

SPACIOUS AND QUIET

NEW GREEN SPACES

ON TOP OF THE A 7

**Hamburger
Deckel** *Für mehr
Lebensqualität.*


Hamburg

Dear Readers,

the A7 motorway is the most important north-south link in Germany. In Hamburg it connects all areas to the west of the city. Since 2014, the federal motorway between the Elbe Tunnel and Bordesholmer Junction has been improved because of the high traffic load and the first section of the work between Schnelsen and Bordesholmer Junction is already complete. Hamburg will construct additional tunnels in Schnelsen and Altona as well as the legally required noise protection measures (the tunnel system in Stellingen and the acoustic barriers). By building the 'Hamburg Roofs' to cover the motorway sections, Hamburg has a unique opportunity to add to the project to widen the A7 motorway, which was only traffic-related at first, by carrying out urban development improvements from which all of western Hamburg will benefit.



A total of around 3,600 metres of the motorway will run through tunnel structures. This will create three covered sections, or roofs: in Altona the roof will be 2,200 metres long, in Stellingen it will cover around 890 metres and the section in Schnelsen, which is already completed and open to traffic, is 560 metres long.

The long roof is a great opportunity for Hamburg to improve the city as a whole: Districts that were divided can grow together again and residents will no longer have traffic noise. Areas are becoming available along the covered motorway for the construction of housing: A total of 3,800 new apartments will be built here in attractive locations over the next few years. An example of this can be seen at 'Science City Hamburg Bahrenfeld'. This new urban quarter will be a place where housing, academic teaching and research will all take place. On the roofs themselves, around 15 hectares of new public green spaces will be created with high quality open and recreational space, and a further 12 hectares will be set aside for allotment gardens. This new green corridor with additional paths for pedestrians and cyclists will connect the Volkspark with the Elbe River in an attractive way.

This brochure is designed to provide you with up-to-date information about the 'Hamburg Roofs', which in the coming years will considerably improve both the traffic situation and urban housing and life in our city.

A handwritten signature in black ink that reads "Dorothee Stapelfeldt". The signature is written in a cursive, flowing style.

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senator for Urban Development and Housing

Schnelsen
Roof

Stellingen
Roof

Altona
Roof

Urban development in western Hamburg

The Hamburg Roofs – a project of the century for western Hamburg

The 'Hamburg Roofs' project combines the urgent need to widen the A7 federal motorway with a very large urban development project in western Hamburg.

The A7 is one of the most important traffic routes, not only in Germany but also in Europe, and connects Scandinavia with Central Europe. On its way from Denmark to Austria it runs through the middle of western Hamburg. A widening of the A7 motorway between the Elbe Tunnel and the border with Schleswig-Holstein will be necessary in the Hamburg area so it can continue to function properly in the future.

The section of the A7 motorway in Hamburg is one of the busiest in Germany. Up to 150,000 vehicles travel daily between the Hamburg-Nordwest and the Hamburg-Stellingen junctions alone. Traffic forecasts show that there will be even more traffic in the future. Traffic is expected to increase to 165,000 vehicles a day in this section by 2025. This high traffic load causes an above-average number of traffic accidents on the A7 in Hamburg.

To improve this situation, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) has ordered the number of lanes on the Schnelsen, Stellingen and Bahrenfeld sections be expanded to a maximum of eight. A complex noise protection project is therefore being developed: the 'Hamburg Roofs'.

Objectives of the development of the A 7

- Good traffic flow and fewer traffic jams
- Fewer accidents
- Comprehensive noise protection



The park, boules court and recreational facilities in the area of the allotment gardens at the Vogt-Kock-Weg crossing in the Schnelsen section

Hamburg needs to widen the A7 motorway and is using this as an opportunity for sustainable urban development: the three sections of motorway tunnels over a length of more than 3,600 metres will extend the necessary noise protection.

The widening of the A7 will increase the noise protection requirements along the motorway: noise barriers are no longer sufficient in parts of the Altona and Stellingen sections. The motorway will be partially covered in order to reliably protect residents from noise in the future. This legally required noise protection will be financed by the Federal Government. In addition, the Free and Hanseatic City of Hamburg will add noise protection in Schnelsen and Altona to more than the legally required level. The motorway will also run through a noise protection tunnel at this location instead of building noise barriers with a height of up to nine metres. The total costs for this once-in-a-century project will be financed by the Federal Government and the City of Hamburg.

The A7 motorway has cut a path through the west of Hamburg since its construction in the 1970s but the new motorway roof can re-establish connections that had grown before that time or create completely new ones. The new open spaces on the roof surfaces will also increase the quality of life of the people in these densely populated areas of the city. The planned motorway tunnels will help to reconnect divided districts and historical parks that had been separated by the motorway for several decades.

This will restore the original network of routes and supplement it with a network of footpaths and cycle paths that will take precedence over the restored routes.

The covered areas of the A7 also allow residential construction on areas that were previously out of the question due to the high level of noise pollution from the motorway. New neighbourhoods and districts with a high quality of life and leisure will be created along the covered motorway in the future.

The Hamburg Roofs: space for new green areas with attractive outdoor areas, playgrounds and allotment gardens.

The daily image of thousands of vehicles on the motorway section near Hamburg will soon be a thing of the past. The previously noise-polluted areas in the immediate vicinity of the motorway are being used for new projects. In a few years the ‚Hamburg Roofs‘ will be open for strolling, playing, gardening or simply relaxing in their attractive landscaped areas and parks. In addition, the new green corridors will create further safe and convenient links from north to south, which can be easily travelled on foot or by bicycle.

With less noise, attractive open spaces and new residential areas, the overall project will open up new perspectives that will improve work, living and lifestyle in western Hamburg in the long term.

The Hamburg Roof project is being undertaken with close cooperation between the City of Hamburg and the Federal Government

The plans to widen the A7 motorway and then use the surface of the roof are closely coordinated between the Free and Hanseatic City of Hamburg and the Federal Government. The costs for the widening and covering of the A7 motorway will also be shared.

The Federal Government will bear the cost of widening the A7 motorway and of the noise protection measures that are required by law in the form of covered sections along 1,600 metres and the necessary noise barriers. Hamburg is financing the additional costs for the other approximately 2,000 metres of tunnel sections in the Schnelsen and Altona sections directly. Hamburg is also providing funds to transform all the roofs into high-quality parks and green spaces.

The Hamburg Roofs will create new neighbourhoods, areas for housing construction and three new high-quality green corridors.

The Schnelsen and Stellingen sections of the roof are being built in existing residential areas. The roofs over the motorway will be particularly favourable to the immediate residents, who will benefit in future from less noise and new green spaces close to their homes. The two motorway roofs will also free up space for residential construction in the Eimsbüttel district. The existing allotment garden areas that are owned by the city will be transferred to the roofs and construction will take place in the areas this makes available. In the district of Altona, new residential areas will be developed on both sides of the covered motorway. The focus here is primarily on the district of Bahrenfeld, which was divided by the construction of the motorway in the 1970s. The new residential areas will then be located along a continuous green belt from Altona Volkspark to the Elbe River.

A total of around 3,800 new apartments can be created in the districts of Eimsbüttel and Altona as a result of the construction of the noise protection tunnels. Some of this construction will be in areas where it had not been possible previously due to bad noise pollution along the motorway route. In some cases the areas have become free because allotments and sports fields will be moved onto or near the new noise protection tunnels. The proceeds from the sale of municipal areas will benefit the overall budget of the Free and Hanseatic City of Hamburg, which will then be used to finance Hamburg's share of the motorway roofs.

3.800

new
apartments



3.600 m

total length
of the roofs



27 ha

new green
areas and parks



ca. 400

new allotments
on the surface of
the roofs

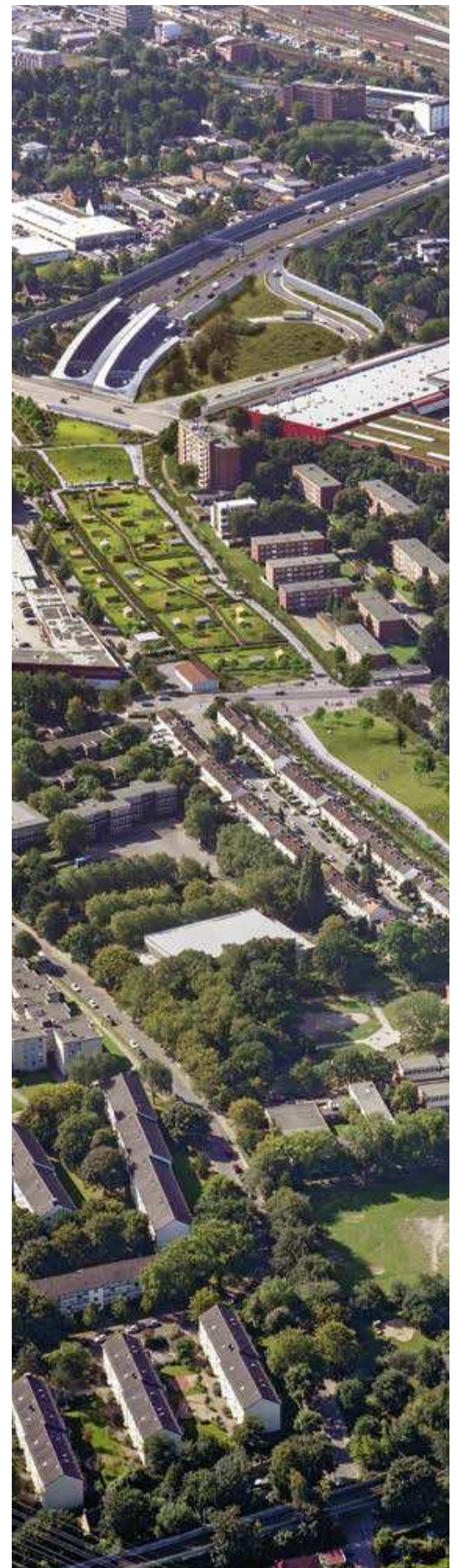


The green roofs will also enhance the existing quarters by providing green spaces with park facilities and allotment gardens. In the coming years, a total of around 15 hectares of public park will be created on the three new roof areas, and another twelve hectares will be dedicated to allotment gardens. The motorway tunnel in Schnelsen was completed at the beginning of December 2019 and officially opened for traffic. The completion and first use of the roof in Stellingen is scheduled for 2021. Construction of the longest noise protection tunnel in Altona is scheduled to start in 2020; the construction time in this section is about eight years. The parks and allotment gardens will then be prepared on the motorway covers and these should be completed around one to two years later.

Development projects close to the A7 motorway are also included in the planning, outside the overall project. . Among other things, this also includes the realization of Science City Hamburg Bahrenfeld on nearby Bahrenfeld racetrack and the adjoining areas. An urban quarter with around 2,500 apartments will be created around the location of the DESY research centre (German Electron Synchrotron) and existing institutes of the University of Hamburg. Here, university, teaching and research institutions and knowledge-based companies and start-ups are to be closely linked with one another through various housing, cultural, leisure and sports facilities as well as social institutions.

Objectives of the urban development

- Connecting the municipal areas on both sides of the motorway
- Noise protection for neighbouring districts beyond that demanded by law
- Residential construction developments
- The creation of new green and open spaces and linking routes
- Providing impulses for further urban development in the neighbouring quarters



A view of the Stellingen Roof looking north-east to south-west

Traffic development and construction of the A 7

The development of the A 7 today ...

Hardly any other section of motorway in Germany is used by as many motor vehicles as the A7 near Hamburg. At 964 kilometres, the A7 motorway is one of the longest and, especially in Hamburg, one of the busiest motorways in Germany. Traffic reports on the traffic jam at the Elbe Tunnel can be heard almost every day.

The A7 is an attractive link between Scandinavia and Southern Europe for both holidaymakers and business travellers. In addition to this transit traffic, there is also constantly increasing regional traffic: together with the A23, the A7 in Hamburg is the direct route to the city, the airport and the port of Hamburg for residents from the entire region to the west.

The section between the motorway junctions Hamburg-Nordwest and Hamburg-Stellingen alone is used by around 150,000 vehicles daily. There is approximately 25% more traffic than the theoretical limit for the six existing lanes at this location.

On the four-lane section between the motorway junctions Hamburg-Schnelsen and Hamburg-Nordwest it is more than 50%. The accident rate on the A7 near Hamburg is also above average due to the high traffic load. Forecasts show that the traffic load will continue to increase in the future.

The widening of the A7 motorway is therefore absolutely essential to keep long-distance traffic moving and to continue to guarantee the mobility of the people of Hamburg. Together with the Federal Government, which is responsible for the construction, widening and maintenance of federal highways, the plan is to expand the A7 to up to eight lanes. The expansion of the lanes is supplemented by so-called interlocking lanes on the right-hand side of the motorway. They provide more space and safety for incoming and outgoing traffic around the junctions.



Impression of the traffic situation before and during the expansion of the A 7

... and in the future

Within the next few years, the A7 near Hamburg will be transformed from a heavily congested motorway to one of the most environment-compatible motorways in Germany. This is combined with the hope that the number of traffic jams will also decrease.

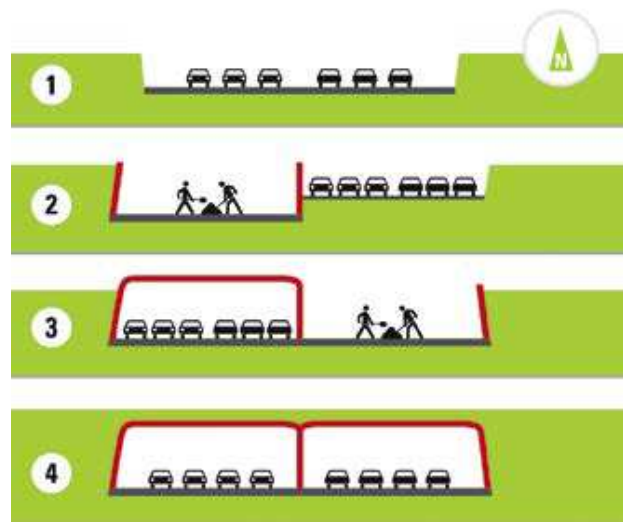
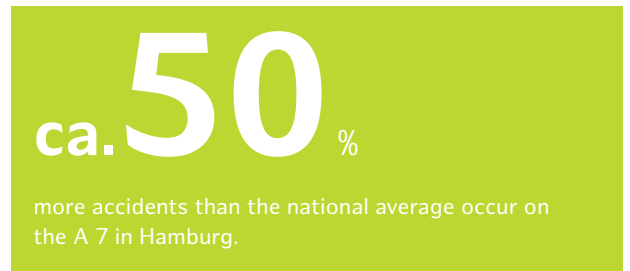
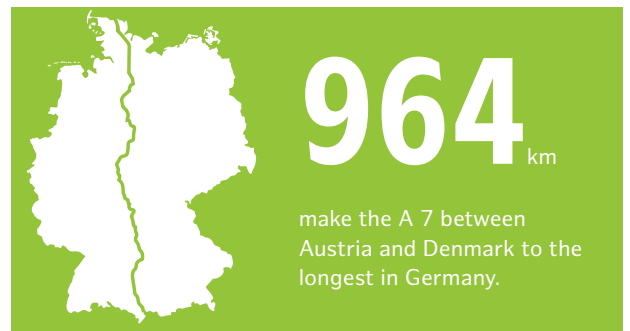
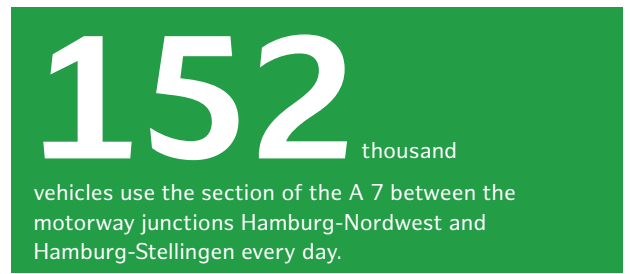
As well as improving the traffic situation, the 'Hamburg Roof' project also aims to improve the quality of life of local residents. In addition to the construction of the noise protection tunnels in Schnelsen, Stellingen and Altona, further noise protection measures will be taken to provide even better protection against heavy traffic noise in the future. Noise barriers and a noise-reducing road surface called whisper asphalt will be used to protect against emissions where it is not possible to cover the A7 motorway.

Construction and traffic

Various construction and traffic measures are necessary to expand the A7 to six or eight lanes in the relevant sections.

The construction work will be carried out in stages so that traffic is affected as little as possible during the construction period. The widening of the A7 motorway will proceed from north to south. Construction of the individual motorway sections is expected to take four years in Schnelsen and Stellingen and around eight years in Altona. During the several years of expansion, the A7 motorway will remain open in both directions.

The widening and covering of the A7 motorway with traffic is made possible by transferring all continuous lanes to one side (see Phase 2 in the adjacent illustration). While traffic is moving on one side, the new lanes and noise protection tunnels will be built on the other side (Phase 3). Once the first half of the tunnel has been completed, traffic will be transferred to the new lanes in the completed section and the remaining three or four lanes will also be covered. In the following phase, all six (Schnelsen) or eight (Stellingen and Altona) lanes can be opened to traffic (Phase 4). Subsequently, the parks and allotment gardens will be laid out on the motorway roofs.



Procedure during the expansion of the A7

Technical Highlights



Open construction

The three sections of the Hamburg Roof are tunnel structures. The Elbe Tunnel was built using tunnel boring machines under the Elbe River in a closed construction method but the Hamburg Roof will be built with an open construction pit. To do this, the side walls to the left and right of a carriageway are built first and the slab is then placed on the six to eight lanes and additional interlocking lanes.



Video monitoring

Video surveillance systems provide additional security. Traffic control in the tunnels is carried out using traffic light systems and barriers. A height control system also prevents vehicles that are too high from entering the tunnel.



Escape routes and emergency call stations

All three tunnels will be equipped with comprehensive safety and communication systems. Escape doors are provided every 60 metres instead of the usual 300 metres. Fume extraction is therefore not necessary. Walk-in emergency call stations are installed between the escape doors.



Loudspeaker system

A modern loudspeaker system allows communication right into the tunnel. A separate, additional channel is planned for the police, fire brigade and paramedics and this can also be used digitally.



Tunnel Operations Centre

The Tunnel Operations Centre is the organisational safety centre for the tunnel chain that consists of the three roof sections and the Elbe Tunnel. All information on tunnel operation, traffic control and safety monitoring is collected there. The central office is staffed around the clock by members of the police and the department of operational technology from the Roads, Bridges and Waterways Operation Department. In addition, the fire department is permanently represented and can initiate rescue measures at any time.



Emergency power supply

In the event of a power failure, the entire electrical system in the tunnel can be operated by an emergency power generator.

Bridge construction in Langenfelde

Bridges and underpasses had to be adapted or newly built along the route in order to widen the A7 motorway in Stellingen by two lanes. This was because they were not wide and load-bearing enough for the new motorway and noise protection: This includes the almost 400-metre long Langenfelde Bridge, which carries the A7 motorway over the Hamburg-Langenfelde railway line, the main Binsbarg route and Rohlfsweg.

The widening of the motorway section to eight lanes was not possible on the existing structure. Also the load-bearing capacity of the bridge was not sufficient to take the additional loads of the widening and the noise protection barriers. Langenfelde Bridge was deconstructed in a complex procedure at the beginning of the first A7 construction phase from 2014 until October 2018 and then re-built in the same place.



Deconstruction of the approximately 400-metre long Langenfelde Bridge

From Planning to Realisation

Public participation right from the start

As early as the 1980s, the citizens' initiative entitled 'Without a roof, there will be noise' promoted the covering of the A7 in Altona. However, the proposal of the local residents failed several times at first because of the financing. The necessary measures to widen the A7 motorway and add the legally required noise protection were implemented from 2009 onwards in close cooperation between the Federal Government and the Free and Hanseatic City of Hamburg and this vision could finally become reality.

Before construction can begin, every project needs a legal basis. Various planning procedures needed to be carried out before the motorway roofs could be built with their parks and allotment gardens:

1. The legal basis for the construction and widening of the A7 motorway is the planning approval procedure under the Federal Highway Code.
2. The planned parks and allotments on the motorway roofs are defined in development plans according to the Building Code.

In addition to the legal planning procedures, landscape architecture competitions for the basic design of parks and allotment gardens were held for each motorway roof in the period from 2010 to 2012. The competition results formed the basis for the development plans and were then specified in the further procedure. Interested citizens were also able to get involved in the implementation. The participants were able to express their ideas and wishes for the design and use of the roof surfaces in Schnelsen, Stellingen and Altona at information events and in the context of idea workshops and these ideas were later incorporated into the planning. The planners were dependent on the 'local expertise' of the local residents, particularly for the concrete design of the various locations on the roof surfaces.



Information events and workshops as an opportunity for exchange and participation

The Hamburg Roofs in Eimsbüttel

The Schnelsen Roof

Local recreation on site

The roof in Schnelsen runs from Heidlohstrasse via Frohmestrasse to the Hamburg-Schnelsen junction. It is at the level of the surrounding terrain. Several residential areas, schools and the town centre of Schnelsen are located close to the roof. These places will significantly improve quality of life due to the reduced noise pollution from the motorway. According to the design by Berlin landscape architects POLA, a green area with new path connections will be created on the surface of the cover and this will open up many new options for the people of Schnelsen. Trees, planted beds, seating and a boule area encourage visitors to linger. The meadow area is framed to the west by a promenade and to the east by allotments.

The residents of the district can reach the park via different routes: there will be a wide esplanade for cyclists and pedestrians connecting Frohmestrasse and Heidlohstrasse, parallel to the street 'Jungborn'. Another footpath will be created crossing between Jungborn and Vogt-Kock-Weg to better connect the adjacent residential areas with each other.

The distances from the residential areas to the children's day-care centres and the Schnelsen leisure centre on Wählingsallee and between the two primary school locations Röthmoorweg and Frohmestrasse will be considerably shorter, safer and more attractive thanks to the new park. New recreational areas and pathways are also being created nearby for patients, employees and residents of the geriatric clinic and the old people's home on Heidlohstrasse, and to create better connections to Schnelsen town centre on Frohmestrasse.

The Schnelsen roof at a glance

- Approximately 560 metres long, from Heidlohstrasse to the north of Frohmestrasse
- A total of around 2.87 hectares of new green areas and recreational facilities, spread over 1.45 hectares of parkland and 1.42 hectares of allotment gardens with 42 plots and a new neighbourhood square on Frohmestrasse
- Connection of separated residential areas and noise abatement in the centre



Connection to the local square south of Frohmestrasse



The Esplanade along the street 'Jungborn' as a continuous route connection in the Schnelsen section



Park with play and leisure facilities in the Kieler Strasse area



Promenade along the meadow area near Wegenkamp school

The Stellingen Roof

Green paths through the district

The Stellingen roof extends from Kieler Strasse in the south to the freight bypass in the north. Due to the high level of groundwater, the motorway in Stellingen is situated higher up in the terrain, so that the tunnel can be recognised as a structure in some places and the park on the roof cannot be integrated at ground level into the surroundings.

Near the roof there are schools and residential and commercial areas in sometimes very isolated locations. Stellingen is dominated in this area by a large number of roads and railway tracks.

Residents on both sides of the motorway will benefit from the reduced traffic noise as a result of covering the A7 motorway and from the new park in the north. Residential areas will grow together again, schools and business locations will be easier to reach and gaps in the existing route network will be closed. Additionally, new allotment gardens are planned in the southern section between Kieler Strasse and Wördemanns Weg.

The design by the Berlin landscape architects WEI-DINGER creates a green and varied route for cyclists and pedestrians in the form of a wide promenade between the Kollauwanderweg hiking path on the freight bypass and Kieler Strasse. A much more attractive connection to the existing underpass on Kieler Strasse is also being created via the park area.

The Stellingen roof at a glance

- Approximately 890 meters long, between Kieler Strasse and the freight bypass
- New allotment gardens (1.59 ha) in the south and public park areas (3.84 ha) in the north with attractive paths for cyclists and pedestrians
- Gaps in the existing road network will be closed
- The new park will be connected to Kollauwanderweg

The Hamburg Roof in Altona

The Altona Roof

From Volkspark to the Elbe River

The planned noise protection roof in Altona completes the trilogy of roofs in terms of design, because the longest tunnel section will also be landscaped as a park with a high proportion of allotments that reflect the special features of the surrounding area. The motorway that divides Behringstrasse and Volkspark will be removed and the neighbouring districts of Bahrenfeld and Othmarschen and the existing historical parks will be linked together again.

The idea of a park with allotments between Behringstrasse and Altona Volkspark is not new. As early as the 1920s, the town planner Gustav Oelsner had the idea of creating a connection between Volkspark and the Elbe River within an initial Altona green belt. This idea has been taken up again with the covering of the A7 and turned into reality.

Public parks and allotment gardens are being created on an area of around 19 hectares and a length of over two kilometres on the noise protection tunnel on the A7 motorway in Altona. Many new green connections between the western and eastern neighbourhoods will be created for the districts of Bahrenfeld and Othmarschen, along the covered motorway.

The historic parks Lutherpark and Bonnepark, which were divided up by the construction of the motorway in the 1970s, will be reconnected after more than 50 years.

In 2012 several offices developed drafts for a park on the noise protection tunnel in Altona as part of an open space planning and urban development ideas competition. The winning design by the Hamburg landscape architecture firm arbos envisages a long strip of meadows with a promenade in the west and a wide strip of allotments in the east.

The Altona roof at a glance

- Over 2,200 meters long, from Volkspark to Behringstrasse
- A continuous green corridor from Volkspark to the Elbe River
- Around 19 hectares of new green and recreational facilities with high quality surroundings in the form of parks (10 hectares) and approximately 325 allotments (9 hectares)
- The existing green spaces at Lutherpark and Bonnepark will be connected again
- Development of new residential areas on both sides of the covered motorway
- Construction of the Volkspark axis



Park and recreational facilities at the level of the tram underpass



Park with play and recreation facilities in the area of Luther Park and Luther Church

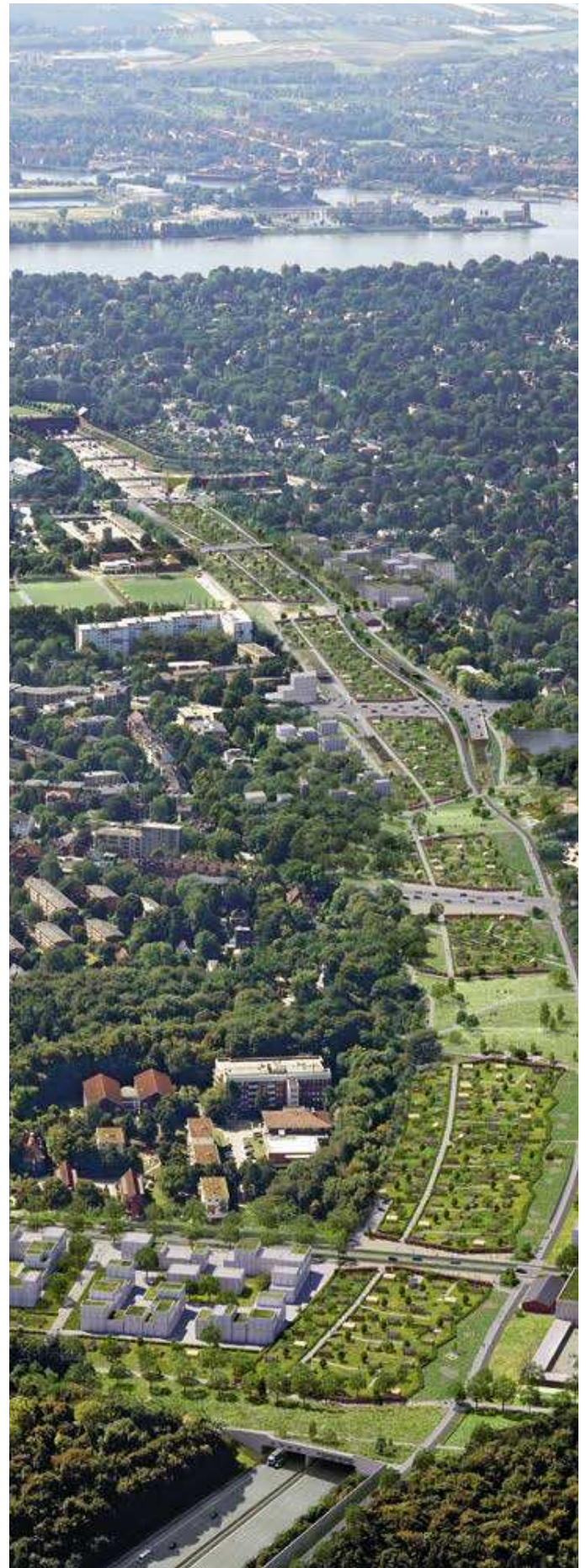
A Green Belt to unite Altona

Open space concept for the noise protection cover

The roof on the A7 motorway creates a varied park landscape in Altona with a long strip of meadows, several east-west oriented park connections and allotments. A sufficiently wide public bicycle and footpath promenade will connect these different open spaces with one another and with the surrounding urban space.

The design of the park landscape will be detailed in further planning. The selected areas will be developed in cooperation with the residents, for example as playgrounds and recreational facilities.

Four east-west oriented park connections will be created on the cover. The first one runs north of Holstenkamp to connect Volkspark with Eimsbüttel and the city centre as a green corridor. The exact course of the road shown is not yet final in this area. It is possible to connect the two sides of the historical parks with the park bridges at Lutherpark and Bonnepark in order to experience the parks as a whole again. The fourth park connection beside the new sports facility on Baurstrasse extends the adjacent park as a green area with smaller trees. The main entrances to the park are located where the new park landscape meets the cross streets. The noise protection measures that are necessary for the allotment gardens at some locations will become recognisable design elements in the park for passers-by, e.g. in the form of noise barriers and hedges. A bridge for cyclists and pedestrians crosses the busy Osdorfer Weg.



A view of the Altona Roof looking north-east to south-west

(Out)look into nature

The structure of the cover park: all soils are not equal

A special soil structure will allow trees and plants to grow on the roofs in the future.

The topic of soil plays a special role in the construction of the landscaped roofs. There are parks with trees and bushes on all three roofs together with allotments growing fruit and vegetables. It is important that the new soil on the roofs is optimal for planting.

The different uses make special demands on the soil structure and the quality of the soil to be installed.

The following requirements are in place for soil quality and soil structure:

- The soil must be free of pollutants.
- The soil must be able to store sufficient water.
- No artificial soil substrates may be used in the allotment garden areas.
- The soil will be installed in the area of the allotment gardens with a depth of 1.2 metres to give the roots enough room to grow.



Schematic representation of the soil structure on the 'Hamburg Roofs'



Possible design of a new garden plot on the Hamburg roof



Meadow belt as a part of the varied park landscape



Promenade along the allotment gardens looking south in the Stellingen section



Planting, picking and harvesting: The roofs provide space for new plots in attractive allotment gardens

Replacing allotment gardens on the 'Hamburg Roof' project

New green spaces are being created on the completed motorway covers in the course of the 'Hamburg Roof' project and existing allotment gardens are being relocated to them from the surrounding area.

Therefore the allotment gardens in the development areas have been re-zoned and have either been cleared or need to be cleared in the future. Many leaseholders who have to give up their allotment gardens have used them for decades. Many have been passed on from generation to generation and they are a great loss. However the Free and Hanseatic City of Hamburg is in a position to offer local and centrally located allotments as replacements. Other areas away from the roofs are planned as replacement sites in addition to the allotment gardens on the three roofs, because not all the allotment gardens affected by the clearance will be able to find space on the covers.

In the 'Hamburg Roof' project, a 1:1 replacement is provided in advance for each allotment garden affected by a termination. In the meantime, the leaseholders concerned will be supported by a contact person from the Ministry for Urban Development and Housing and informed about the relevant project stages. The plots on the three roofs are fixed in development plans as permanent allotments. The replacement plots on the remaining areas are also secured as permanent allotments or treated as permanent allotments under planning law contracts. A total of approximately 400 plots with an average plot size of 250 m² will be created on the three roofs.

The advantages of allotments on the roofs

- In contrast to some of the existing allotment sites, the new soil is free of contamination.
- The roofs are legally secured as allotment sites. They are also secured because no large structures can be built on the covers..
- The allotments are located in an appealing environment close to a new park.

If you have any questions on the topic of allotment gardens and the design of the roof surface in the project to cover the A7, please write to the following contact address for the project group 'Cover A7'. If you are interested in an allotment garden plot on one of the roofs, please contact the Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V.

Contact

Ministry of Urban Development and Housing

Project Group: Deckel A 7

E-mail: Deckel-BAB7@bsw.hamburg.de

Homepage: www.hamburger-deckel.de

Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e. V.

E-Mail: info@gartenfreunde-hh.de

Homepage: www.gartenfreunde-hh.de

Urban Nature: a contribution to environmental and climate protection

What is urban nature and what role does it play in environmental and climate protection? The Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety uses the term urban nature to cover all habitats within a city that are important to preserve biodiversity.

Individual trees, near-natural urban forests and parks and various open spaces such as sports fields and playgrounds, public green spaces or insect-friendly allotments can all be termed urban nature. In addition to their contribution to the flora and fauna, urban green spaces can also have a positive influence on the quality of life and health of the population. They provide green recreation and exercise areas close to where people live. Green spaces can also provide an improved climate in their immediate surroundings. In contrast to densely built-up and sealed areas, rainwater can seep away better on green spaces. The evaporation processes that planted soils undergo cool down the air temperature and the resulting fresh air corridor improves the conditions for residents, especially on warm days. In addition, the green areas with their trees, bushes and other plants, provide natural noise protection and clean the air by filtering pollutants from it.

The roofs on the A7 motorway in Schnelsen, Stellingen and Altona, which are being built in existing residential areas, also create room for new green areas with attractive open spaces. The park landscape on the longest roof in Altona will have the most types of open space and will therefore contribute further to promoting habitats for birds and insects, such as dragonflies, butterflies and wild bees in urban areas. The design of the park landscape, which will be carried out in cooperation with NABU Hamburg (a non-governmental nature conservation organisation) and citizens, will be specified in the further planning. A walk on the subject of urban nature has already been offered to interested citizens.

The event format of the 'Roof Walks' will be continued at regular intervals on different topics. The next dates and further information can be found on the website www.hamburger-deckel.de.



A walk on the topic of urban nature in the Altona section in June 2019 with some impressions of insect-friendly design on the roofs

Imprint

Publisher:

Free and Hanseatic City of Hamburg
Ministry of Urban Development and Housing
Neuenfelder Strasse 19, 21109 Hamburg
Responsible according to press law: Barbara Ketelhut

Contact:

Deckel-BAB7@bsw.hamburg.de
www.hamburger-deckel.de
For orders contact publikationen@bsw.hamburg.de

Design:

Agency for Geoinformation and Surveying

Picture credits:

Title	Visualisation: Moka-studio Aerial photo: Matthias Friedel POLA Landschaftsarchitekten GmbH
P. 3	Ministry of Urban Development and Housing, photographer: Jens Rüssmann
P. 4	Agency for Geoinformation and Surveying Ministry of Urban Development and Housing
P. 5, 12	Visualisation: Moka-studio POLA Landschaftsarchitekten GmbH
P. 7, 13, 17 left	Visualisation: Moka-studio WEIDINGER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GmbH Planorama Landschaftsarchitektur
P. 8	Ministry of Urban Development and Housing
P. 9	Graphics: Ministry of Economy, Transport and Innovation Ministry of Urban Development and Housing
P. 10	Ministry of Economy, Transport and Innovation
P. 11	From top to bottom: 1 – 3 Ministry of Urban Development and Housing, 4 SUPERURBAN Ministry of Urban Development and Housing
P. 14	Visualisation: monokrom arbos Freiraumplanung GmbH
P. 15	Visualisation: Moka-studio Luftbild: Matthias Friedel arbos Freiraumplanung GmbH
P. 16	left: ©Adobe Stock, Bumann , right: ©Adobe Stock, candy1812
P. 17 right	©Adobe Stock, Кирилл Рыжов
P. 18	left: Ministry of Urban Development and Housing top right: ©Adobe Stock, photo-corona bottom right: ©Adobe Stock, Elisabeth

Circulation: 500 copies

May 2020



Ministry of urban
Development
and Housing



Mittlerer Ring Südwest Neugestaltung der Oberfläche





Einfahrt zum Heckenstallertunnel.

Ein wichtiger Beitrag für die hohe Münchner Lebensqualität

Am 25. Juli 2015 wurden die Tunnelbauwerke am Mittleren Ring Südwest nach rund sechsjähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben. Die Menschen, die entlang der Tunnelstrecke leben und arbeiten, konnten aufatmen – der Hauptverkehr verläuft seitdem zwischen Westpark und Passauerstraße fast vollständig unterirdisch. Mit der Fertigstellung der Oberflächen sind nun auch Staus, Lärm und Staub vor und während des Tunnelbaus fast vergessen.

Die neue Verkehrsführung entlastet Münchens Hauptschlagader auf einer Länge von mehr als 2,5 Kilometern spürbar und schafft – wo zuvor über hunderttausend Autos am Tag fuhren – neue Aufenthaltsqualitäten: In der Garmischer Straße entstand eine begrünte Mittelpromenade, über dem Heckenstallertunnel wurde ein abwechslungsreicher Park mit Flächen für Spiel und Sport angelegt und der Luise-Kiesselbach-Platz bietet nun Raum für Stadtteilveranstaltungen.

Unmittelbar nach der Tunneleröffnung hat das Baureferat mit der Wiederherstellung und Neugestaltung der Oberflächen begonnen. Zwischen dem Westpark und der Passauerstraße wurden die provisorischen Fahrbahnen – teils bis zu sechs Fahrstreifen parallel – rückgebaut, Sparten in die endgültige Lage zurückverlegt, Vorgärten und Baustellenflächen wiederhergestellt, neue Geh- und Radwege gebaut, Baumgräben und Grünstreifen angelegt und vielfältig bepflanzt. In eng verzahnten Bauabschnitten wurden dabei unter anderem die

Ein- und Ausfahrten der Tunnel zur Oberfläche angepasst, die Mittelpromenade an der Garmischer Straße hergestellt, die Einfahrtsrampe an der Murnauer Straße, eine Lärmschutzwand an der Heckenstallerstraße und der neue Park angelegt.

Mehr als 1.600 Bäume und Großgehölze wurden gepflanzt, davon 900 Laubbäume und Großsträucher im Straßenbegleitgrün, weitere 124 Bäume in Vorgärten und auf ehemaligen Baustelleneinrichtungsflächen. Allein 340 Großbäume und weitere 300 Großsträucher wurden im neuen Heckenstallerpark gesetzt. So blühen und grünen allein dort 300 Lavendel-, Perl- und Salweiden, zartrosa Perl-Flieder und 7.000 Hainbuchen-Heckenpflanzen. Insgesamt entstanden 31.000 m² Gehölz- und Rasenflächen – und damit ein wichtiger Beitrag für die hohe Münchner Lebensqualität.

Das Tunnelsystem am Mittleren Ring Südwest

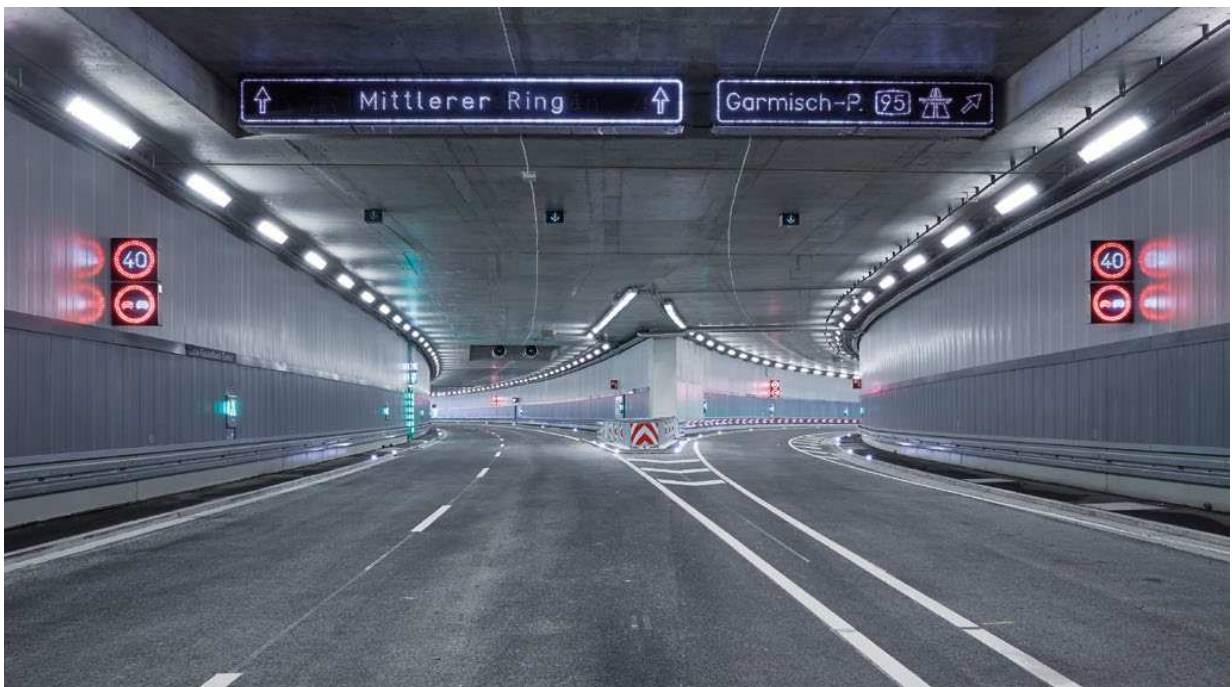
Pünktlich, plangemäß und kostengerecht wurde das Ziel erreicht und die Tunnel am Mittleren Ring Südwest mit einem großen Bürgerfest eröffnet – was die Kosten anbelangt, sogar besser als geplant: Statt den vom Stadtrat bewilligten 398,5 Millionen Euro beläuft sich die voraussichtliche Abrechnung auf 360 Millionen Euro. Davon wurden 30 Millionen Euro für die moderne Sicherheits- und Betriebstechnik sowie bauliche Vorkehrungen investiert; diese gewährleisten einen sicheren Betrieb der Tunnel.

Am 16. Juni 2009 – einen Monat vor der Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels im Osten – gab der Stadtrat grünes Licht für die Tunnelarbeiten am Mittleren Ring Südwest. Zwei Jahre zuvor hatten bereits die Vorwegmaßnahmen begonnen: Kanäle und Versorgungsleitungen wurden aus dem künftigen Baufeld an den Rand oder in Nebenstraßen verlegt, um den Baugrund in der Mitte freizumachen. Drei Abschnitte markieren das L-förmige Tunnelsystem zwischen A 96 im Norden und Passauerstraße im Süden: der 1.500 Meter lange Luise-Kiesselbach-Tunnel, der den Verkehr vom Westpark über den Luise-Kiesselbach-Platz mit Anschluss zur A 95 bis zur Murnauer Straße unter die Erde verlagert; der 400 Meter lange Abschnitt zwischen Murnauer Straße und Friedrich-Hebbel-Straße, auf dem der Verkehr auf der Heckenstallerstraße offen in Tieflage geführt und von Lärmschutzwänden begleitet wird, bevor er wieder abtaucht in den 620 Meter langen Heckenstallertunnel, der an der Passauerstraße endet.

Eine besondere Herausforderung bei dem ingenieur- und sicherheitstechnisch hochkomplexen Bauwerk war die Durchführung der Baumaßnahme bei laufendem Verkehr: Die provisorische, mehrspurige Verkehrsführung musste permanent an den Baustellenverlauf angepasst werden.

Eine Besonderheit war der Tunnelbau im Kreuzungsbereich von Ehrwalder Straße und Treffauerstraße, wo der Tunnel den U-Bahnhof Westpark überquert: Hier war vorausplanend bereits beim Bau der U-Bahn ein Tunnelblock errichtet worden. Auch der Einfahrtunnel von der Autobahn A 95 Richtung Norden ist nennenswert: Er unterquert den Haupttunnel in einer Tiefe von 14 Metern.

Insgesamt wirkt das Projekt nachhaltig auf das gesamte Umfeld. Denn es hebt die Barrierewirkung des Mittleren Rings auf und schafft wertvollen Raum in der Stadt für Grünflächen, Bäume und Freizeit.



Die Autobahn A 95 ist über Seitentunnel an den Luise-Kiesselbach-Tunnel angeschlossen.

Der Heckenstallerpark

Nachdem der östliche Teil der Heckenstallerstraße zwischen Friedrich-Hebbel- / Höglwörther Straße und Passauerstraße in den neuen Tunnel verlegt wurde, konnte der Heckenstallerpark entstehen: Auf 570 Metern Länge und 40 bis 70 Metern Breite steht nun eine Fläche von rund 27.500 Quadratmetern für Spiel, Freizeit und Erholung zur Verfügung.

Die Grundlage für den Park hatte der Münchner Stadtrat bereits im Jahr 2007 genehmigt. Er zeichnet sich durch eine abwechslungsreiche Mischung von Spiel- und Liegeflächen, Blumenwiesen sowie mit Bäumen und Sitzelementen ausgestattete Flächen aus.

Kleine baumüberstellte Platzflächen bilden im Westen und Osten jeweils den Auftakt des Heckenstallerparks. Zwischen ihnen erstreckt sich im Norden auf 500 Meter Länge eine leicht erhöhte zehn Meter breite Promenade, die zu den Wohngebäuden hin von einem durchgehenden, von Ost nach West gerichteten Fuß- und Radweg begleitet wird. Sie ist locker von Bäumen überstellt und wird nach Norden hin von niedrigen Hecken begrenzt. Zwischen den Hecken bilden sich Räume mit Sitzbänken. Hier kann man sich ausruhen und die Aktivitäten auf der großen Spielwiese verfolgen. Nach Süden öffnet sich die Promenade über eine Sitzmauer zum Park. Die offenen Wiesenflächen ergänzen einzelne Baumpflanzungen mit punktuell besonders auffälligen Baumarten wie dem

Tulpenbaum oder dem Amberbaum. Zwischen den Spielwiesen und der Gehölzpflanzung entlang des Gottfried-Böhm-Rings wurden arten- und blühreiche Saumstrukturen angelegt.

Insgesamt wurden im Bereich des Parks etwa 340 Großbäume gepflanzt, hauptsächlich Kirschbäume, Eichen, Weiden und Kiefern. Es entstanden insgesamt ca. 11.500 m² Rasen- bzw. Wiesenflächen sowie 3.200 m² Gehölzflächen. Eine gemischte Gehölzpflanzung mit Bäumen und Sträuchern bildet den südlichen Abschluss des Parks zur Wohnbebauung am Gottfried-Böhm-Ring.

Der rund 27.500 Quadratmeter große, neue Heckenstallerpark.





Der zentrale Spielbereich im Heckenstallerpark.

Zentraler Bereich mit Kinder- und Jugendspiel

In der Mitte des Parks liegt – zwischen den großen, offenen Spiel- und Liegewiesen – der zentrale Spielbereich mit einem vielfältigen Angebot für Jugendliche, Schul- und Kleinkinder.

Das Spielflächenkonzept wurde mit dem Bezirksausschuss 7, Sendling-Westpark abgestimmt. Dabei wurden im Zusammenhang mit der Boulderwand und der Dimensionierung des Basketballplatzes Anregungen von Vertretern von Jugendverbänden und Sportvereinen berücksichtigt.

Die Entwurfsplanung des Heckenstallerparks wurde ebenfalls mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt, besonderes Augenmerk lag hierbei auf der barrierefreien Erreichbarkeit der unterschiedlichen Parkniveaus im Bereich der Promenade und des Spielplatzes.

Um Lärmemissionen auf die benachbarte Wohnbebauung zu mindern und eine durchgängige Blickbeziehung durch den Park zu erhalten, ist das gesamte Spielareal um 1,50 Meter abgesenkt. Die Spielfläche wird von der Promenade im Norden über eine Sitzstufenanlage, aber auch über barrierefreie Rampen erschlossen. Im Süden läuft eine drei Meter hohe Boulderwand entlang des abgesenkten Spielbereiches. Die differenzierte Gestaltung der Wand bietet Kletterparcours unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade an.

In der westlichen Teilfläche gibt es Tischtennisplatten. Dort entstand ebenfalls ein asphaltierter Basketballplatz. Dieser ist zum Kinderspielbereich durch einen wetterfesten Unterstand aus einer Stahlkonstruktion mit integrierten Sitzbänken zum

Ausruhen, Zuschauen und Treffen abgegrenzt. Hauptattraktion für Schulkinder ist der Kletterparcours mit Balancierbalken, Kletterseilen, Plattformen und einem zirka fünf Meter hohen Kletterturm mit Hängebrücke und großer Rutsche. Für die Kleinen gruppieren sich um ein baumüberstelltes Holzdeck ein Spielhaus samt Rutsche, Kletternetz und Sandbagger. Mehrere Nischen bieten ruhige Bereiche und Sitzmöglichkeiten für die Eltern.



Tischtennisplatten – Elemente des großzügigen Spielflächenkonzepts.

Garmischer Straße – Promenade statt Verkehrsschneise

Hunderttausende weißer Blüten blühen im Frühling entlang der Promenade, wo sich früher mehr als hunderttausend Fahrzeuge mehrspurig vorbeischieben. Vom Luise-Kiesselbach-Platz bis zum Westpark kann man nun bequem und sicher zu Fuß auf einer 850 Meter langen attraktiven Wegstrecke spazieren gehen. Wer möchte, kann unterwegs auf einer der neuen Bänke Platz nehmen, sich mit den Nachbarn von gegenüber treffen ... Vor dem Tunnelbau war das undenkbar, nun hat sich das Verkehrsaufkommen an der Oberfläche deutlich verringert. Die Garmischer Straße hat sich dadurch markant verändert, der ehemals sechsspurige Straßenraum wurde komplett neugestaltet: Jetzt gibt es viel Platz für Fußgänger und Radfahrer und bessere Möglichkeiten, um die einst trennende Schneise barrierefrei zu queren.

Etwa 250 Vogelkirschen, Birnbäume und Felsenbirnen verwandeln die neue Mittelpromenade im Frühling in ein schneeweißes Blütenmeer und zeigen im Herbst ihr feurigrotes Blattwerk. Gesäumt von 150 Platanen in Grünstreifen und Trögen veränderte die Garmischer Straße damit ihren Charakter von einer tosenden Bundesstraße zu einer alleearartigen Stadtstraße, die den Verkehr aus den einmündenden Wohnstraßen nach Nord und Süd ableitet.

Kernstück der Oberflächengestaltung ist die großzügige, zirka zehn Meter breite Mittelpromenade mit jetzt nur noch einer Richtungsfahrbahn je Seite. Die einmündenden Querstraßen gliedern die Promenade in vier Abschnitte. Die Promenade



Beleuchtung typisch München.

verläuft wegen des darunter liegenden Straßentunnels teilweise um etwa einen halben Meter höher, als die Fahrspuren daneben. Sie verbindet nun auch den beliebten Westpark mit dem Luise-Kiesselbach-Platz – dem Herz des Stadtteils Sendling-Westpark.

Auftakt und Eingang zur Promenade liegen jeweils an den Kreuzungspunkten der querenden Straßen. Über eine mit Pflaster eingefasste Vorfläche und anschließender flacher Rampe gelangt man barrierefrei auf den drei Meter breiten Weg, der zum Flanieren einlädt. Links und rechts des Weges schließt ein Rasenstreifen an, ergänzt durch komfortable Sitzmöglichkeiten mit Holzauflege und eine durchgehende Beleuchtung. Die Kirschbaumallee hinter den Bänken gibt den Rahmen und schirmt die Promenade ab.

Vor dem Tunnel 100.000 Fahrzeuge pro Tag – heute: Hunderttausende Blüten entlang der Mittelpromenade.





Orts- und identitätsstiftend:
Der Gänseliesl-Brunnen steht
wieder an Ort und Stelle.

Der Luise-Kiesselbach-Platz – Herzstück zwischen den Tunneln

Wie durch Schlagadern pulsiert der Verkehr durch die Tunnel unter dem Luise-Kiesselbach-Platz. Hier ist die Autobahn A 95 München/Garmisch-Partenkirchen jeweils mit einem Seitentunnel an den Haupttunnel nach Norden und den Heckenstallertunnel nach Osten angeschlossen. Vor dem Tunnelbau ließen die rund 120.000 Fahrzeuge pro Tag nur schmale Rasenflächen übrig. Heute sind es – gemäß Verkehrsprognose zum Planfeststellungsbeschluss – an diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt zirka 40.000 Kfz pro Tag.

Durch den Tunnelbau konnten die Fahrbahnen an der Oberfläche so reduziert werden, dass eine zirka 1,7 Hektar große zusammenhängende Fläche entstand. Von Anfang an war vorgesehen, dass die Gestaltung des Luise-Kiesselbach-Platzes außerhalb des Projektes Mittlerer Ring Südwest eigenständig geplant werden soll.

Das Baureferat hat hierfür – einem Stadtratsantrag folgend – einen Bürgerdialog durchgeführt. Die Veranstaltungen stießen auf außerordentlich großes Interesse. Favorisiert wurde eine zentrale 5.500 m² großen Rasenfläche mit Bäumen und blütenreichen Wiesen. Freies Spiel, Picknick und Sport sind ebenso möglich, wie temporäre Märkte und Veranstaltungen auf der multifunktionalen, 2.000 m² großen Schotterrasenfläche. Diese Begrünung lässt auch nach erfolgter Überprüfung der prognostizierten Lärmbelastung weitere Gestaltungs-Optionen offen.

Nach Norden und Westen wird der Platz durch Baumreihen aus Winterlinden und Platanen gefasst, ergänzt durch blühende Großsträucher. Der Blick auf das markante Portal des Seniorenheims St. Josef bleibt frei. Der Baumbestand im Nordosten und entlang des Max-Seidl-Wegs bleibt erhalten – ebenso wie zwei frühere Fixpunkte auf dem Platz: Die beiden orts- und identitätsstiftenden Brunnen „Gänseliesl“ und „Junges Leben“

wurden aus dem zehn Jahre währenden „Tunnelbau-Schlaf“ geholt und wieder unter den Bäumen an der Ostseite integriert. Seit Sommer 2018 kann auch der Luise-Kiesselbach-Platz genutzt werden.



Die Oberfläche des Luise-Kiesselbach-Platzes wurde im Rahmen eines Bürgerdialoges eigenständig geplant.

Die gesamte Baumaßnahme Mittlerer Ring Südwest beträgt fast drei Kilometer und entlastet den Münchner Südwesten enorm.



**Baumaßnahme
Mittlerer Ring Südwest
Neugestaltung der Oberfläche**

Bauherr
Landeshauptstadt München
Baureferat

Projektleitung
Oberflächenwiederherstellung
Landeshauptstadt München
Baureferat (Tiefbau)
Christian Zechmeister

**Projektleitung
Tunnelbau**
Landeshauptstadt München
Baureferat (Ingenieurbau)
Johann Wittmann

**Projektleitung
Grünflächen**
Landeshauptstadt München
Baureferat (Gartenbau)
Dietmar Bühler, Jan Burmeister

Gestalterische Betreuung
Landeshauptstadt München
Baureferat (Hochbau)

Objektplanung Verkehrsflächen
Planungsgemeinschaft Mittlerer Ring:
Dorsch International Consultants,
München
ISP Scholz Beratende Ingenieure,
München
Ingenieurbüro Schönenberg + Partner,
München

Objektplanung Grünflächen
Latz + Partner, Kranzberg

Länge der gesamten Baumaßnahme
etwa 2,8 Kilometer

Tunnellängen
Luise-Kiesselbach-Tunnel – 1.500 m
Heckenstallertunnel – 620 m
Tiefloge Heckenstallerstraße – 400 m

Oberflächenwiederherstellung
ca. 100.000 m³ Erdbewegungen
ca. 80.000 m² Asphaltflächen
ca. 30.000 m² Pflasterbeläge
ca. 35 km Randeinfassungen

Fläche Heckenstallerpark
etwa 27.500 m²

Baubeginn Vorwegmaßnahme
Kanalbau Oktober 2007

Verkehrsfreigabe Tunnel
Juli 2015

Wiederherstellung Oberfläche
Sommer 2018

Genehmigte Gesamt-Projektkosten
398,5 Mio. Euro

Voraussichtliche Abrechnung
360 Mio. Euro

Herausgeber:
Landeshauptstadt München
Baureferat
Friedenstraße 40
81660 München

Text: Baureferat München
Gestaltung: Infografik Oberländer
Fotos: Rent-a-Drone, Peter Schinzler,
Jens Weber

Grafiken: Latz + Partner,
Büro für Gestaltung Wangler & Abele
Druck: Bavaria Druck GmbH

Juni 2018
Gedruckt auf Papier aus zertifiziertem Holz, aus kontrollierten Quellen und aus Recyclingmaterial.

Titelbild:
Oberflächengestaltung Heckenstallertunnel.

LYN OVERSÆTTELSE – INGEN KORREKTURLÆSNING LAVET: (den originale artikel på tysk, er nederet i dokumentet)

Fra avisen [Der Tagesspiegel](#) UPDATE 16.06.2021, 09:02 Uhr

• Berlin

• 280 millioner euro for 300 meter tag?: Undersøgelse bestemmer byggeomkostninger for Berlins motorvejsdækning

Undersøgelse bestemmer byggeomkostninger for Berlins motorvejsdækning

Et tag til A100 bymotorvejen i det vestlige Berlin bliver dyrt. Tirsdag drøftede Senatet omkostningerne på op mod 280 millioner euro.

JÖRN HASSELMANN



Hvad ville en dækning til A100 city autobahn i Vestberlin koste? Dette blev undersøgt af den tyske enhed for langdistance-vejplanlægning og -konstruktion (Deges), som bygger motorveje på vegne af den føderale regering.

En undersøgelse foretaget af Deges fastslog 280 millioner euro i byggeomkostninger for en fuldstændig afdækning af sektionen mellem Knobelsdorff-broen og Kaiserdamm-broen i Berlin-Charlottenburg. Dette er kun 300 meter.

Tagesspiegel baggrundstrafik og smart mobilitet



E-mobilitet, transportpolitik og fremtidig mobilitet: orienteringen om transport og intelligent mobilitet. For beslutningstagere og eksperter fra erhvervsliv, politik, foreninger, videnskab og NGO'er.

En dækning lige over sporene på A100 ville være lidt billigere til 150 mio. – men også mindre effektiv. S-Bahn- og fjernbanesporene midt i den brede voldgrav forblev åbne. "B.Z." rapporterede først. Undersøgelsen er ifølge rapporter kun et udkast, som endnu ikke er blevet evalueret af trafikforvaltningen.

Tirsdag noterede senatet de første omkostningsestimater for begrænsning af sektionen af byens motorvej. Den gennemførlighedsundersøgelse, der nu er tilgængelig, beviser den tekniske gennemførlighed, hedder det.

[Hvis du vil have de seneste nyheder fra Berlin, Tyskland og verden live på din mobiltelefon, anbefaler vi vores app, som du kan downloade her til Apple- og Android-enheder.]

Deges var blevet bestilt af delstaten Berlin til at udføre en forundersøgelse for at dække autobahn i denne sektion. Grundlaget var en beslutning fra Repræsentanternes Hus i Berlin fra juni 2019. Hovedformålet er at reducere støjen for beboerne.

Ifølge Deges er undersøgelsen et pilotprojekt, hvor den tekniske og økonomiske gennemførlighed af et tag skal undersøges. Byplankoncepter er ikke en del af undersøgelsen.

mere om emnet

Autobahn, næsten alle fraktioner vil have låget

Fatima Keilani

I Hamborg er to ud af tre dækninger over den travle A7 allerede færdige. De tre tunneler har en samlet længde på 3753 meter. I Berlin skal et kabinet også testes på Dreieck Funkturm.

DEN ORIGINALE ARTIKEL PÅ TYSK:

[Der Tagesspiegel](#)

Suchen

SUCHE

- [Der Tagesspiegel](#)
- [Berlin](#)
- 280 Mio. Euro für 300 Meter Dach?: Studie ermittelt Baukosten für Berliner Autobahndeckel



UPDATE 16.06.2021, 09:02 Uhr

280 Mio. Euro für 300 Meter Dach? Studie ermittelt Baukosten für Berliner Autobahndeckel

Ein Überdachung für die Stadtautobahn A100 im Berliner Westen wird teuer. Am Dienstag beriet der Senat über die Kosten von bis zu 280 Millionen Euro.

JÖRN HASSELMANN



Die Idee: Ein Dach zwischen Kaiserdammbrücke (hinter dem Bahnhof Messe Nord) und Knobelsdorffbrücke. FOTO: DORIS SPIEKERMANN-KLAAS

Was würde ein Deckel für die Stadtautobahn A100 im Berliner Westen kosten? Das hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau (Deges) untersucht, die im Auftrag des Bundes Autobahnen baut.

sind lediglich 300 Meter.

Dies

Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility



E-Mobilität, Verkehrspolitik und die Mobilität der Zukunft: Das Briefing zu Verkehr und Smart Mobility. Für Entscheider & Experten aus Wirtschaft, Politik, Verbänden, Wissenschaft und NGO.

Jetzt kostenlos testen!

die „B.Z.“ berichtet.

Dem Vernehmen nach handelt es sich bei der Studie nur um einen Entwurf, der noch nicht von der Verkehrsverwaltung bewertet worden ist.

Am Dienstag nahm der Senat die ersten Kostenschätzungen für die Deckelung des Abschnitts der Stadtautobahn zur Kenntnis. Die nun vorliegende Machbarkeitsstudie belegt die technische Ausführbarkeit, hieß es.

[Wenn Sie aktuelle Nachrichten aus Berlin, Deutschland und der Welt live auf Ihr Handy haben wollen, empfehlen wir Ihnen unsere App, die Sie [hier für Apple- und Android-Geräte](#) herunterladen können.]

Die Deges war vom Land Berlin [mit einer Machbarkeitsstudie zur Überdeckung](#) der Autobahn in diesem Abschnitt beauftragt worden. Grundlage war [ein Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses aus dem Juni 2019](#). Ziel ist vor allem eine Reduzierung des Lärms für Anwohner.

[Schon 250.000 Abos: Suchen Sie sich Ihren Tagesspiegel-Newsletter für Ihren Bezirk aus! Jetzt hier kostenlos: leute.tagesspiegel.de]

[Jetzt kostenlos bestellen](#)

Die Studie ist nach Angaben der Deges ein Pilotprojekt, in der die technische und finanzielle Realisierbarkeit einer Überdachung geprüft werden soll. Stadtplanerische Konzepte sind nicht Bestandteil der Studie.

Mehr zum Thema

Autobahn Fast alle Fraktionen wollen den Deckel



Fatima Keilani

[zwei von drei Deckeln](#) über die stark befahrene A7 bereits fertig. Die drei Tunnel haben eine Gesamtlänge von 3753 Metern. In Berlin soll auch [am Dreieck Funkturm eine Einhausung geprüft werden](#).

[Der neue Morgenlage-Newsletter: Jetzt gratis anmelden! zur Startseite](#)

LYN OVERSÆTTELSE _ INGEN KORREKTUR LÆSNING: (DEN ORIGINALE ARTIKEL PÅ TYSK ER NEDENFOR)



Banebrydende ceremoni for motorvejsdækket over A7 i Altona

Status: 27/04/2021 15:35

Forbundstransportminister Andreas Scheuer (CSU) var til stede ved den banebrydende ceremoni for motorvejsdækningen i Altona. Datoen var blevet udskudt på grund af corona-pandemien.



Forbundstransportminister Andreas Scheuer (CSU) giver signalet til den symbolske banebrydende ceremoni.

Scheuer trykkede på en rød knap, og en gravemaskine sænkede sin skovl ned i en bunke grus. Med denne symbolske banebrydende ceremoni fejrede forbundstransportministeren og Hamburgs transportsenator Anjes Tjarks (De Grønne) starten på byggeriet af Altona-støjbeskyttelsestunnelen og udvidelsen af Autobahn 7 - med tilbagevirkende kraft. Byggeriet startede for uger siden.

Fordele for vejtrafikken og lokale beboere

"Folk i vores land har brug for og forventer højtydende veje," sagde Scheuer ved ceremonien. En udvidelse af Autobahn til otte spor ville fjerne flaskehalse og forbedre trafikafviklingen. Ifølge Scheuer er A7 livline for Tysklands økonomi, Hamborgs havn og pendlertrafikken. Beboerne nød også godt af de mere end to kilometers støjafskærmning og de grønne områder på tunneltaget. Tjarks sagde: "Det overordnede projekt gør det klart, at motorvejs- og byudviklingsprojekter kan gå hånd i hånd i Hamborg." Støjsikringstunnelen vil skabe et nyt byområde på i alt 19 hektar med plads til grønne arealer, kolonihaver og boliger.

Færdiggørelse af det første rør planlagt til 2025

Byggeriet skal efter planerne tage syv år endnu. Den sekssporede trafik på A7 bør opretholdes i dette tidsrum. Efter færdiggørelsen vil fire baner være tilgængelige i hver retning. Færdiggørelsen af det første tunnelrør er planlagt til udgangen af 2025. Fra da af skulle motorvejstrafikken forsvinde under betondækket. For beboerne skulle trafikstøjen så være næsten helt forsvundet, som det føderale planlægningsfirma DEGES forklarede. Hele projektet skal stå færdigt i 2028.

Byggeomkostningerne er næsten 800 millioner euro



Trafikmeldinger for Hamborg

Trafikpropper, byggepladser, fareadvarsler og forhindringer på vejene - den aktuelle trafiksituation i og omkring



Autobahn 7: Den store udvidelse i nord
A 7 i Hamborg udvides. NDR.de giver information om byggeprojektet og den aktuelle trafiksituation.

DEN ORIGINALE ARTIKEL PÅ TYSK:



Spatenstich für Autobahndeckel über die A7 in Altona

Stand: 27.04.2021 15:35 Uhr

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) war bei dem ersten Spatenstich für den Autobahndeckel in Altona dabei. Wegen der Corona-Pandemie war der Termin verschoben worden.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) gibt das Signal zum symbolischen Spatenstich. Scheuer drückte auf einen roten Knopf und ein Bagger senkte seine Schaufel in einen Kieshaufen. Mit diesem symbolischen Spatenstich haben der Bundesverkehrsminister und Hamburgs Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) den Baubeginn des Lärmschutztunnels Altona und die Verbreiterung der Autobahn 7 gefeiert - nachträglich. Denn die Bauarbeiten haben schon vor Wochen begonnen.

Vorteile für Straßenverkehr und Anwohner

"Die Menschen in unserm Land brauchen und erwarten leistungsstarke Straßen", sagte Scheuer bei der Zeremonie. Mit der Verbreiterung der Autobahn auf acht Spuren würden Engpässe beseitigt und der Verkehrsfluss verbessert. Die A7 sei für Deutschlands Wirtschaft, Hamburgs Hafen und den Pendlerverkehr die Lebensader, so Scheuer. Außerdem profitierten die Anwohnerinnen und Anwohner durch den mehr als zwei Kilometer langen Lärmschutz und die Grünflächen auf dem Tunneldach. Tjarks sagte: "Das Gesamtprojekt verdeutlicht, dass Autobahn- und Stadtentwicklungsprojekte in Hamburg Hand in Hand gehen können." Der Lärmschutz-tunnel werde eine neue Stadtfläche von insgesamt 19 Hektar mit Raum für Grünanlagen, Kleingärten und Wohnungsbau schaffen.

Fertigstellung der ersten Röhre für 2025 geplant

Den Planungen zufolge sollen die Bauarbeiten noch rund sieben Jahre dauern. Der sechsspurige Verkehr auf der A7 soll währenddessen aufrechterhalten bleiben. Nach der Fertigstellung stehen vier Spuren je Richtung zur Verfügung. Die Fertigstellung der ersten Tunnelröhre ist für Ende 2025 geplant. Von da an soll der Autobahnverkehr unter dem Betondeckel verschwinden. Für die Anwohnenden soll der Verkehrslärm dann schon nahezu vollständig verschwunden sein, wie die Bundesplanungsgesellschaft DEGES erklärte. 2028 soll dann das gesamte Projekt fertig sein.

Baukosten betragen fast 800 Millionen Euro

Gut 2,2 Kilometer lang und etwa 45 Meter breit wird das Bauwerk nördlich des Elbtunnels - bedeutend länger als die bereits gebauten Lärmschutztunnel in Schnelsen und Stellingen. Die Baukosten für das Projekt betragen 790 Millionen Euro. Hamburg wird davon nach früheren Angaben von Tjarks 291 Millionen Euro übernehmen. Die Kosten für die Begrünung des Deckels seien darin noch nicht enthalten.



Verkehrsmeldungen für Hamburg

Staus, Baustellen, Gefahrenhinweise und Behinderungen auf den Straßen - die aktuelle Verkehrslage in und um Hamburg.



Autobahn 7: Der große Ausbau im Norden

Die A 7 in Hamburg wird ausgebaut. NDR.de informiert über das Bauprojekt und die aktuelle Verkehrslage.

ARTIKEL FRA BYEN HAMBURGS OFFICIELLE WEBSITE: (LYNOVERSÆTTELSE; IKKE KORREKTURLÆST (DEN ORIGINALE ARTIKEL ER PÅ TYSK NEDENFOR))

Myndighed for Økonomi og Innovation

Finansiering: Hamburg er involveret

Kostenverteilung Ausbau und Lärmschutz A7 Hamburg

Freie und
Hansestadt Hamburg

Bundesrepublik
Deutschland



Fordeling af omkostninger til udvidelse og støjbeskyttelse A 7 (Bild: BSW)

Udvidelsen og konstruktionen af føderale hovedveje såsom A 7 er generelt finansieret over det føderale budget. Forudsætningen for dette er klassificeringen af foranstaltningen i de prioriterede behov i Federal Transport Infrastructure Plan. For A 7'eren gælder dette alle tre sektioner. Den føderale regering er derfor også ansvarlig for den lovpligtige støjbeskyttelse.

Hamburg bidrager til omkostningerne til de ekstra dækstrækninger, som har en byudviklingsgevinst ud over ren støjbeskyttelse. Ifølge beregninger forventes den kommunale andel at koste 150 millioner euro. Derudover er der omkring 17 millioner euro til planlægningen. Byområderne omkring den støjdæmpede motorvej udvikles til boliger. Dette vil aflaste Hamburg-budgettet med anslået 167 millioner euro.

Schnelsen-strækningen og den nordlige del af Stellingen-strækningen op til Niendorfer Gehege-driftssløjfen udvides og drives af en privat sponsor som led i et offentligt-privat partnerskabsprojekt.

• YDERLIGERE INFORMATION

• [Vorgeschichte](#)

(BAGGRUNDSHISTORIE)

Baggrund A 7 i Hamborg: En af de højeste trafikbelastninger i Tyskland

Næppe nogen del af autobahnen i Tyskland har så mange køretøjer, der kører rundt som på A7 nær Hamborg.



Aktuelle prognoser viser, at trafikken på A7 fortsat vil stige Bild: © BSW

A 7 autobahn er Tysklands vigtigste nationale nord-sydforbindelse. Med sine 964 kilometer er den længste tyske autobahn den centrale forbindelse mellem Skandinavien og Østrig. Inden for byens grænser forbinder autobahn også hele den vestlige del af Hamborg. Sammen med A 23 forbinder A 7 Hamborg Lufthavn og Hamborgs havn med det vestlige og nordlige omegn.

På grund af gennem- og bytrafikkens dobbelte funktion er strækningen mellem Slesvig-Holsten/Hamburg statsgrænsen og Elbentunnelen underlagt trafik over gennemsnittet. Næppe nogen anden motorvejsstrækning i Tyskland kører så mange biler om dagen. Alene på den sekssporede strækning fra Hamburg-Nordwest-udfletningen (AD) til Hamburg-Stellingen-krydset (AS) kører der dagligt 152.000 motorkøretøjer. Den teoretiske grænse for seks tilgængelige baner er overskredet med 26 procent. Aktuelle prognoser fra ptv traffic mobility logistics AG viser, at antallet vil fortsætte med at stige: I 2025 vil omkring 165.000 køretøjer passere gennem denne sektion hver dag.

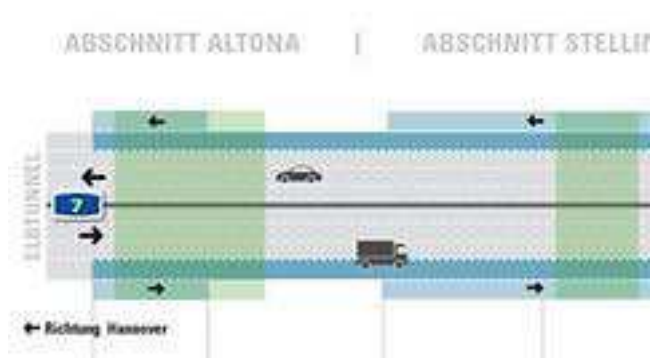
Disse værdier ligger et godt stykke over de oprindelige planer for den vestlige omfartsvej og Elbe-tunnelen fra 1975 og 1992, hvor der i første omgang blev spået 56.000 køretøjer og senere 100.000 køretøjer.

Trængslen er endnu større på den firesporede strækning mellem Hamburg-Schnelsen-krydset og Hamburg-Nordwest autobahn-trekanten. Ulykkesraten er også over gennemsnittet. Det betyder, at en udvidelse af A 7 er absolut



A 7 Ausbau

8- bis 8-streifiger Ausbau von Othmarschen bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein



Dette giver A 7 flere vejbaner

I fremtiden vil køretøjer bevæge sig gennem Fri- og Hansestaden Hamborg på op til otte sammenhængende baner på nord-syd-åren. Der er også til- og frakørselsbaner i krydsene og ved motorvejskryds HH Nord-Vest samt sammenkoblingsbaner.

Trafikforskere fra Ruhr-universitetet i Bochum simulerede den fremtidige trafiksituation på A7 for at bestemme den optimale vognbanebredde. De bekræftede udvidelsesforslaget fra delstaten Hamborg og dens entreprenør DEGES. Til udvidelsen til otte baner vælges standardtværsnittet

(RQ) 43 med yderligere to sammenfletningslister samt flette- og sammenfletningslister i krydsene. Vejbanen bliver i alt omkring 51 meter bred. En seks-sporet udvidelse med RQ 36 blev designet til Hamburg-Nordwest Autobahn trekanten. For at forklare: Standardtværsnittet er en tysk retningslinje for vejstrukturen og vejbredden i meter. Det dækker hele kørebanen - inklusive de faktiske kørebaner i begge retninger samt midter- og hårdskulderen.

Kort overblik: Historien om A 7 i Hamborg

marts 2020: Altona anlægsfase Start af de forberedende anlægstiltag i det underordnede bynet

december 2019: Trafikudløsning OPP-projekt: Tunnel Schnelsen

december 2018: Trafikrydning OPP-projekt: 60 km rute på Slesvig-Holstensk territorium

december 2018: Plangodkendelsesbeslutning for Altona byggeafsnit

oktober 2018: Færdiggørelse af den nye Langenfeldbro

april 2016: Start af anlægstunnel Stellingen

oktober 2014: Start af det offentlig-private samarbejde om at udvide A 7 i Schnelsen-strækningen til den slesvig-holstenske statsgrænse.

juni 2014: Start af nedrivning og nybyggeri af Langenfeldbroen i Stellingen.

august 2013: Dekret planlægning godkendelse byggeafsnit Stellingen.

december 2012: Den første plangodkendelsesbeslutning for udvidelsen af A 7 i Hamborg byområde til Schnelsen-strækningen er udstedt.

maj 2012: Den europæiske planlægningskonkurrence for åbent rum om design af Altona-dækslet er blevet afgjort.

juli 2010: Den europæiske realiseringskonkurrence om udformningen af Schnelsen- og Stellingen-dæksektionerne er afgjort.

marts 2009: Den 3. marts 2009 beslutter statsborgerskabet at finansiere omfattende dækningsudvidelser i Bahrenfeld/Othmarschen og en dækning i Schnelsen.

2007/2008: A 7 skal udbygges for at kunne klare den voksende trafikstrøm. DEGES er ved at udarbejde en undersøgelse af den nødvendige immissionskontrol for strækningen fra Schnelsen til Othmarschen. Resultatet af undersøgelsen er, at der skal opføres større støjbeskyttelseskonstruktioner i den 11,6 kilometer lange strækning.

oktober 2002: Det fjerde rør i Elbentunnelen går i drift den 28. oktober 2002. De øgede krav til tunneldrift og trafikovervågning gør det nødvendigt at bygge et nyt driftscenter.

oktober 1995: Byggeriet af den fjerde Elben-tunnel begynder.

1992: Siden trafikken blev åbnet i 1975, er den daglige trafikmængde i Elbentunnelen næsten fordoblet: fra 56.000 til 102.300 motorkøretøjer.

august 1990: Planlægningsgodkendelsesbeslutningen for det fjerde Elbentunnelrør blev truffet den 16. august 1990.

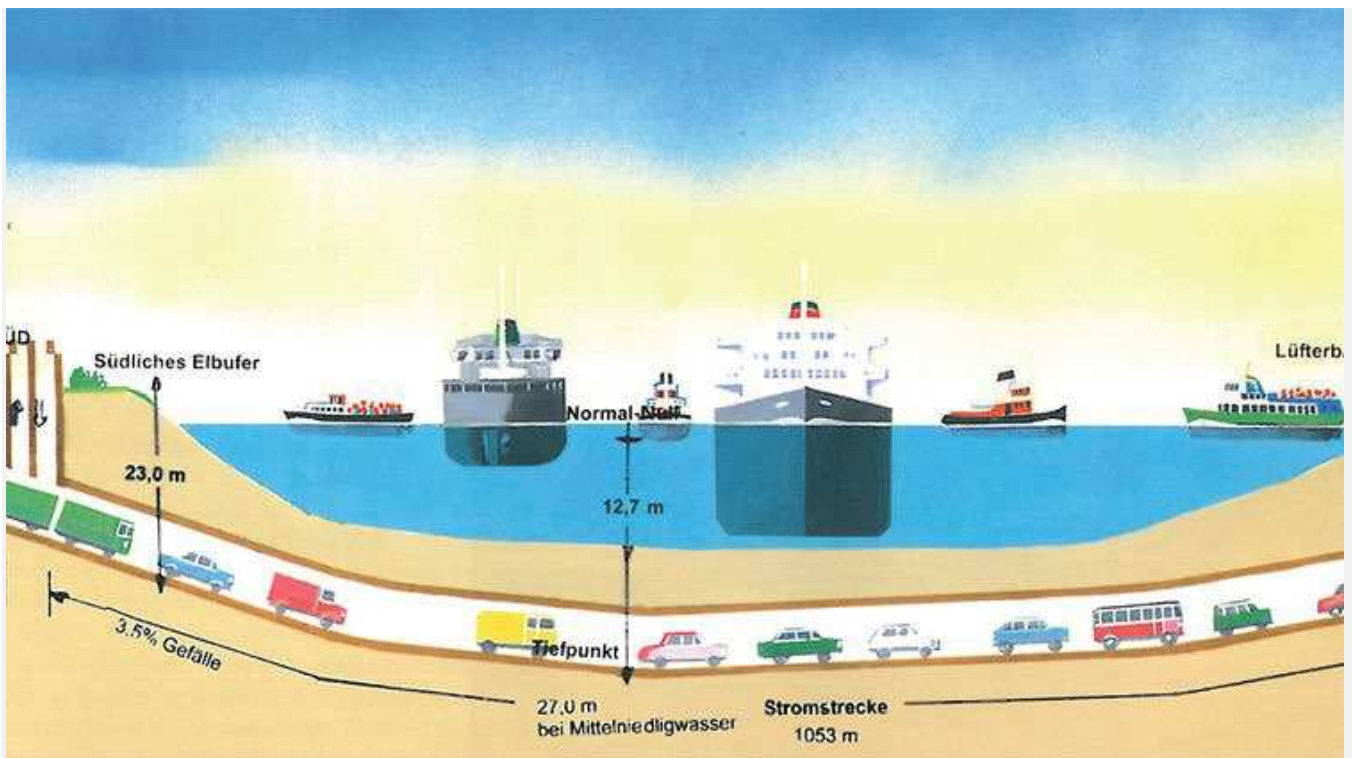
1988: Der gøres indledende overvejelser om at dække motorvejsstrækningen fra Elbetunnelen til Holstenkamp i Bahrenfeld. Idéen afvises dog i planlægningsgodkendelsesprocessen for det fjerde Elbentunnelrør på grund af de høje omkostninger.

1982: Senatet beslutter at fremme trafikken over Elben og at ansøge det føderale transportministerium om opførelse af et fjerde Elbe-tunnelrør. Rutens stigende attraktivitet - suppleret med yderligere broforbindelser mellem de danske øer - sammen med den kraftige stigning i nordtyske regionaltrafik har ført til en enorm stigning i nord-sydgående trafikbevægelser. Derfor bør den nye Elben-tunnel snart udvides.

januar 1975: Den 10. januar 1975 blev Elben-tunnelen og den 31 kilometer lange autobahn i Hamborgs vestlige omfartsvej åbnet for trafik. De forbinder motorvejstrekanten Hamburg-Nordwest med Horster Dreieck, hvor den nye Köhlbrandbrücke forgrener sig nogenlunde i midten.juni 1968:

Byggeriet af Elbentunnelen begynder den 20. juni 1968. Den skal i alt være 3,33 kilometer lang, 2,65 kilometer af den i en lukket (mine) byggemetode. Tunnelen betragtes som "Europas mest komplicerede byggeplads". 150 millioner mark-projektet fejres af medierne som en "teknisk sensation". Det særlige: Otte betonsænkekasser med en længde på 132 meter og en vægt på 46.000 tons skal forbindes med hinanden.

1962: Planlægningen af den anden Elben-tunnel begynder. Rutens forløb, der var planlagt på det tidspunkt, svarer nøjagtigt til nutidens omfartsvej A 7. Elbenbroerne var flaskehalsen for bilister på ruten mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Med opførelsen af den nye Elbentunnel bør trafikken i området omkring Hansestaden Hamborg aflastes.



De første planer for Elbentunnelen fra 1962 Bild: © BSW

• [Ziele & Nutzen](#) (FORMÅL OG FORDELE)

Formål og fordele A 7 tilbygning og dækning: Flere spor og mindre støj for lokale beboere

Drei Hamburg dækning og innovativ hviskeasfalt sikrer mere fred og ro langs autobahn. Flere vognbaner betyder øget kørekomfort for chaufførerne.

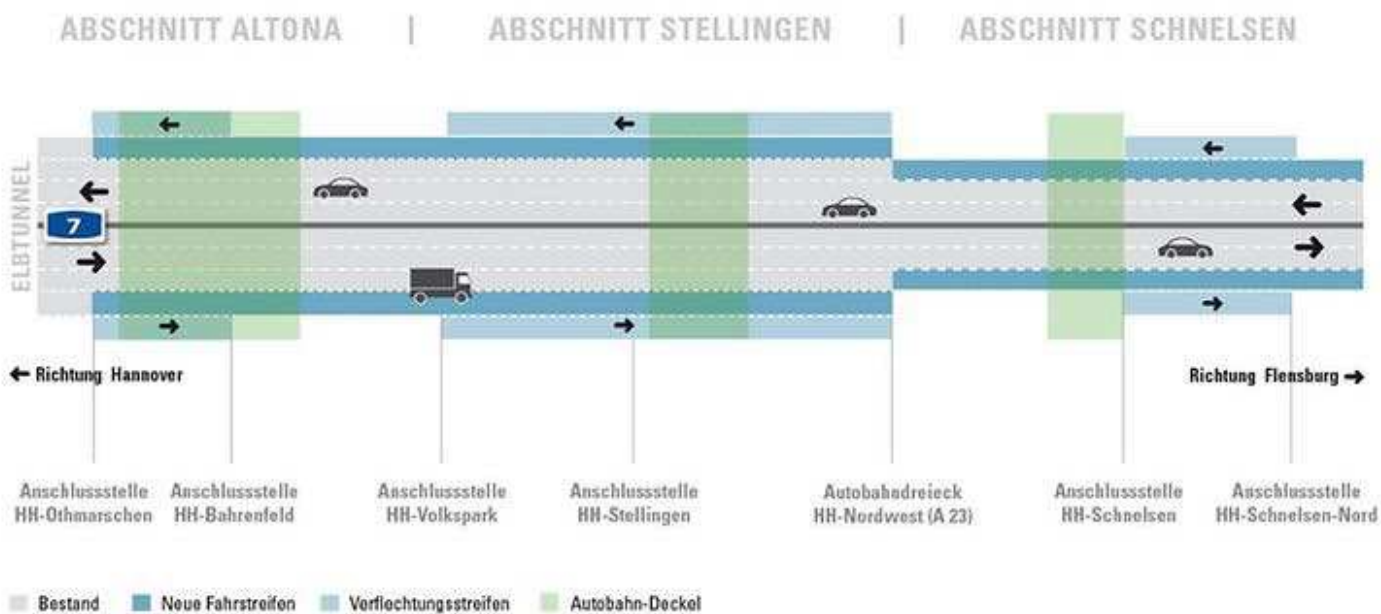


Fremtidig tunnelindgang: sofistikeret design af støjbeskyttelsesstrukturene
Bild: © DEGES/V-KON.media

Et fremtidsrettet støjbeskyttelsesprojekt er under udvikling i den vestlige del af Hamborg. I løbet af udvidelsen af A 7 med to spor nord for Elben-tunnelen vil der blive skabt en omfattende støjbeskyttelse fra tunneller og mure i Altona og Eimsbüttel. Gevinst i livskvalitet: Der bygges parker og kolonihaver på tunneldækslerne, bydele vokser sammen og der kan bygges mere end 3.000 nye lejligheder på støjreducerede arealer.

A 7 Ausbau

6- bis 8-streifiger Ausbau von Othmarschen bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein



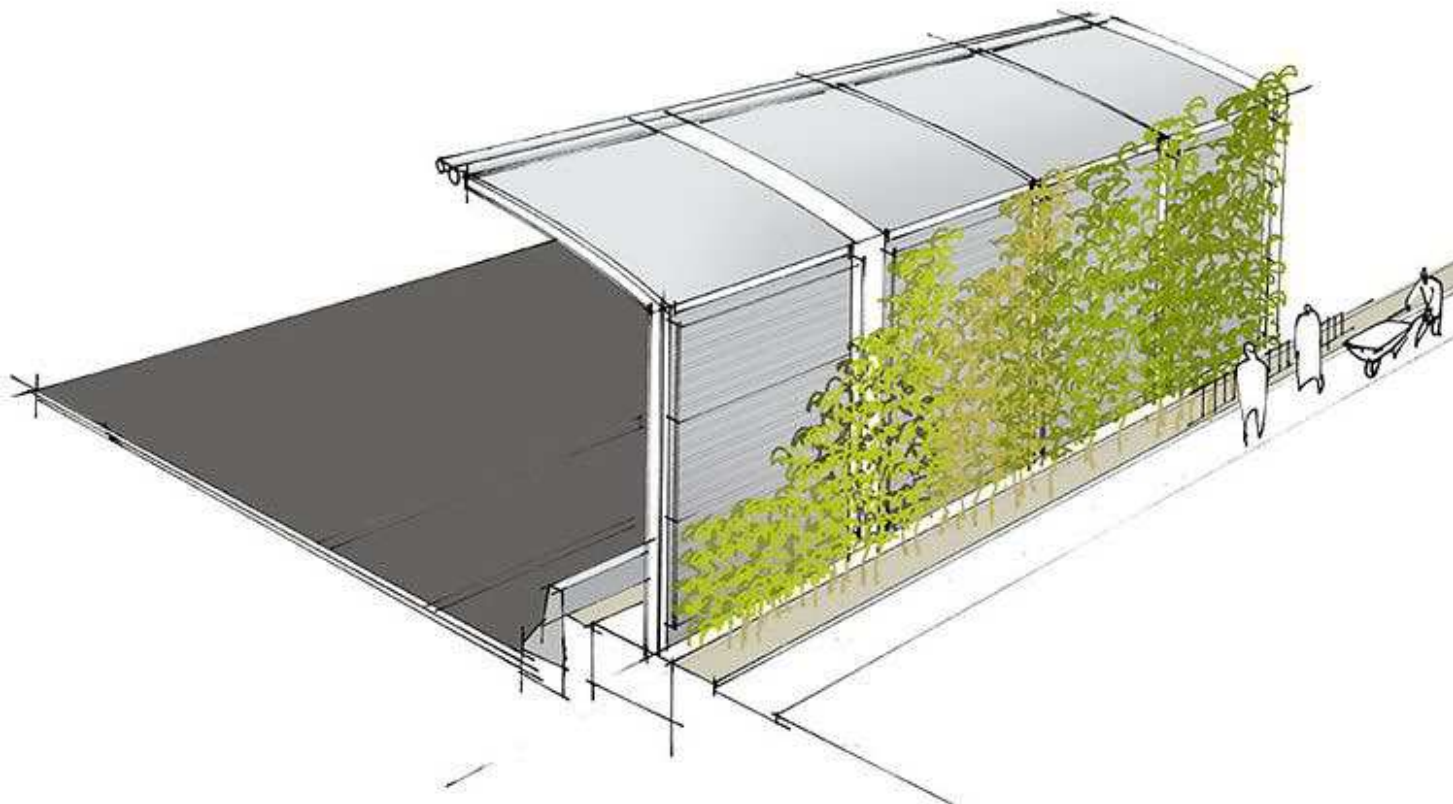
Udbygningen af A 7 er absolut nødvendig for ikke at standse langdistancetrafikken og sikre mobiliteten for indbyggerne i Hamborg. Konceptet: nye sammenkoblingsbaner på højre side af vejen skaber plads til alle bilister, der bruger A 7 i Hamborg inden for kort afstand mellem de tæt på hinanden følgende vejkryds. Der er plads til gennemkørende trafik på de indre vognbaner.

Beskyttelse med dæksler, moderne beskyttelsesvægge og støjsvag asfalt

For pålideligt at kunne beskytte omgivelserne mod trafikstøj på trods af den stigende trafik på motorvejen, er der planlagt tre støjdæmpende tunneler foruden støjafskærmende mure og volde samt støjsvag asfalt - hjertet i hele støjbeskyttelsen foranstaltninger. Den omfattende støjbeskyttelse i den vestlige del af Hamborg er muliggjort, fordi udvidelsen af A 7 repræsenterer en væsentlig ændring i et trafiksystem. Dette resulterer i en ret til støjbeskyttelse baseret på de gældende lovbestemte



De akustiske undersøgelser afslørede, at der er behov for nye støjbeskyttelsesforanstaltninger i hele tilbygningsstrækningen. Dette er ikke kun til gavn for beboerne i nærheden af de tre overdækninger, men forbedrer også markant støjbeskyttelsen i hele længden af A7 fra Elbentunnelen til statsgrænsen.



Ud over tekniske og økonomiske aspekter er der også taget højde for design- og byudviklingsaspekter ved planlægningen af støjbeskyttelsen. Særligt de støjafskærmende vægge vil være af høj designkvalitet, med et klart og ensartet formsprog og diskret farveskala. Ved tunnelportalerne vil støjbeskyttelsesvæggene – i kanten og i medianen – flyde harmonisk ind i hinanden. Der planlægges også støjafskærmningsvægge i enderne af tunnelfladerne, som skal beskytte de nye parker på dækslerne mod støj.

En DEGES computeranimation viser, hvordan byrummet langs A 7 kunne fremstå efter at A 7 er blevet udvidet og dækket. Dækkets overflade har hidtil kun været vist som eng - den fremtidige udformning af parkerne og kolonihaverne (resultater af konkurrencerne om dækningen) vil blive tilføjet senere.

Byggeprocessen – reducere værdiforringelser til et minimum

Etapevis anlægsarbejde gør det muligt: Alle kørebaner er tilgængelige for bilisterne hele vejen igennem – så trafikken kan blive ved med at bevæge sig i anlægsperioden. Mulige restriktioner, omveje og lukninger holdes på et minimum.



Byggefaserne i et overblik (fra 04/2019)
 Bild: © SUPERURBAN KOMMUNIKATION

Arbejdet begyndte i nord med Schnelsen-strækningen, hvor nedrivningen og nybygningen af Langenfelderbroen i Stellingen-strækningen startede noget senere. Resten af strækningen inklusive tunnelen følger. Endelig vil Altona-sektionen blive udvidet.

Talrige broer skal også ændres eller fornyes. Nogle forbindelser mellem bydelene vil fremover føre direkte over det nye støjafskærmningsdæksel, så det ikke er nødvendigt at bygge broerne om. I byggeperioden sørges der for, at ingen er afskåret fra den sædvanlige infrastruktur. Der opføres midlertidige broer og om nødvendigt opstilles omveje.

Yderligere og mere detaljerede materialer såsom præsentationer eller planer for det samlede projekt opbevares i mediebiblioteket.

• [Planung & Beteiligung](#) (PLANLÆGNING OG DELTAGELSE)

Planlægning & Deltagelse Muligheder for deltagelse

Planlægningen af A 7-udvidelsen og støjbeskyttelsestunnelen (plangodkendelsesproceduren) går hånd i hånd med planlægningen af overfladerne af Hamburg-dækket (konkurrencer og udviklingsplanprocedure)



Borgerne diskuterer planerne Bild: © BSW

Inden byggeriet kan påbegyndes, kræver ethvert projekt et lovligt plangrundlag og de nødvendige tilladelser. Planlægningsgodkendelsesprocedurer i henhold til Federal Trunk Roads Act danner det juridiske grundlag for konstruktion eller udvidelse af en føderal hovedvej.

Den fremtidige anvendelse af motorvejsdækningerne er specificeret i udviklingsplanerne, som er baseret på de forudgående konkurrenceprocedurer. De nye boligområder i de tilstødende byområder opføres også på baggrund af bebyggelsesplaner.

Plangodkendelsesprocedurer og bebyggelsesplanprocedurer for dækningen udføres stort set sideløbende - således at planerne er optimalt koordinerede og overskuelige for offentligheden (se nedenstående diagram). Bebyggelsesplanen vil først være lovligt fastsat efter godkendelsesbeslutningen.

Hvad er en plangodkendelsesprocedure?



Bild: © SUPERURBAN

En plangodkendelsesprocedure tjener til at fastlægge alle offentlige og private interesser, der berøres af et byggeprojekt. Det betyder, at alle interesser bliver hørt, diskuteret og vejet mod hinanden og om muligt afbalanceret. I løbet af udvidelsen af A 7 i Hamborg vil der være tre planlægningsgodkendelsesprocedurer - en hver for strækningerne Stellingen, Schnelsen og Altona. Med afslutningen af den respektive planlægningsgodkendelsesprocedure, vil tilladeligheden af de planlagte udvidelser, herunder støjbeskyttelsesstrukturerne på A7, blive afgjort med beslutningen om plangodkendelse. Først derefter kan byggearbejdet begynde.

Projektudvikleren indsender planlægningsdokumenterne til høringsmyndigheden sammen med ansøgningen om godkendelse af projektet. I tilfælde af A 7-udvidelsen er projektets sponsor Myndigheden for Økonomi, Transport og Innovation (BWVI). Hun ansøger om godkendelse af byggeprojektet på BWVI's juridiske kontor.

Hvordan kan borgerne engagere sig?



Stort publikum: Offentligt arrangement i Schnelsen

Bild: © SUPERURBAN

Borgerne kan fremsætte deres indsigelser og forslag under godkendelsesprocessen. Høringsmyndigheden sørger for offentlig fremvisning af plandokumenterne i de berørte bydele i en periode på en måned. Dette vil blive påpeget på forhånd i Lovtidende. Indsigelserne skal være modtaget skriftligt eller til protokollen af høringsmyndigheden eller kredskontoret senest to uger efter udstillingsfristens udløb.

De modtagne indsigelser, udtalelser og forslag drøftes mundtligt i en særskilt høring. Ud over projektlederen og høringsmyndigheden kan også indsigerne, de repræsentanter for offentligheden og de naturfredningsforeninger, der har afgivet udtalelse, deltage.

Hvornår bliver planen lov?

Hvis den plangodkendende myndighed anser projektet for at kunne godkendes, godkender den planen ved beslutning. Herved kan den stille krav og betingelser som hjælpebestemmelser. Efter at planlægningsgodkendelsesbeslutningen er blevet bekendtgjort, kan der indgives en klage - i tilfælde af A 7-udvidelsen til den føderale forvaltningsdomstol. Den fastlagte plan bliver endelig, hvis der ikke er anlagt sag inden for sagsfristen, eller hvis en sag, der er anlagt, afvises med endelig og absolut dom.

Hvad er byggeplanen?

Arealanvendelsesplanlægning er det centrale instrument til at kontrollere den strukturelle og anden brug af arealer i en kommune. Arealanvendelsesplanen består af den forberedende arealanvendelsesplan (arealplanen) og de bindende arealanvendelsesplaner (bebyggelsesplanerne).

Hvordan ser arealplanlægningen for A 7-projektet ud?

Arealanvendelsesplanerne udarbejdes i en procedure, der formelt er reguleret i bygningsloven. Fordi arealanvendelsesplanlægningen og planlægningsgodkendelsesproceduren for udvidelsen af A 7 er tæt forbundne, og projektet er af betydning for hele byen, overtog (fremkaldte) Senatet udviklingsplanproceduren. Derfor udføres udviklingsplanlægningen ikke af bydelen, men af myndigheden for byudvikling og boliger (BSW) og godkendt af Senatet. BSW arbejder tæt sammen med fagkontoret for by- og landskabsplanlægning i det respektive

distrikt og deltager også i distriktsudvalgene. Byudviklingskommissionen er det politiske organ, der er ansvarligt for Senatets planer.

Hvordan kan offentligheden deltage?

Den tidlige deltagelse af offentligheden sker i form af en offentlig plandrøftelse. Den står i begyndelsen af udviklingsplanprocessen. I den offentlige plandiskussion præsenteres og forklares planlægningens mål og formål ved hjælp af de første koncepter og foreløbige udkast samt deres sandsynlige effekter. Alle borgere har dér mulighed for at drøfte planlægningen med de involverede planlæggere og komme med forslag eller kritik.

I det andet trin af offentlig deltagelse vil udkastet til udviklingsplan, som er vedtaget af administration og politik, blive vist i BSW i en måned. Dokumenterne kan også ses på distriktskontoret. Under den offentlige fremvisning kan borgerne få udkastet forklaret af BSW-medarbejdere. De kan også indsende en erklæring inden for visningsperioden. Alle kommentarer kontrolleres og afvejes rimeligt over for hinanden og indbyrdes under hensyntagen til private og offentlige interesser.

Hvornår træder en plan i kraft?

Udviklingsplanerne besluttet af Senatet og træder i kraft med den sædvanlige lokale bekendtgørelse. I det særlige tilfælde af

I forlængelse af 7 skal det bemærkes, at særlige lovbestemmelser sikrer, at bebyggelsesplanerne først kan træde i kraft, når plangodkendelsen er endelig.

- [Langenfelder Brücke](#)

(LANGENFELDBROEN:)



En af de vigtigste milepæle i A 7-udvidelsen: nybyggeri og udvidelse af Langenfeldbroen

Bild: © DEGES V-KON.media



Brücken-Neubau: Juni/Juli 2014 bis Juni 2018



Med den næsten 400 meter lange Langenfeld-bro krydser A 7-trafikken Hamburg-Langenfelde-jernbanesystemet, Binsborg-hovedvejen og Rohlfsweg. Den er ikke bred og stabil

nok til den otte-sporede udvidelse og støjbeskyttelse, så den bliver afmonteret og derefter genopbygget i en kompleks proces.

En top præstation af ingeniørerne, for nybyggeriet foregår, mens trafikken kører — på broen og nedenunder. I stedet for konventionel nedrivning vil overbygningen blive demonteret i to kontrollerede trin: Først den østlige overbygning (nordgående bane), derefter den vestlige overbygning (sydgående bane). Imens dirigeres trafikken i seks spor over den anden del af broen. Jernbanedriften skulle kunne fortsætte uafbrudt.

Vigtige byggefaser på et øjeblik

I 2015/2016 gjorde en bronedrivningsteknik, som var ny i verden, den østlige del af broen næsten uden problemer nedrevet og genopbygget: Den gamle kørebane mod nord (østlige overbygning) blev ikke brudt op på samme sted, men i ét stykke ved hjælp af hydrauliske cylindre, stålkabler og teflonbelagte glidelejer fast grund - for at knuse dem der, væk fra jernbaneskinneerne.

Ved nybyggeriet i 2015/2016 blev dele af broen skubbet over skinnerne i ét stykke - i alt omkring 3.500 tons stål over en samlet længde på omkring 330 meter. I slutningen af april var den komplette stålkonstruktion i sin endelige position. De to konstruktioner blev derefter svejset sammen, og der blev lagt omkring 1.000 betonplader til kørebanelen. I slutningen af 2016 blev den nye nordgående bane åbnet for trafik som planlagt. Alle sydgående og nordgående baner krydser i øjeblikket denne nye østlige del af broen. Efter at trafikken blev flyttet til den østlige side, begyndte arbejdet med at rive Langenfelderbroens vestlige overbygning i foråret 2017. I august 2017 var nedrivningen (sydgående vognbane) allerede færdig. Udover den konventionelle nedrivning "med tungt udstyr" skulle den gamle betonoverbygning med en længde på 137 meter og en vægt på næsten 7000 tons skubbes ud over Deutsche Bahns sporarealer. Produktionen af den nye vestlige stålkonstruktion blev afsluttet i marts 2018. Vejbaneanlægget startede herefter med udstøbning af overbygningen.

Dræning og brokapper, som en lateral afgrænsning af broen, blev færdiggjort i sommeren 2018. Derefter fulgte vejbanekonstruktionen (asfaltering) og brokonstruktionens trafiktekniske udstyr med betonafspærringer og trafikskilte. Samtidig blev støjafskærmningsvæggene opsat på vestsiden af det nye brostykke. I oktober 2018 blev nedrivningen og nybyggeriet af begge brokonstruktioner gennemført med succes.

(februar 2015) (Februar 2018)

De enkelte byggetrin i overblik

1. byggefase (afsluttet)

**2014 til
2016**

- Lukning af vognbanen i retning mod Flensburg
- Alle seks vognbaner flyttes til vognbanen mod Hannover
- Nedrivning og nybygning af den østlige brokonstruktion
- Nybyggeri af broen mod Flensburg

- Anlæg af midlertidige ramper ved Volkspark-krydset
- Byggearbejde på den østlige ind- og udkørsel af Volkspark-krydset
- Færdiggørelse af den østlige rampe og rampe

2. byggefase (afsluttet)

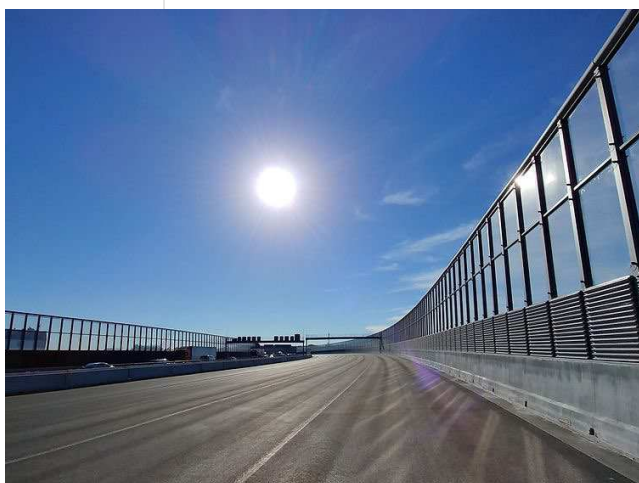
**2016 til
2018**

- Lukning af vognbanen i retning af Hannover
- Alle seks spor flyttes til kørebanen i retning mod Flensborg
- Nedrivning og nybygning af den vestlige brokonstruktion
- Nybyggeri af broen mod Hannover
- Byggearbejde på den vestlige ind- og udkørsel af Volkspark-krydset
- Afslutning af den vestlige op- og nedstigning

3. byggefase (i planlægning)

2020

- Skiftevis vognbanespærring i retning af Flensborg og Hannover
- Alle seks kørebaner flyttes herefter midlertidigt tilbage til én kørebane, så begge kørebaner sammen med Stellingen tunnelbyggeafsnittet kan holde på den tavse asfalt (porøse vejbelægning).



Overbygning vest med ny kørebane og støjafskærmende mure (13.10.2018)



overbygning



regnvandsopsamlingsbassin

• [Projektpartner](#)

(PROJEKTPARTNERE:)

- Hånd i hånd til A 7-udvidelsen
- Hamburgs myndigheder for forretning, transport og innovation (BWVI) og for byudvikling og boliger (BSW) arbejder sammen med det føderale ministerium for transport og digital infrastruktur (BMVI) på og fremmer det storstilede "Hamburg låg"-projekt. Kontoret for transport og veje i BWVI har bestilt den tyske Unity Fernstrassenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) med den overordnede planlægning og konstruktion.
-
- Mange projektpartnere arbejder hånd i hånd på Hamburg-lågprojektet Together for A 7 i Hamburg: projektpartnerne
- Billede: © BSW
- DEGES – German Unity Highway Planning and Construction GmbH
- DEGES er et projektledelsesfirma med speciale i planlægning og konstruktion af føderale hovedveje. Det koordinerer, overvåger og kontrollerer eksterne serviceudbydere's tjenester. DEGES blev grundlagt i 1991 af blandt andet Forbundsrepublikken Tyskland og de fem nye forbundsstater for hurtigt at kunne gennemføre de mange transportprojekter i Østtyskland. Siden 2007 har Frie og Hansestaden Hamburg været den første vestlige forbundsstat til at være DEGES-aktionær. I dag er virksomheden ansvarlig for udbygning eller nybygning af omkring 1.800 kilometer veje i store dele af Tyskland (inklusive den tyske enhedsvej (VDE) og VDE-projekter). Derudover er der talrige bro- og tunnelkonstruktioner såsom Leipzig City Tunnel og vandvejsprojekter. Den erfarne virksomhed vil ved opbygningen af Hamburg-dækningen stå for planlægning og anlæg af motorvejsudvidelsen og de enkelte dækstrækninger.

- www.deges.de
-
- Myndighed for økonomi, transport og innovation (BWVI)
- Med udvidelsen af A 7 med udvidet støjbekyttelse gennem supplerende overdækninger igangsættes et af de kommende års mest komplekse anlægstekniske tiltag, som vil stille særlige og høje krav til Hamborg som entrepriseadministration for føderalt stamvejsbyggeri. En projektgruppe blev nedsat i BWVI den 1. april 2012 for at samle alle de nødvendige specialist- og i nogle tilfælde tværfaglige kapaciteter. Dette har til formål at sikre, at planlægningen og gennemførelsen af tiltagene udføres intensivt, og at en vellykket gennemførelse af projektet sikres. Projektgruppen består af medarbejdere fra Kontoret for Trafik og Veje i BWVI og Statens Kontor for Veje, Broer og Vand (LSBG).
- www.hamburg.de/bvm
-
- Statens agentur for veje, broer og vand (LSBG)
- LSBG er tildelt BWVI. Som serviceudbyder for myndigheder og kontorer er det statslige selskab ansvarlig for implementering og behovsbaseret vedligehold af bygningsmæssige systemer af den tekniske infrastruktur - for eksempel til veje, kyst- og indre vandveje og offentlig belysning. Som med Elben-tunnelen vil LSBG betjene de enkelte tunnelsektioner af Hamborg-dækket efter færdiggørelsen. Dette inkluderer også videoovervågning fra et kontrolcenter.
- www.lsbg.hamburg.de
-
- Myndighed for Byudvikling og Bolig (BSW)
- Byudviklings- og landskabsplanlægningsprocedurerne for udvikling af boligområder og den tilhørende planlægning for anvendelsen af de tre dækafsnit behandles i BSW. Et projekt er på plads dér, der koordinerer by- og landskabsplanlægningskravene i koordinering med distriktskontorerne i Altona og Eimsbüttel.
- www.hamburg.de/bsw
-
- Eimsbüttel og Altona distrikter
- Realiseringsgruppe "Hamburg dækningsparker"
- Implementeringen af designløsninger til overfladerne af støjbekyttelsestunnellerne på BAB 7 i Schnelsen, Stellingen og Altona sektionerne udvikles i den tværgående realiseringsgruppe Parkanlagen Hamburger Deckel.

DEN ORIGINALE ARTIKEL PÅ TYSK:

[Drucken](#)

[Artikel teilen](#)

Behörde für Wirtschaft und Innovation

FinanzierungDie Finanzierung: Hamburg beteiligt sich

Der Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen wird vom Bund finanziert. Hamburg beteiligt sich an den Kosten für zusätzliche Deckelabschnitte, die über den Lärmschutz hinaus einen städtebaulichen Nutzen haben.

Kostenverteilung Ausbau und Lärmschutz A 7 Hamburg

Freie und
Hansestadt Hamburg

Bundesrepublik
Deutschland



Kostenverteilung Ausbau und Lärmschutz A 7 (Bild: BSW)

Der Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen wie der der A 7 wird generell aus dem Bundeshaushalt finanziert. Voraussetzung dafür ist die Einordnung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Im Falle der A 7 ist dies für alle drei Abschnitte gegeben. Den gesetzlich erforderlichen Lärmschutz trägt deshalb ebenfalls der Bund.

Hamburg beteiligt sich an den Kosten für die ergänzenden Deckelabschnitte, die über den reinen Lärmschutz hinaus einen städtebaulichen Nutzen haben. Berechnungen zufolge liegt der städtische Anteil bei voraussichtlich 150 Millionen Euro Investitionskosten. Dazu kommen etwa 17 Millionen Euro für die Planung. Die städtischen Flächen im Umfeld der lärmberuhigten Autobahn werden für den Wohnungsbau entwickelt. Dadurch wird der Hamburger Haushalt um voraussichtlich 167 Millionen Euro entlastet.

Der Abschnitt Schnelsen sowie der nördliche Teil des Abschnittes Stellingen bis zur Betriebswendeschleife Niendorfer Gehege werden als Bestandteil eines [Öffentlich-Privaten Partnerschaftsprojektes](#) durch einen privaten Träger ausgebaut und betrieben.

WEITERE INFORMATIONEN

- [Vorgeschichte](#)
- [Ziele & Nutzen](#)
- [Planung & Beteiligung](#)
- [Langenfelder Brücke](#)
- [Projektpartner](#)