Überdeckelung der A 7
Neuer Freiraum für Hamburg

Hamburger Deckel – Für mehr Lebensqualität.

Hamburg

Überdeckelung der A 7 in Hamburg

Chancen für die Stadtentwicklung

Mit dem erforderlichen Ausbau der A 7 steigen die Anforderungen an den Lärmschutz entlang der Autobahn: In Teilen der Abschnitte Altona und Stellingen reichen Lärmschutzwände nicht mehr aus. Für einen optimalen Schutz der Anwohner vor Lärm wird die Autobahn deshalb teilweise überdeckelt. Dieser gesetzlich notwendige Lärmschutz wird durch den Bund finanziert. Zusätzlich beabsichtigt die Stadt Hamburg, den Lärmschutz in Schnelsen und Altona über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus aus eigenen Mitteln zu erweitern. Anstelle von bis zu 9 m hohen Lärmschutzwänden wird die Autobahn auch dort überdeckelt.

Die Stadt wächst wieder zusammen

Wo seit dem Bau der Autobahn in den 1970er Jahren die A 7 eine Schneise durch den Hamburger Westen zieht, bietet sich so die Chance, ehemals gewachsene Verbindungen wieder herzustellen oder gänzlich neue zu schaffen. Die neuen Freiräume auf den Deckeloberflächen steigern die Lebensqualität der Menschen in den dicht besiedelten Stadtteilen.

Die A 7 zieht eine deutliche Schneise durch den Hamburger Westen

In **Altona** sollen beiderseits der überdeckelten Autobahn neue Wohngebiete in den dann ruhigen Nachbarbereichen entstehen, v.a. in Bahrenfeld zwischen den alten Siedlungsbereichen des Dorfes Bahrenfeld im Nordwesten und der ehemals selbständigen Stadt Altona. Diese Wohngebiete liegen dann entlang eines durchgehenden Grünzugs vom Altonaer Volkspark bis zur Elbe.

Die Deckelabschnitte **Stellingen** und **Schnelsen** liegen inmitten von bestehenden Wohngebieten. Der Deckel über der Autobahn kommt hier vor allem den direkten Anwohnern zugute, die von weniger Lärm und neuen Grünanlagen profitieren. Aber auch im Bezirk Eimsbüttel werden durch die Deckel Flächen für den Wohnungsbau frei, indem Kleingärten und geplante Parkanlagen auf den Autobahndeckel verlagert werden können.

Die Überdeckelung der A 7 ermöglicht Wohnungsbau auf Flächen, die dazu wegen des starken Lärms der Autobahn bislang nicht in Frage kamen. Erlöse aus dem Verkauf der städtischen Flächen tragen zur Finanzierung des Hamburger Anteils am Autobahndeckel bei.

Ziele der Stadtentwicklung

- Verbindung der Stadtteile beiderseits der Autobahn
- Schaffung neuer Grün- und Freiräume sowie Wegeverbindungen
- Lärmschutz für benachbarte Stadtteile über das gesetzlich geforderte Maß hinaus
- Entwicklung von Wohnungsbau

Gestaltung des Deckels Altona

Stand: Wettbewerbsergebnis 2012

Deckel Altona im Überblick

- etwa 2000 Meter lang, von der Behringstraße bis zum Volkspark
- Ein durchgehender Grünzug vom Volkspark bis zur Elbe entsteht
- Die alten Grünanlagen Luther- und Bonnepark werden wieder verbunden
- Entwicklung neuer Wohngebiete beiderseits der überdeckelten Autobahn

Herausgeber:
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Neuenfelder Straße 19 | 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Christian Landbeck

Deckel-BAB7@bsu.hamburg.de
www.hamburger-deckel.de

September 2014

Hamburg | Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Neue Kleingärten

Neue Parzellen warten auf ihre Pächter

Durch die Überdeckelung der A 7 werden die angrenzenden Flächen erstmals wieder für Wohnungsbau nutzbar. Heute befinden sich dort teilweise noch Kleingärten. Diese werden auf den Deckeloberflächen ihr neues Zuhause finden.

Kleingärten über einer der am stärksten befahrenen Autobahnen Deutschlands. Geht das überhaupt? Ja, das geht. Wichtig ist, dass der neue Boden auf dem Deckel optimal zum Gärtnern geeignet ist. Neben dem Einsatz von schadstofffreien Böden ist vor allem der Bodenaufbau ein wichtiges Thema. Unter den Parzellen wird ein qualitativ hochwertiger Boden von 1,20 m Tiefe vorhanden sein, der das Kleingärtnern auf den Deckeln in vollem Umfang ermöglicht.

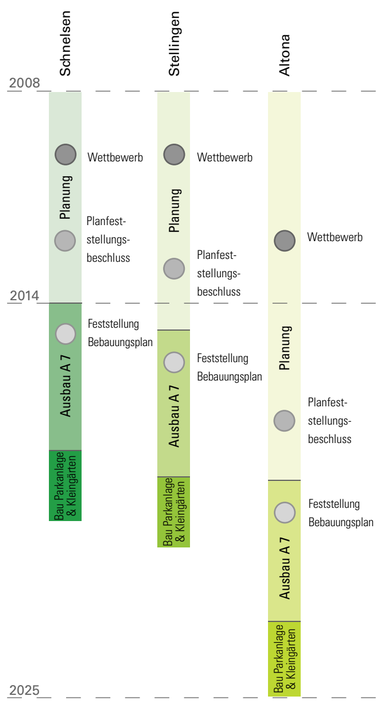
Da nicht alle Kleingärten auf den Deckeln Platz finden, plant die Stadt zusätzliche Ersatzparzellen an anderen Standorten. Alle Ersatzparzellen werden planerisch oder vertraglich als Dauerkleingärten gesichert.

Vorteile der Deckelkleingärten

- Im Gegensatz zu einigen der bestehenden Kleingartenstandorte ist der neue Boden frei von Altlasten
- Die Deckel werden als Kleingartenstandorte planrechtlich gesichert. Sie sind auch deshalb abgesichert, weil auf den Deckeln keine größeren Bauwerke errichtet werden können
- Die Kleingärten befinden sich in einem ansprechenden Umfeld in direkter Nachbarschaft einer neuen Parkanlage

Ausbau der Autobahn und Gestaltung der Deckel

Vom Plan zur Umsetzung



Bevor mit dem Bau begonnen werden kann, braucht jedes Vorhaben eine rechtliche Grundlage. Um die Autobahndeckel mit den Parkanlagen und Kleingärten bauen zu können, müssen daher verschiedene **Planverfahren** durchgeführt werden:

1. Für den Bau oder die Erweiterung der A 7 bildet das **Planfeststellungsverfahren** nach dem Bundesfernstraßengesetz die rechtliche Grundlage.

2. Die geplanten Parkanlagen und Kleingärten auf den Autobahndeckeln werden in **Bebauungsplänen** festgesetzt.

Neben den rechtlichen Planverfahren wurden 2010 bis 2012 für jeden der drei Autobahndeckel freiraumplanerische **Wettbewerbe** zur Gestaltung der Parkanlagen und Kleingärten durchgeführt. Die Wettbewerbsergebnisse bilden die Grundlage für die Bebauungspläne.

Damit der Verkehr auch während der Bauzeit rollen kann, finden die Bauarbeiten in Etappen statt. Der Ausbau der A 7 erfolgt von Norden nach Süden. Die Wettbewerbsergebnisse für die beiden Deckel Schnelsen und Stellingen wurden daher bereits weiter entwickelt, angepasst und die Bebauungsplanverfahren begonnen. In den nächsten Jahren wird auch das Wettbewerbsergebnis des Altonaer Deckels weiter überarbeitet.

Während das Bebauungsplanverfahren für die Deckeloberflächen noch läuft, beginnt bereits der Ausbau der Autobahn. Der Ausbau der einzelnen Autobahnabschnitte wird jeweils voraussichtlich vier Jahre dauern. Im Anschluss werden die Parkanlagen und Kleingärten auf den Autobahndeckeln angelegt.

Deckel Altona

Ein grünes Band verbindet

Durch den Lärmschutzdeckel in Altona ergeben sich die größten Chancen für die Stadtentwicklung. Die trennende Schneise der Autobahn wird zwischen der **Behringstraße** und dem **Volkspark** aufgehoben und die benachbarten Stadteile Bahrenfeld und Othmarschen sowie bestehende Grünflächen werden wieder verbunden. Neue Wegeverbindungen sowie Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten entstehen.

Durch den Deckel Altona wird die Umsetzung der Idee des Stadtplaners Gustav Oelsner aus den 1920er Jahren möglich, mit einem Altonaer Grüngürtel eine Verbindung **„vom Volkspark zur Elbe"** zu schaffen. Ebenso wird die Anbindung des Volksparks über die Landschaftsachse in die Innenstadt durch den Deckel verbessert.

Der Entwurf der Hamburger Landschaftsarchitekten ARBOS sieht ein langgestrecktes Parkband mit einer Promenade auf der Westseite des Deckels vor. Daneben erstreckt sich ein breiteres Band aus Kleingärten. Die historischen Parkanlagen **Lutherpark** und **Bonnepark**, die mit dem Bau der Autobahn zerschnitten wurden, werden wieder verbunden.

Angrenzend an das neue Sportgelände an der Baurstraße liegt auf dem Deckelpark eine mit Bäumen bepflanzte Wiese als Verbindung und Erweiterung der angrenzenden Parkanlage. An den Schnittstellen zwischen den historischen Parkanlagen mit dem neuen Deckelpark sind Kinderspielplätze als öffentliche Treffpunkte vorgesehen, die sich mit den privaten Räumen der Kleingärten vermischen.

Verbindung des Bonneparks durch den neuen Grünzug

Deckel Schnelsen

Naherholung vor Ort

Der Deckel in Schnelsen verläuft von der **Heidlohstraße** über die **Frohmestraße** knapp bis zur Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen. Er liegt auf dem Niveau des umgebenden Geländes. In unmittelbarer Nähe des Deckels befinden sich mehrere Wohnquartiere, Schulen und das Ortszentrum von Schnelsen. Diese Orte gewinnen durch die Reduzierung des Lärms der Autobahn deutlich an Lebensqualität. Auf der Deckeloberfläche entsteht nach dem Entwurf der Berliner Landschaftsarchitekten POLA eine neue Grünfläche mit neuen Wegeverbindungen, durch die sich für die Schnelsener viele Möglichkeiten eröffnen.

Die Bewohner aus dem Stadtteil können die Parkanlage über unterschiedliche Wege erreichen: Parallel zur Straße **Jungborn** wird eine breite Esplanade für Radfahrer und Fußgänger liegen, die die Frohmestraße und die Heidlohstraße verbindet. Bäume, bepflanzte Beete, Sitzmöglichkeiten und eine Boule-Fläche laden dort zum Verweilen ein. Zusätzlich entsteht ein querender Fußweg zwischen Jungborn und **Vogt-Kock-Weg**, so dass die angrenzenden Wohngebiete neu verbunden werden.

Esplanade zwischen Jungborn und Vogt-Kock-Weg

© Visualisierung: DEGES/V-KON-media

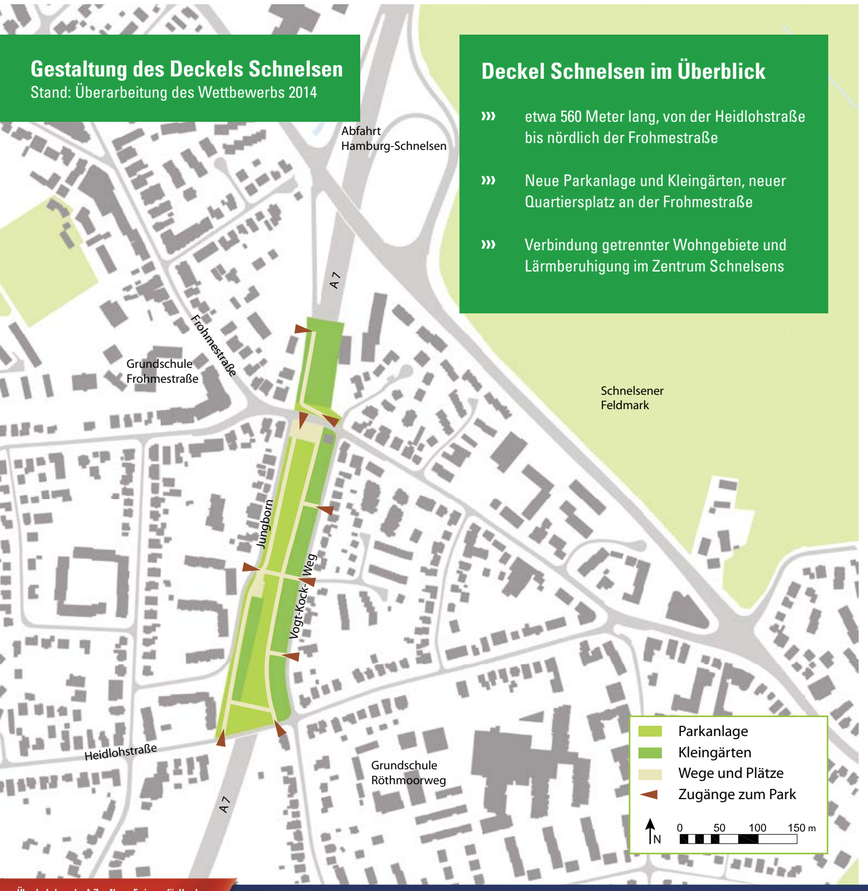
Quartiersplatz an der Frohmestraße

© Visualisierung: POLA Landschaftsarchitekten, Berlin

Die Wege aus den Wohngebieten zu den Kindertagesstätten, dem **Freizeitzentrum Schnelsen** an der Wählingsallee sowie zwischen den beiden **Grundschulstandorten** Röthmoorweg und Frohmestraße werden durch die neue Parkanlage deutlich kürzer. Auch für die Patienten, Mitarbeiter und Bewohner der Geriatrischen Klinik und des Altenheims an der Heidlohstraße entstehen in unmittelbarer Nähe neue Aufenthaltsflächen und neue Wegeverbindungen sowie eine bessere Anbindung an das Schnelsener Ortszentrum an der Frohmestraße.

Gestaltung des Deckels Schnelsen

Stand: Überarbeitung des Wettbewerbs 2014



Deckel Schnelsen im Überblick

- etwa 560 Meter lang, von der Heidlohstraße bis nördlich der Frohmestraße
- Neue Parkanlage und Kleingärten, neuer Quartiersplatz an der Frohmestraße
- Verbindung getrennter Wohngebiete und Lärmberuhigung im Zentrum Schnelsens

Neben der Esplanade erstreckt sich eine weitläufige Parkwiese, die zum Verweilen einlädt und Platz zum Erholen und Spielen bietet. Nördlich der Heidlohstraße werden Bäume auf der Wiese gepflanzt, die an heißen Sommertagen Schatten spenden. Die Parkwiese erstreckt sich über eine Länge von ca. 350m. Die Kleingärten bilden keine in sich geschlossene Anlage, sondern werden Teil des neuen Parks, indem sie sich östlich und westlich entlang der Wiesenfläche aufreihen. Die Kleingärten sind mit Hecken eingefasst und können über die angrenzenden Straßen erreicht werden.

Nördlich der Frohmestraße ist außerdem ein kompaktes Kleingartengebiet mit einem öffentlichen Durchgang vorgesehen. Südlich entsteht neben einem Kleingartenvereinshaus ein einladender Quartiersplatz, der an die Einkaufsstraße anschließt. Dieser neue Treffpunkt kann für verschiedene Aktivitäten genutzt werden und trägt somit zu einer lebendigen Entwicklung des Zentrums bei.

Blick von Norden auf den Schnelsener Deckel mit Kleingartenanlage

© Visualisierung: DEGES/V-KON-media

Deckel Stellingen

Grüne Wege durch den Stadtteil

Der Stellinger Deckel erstreckt sich von der **Kieler Straße** im Süden bis zur **Güterumgehungsbahn** im Norden. Wegen des hochstehenden Grundwassers liegt die Autobahn in Stellingen höher im Gelände, so dass der Tunnel an einigen Stellen als Bauwerk zu erkennen ist und die Deckelparkanlage sich nicht ebenerdig in die Umgebung einfügen kann.

Der Blick von der Kieler Straße vor und nach der Überdeckelung zeigt die deutliche Veränderung im Stadtbild

© Visualisierung: DEGES/V-KON-media

In der Umgebung des Deckels befinden sich Schulstandorte, Wohn- und Gewerbegebiete in teilweise sehr isolierter Lage. Stellingen wird hier durch eine Vielzahl von Verkehrstrassen und Bahngleisen dominiert.

Vom verringerten Lärm durch die Überdeckelung der A 7 und der neuen Parkanlage werden Anwohner auf beiden Seiten der Autobahn profitieren. Wohngebiete wachsen wieder zusammen, Schulen und Gewerbestandorte werden besser erreicht. Eine Lücke im vorhandenen Wegenetz wird geschlossen.

Platz und Parkanlage nördlich des Wördemanns Weg

© Visualisierung: DEGES/V-KON-media

Gestaltung des Deckels Stellingen

Stand: Überarbeitung des Wettbewerbs 2014

Deckel Stellingen im Überblick

- etwa 890 Meter lang, zwischen Kieler Straße und Güterumgehungsbahn
- Neue Kleingärten im Süden, öffentliche Parkanlage im Norden, mit attraktiven Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger
- Lücken im vorhandenen Wegenetz werden geschlossen
- Die neue Parkanlage wird an den Kollauwanderweg angebunden

Der Entwurf der Berliner Landschaftsarchitekten WEIDINGER schafft zwischen dem **Kollauwanderweg** an der Güterumgehungsbahn bis zur Kieler Straße mit einer breiten Promenade eine grüne und abwechslungsreiche Verbindung für Radfahrer und Fußgänger. Als Alternative zur vorhandenen Unterführung an der Kieler Straße wird zudem eine deutlich attraktivere Wegeverbindung über die Parkanlage geschaffen.

Der Park wird mit zwei unterschiedlichen Bereichen gestaltet: Nördlich des **Wördemanns Weg** entsteht eine großzügige Wiesenfläche, die mit Bäumen und Hecken bepflanzt ist. Die Wiese bietet viel Platz zum Ausruhen und Toben.

© Visualisierung: DEGES/V-KON-media

Kleiner Platz auf Höhe der Schule Wegenkamp

Die Promenade liegt hier auf die Ostseite des Deckels. Dadurch entstehen Verbindungen zum östlich gelegenen Schulgelände und die sich daran anschließende **Wegenkamp**-Grünfläche. Zu den angrenzenden Wohngebieten wird die Parkanlage durch Hecken und Sträucher abgeschirmt. Direkt am Wördemanns Weg entstehen nördlich und südlich zwei Plätze, die zum Verweilen einladen und als Treffpunkt genutzt werden können.

Südlich des Wördemanns Weg wird eine kompakte Kleingartenanlage in den Park integriert. Die Kleingärten sind über den **Theodor-Schäfer-Damm** erschlossen. Die Promenade wechselt in diesem Teil des Parks entlang der Kleingärten auf die Westseite des Deckels. Zwei querende Fußwege durch die Kleingartenanlage binden die Promenade an den Theodor-Schäfer-Damm an. Zwischen der Kleingartenanlage und der Kieler Straße entsteht eine weitere Wiesenfläche. Als Aufenthaltsmöglichkeit liegt hier zudem ein Platz mit Bänken und Spielgeräten.