

## Drei Deckel für Hamburg

Autobahnen verursachen Lärm. Sie zerschneiden Städte. Es sei denn, man verlegt sie in einen Tunnel. Das ist teuer, aber es lohnt sich

In der Freien und Hansestadt heißt das Projekt einfach nur Hamburger Deckel. Bauzeit: circa 2014 bis 2022. Länge 3 570 Meter, aufgeteilt in drei Teilstücke: Bahrenfeld/Othmarschen, Stellingen und Schnelsen. Es ist ein Projekt, das Hoffnung verbreitet, aber auch Schrecken. Denn die Autobahn A7 nach Flensburg nördlich des Elbtunnels ist auch ohne Baustellen ein staugeplagtes Nadelöhr.

### Projekt der Superlative

Deshalb hat ihr Ausbau beim Bundesverkehrsministerium in Berlin, das für die Bundesautobahnen zuständig ist, höchste Priorität. Im Bereich nördlich des Elbtunnels soll die A7 von sechs auf acht Spuren und ab dem Autobahndreieck HH-Nordwest von vier auf sechs Spuren erweitert werden. Möglich ist das rechtlich nur, wenn für einen ausreichenden Lärmschutz gesorgt wird. Damit sind wir mittendrin in der Deckel-Diskussion.

Lärmschutz, das sind meist hohe Wände, oft aus Beton. Wo sie nicht ausreichen, um den Lärm auf die gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, erhält die Fahrbahn zusätzlich ein Dach. Diese Situation herrscht auf einem circa 1 760 Meter langen Teil der Ausbaustrecke. Folge: Der Bund, der auch für den Lärmschutz zuständig ist, muss nicht nur den Ausbau und die Lärmschutzwände sondern auch den Deckel zahlen. Allerdings reicht die Bebauung auch andernorts bis dicht an die A7 heran. So entstand in Hamburg der Plan, diese Anwohner ebenfalls optimal vor dem Lärm zu schützen. Ein Verkehrsprojekt der Superlative entstand: Europaweit sind bisher keine vergleichbaren Autobahnbreiten überdeckelt worden.

Deckel sind teurer als Wände. Das ist in Zeiten kommunaler Sparanstrengungen eigentlich ein K.-o.-Kriterium. Allerdings halten sich die Kosten für Hamburg im Rahmen. „Der Bund stellt auch in den Abschnitten,

wo Hamburg zusätzlich einen Deckel möchte, die Summe für die hohen Lärmschutzwände zur Verfügung. Hamburg trägt nur die Mehrkosten, die die zusätzlichen Deckel verursachen“, sagt Klaus Franke, Leitender Baudirektor der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Differenz beträgt nach bisherigem Planungsstand 167 Millionen Euro Investitions- und Planungskosten.

### Wurzelraum für Apfelbaum

Das ist viel Geld, jedoch will die Stadt einen Teil der Summe wieder erwirtschaften, indem sie Kleingärtner auf die Deckel umsiedelt. Die jetzigen Grundstücke der Kleingärtner will die Stadt verkaufen. Dort sollen dringend benötigte Wohnungen gebaut werden. Der Verkauf wird den städtischen Anteil um voraussichtlich 127 Millionen Euro reduzieren, so die Berechnungen.

Diese Pläne sorgten für Protest von Kleingärtnern. Sie fordern

„Apfelbaum braucht Wurzelraum“, in Anspielung auf 1,20 Meter Boden, die auf dem Deckel ausgebracht werden sollen. Ob auf dem Deckel wirklich ganz hohe Bäume wachsen können, bezweifelt auch Franke, garantiert aber „beste Bodenqualität“. Er appelliert an die „gesamtgesellschaftliche Verantwortung“ der Kleingärtner. „Hamburg ist eine Stadt die wächst. Jedes Jahr werden 6 000 neue Wohnungen gebraucht. Die kann die Stadt nur schaffen, wenn sie verdichtet.“

Hinzu kommt der Gewinn an Lebensqualität für die Hamburger insgesamt. Es wird eine Parklandschaft entstehen, die vom Volkspark bis zur Elbe reicht. „Durch den Autobahndeckel wachsen Stadtteile zusammen, die Jahrzehnte durch die Autobahn getrennt waren“, so Oberbaudirektor Jörn Walter. Auch die Anwohner profitieren. „Wir haben uns in Nordrhein-Westfalen Autobahndeckel angeschaut“, sagt Franke. „Für die Anwohner ist es absolut ruhig. Das war sehr beeindruckend.“

2014 sollen die Bauarbeiten beginnen. Zuerst in Schnelsen, das an der Grenze zu Schleswig-Holstein liegt. 2015 soll der Abschnitt in Stellingen folgen. Für das Teilstück Bahrenfeld/Othmarschen ist 2019 als Baubeginn geplant. Die Bauzeit soll jeweils vier Jahre betragen, so dass alle Deckel 2022/23 fertiggestellt sein sollen. Demnächst will die Stadt ein Infocenter einrichten, um die Bewohner über den Fortschritt des Projekts zu informieren. Bleibt noch der Baulärm: Besonders betroffenen Bewohnern werde man möglicherweise für einige Wochen Ausweichquartiere anbieten, so Franke.



Erweiterung der Bundesautobahn A7 nördlich des Elbtunnels, Planungsabschnitt Altona, wo Autobahn und Park nebeneinander gestellt sind.

Foto: bwvi Hamburg

Susanne Dohrn