörde (BSU). „Denn jederzeit sollen drei Fahrspuren je Richtung frei gehalten werden. Wir wollen die Anwohner, Autofahrer und alle Hamburger nun gezielt informieren, um Protest vorzubeugen.“ In den kommenden Tagen soll zunächst die Internetseite www.hamburger-deckel.de online gehen.

Die Arbeiten beginnen Ende 2012 am etwa 900 Meter langen Stellingener Abschnitt. Hier werden sämtliche Fahrzeuge zunächst auf eine Autobahnseite umgeleitet. Zwei Jahre dauert es, bis der

Tunnel auf der anderen Seite steht. Nach weiteren zwei Jahren sollen alle acht Spuren unter dem Deckel befahrbar sein, und ein weiteres Jahr vergeht, bis die Arbeiten an Parks, Kleingärten und Promenaden darauf abgeschlossen sind. Es folgen die Arbeiten an den Deckeln in Schnelsen und Bahrenfeld/Othmarschen, sodass in der Summe rund zehn Jahre lang Baustellen das Bild prägen.

Ein Vergleich mit der A-1-Baustelle zwischen Hamburg und Bremen drängt sich auf. Doch Bernd Rothe von der Planungsgesellschaft Deges betont die Unterschiede: „In Hamburg haben wir es mit deutlich kürzeren Abschnitten zu tun, und außerdem werden die Umleitungsspuren breiter als auf der A 1 ausfallen.“ Dennoch sei eine Phase von „extremer Belastung“ zu erwarten. Die Planer rechnen damit, dass insbesondere Hauptverkehrsstraßen durch das Stadtgebiet, etwa die Kieler Straße, deutlich

mehr Verkehr verkraften müssen – während angrenzende Wohngebiete hingegen kaum beeinträchtigt werden.

Ab kommenden Montag liegen die Planungen für den Stellingener Abschnitt in den Bezirksämtern Altona und Eimsbüttel aus. Insbesondere Grundstückseigentümer können sich dann ein genaues Bild machen, ob angrenzende Flächen betroffen sind. Ab Mitte Februar gilt eine zweiwöchige Frist, innerhalb derer Einwendungen abgegeben werden können.

Planer Franke bestätigt, dass erste vertrauliche Gespräche mit Flächenbesitzern geführt wurden. Den Tunnel befürworten nahezu alle. Jedoch gebe es „unterschiedliche Vorstellungen“ über die Grundstückswerte. Einige Eigentümer wollten nicht nur Teilflächen an die Stadt verkaufen, sondern das gesamte Areal samt Immobilie – über den Preis herrsche mitunter Uneinigkeit, so Franke. Während etwaige Aspekte des Artenschutzes vorab als potenzieller Protest-

grund ausgeschlossen und Initiativen wie „Ohne Dach ist Krach“ und „Apfelbaum braucht Wurzelraum“ bereits angehört wurden, könnten also insbesondere Rechtsstreitigkeiten mit Anwohnern die Umsetzung verzögern.

Hamburg und Berlin begründen das Mammutprojekt mit Zahlen: Kein deutscher Autobahnabschnitt ist stärker befahren, über 150 000 Fahrzeuge passieren den Stellingener Abschnitt täglich, Tendenz steigend. Und bei 11 200 Wohneinheiten in der Umgebung wird der Lärm-Grenzwert nachts überschritten. Da es sich um eine Bundesautobahn handelt, fällt der Großteil der Kosten in Berlin an. Hamburg rechnet mit einem Eigenanteil in Höhe von 167 Millionen Euro. Allerdings sollen durch Grundstücksverkäufe für rund 2000 neue Wohnungen in der Umgebung Einnahmen generiert werden, sodass der Haushalt der Stadt letztlich nur mit 40 Millionen Euro belastet wird.

„Es ist wie eine Operation am offenen Herzen: Jederzeit sollen drei Fahrspuren je Richtung frei gehalten werden“

Klaus Franke, Amt für Verkehr in der Stadtentwicklungsbehörde