

Deckel für einen Sündenfall

In den siebziger Jahren schlug der Weiterbau der A7 von Hamburg in Richtung Kiel eine tiefe Schneise durch die in ihrem Verlauf gelegenen Quartiere der Elbmetropole. Nun soll eine stellenweise Überbauung der A7 den Verkehrslärm deckeln und zerrissene Stadtteile wieder zusammenwachsen lassen

Text | Peter Leuten; Fotos | Hamburg.de; Peter Leuten





Verkehr auf der einen Seite und Bodenplanung auf der anderen. Hier steht mittlerweile das erste Tunnelbauwerk

Wie links oben im Bild zu erkennen ist, liegen nur wenige Meter zwischen der Bebauung und der Autobahntrasse. Im rechten Bildteil ist der nahezu komplett fertiggestellte Betonkörper des für den Verkehr in Richtung Süden vorgesehenen Tunnels zu sehen. Die konvexen Ausbuchtungen der Decke nehmen die Signalisierung auf



Ursprünglich sahen die Planungen vor, dass im Laufe dieses Jahres der erste Tunnelbau fertiggestellt wird, aber daraus wird wohl nichts. Die Rede ist von einem der ambitioniertesten Autobahnbauprojekten der Republik: dem sechsstreifigen Ausbau der A7 zwischen Bordesholm und Hamburg-Schnelsen sowie der Erweiterung des in südlicher Richtung sich anschließenden Teilstücks von Schnelsen bis hin zum Elbtunnel auf acht Fahrspuren. Und weil das naheliegenderweise einer weiteren Zunahme des Verkehrs Vorschub leisten wird, soll im Verlaufe dieses in den 70er Jahren rigoros durch den Westen der Stadt gefrästen Abschnitts der A7 die Fahrbahn dreimal in unterschiedlicher Länge mit einer massiven Stahlbetondecke verschlossen und die A7 damit zum Tunnel werden. So will man den von der Autobahn verursachten Lärm im wahrsten Sinne des Wortes deckeln.

Ambitioniertes Großprojekt

Das Mega-Projekt verfolgt mithin unterschiedliche Zielvorgaben. Der innerhalb von Hamburgs Landesgrenzen

gelegene Abschnitt der A7, vor allem jener nördlich der Elbe, ist einer der meistgenutzten Autobahnabschnitte in Deutschland. Rund 152.000 Fahrzeuge sind es derzeit, die Tag für Tag diese Strecke passieren. Bis 2025, sagen Prognosen voraus, soll das Verkehrsaufkommen weiter auf bis zu 165.000 Fahrzeuge steigen. Überdies gibt es hier einen überdurchschnittlich starken Schwerverkehr. Statt der üblichen 8 - 10 Prozent kommt der Anteil von Lkw an Werktagen hier auf bis zu 13 Prozent. Die enorme Verkehrsdichte führt ebenfalls zu einer überdurchschnittlich hohen Unfallquote. Über tausend Unfälle zählte man 2017 auf der relativ kurzen Strecke. Eine großzügigere Verkehrsführung ist also dringend geboten, um sowohl das Unfall- als auch das Staurisiko zu reduzieren.

Ebenso dringend geboten ist seit Jahren ein besserer Lärmschutz der Anwohner. Als die von Norden her bis Bahrenfeld geführte A7 Ende 1973 für den Verkehr freigegeben wird, stehen die Häuser am Imbekstieg kaum mehr als 16 - 18 Meter von der Stützmauer der rund sechs Meter unter dem Geländeniveau verlaufenden Autobahn entfernt. Die Reihenhauszeile hat in der Ausein-

Das Autobahnteilstück im Hamburger Stadtgebiet nördlich der Elbe. Hier ist die Lage aller drei Tunnelbauwerke eingezeichnet. Zwischen Stellingen und Schnelsen befindet sich das Autobahndreieck Hamburg-Nordwest, das der A7 von der A23 kommend weiteren Verkehr zuführt und eine Erweiterung der Strecke in südlicher Richtung auf acht Spuren erforderlich macht



andersetzung um die steigende Lärmbelastung längst traurige Berühmtheit erlangt. Nachdem Anfang 1975 nämlich der erste unter der Elbe hindurchgeführte Tunnel eröffnet wird, steigt der Verkehr sprunghaft an und das Lärmniveau erreicht einen unerträglichen Pegel. Erste Klagen der Anwohner sind anhängig. Relativ zügig erfolgt die erste Reaktion seitens der Behörden. 1976 bereits werden am Olloweg, am Schopbachweg und am Imbekstieg 4 Meter hohe Lärmschutzwandern gebaut. Sie sollen eine Lärminderung von ca. 10 dB(A) bringen. Als die von Reifen und Motoren verursachte Dauerbeschallung stellenweise einen Pegel von 99 dB(A) erreicht, fordert in Stellingen 1989 eine Bürgerinitiative erstmals eine streckenweise Überdachung der A7. Doch ihre Forderung wird abgebügelt, das Problem in den Folgejahren heruntergespielt. Bis den Verantwortlichen bei den Planungen zum nunmehr angelaufenen Ausbau der Verkehrsschlagader klar wird, dass sie den Lärm nur noch mit einer Überbauung in den Griff bekommen. Kein Deckel = kein A7-Ausbau und Dauerstau auf der A7.

So umfasst das Gesamtprojekt zum Ausbau der A7 auf einer Länge von insgesamt 65 Kilometern auch den Bau dreier Tunnel. Im Einzelnen sind das in der Reihenfolge von Nord nach Süd der 550 Meter lange Lärmschutzdeckel Schnelsen, gefolgt von dem 890 Meter langen Deckel in Stellingen und dem A7-Überbau in Altona (Bahrenfeld/Othmarschen), der mit einer Länge von 2.230 Metern mit Abstand der längste der drei Deckel werden wird. Ein Mega-Projekt also, welches sich in insgesamt acht Bauabschnitte gliedert, und neben dem Bau der Tunnelbauwerke und der Verbreiterung der Fahrbahn auch den Neubau von 72 Brücken, die Anlage von 12 Rastplätzen und die Errichtung von 100.000

Quadratmetern Lärmschutzwänden umfasst.

Spurenbeseitigung

Abgesehen vom primären Ziel der Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner verfolgt die mehrmalige Abdeckung der A7 unterdessen noch ein zweites Ziel. Die oberhalb der Verkehrsschlagader entstehende Fläche soll nämlich auch genutzt werden, um damals zerschnittene Quartiere wieder zusammenzuführen. Was wiederum eine durchdachte Gestaltung dieser Flächen und ihre Nutzung für die Fortführung nicht nur innerstädtischer Straßen, sondern auch von Fußgänger- und Fahrradwegen erfordert. Zusätzlich sollen Grünanlagen einen Anziehungspunkt für die Anwohner schaffen und Schrebergärten einen Ersatz für Areale bereitstellen, wo Gartenpächter künftiger Wohnbebauung weichen müssen. Nach der Zuschlagserteilung für den ersten Teilabschnitt an das aus den Unternehmen Hochtief PPP Solutions, DIF Infra und der regionalen Kemna Bau gebildete Konsortium Via Solutions Nord (VSN) Mitte 2014 wird seit Anfang 2015 im Hamburger Stadtgebiet umfassend an der Erweiterung der A7 gebaut.

Die drei Tunnel

Den Anfang machten die Bauarbeiten im Stadtteil Schnelsen. Das für die Erstellung der Tunnelbauten erarbeitete Konzept sieht zunächst vor, den für die geplante Verbreiterung erforderlichen zusätzlichen Platz freizuräumen, und anschließend beide Richtungsfahrbahnen über die für den Verkehr in Richtung Norden geplante Trasse zu führen. So steht die gegenüberliegende, für den Verkehr Richtung Süden vorgesehene Trasse



Der Tunnel für die Fahrbahn Richtung Süden im Bereich Stellingen. Hier wird sich in Kürze der gesamte Verkehr der A7 auf sechs verengten Spuren hindurchzwängen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird dann für geplante vier Spuren ausreichend Platz zur Verfügung stehen



für die erforderlichen Bauarbeiten zur Verfügung. Nach Fertigstellung des ersten Tunnels sollen dann beide Richtungsfahrbahnen durch den Tunnel geführt und mit dem Bau des zweiten Deckelbauwerks begonnen werden. Erst nach dessen Fertigstellung steht für jede Richtung ein eigener Tunnel und damit auch die geplante Anzahl von 6 bzw. 8 Fahrstreifen zur Verfügung. Darüber hinaus erfordert die Verbreiterung der Autobahn um 2 bzw. 4 Spuren den Neubau mehrerer Brücken. Im Abschnitt Schnelsen betrifft das die Brücken der Oldesloer Straße, Frohmestraße und Heidlohstraße. Lag der Baufortschritt des Schnelsener Abschnitts lange gut in der Zeit (geplante Fertigstellung bis Ende 2018), wurde Anfang des Jahres bekannt, dass sich die ursprünglich geplante Freigabe für den Verkehr massiv auf nunmehr Sommer 2019 verzögert. Neben Lieferengpässen bei einigen Spezial-Bauteilen und während der Bauarbeiten verschärfter Sicherheitsauflagen, die eine bessere Beleuchtung des Tunnels erfordern, geht die Verzögerung Via Solutions zufolge nicht zuletzt auf unvorhersehbare technische Schwierigkeiten zurück. Diese stehen offenbar im Zusammenhang mit der geplanten

und am Schnelsener Tunnel erstmals getesteten, zentral von einer Tunnelleitstelle gesteuerten Verkehrsregelung. Die Verzögerung kommt Via Solutions teuer zu stehen: Die für eine Nichteinhaltung des Termins vereinbarte Vertragsstrafe beträgt 55.000 Euro pro Tag. Um rund zwei Jahre versetzt liegt der ebenfalls längst (im Laufe des Jahres 2016) begonnene Bau des Tunnelbauwerks in Stellingen. Auch hier sind für den Bau des Tunnels rund vier Jahre veranschlagt. Das bis zu 31 Meter breite Bauwerk wird 8 durchgehende Fahrstreifen aufnehmen und in den Bereichen der digitalen Signalisierung wie der Schnelsener Tunnel eine auf 4,90 Meter gesteigerte, maximale Deckenhöhe aufweisen. Anders als beim Schnelsener Tunnel galt es hier allerdings, eine ganz spezifische Herausforderung zu bewältigen: Bei einer vollständig ebenerdigen Einbettung des Bauwerks in das umgebende Gelände hätten die Fahrbahnen nämlich tiefer als der Grundwasserspiegel gelegen. Damit hätte die Baugrube schon während der Bauarbeiten ständig durch Abpumpen trocken gehalten werden müssen. Selbst beim fertigen Tunnel wäre es unvermeidbar gewesen, die Pumpen kontinuierlich weiterlaufen zu



Enorm dicht gepackt: Bei einer derartigen Armierung hält die Tunneldecke auch größten Belastungen stand

lassen, um das Grundwasser abzupumpen. Das allerdings wurde vom Berliner Verkehrsministerium unter Hinweis auf mögliche ökologische Schäden abgelehnt. So wird der Stellingener Deckel nicht zuletzt, auch bedingt durch die zum Teil dicht an die Autobahn heran-



Hier kann sich das gegenüberliegende zweite Tunnelbauwerk für die Fahrbahn nach Norden nahtlos anschließen

reichende Bebauung gegenüber angrenzenden Grundstücken, zum Teil deutlich bis zu 13 Meter hoch über die Erdoberfläche hinausragen. Um einen barrierefreien Zugang zur Fläche oberhalb der A7 zu gewährleisten, ist zur Überwindung der Niveauunterschiede der Bau meh-

rerer Rampen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Den Abschluss des Projekts bildet schließlich der nach Fertigstellung wiederum völlig in das umgebende Gelände eingebettete Lärmschutzdeckel im Bereich Altona zwischen Othmarschen und Volkspark. Seine Erstellung war ursprünglich für die Jahre von 2020 bis 2025 angesetzt. Hauptproblem hier ist die enorme Länge des Bauwerks von 2.300 Metern, in dessen Verlauf gleich drei wichtige Verkehrsachsen in Hamburg, die Bahrenfelder Chaussee, der Osdorfer Weg und die Behringstraße, über die A7 führen. Zusammengekommen passieren diese drei Verkehrsadern im Bereich der Überführung über die A7 täglich bis zu 95.000 Fahrzeuge. Um einen Kollaps des innerstädtischen Verkehrs zu vermeiden, müssen in diesem Bereich die wichtigsten Verkehrsschlagadern über bis zu achtpurige Behelfsbrücken geführt werden, die während des Deckelbaus auch noch mehrfach mit Kränen versetzt und ihre Zufahrten jeweils neu angelegt werden müssen. Das Planungsverfahren für diesen Abschnitt ist allerdings noch nicht vollständig abgeschlossen. An dieser Stelle drängt noch nicht die Zeit: Erst wenn die Arbeiten in den beiden nördlichen Abschnitten beendet sind, wird im Süden mit dem Bau begonnen.

Organisation der Bauarbeiten

Diese bereits auch bei den ersten beiden Tunnelabschnitten sowie ebenso bei der Verbreiterung der A7 in Richtung Norden durchgezogene zeitliche Staffelung der Bauarbeiten ist unter anderem der vorgeschriebenen

Sicherstellung von sogenannten Erholungsstrecken für die Autofahrer geschuldet. Die Passage einer Baustellenstrecke von mehr als 12 Kilometer Länge verlangt nämlich einen zwischengeschalteten Abschnitt mit normalem Verkehrsfluss von mindestens 5 Kilometer Länge. Überdies stellt der Bund als Hauptfinanzier die nötigen Mittel nicht auf einen Schlag zur Verfügung,

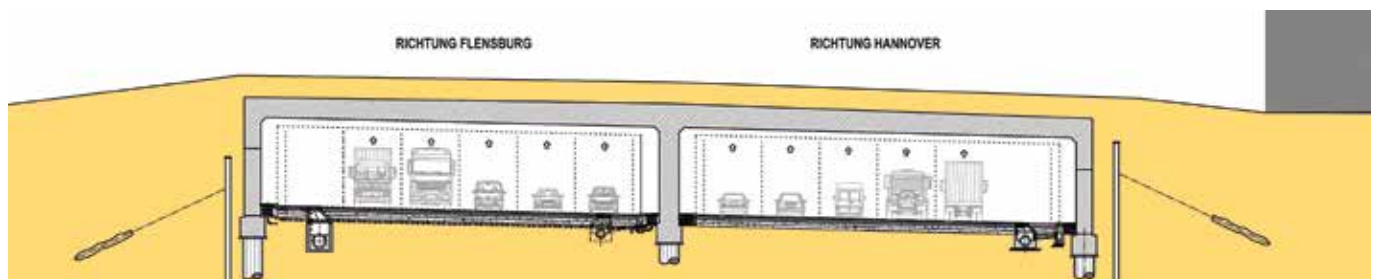
was ebenfalls gegen eine Realisierung an einem Stück spricht. Nicht ganz ohne faden Beigeschmack ist allerdings der Umstand, dass der ursprüngliche Finanzierungsplan des insgesamt 800 Millionen Euro schweren Projekts im Bereich Schnelsen lediglich den Bau von Lärmschutzwänden vorsah. Um auch hier den Überbau der A7 und damit eine stellenweise Zusammenführung des getrennten Stadtteils zu gewährleisten, schießt die Stadt Hamburg die gegenüber einer offenen Erweiterung samt Lärmschutzwänden entstehenden Mehrkosten für den Tunnelbau aus eigenen Mitteln zu.

Vorbildlich geraten ist bei dem Mega-Projekt die Bürgerbeteiligung sowie insbesondere der Informationsfluss. Ein Infomobil ist in den betroffenen Stadtteilen in Hamburg und dem Hamburger Umland

regelmäßig unterwegs, bei Via Solutions Nord findet 14-täglich eine Bürgersprechstunde statt und es wurde eine kostenlose A7-Nord-App erstellt. Diese für alle gängigen Betriebssysteme für Mobilgeräte zur Verfügung stehende App bietet unter anderem Echtzeitdarstellungen der Verkehrslage, errechnet rund um die Uhr für alle A7-Nutzer die aktuelle Fahrtdauer, leitet Mitteilungen der Elbtunnel-Betriebszentrale weiter und versorgt die Nutzer mit allgemeinen Verkehrsmeldungen. △



Der Altonaer Deckel schafft einen langgestreckten Grünstreifen und verbindet ehemals getrennte Stadtteile



Schnitt durch den Altonaer Deckel mit Blick nach Süden. Bis zu fünf Spuren plus Standstreifen müssen hier Platz finden