

BUXTEHUDE

Autor: Karsten Wisser

09.01.2016

Buxtehuder A-26-Abfahrt auf der Kippe



1

Bekommt die Hansestadt Buxtehude keine eigene Autobahn-Anschlussstelle an der A 26?

Diese Frage stellen sich inzwischen viele Buxtehuder.

Von Karsten Wisser und Björn Vasel.

Durch die TAGEBLATT-Berichterstattung in den vergangenen Tagen noch einmal deutlich geworden ist, wie massiv und emotional der Widerstand vieler Anwohner an der Rübker Straße gegen die Anbindung der Stadt über ihre Straße ist. Da wurde die geplante Lärmschutzmauer mit der Berliner Mauer verglichen und die Planungen des Landkreises Stade als „menschenunwürdig“ bezeichnet.

Die Ausgangslage: Niemand an der Rübker Straße darf überrascht sein, dass diese Straße, die Kreisstraße 40, für die Anbindung Buxtehudes an die Autobahn genutzt werden soll. Das ist seit Jahrzehnten bekannt und laut Buxtehuder Stadtverwaltung auch in einigen Baugenehmigungen vermerkt. Das bestätigt Stadtbaurat Michael Nyveld auf Nachfrage.

Die Alternativen zur Rübker Straße: Haben die meisten Fachleute recht, gibt es keine Alternative zur Rübker Straße. Jede Umgehung würde in irgendeiner Form das EU-Vogelschutzgebiet betreffen und ist damit rechtlich nicht durchsetzbar. Und dabei spielt die oft gestellte Frage, ob es dort den viel zitierten Wachtelkönig tatsächlich gibt, keine Rolle. Es reicht, dass er dort leben könnte und dort leben soll. Im Amtsdeutsch geht es um „Entwicklungsziele“. Der Kreis hat bei seinen Planungen 13 Trassenvarianten wie die von der Stadt Buxtehude favorisierte Ostumgehung zur K 40 untersucht, und dies auch ausführlich, weil die Frage nach anderen Möglichkeiten für einen Autobahnzubringer bei der mit Sicherheit folgenden juristischen Auseinandersetzung eine wichtige Rolle spielt. Keine funktioniert. Also wird entweder die K 40 Autozubringer oder es wird keinen Anschluss geben.

Die Zahlen: 21 400 Fahrzeuge (Pkw und Lkw) sollen nach Fertigstellung der A 26 auf dem Zubringer unterwegs sein; heute sind es 9000 Fahrzeuge täglich. Das wären „deutlich mehr Fahrzeuge“ als auf der viel befahrenen B 73 heute. Wichtig ist dabei zu wissen, dass die Gutachter bei ihren Prognosen immer den schlimmstmöglichen Fall annehmen sollen. So ist durchaus umstritten, ob tatsächlich so viele Autofahrer wie theoretisch berechnet den Weg über die Rübker Straße nehmen werden. Und die Zahlen verändern sich ständig: 2009 ging die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr noch von 16 700 Fahrzeugen pro Tag aus, die 2025 auf dem Zubringer unterwegs sein sollten.

Die Vergangenheit: Wer einen Blick auf die Landkarte des Buxtehuder Nordens wirft, mag den Planern der Vergangenheit die Absicht unterstellen, den Anschluss der Stadt an die Autobahn maximal erschweren zu wollen. Auf möglichen Alternativen zur K 40 ist Wohnbebauung entstanden. „Eine langfristige Planung sieht anders aus“, kommentierte dies Kreisbaurat Hans-Hermann Bode.

Das sagen die Anwohner: Die Anwohner lehnen den Bau des Zubringers ab. Sie haben Angst um ihre Gesundheit, aufgrund des Lärms und der Abgase, und um ihre Häuser – aufgrund der Erschütterungen. Bei 14 Gebäuden von 77 Wohngebäuden wird laut Kreis-Gutachten der für die menschliche Gesundheit kritische Toleranzwert überstiegen. Die Teilung der Straße durch hohe Lärmschutzwände lehnen sie ab, außerdem befürchten sie, dass es zu einem Dauerstau kommen wird, weil Harburger Straße und „Spange“ schon heute überlastet seien. Sie befürchten einen erheblichen Wertverlust ihrer Immobilien. Für die Interessengemeinschaft Rübker Straße ist es kein Argument, dass in einigen Baugenehmigungen auf den A-26-Zubringer hingewiesen worden sei – schließlich seien die Gutachter vor 20 Jahren von deutlich niedrigeren Verkehrszahlen ausgegangen. Sie halten drei Meter hohe Wände und 94 Meter lange Abbiegespuren für städtebaulich nicht vertretbar.

Das sagen die Planer: „Wir machen die Planungen für die Bürger und für die Stadt Buxtehude und nicht gegen sie“, sagt Kreisbaurat Hans-Hermann Bode. Man habe sich bei den Planungen exakt an geltendes Recht gehalten.

Das will die Politik: Der überwiegende Teil der Abgeordneten im Rat der Stadt Buxtehude und im Kreistag will eine eigene Abfahrt für die Stadt. Nur die Grünen in beiden kommunalen Gremien gehen dagegen davon aus, dass die Abfahrten Jork und Rübke ausreichen, um Buxtehude ausreichend an die Autobahn anzubinden.

Löst ein eingeschränkter Autobahnanschluss das Problem? Die Belastung für die Anwohner und die Probleme der Planer könnten geringer ausfallen, wenn die Rübker Straße von Anfang an nicht als vollwertiger Anschluss geplant worden wäre. Da wären Tempolimits und Tonnage-Begrenzungen möglich. Ein Nacht-Fahrverbot für Lkw ab 7,5 Tonnen könnte da laut Planungsbehörde schon helfen. Dies zu entscheiden liegt aber in der Entscheidungshoheit der Buxtehuder Politik, und die will einen vollwertigen Autobahn-Anschluss.

Kann es passieren, dass Buxtehude keine Autobahnabfahrt, beziehungsweise -auffahrt bekommt? Ja. „Ich habe meine Glaskugel zu Hause gelassen“, antwortet Kreisbaurat Bode auf die entsprechende Frage. Niemand könne ausschließen, dass ein Gericht nicht irgendetwas finde, was den Planfeststellungsbeschluss zu Fall bringen könnte. Das ist in der Vergangenheit oft genug passiert.

Die Verlierer, wenn Buxtehude keine Ab-/Auffahrt bekommt: Das sind die Anwohner der Straßen, die entweder seit Jahrzehnten unter dem Verkehr auf der B 73 leiden oder nach der vollständigen Öffnung der A 26 im vergangenen Jahr dazugekommen sind. Das wären dann die Anwohner in Ovelgönne, Immenbeck und neuerdings die Menschen in Dammhausen.

Der Schaden für die Stadt Buxtehude: Für jede neue Bundesautobahn gibt es eine Kosten-Nutzen-Analyse. Nach TAGEBLATT-Informationen ist diese im Rahmen der seit 2014 laufenden Umplanungen auch für den K-40-Autobahnzubringer erstellt worden. Die sehr positiven Ergebnisse sind den Verwaltungen in Stade und Buxtehude wohl bekannt – der Öffentlichkeit noch nicht. Neben einem möglichen wirtschaftlichen Schaden und der schlechteren Anbindung der Buxtehuder an Hamburg wäre es für das Image der Stadt wohl nicht förderlich.

Wie geht es weiter? Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Rathaus endet am 21. Januar. Bis dahin sind Einwendungen möglich. Danach wird es einen Erörterungstermin mit den Einwendern und den Planern geben. Danach erfolgt die Planfeststellung – nach jetziger Planung soll das bis Mitte des Jahres passieren. Danach wird die juristische Auseinandersetzung beginnen. Wie lange die dauern kann, ist kaum vorauszusagen. Mehrere Jahre sind für mindestens zwei Instanzen wahrscheinlich. Die Autobahn dürfte die Stadt 2021 erreichen.
