



Maßnahmen gegen den Lärm

In dieser Ausgabe berichten wir schwerpunktmäßig über den geplanten Lärmschutz entlang der A7.

Newsletter

Ausgabe 06 / November 2012

Hamburger Deckel
Für mehr Lebensqualität.

In dieser Ausgabe

Das beruhigt

Zwischen Elbtunnel und Stadtgrenze werden Lärmschutzwände und -wälle errichtet

Das Kunststück

Baubevollmächtigter Christian Rohde erläutert, wie die Langenfelder Brücke für den A7-Ausbau vorbereitet wird

Das ist vorbildlich

Ein Pilotprojekt zur Reduktion von Stickoxiden an der A7 startete im August 2012

Das ist informativ

Alles über die neuen Info-Materialien rund um die Hamburger Deckel

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

ein Schwerpunkt dieser Ausgabe sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen entlang der A7. Was bislang wenig wahrgenommen wurde: Neben den drei Deckeln in Altona, Stellingen und Schnelsen sind entlang der A7 zwischen Elbtunnel und Stadtrand umfassende Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen geplant.

Eine bautechnisch anspruchsvolle Aufgabe beim Ausbau der A7, die Stützenverstärkung der Langenfelder Brücke, erläutert der Baubevollmächtigte Christian Rohde. Außerdem berichten wir über ein umweltschonendes Verfahren zur Reduktion von Stickoxiden.

Wir wünschen Ihnen einen guten Start in den Winter und viel Spaß beim Lesen!

Ihre Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)

Ihre Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Deckelprojekt und Stadtentwicklung in Eimsbüttel

Mit der Realisierung der Hamburger Deckel sind Maßnahmen für die Stadtentwicklung in Altona und Eimsbüttel verbunden, die zurzeit durch vorbereitende Rahmenpläne und Bebauungsplanverfahren umgesetzt werden.

In Eimsbüttel sind in diesem Zusammenhang vier Bebauungspläne in Bearbeitung; sie liegen am Hogenfelder Kamp (Schnelsen 86), an der Holsteiner Chaussee (Schnelsen 88), am Spannskamp (Stellingen 64) und an der Peter-Timm-Straße (Schnelsen 89). Die zwei letztgenannten sind aktuell in einer öffentlichen Plandiskussion vorgestellt worden.

www.hamburger-deckel.de

Maßgeschneiderter Lärmschutz

Im Zuge des Ausbaus der A7 zwischen dem Elbtunnel und der Stadtgrenze werden für den Lärmschutz neben den drei Tunneln („Hamburger Deckel“) neue Lärmschutzwände und -wälle entlang der zwölf Kilometer langen Strecke errichtet.

Beim Ausbau der A7 soll die Lärmbelastung für die Anlieger möglichst gering gehalten werden. Deshalb wurde ein zukunftsweisendes Lärmschutzkonzept entwickelt, das neben den drei Deckeln innovative Lärmschutzwände sowie -wälle vorsieht, die den Anwohnern optimalen Schutz bieten. Im dicht besiedelten Bereich werden Lärmschutzwände den Wällen vorgezogen, da sie weniger Fläche beanspruchen und bei gleicher Höhe eine höhere Abschirmwirkung haben. Sie dürfen jedoch nicht zu hoch werden, um nicht zur optischen Trennung der Stadtteile zu führen. Zusätzlich mindern in einigen Abschnitten Mittelwände zwischen den gegenläufigen Fahrspuren den Lärm.

Die Schallschutzbauwerke wurden extra für das Projekt gestaltet und verleihen dem Autobahnabschnitt ein ganz eigenes Gesicht. Für jeden Abschnitt wurden maßgeschneidert Maßnahmen entwickelt: Einige Abschnitte werden von bis zu siebeneinhalb Meter hohen Wänden flankiert. Reichen Gebäude nah an die Trasse heran, erhalten die Wände ergänzend ein vier Meter breites Kragdach zur Fahrbahn, das die Emissionen zusätzlich eindämmt. Diese mittig der Autobahn



VISUALISIERUNG: DEGES

Das zukunftsweisende Lärmschutzkonzept für den A7-Ausbau

angeordneten Lärmschutzwände sind bis zu neun Meter hoch. Entlang der Brücken sind die Lärmschutzwände transparent, um Durch- und Ausblicke zu ermöglichen. Anfang und Ende der Lärmschutzwände sind in fließenden Formen gestaltet. Zudem wurde bei der Gestaltung auf eine stimmige Materialwahl, dezente Farbgebung und eine einheitliche Gliederung geachtet. Die Rückseiten der äußeren Wände werden begrünt, von Rankpflanzen über flächigen Bewuchs bis zu Baumgruppen vor den Wänden ist alles möglich. Damit die Wände lange halten sowie aus Kostengründen bestehen sie aus einem Betonsockel mit aufgesetzten Wandelementen aus schallabsorbierendem Aluminium.

www.hamburger-deckel.de

Interview zum Rückbau der Langenfelder Brücke mit Dipl.-Ing. Christian Rohde

Kunststück: Brücken-Umbau in Stellingen

Für den Ausbau der A7 auf acht Spuren muss die 392 Meter lange und 40 Jahre alte Autobahnbrücke in Langenfelde zurückgebaut und neu errichtet werden. Damit Autofahrer die Brücke wie gewohnt passieren können, erfolgt ein Rückbau in zwei Schritten. Seit März 2012 wird die Brücke dafür ertüchtigt.

Was zeichnet die Brücke aus?

Es handelt sich um zwei getrennte Bauwerke, was gut ist, da sie sonst nicht unabhängig voneinander abgerissen werden könnten. Bautechnisch ist das eine Herausforderung: Unter der Langenfelder Brücke fahren S- und Regionalbahnen wie auch Fern- und Güterzüge. Außerdem befindet sich hier die ICE-Waschanlage.

Herr Rohde, worum handelt es sich genau bei den laufenden Maßnahmen?

Das westliche Brückenbauwerk muss beim späteren Neubau der Langenfelder Brücke die komplette Last beider Teilbauwerke der Brücke im Bauzustand aufnehmen. Deshalb werden die sechs Stützen an der Fahrbahn in Richtung Hannover durch je zwei Hilfsstützen aus Stahl ergänzt.

Was genau heißt „ertüchtigen“ und warum muss dies geschehen?

Ertüchtigen heißt Verstärken der Betonpfeiler. Dies ist notwendig, weil während des Neubaus der Brücke hier sechs statt drei durchgehende Fahrstreifen Platz finden müssen. Der komplette Verkehr wird dann auf nur einer Hälfte der Brücke abgewickelt, aber wie gewohnt mit drei Fahrstreifen pro Richtung. Das bedeutet für diese Seite der Brücke ein enormes zusätzliches Gewicht.

Warum muss die alte Brücke jetzt Instand gesetzt werden, wenn sowieso eine neue gebaut werden soll?

Die derzeitigen parallelen Brückenteile werden in zwei Abschnitten nacheinander abgerissen, damit der Verkehr auf dem verbleibenden Bauwerk weiterfließen kann. Sonst hätte man sie komplett abreißen müssen, was zu einer langen Sperrung geführt hätte.

Was sind die besonderen Herausforderungen bei der Arbeit an dieser Brücke?

Die umfassende Bahninfrastruktur. Wir müssen von

Oberleitungen über Gleisverschwenkungen bis zur Verkabelung alles im Blick behalten und koordinieren.

Wann beginnt der Bau der neuen Brücke?

Wenn wir Anfang 2013 Baurecht erhalten und der Bund die erforderlichen Finanzmittel bereitstellt, können wir voraussichtlich Ende 2013 beginnen.



Foto: privat

Zur Person

Christian Rohde ist seit dem 01.10.2008 als Diplom-Ingenieur (FH) bei der DEGES GmbH angestellt. Als Bauvollmächtigter ist er für die Abwicklung und Überwachung

des Bauvorhabens zur Verstärkung der Stützen Langenfelder Brücke verantwortlich.

Vorbildhaft: Stickoxid-Reduktion der A7



Experten errichten Teststrecke am Krohnstiegtunnel



FOTOS: DEGES

Innovativer Fahrbelag reduziert Stickoxide

Das Pilotprojekt NOxer® zur Reduktion von Stickoxiden startete im August 2012 an der A7. Das umweltschonende Verfahren soll künftig im Bereich der Tunnelportale eingesetzt werden.

Das Verfahren wurde bereits im Labor sowie in Frankreich erfolgreich erprobt. Dabei oxidieren Stickoxide beim Kontakt mit Titandioxid – das in die Fahrbahn eingebracht wird – und unter Einfluss der Sonnenstrahlung zu Nitrat. Das Nitrat wird in unschädlichen Mengen mit dem Regenwasser abgespült. Ziel ist es, dieses Verfahren an einem hochbelasteten Abschnitt der auf acht Streifen erweiterten A7 im Bereich der Tunnelportale in Altona einzusetzen.

Zunächst wurden zwei Versuchsstrecken eingerichtet: Südlich des Elbtunnels zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Moorburg und Hamburg-Waltershof wurde ein etwa 100 Meter langer Abschnitt mit der speziellen Deckschicht versehen, um deren Haltbarkeit unter hoher Verkehrsbelastung nachzuweisen. Die Reduktion der Stickoxide selbst soll am Krohnstiegtunnel ermittelt werden. Seit einem knappen Jahr wird dort die Stickstoffdioxid-Konzentration als Referenz gemessen.

Senator Frank Horch, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Das Verkehrsaufkommen wächst weiter. Auf die damit einhergehenden und die bereits bestehenden Umweltbelastungen müssen wir Antworten finden, um unsere Klimaziele zu erreichen. Hamburg ist Vorreiter beim innovativen Straßenbau und unterstützt das Pilotprojekt zur Reduzierung von Stickoxid im Straßenraum ausdrücklich.

Die Ergebnisse aus den Teststrecken sollen zeigen, ob die Deckschicht auch für eine Nutzung im Bereich der Hamburger Deckel geeignet ist. Ist dies der Fall, sollen die umweltentlastenden Bodenbeläge auch im Bereich der Tunnelportale Altona verlegt werden. Vor allem in direkter Fahrbahnnähe kann mit Hilfe des neuen Verfahrens die Stickoxid-Konzentration um bis zu 30 Prozent abnehmen. Die Beschichtung der Oberfläche wird nicht aufgebraucht, so dass in dauerhafte und nachhaltige Luftverbesserung investiert wird. Auch die Autofahrer profitieren von einer verbesserten Luftqualität innerhalb des Autos und im gesamten Bereich der näheren Umgebung. So könnte beim Ausbau der A7 im Bereich der Hamburger Deckel ein weiterer aktiver Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastung geleistet werden.

Hamburg ist seit vielen Jahren anhaltend einer hohen Stickoxidbelastung durch Autoabgase ausgesetzt. Die Anzahl an Fahrzeugen auf den Hamburger Autobahnen steigt. Die A7 führt mit einem hohen Verkehrsaufkommen in Altona, Schnelsen und Stellingen unmittelbar durch Wohngebiete. Stickoxide belasten die Atemwege und mindern die Lebensqualität der Anwohner in diesen Stadtquartieren. Es konnte nachgewiesen werden, dass besonders die Bereiche von Tunnelzu- und -ausfahrten eine verminderte Luftqualität aufweisen. Die Freie und Hansestadt Hamburg, die Bundesanstalt für Straßenwesen, die EUROVIA GmbH und die DEGES GmbH sind damit gemeinsam Vorreiter beim Einsatz dieses innovativen Verfahrens in Deutschland.

Hamburger Deckel *Mehr Lebensqualität in Schnelsen.*

Schnelsen: Angebotsphase für Öffentlich-Private-Partnerschaft gestartet

Der Abschnitt Schnelsen und der nördliche Teil des Abschnitts Stellingen sind Bestandteil des länderübergreifenden ÖPP-Projektes und sollen von einem privaten Konsortium ausgebaut, 30 Jahre lang unterhalten und betrieben werden. Nach dem Teilnahmewettbewerb – bei dem Unternehmen ihr Interesse an dem Projekt bekundeten – wurden Ende Oktober 2012 die Aufforderungen zur Angebotsabgabe versandt. Die Bieter haben bis Mitte April 2013 Zeit, ihr Angebot einzureichen.

Hamburger Deckel *Mehr Lebensqualität in Stellingen.*

Stellingen: Zweiter Erörterungstermin abgeschlossen

Im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Stellingen ist der zweite Erörterungstermin am 12. und 13. September 2012 abgeschlossen worden. Erörtert wurden vor allem die beantragten Planänderungen sowie die Unterlagen zur Beurteilung der bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens. Damit liegen die formalen Voraussetzungen für den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses vor. Die inhaltliche Erarbeitung erfordert aufgrund der betroffenen öffentlichen und privaten Belange noch einige Monate.

Hamburger Deckel *Mehr Lebensqualität in Altona.*

Sportpark – wie geht es weiter?

Der überarbeitete Entwurf des Rahmenplanes Bahrenfeld-Nord ist am 19. September 2012 im Planungsausschuss Altona vorgestellt worden und wird im Dezember der Kommission für Stadtentwicklung des Senats vorgelegt. Eine neue öffentliche Veranstaltung wird es Anfang 2013 geben, wenn die verkehrsplanerischen Untersuchungen vorliegen. Wenn der Bebauungsplan „Sportpark Bahrenfeld“ Anfang 2013 so weit ist, dass Genehmigungen und Kündigungen möglich sind, werden die Kleingärtner an der Baurstraße direkt informiert. Ersatzparzellen am Swattenweg in Lurup und am Diebsteich stehen Ende 2013 zur Verfügung.

Öffentlichkeitsarbeit zu den Hamburger Deckeln

Im Tiefflug über der A7

In den vergangenen Monaten sind eine Reihe von Info-Materialien zu den Hamburger Deckeln erstellt worden.

Im Tiefflug vom Elbtunnel bis zur Hamburger Stadtgrenze: Auf der Website www.hamburger-deckel.de zeigt ein neues, dreieinhalb Minuten langes Video der DEGEGS aus der Vogelperspektive eine Visualisierung des geplanten Ausbaus der A7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen und der Landesgrenze Hamburg-Schleswig Holstein. Zu sehen sind vor allem die künftigen Lärmschutzmaßnahmen, u.a. die drei Autobahndeckel, zunächst nur als Grünflächen, weil die Visualisierungen nach Stand der Wettbewerbsentwürfe noch in Arbeit sind.

Unter dem Titel „Gut Bedacht – Deckel Altona“ liegt seit dem Sommer 2012 die 76 Seiten starke Dokumentation des freiraumplanerischen Ideenwettbewerbs mit städtebaulichem Anteil für den Autobahndeckel in Altona vor – mit einer umfassenden Dar-



Englische Broschüre zu den Hamburger Deckeln

stellung der Ziele und Aufgabenstellung, des Verfahrens sowie der Wettbewerbsergebnisse.

Die Info-Broschüre „Freiraum und Ruhe – Ausbau und Überdeckung der A7“ wurde im Sommer 2012 ins Englische übersetzt. Die Broschüre richtet sich vor allem an ein internationales Fachpublikum, z.B. auf Messen und steht für die Presse zur Verfügung.

Die Broschüren und Dokumentation sind oder werden auf der Website www.hamburger-deckel.de im Servicebereich zum Herunterladen eingestellt.

Zudem ist zurzeit eine Broschüre zum Gestaltungskonzept des Lärmschutzes in Vorbereitung. Anhand einer Vielzahl von Visualisierungen werden die Lärmschutzmaßnahmen entlang der A7 detailliert erläutert – von den geplanten Lärmschutzwänden und -wällen über die drei Tunnelbauwerke bis zu den zu erwartenden Lärmreduzierungen im Umfeld der A7.

Weitere Infos unter www.hamburger-deckel.de

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg
V.i.S.d.P.: Dr. Elisabeth Klocke
Auflage: 3.000

www.hamburger-deckel.de