

**An den
Eingabenausschuss der Bürgerschaft
der Freien und Hansestadt Hamburg
Postfach 100902**

20006 Hamburg

Hamburg, den

Betreff: Überdeckung der A7 beim Ausbau auf 8 Fahrstreifen in Hamburg - Stellingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Ablehnung der Eingabe 412/06 beruht auf falschen und widersprüchlichen Informationen aus der BSU.

Darum beantrage ich die Überprüfung des Baus einer Überdeckung beim Ausbau der A7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Stellingen/Überführung Wördemanns Weg und der Überführung der Güterumgehungsbahn. Es soll ein Gutachten über die Machbarkeit, die gesamten Kosten und die für Hamburg verbleibenden Kosten erstellt werden.

Weil die Abschnitte zwischen der Kieler Straße und dem Wördemanns Weg einige Unterschiede zum Abschnitt vom Wördemanns Weg bis zur Güterumgehungsbahn aufweisen, sollen für beide Abschnitte zwei getrennte Gutachten erstellt werden. Die Unterschiede liegen in den örtlichen Gegebenheiten und damit auch in den Kosten und den Einsparmöglichkeiten für den konventionellen Lärmschutz.

Die Gründe:

- **Die Aussage der BSU, die Überdeckung der A7 in Hamburg - Stellingen werde im Planfeststellungsverfahren zur Verbreiterung der A7 mit geprüft und entschieden ist falsch!
Die folgenden Tatsachen können bei Bedarf durch schriftliche Dokumente belegt werden.**
 - I Durch vorgezogene Planung und Bau der neuen Lärmschutz- und Stützmauer am Olloweg und Schopbachweg werden Tatsachen geschaffen, die eine Überdeckung von vorn herein ausschließen. Die zugesagte Prüfung und Entscheidung über einen Deckel ist dann im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen nicht mehr möglich.
 - II Die Überprüfung einer Deckellösung durch die BSU wird nur der Form halber zugesagt, um zu zeigen, dass sich mit dieser Variante beschäftigt wurde. Die BSU will die Überdeckung aber weiterhin ohne Prüfung ablehnen.

- III Eine Überdeckung wurde schon über ein Jahr vorher, ohne jede Überprüfung, von der BSU abgelehnt.
- IV Die Prüfung und Entscheidung für eine Überdeckung wird nach Aussage der BSU nicht in der Behörde erfolgen. Laut BSU ist das eine politische Entscheidung und kann nur im Senat und der Bürgerschaft entschieden werden.
- **Die Aussagen der BSU über die Kosten und die notwendigen Ausmaße einer Überdeckung sind nicht korrekt.**
 - I. Die Aussage der BSU über die notwendige Länge der Überdeckung über die Güterumgehungsbahn hinaus ist nicht richtig. Zur Beurteilung des Lärmschutzes dürfen laut BSU nur die direkt betroffenen Autobahnabschnitte berücksichtigt werden, also nicht über die Güterumgehungsbahn hinaus. Dieses Argument widerspricht der Vorgabe, dass laut der BSU nur der direkte Lärm von der Autobahn berücksichtigt werden darf. Andere Lärmquellen, wie Flugzeuge, Güterumgehungsbahn oder andere Straßen dürfen bei der Beurteilung des Lärmschutzes der Autobahn nicht berücksichtigt werden. Auch nicht andere, nicht in Frage kommende Autobahnteilstücke. Außerdem bilden der Bahndamm und der Lärmschutz gegen den Schienenlärm einen Lärmschutzwall gegen den dahinter entstehenden Lärm. Wenn dieser Lärmschutz durch den Bahndamm von der BSU als nicht ausreichend angesehen würde, wäre der gesamte geplante und bisher gebaute konventionelle Lärmschutz nicht ausreichend.

Für den hinter dem Bahndamm vorgesehenen Lärmschutz müssen die an diesem Ort vorhandenen Gegebenheiten und Kriterien für den am selben Abschnitt zu erreichendem Lärmschutz zugrunde gelegt werden, unabhängig von den anderen Abschnitten.

Dadurch ergeben sich auch eine kürzere Länge der Überdeckung und geringere Kosten als von der BSU angegeben. Am anderen Ende zur Ausfahrt Stellingen wurde von der BSU schon gar nicht mit einem verlängerten Tunnel argumentiert.

Im Gegensatz dazu kommt der Lärm über die Brücke Wördemanns Weg bis über die Hausnummer Imbekstieg 30 hinaus von dem Abschnitt der Autobahn, vor dem die Lärmschutzmauer schützen soll. Deswegen muss dieser Lärm auch bei einem konventionellen Lärmschutz mit einer entsprechenden Mauer auf der Brücke berücksichtigt werden. Ohne einen Lärmschutz auf der Brücke ist die übrige Lärmschutzmauer bis dahin ineffektiv und sinnlos. Die deswegen höheren Kosten können mit einem Deckel eingespart werden.
 - II. Die vorausgesagten Kosten beruhen nur auf groben Schätzungen und Annahmen der BSU, die nicht auf den tatsächlichen Gegebenheiten beruhen. Eine breitere Überdeckung wie z.B. in Bahrenfeld verursacht auch höhere Kosten pro Quadratmeter und kann nicht auf Stellingen übertragen werden. Auch soll der Deckel in Bahrenfeld mehr tragen können und muss deswegen stabiler sein. In Hamburg - Stellingen braucht der Deckel nur eine geringe Deckschicht tragen und keine größeren Gebäude oder ähnlich schwere Gewichte.
 - III. Bei den Kosten müssen auch die damit verbundenen Einsparungen besonders im Abschnitt Wördemanns Weg bis Güterumgehungsbahn berücksichtigt werden. Eingespart werden die Lärmschutzmauern auf beiden Seiten der Autobahn. Ebenso die unterirdischen Zuganker unter den anliegenden Häusern. Die damit bezweckte Stabilität wird durch den Deckel ersetzt. Bei den Kosten für den konventionellen Lärmschutz wird der auf den Brücken Kieler Straße und Wördemanns Weg notwendige Schutz nicht berücksichtigt.
 - IV. Durch die bei einer Überdeckung nicht notwendige Belastung der Anlieger durch Mauern und Zuganker unter den Häusern entfallen für die Eigentümer Gründe für Widersprüche. Das verringert auch mögliche Verzögerungen beim Ausbau der Autobahn.
 - V. Eine mögliche Entschädigung der Eigentümer mit Flächen auf dem Deckel oder eine Nutzung des Deckels als Ausgleichsfläche für anderweitigen Flächenverbrauch senkt die Kosten ebenfalls. Der Wertverlust für die Eigentümer wird mit einem Deckel auf ein Minimum begrenzt.

VI. Wenn jetzt von der BSU Gründe gesucht werden, um die ursprüngliche, nicht durch stichhaltige Fakten belegte Meinung, weiter zu begründen, wird diese nicht richtiger.

- Eine Überdeckung auf den genannten Abschnitten bietet sich auch deswegen an, weil die Autobahn in einem Einschnitt verläuft.
- Für das Gewerbegebiet Theodor Schäfer Damm ist auf dem Deckel eine eigene Zufahrt direkt zur Autobahn und der Kieler Straße möglich. Durch diese zweite Zufahrt würde das Gewerbegebiet aufgewertet und für mögliche Interessenten attraktiver.
- Durch eine Überdeckung würden jahrzehntelange Versprechen der Behörden an die Anwohner eingelöst. Es wurde immer gesagt, der Verkehr auf der Autobahn reicht für einen Deckel nicht aus. Jetzt reicht der Verkehr für eine Verbreiterung, also auch für einen Deckel.

Da jede Stellungnahme der BSU somit schon im Vorhinein feststeht, beantrage ich ein Gutachten über die Machbarkeit der Überdeckung von einem unabhängigen Gutachter, der nicht bei einer Behörde angestellt ist. Er soll ein ergebnisoffenes Gutachten erstellen, welches die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort zur Grundlage hat. Das Gutachten soll auf Grundlage von rein fachlichen Fakten beruhen, ohne jede Vorgabe oder gewünschtes Ergebnis. Weil der Abschnitt zwischen der Kieler Straße und dem Wördemanns Weg einige Unterschiede zum Abschnitt vom Wördemanns Weg bis zur Güterumgebungsbahn aufweist, soll für beide Abschnitte jeweils ein extra Gutachten erstellt werden.

Der Unterschied liegt darin, dass vom Wördemanns Weg bis Güterumgebungsbahn bei der Verbreiterung der A7 alle Lärmschutzmauern erneuert werden sollen. Bei einer Überdeckung können somit alle konventionellen Lärmschutzanlagen eingespart werden.

Beim Abschnitt von der Kieler Straße bis zum Wördemanns Weg sollen Teile der heutigen Lärmschutzmauern (Nienredder) erhalten bleiben. Damit können die Kosten dafür natürlich nicht eingespart werden. Aus diesem Grund verursachen beide Abschnitte verschieden hohe extra Kosten für Hamburg.

In Erwartung einer positiven Antwort verbleibe ich
mit freundlichen Grüßen