

Harburg

Nachrichten Sport

HARBURG

19.05.16

A 26 – Klagen können Bau weiter verzögern

Von Angelika Hillmer



Baustelle A 26 – 1. Bauabschnitt zwischen Stade und Horneburg steht kurz vor der Fertigstellung

f 2  0   

Planung des Abschnitts von Neu Wulmstorf bis zur A 7 ist wohl erst 2017 beschlussreif, der Bau beginnt frühestens 2018.



Ab 14,- € nach Brüssel

Mit dem Sparpreis Europa der DB. Nur bis 29.05. ! Jetzt buchen.

www.bahn.de/sparpreiseuropa

Harburg. Als der damalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Achim Großmann und der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsminister Walter Hirche im Oktober 2008 den ersten Abschnitt der Autobahn 26 dem Verkehr übergaben, ahnten sie wohl nicht, dass es deutlich mehr als zehn Jahre dauern würde, bis die A 26 Anschluss an die A 7 findet.

8,7 Kilometer fehlen noch zum Lückenschluss, und die haben es in sich. Das Planfeststellungsverfahren läuft; derzeit werden auf Hamburger Seite 226 Einwendungen sowie die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 eingearbeitet. Frühester Termin für den Baubeginn ist 2018.

Was bisher geschah: Zwischen Stade und Horneburg fließt der Verkehr seit knapp acht Jahren. Im November 2014 reicht die Asphaltpiste bereits bis zur Abfahrt Jork, darf aber nur von Pkw und in Richtung Stade befahren werden. Seit Juli 2015 ist die Gegenrichtung für Pkw freigegeben. Die Verlängerung bis Neu Wulmstorf ist in Bau. Fehlt noch die Verknüpfung von Neu Wulmstorf bis zur A 7, der vierte Bauabschnitt. Er verläuft größtenteils auf Hamburger Gebiet und wird rund 250 Millionen Euro kosten.

Der Weg der Autobahnplaner war und ist steinig. Es gilt, die Interessen der Obstbauern und Kritik von Naturschutzverbänden so zu berücksichtigen, dass möglichst niemand vor Gericht zieht, wenn der Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich im ersten Quartal 2017 präsentiert wird.

Klagen könnten den Autobahnbau um Jahre verzögern – die geplante und auf dem Gerichtsweg feststeckende Elbvertiefung lässt grüßen. Verschiedene Trassen wurden anvisiert und wieder verworfen. Die jetzige führt nördlich am Naturschutzgebiet Moorgürtel entlang. Sie zerschneidet, so das Argument von Artenschützern, den Naturraum zwischen dem Moorgürtel und den Schutzgebieten der Alten Süderelbe.

Auf dem Planungsweg gab es Güteverhandlungen mit allen Beteiligten. Im Dezember 2014 hatte sich die Stadt mit rund einem Dutzend Landbesitzern geeinigt, darunter mit sechs landwirtschaftlichen Betrieben. Im Juni 2015 kam ein Vertrag mit dem Naturschutzbund Deutschland (Nabu) und den sechs anderen Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg zustande. Darin machen die Hafenbehörde HPA sowie Vertreter der Verkehrs- und Umweltbehörde Zugeständnisse an den Naturschutz. Im Gegenzug verzichten die Verbände auf eine Klage gegen den Autobahnbau.

Das wichtigste Zugeständnis ist ein langfristig gesicherter sogenannter grüner Trittstein zwischen der Alten Süderelbe und dem Moorgürtel. Der Begriff bezeichnet Refugien, die Pflanzen und Tieren Lebensraum bieten und dadurch ökologisch hochwertige Gebiete vernetzen. Flora und Fauna, die sich in einem Umkreis von einigen hundert Metern oder wenigen Kilometern ausbreitet, kann auf dem Trittstein "zwischenlanden" und in einem nächsten Schritt das jeweils andere Schutzgebiet erreichen.

Ein potenzieller Trittstein ist aus Sicht der Harburger Grünen Anfang Mai der Hafenerweiterung zum Opfer gefallen: Der 45 Hektar große Vollhöfner Wald, der schon heute im Norden von Logistikflächen begrenzt wird, soll zum Hafengebiet "Altenwerder West" werden, meldete die Wirtschaftsbehörde.

Der Weiden-Wald hätte sich als Verbindungsstück zwischen der Alten Süderelbe und dem Moorgürtel geeignet, die "geplante Abholzung von mindestens 23.000 Bäumen ist ein Desaster für den Naturschutz", sagt Gudrun Schitteck, Grünen-Abgeordnete in der Bezirksversammlung.

Die Niedersächsischen Planer müssen auf die Hamburger warten

Auch die Umweltverbände Nabu und der BUND protestierten gegen die geplante Hafennutzung. Zahlreiche Vogel- und einige Fledermausarten verlieren dadurch ihren Lebensraum, kritisieren die Naturschützer. Sie betonen die wichtige ökologische Funktion des Gebietes, aus dem nun Logistikflächen werden sollen. Einen Einfluss auf die Güterregelung zum Bau der A 26 habe die Umwandlung aber nicht, sagt Bernd Quellmalz, stellvertretender Geschäftsführer des Nabu Hamburg: "Die Vollhöfner Weiden waren in dem Vertrag explizit als Trittstein-Biotop ausgeschlossen worden."

Quellmalz sieht die Planfeststellung auf gutem Weg, auch wenn die Naturschutzverbände an einigen Stellen weiterhin Verbesserungsbedarf anmelden. Als Beispiel nennt er die Tatsache, dass die Autobahn bei Moorburg auf einem sechs Meter hohen Damm verlaufen soll. "Zusammen mit der Lärmschutzwand entsteht dort ein fast zehn Meter hohes Bauwerk, das in der Landschaft eine Barriere darstellt.

Fledermäuse überfliegen nicht einmal eine zwei bis drei Meter hohe Lärmschutzwand auf ebener Strecke." Doch generell begrüßt Quellmalz den gütlichen Weg, den das Projekt eingeschlagen hat: "Es wird sich zeigen, ob wir als Naturschutzverbände durch Güteverhandlungen womöglich mehr erreichen können als auf dem Klageweg."

Allerdings wird die Einbindung der Kritiker noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. "Die Planfeststellung kommt im nächsten Jahr", sagt Maren Quast, Planungschefin für den 800 Meter langen niedersächsischen Teil des Bauabschnitts – die Hamburger Wirtschafts- und Verkehrsbehörde visiert das erste Quartal 2017 an.

Die Niedersachsen müssen auf die Hamburger warten, denn Planänderungen, die aufgrund von Einwendungen vorgenommen werden, betreffen oft auch den Neu Wulmstorfer Teil. Quast nennt ein Beispiel: "Die lichte Höhe der Überführung über die Moorwettern soll jetzt erhöht werden. Das Gewässer markiert die Grenze von Niedersachsen und Hamburg. Natürlich müssen auch wir unsere Planung ändern, wenn dort eine höhere Brücke gebaut werden soll."

Ist der Plan dann 2017 beschlossen, könnte der Bau 2018 beginnen. Sofern ihm keine Klagen im Weg stehen – ein potenzieller Kläger ist der Finkenwerder Naturschutzverein Schlickfall, der den Vertrag zwischen der Stadt und den anderen Naturschutzverbänden nicht unterschrieben hat. Wenn es tatsächlich losgeht, wird Hamburg den niedersächsischen Teil mitbauen.

Mit den Hauptarbeiten rechnet die Wirtschaftsbehörde frühestens im Jahr 2019. So wird es wohl noch mindestens acht Jahre dauern, bis sich die ersten Fahrzeuge am Autobahnkreuz HH-Süderelbe aus Stade kommend auf die A 7 Richtung Flensburg oder Hannover einfädeln werden.

Lesen Sie in der morgigen Ausgabe den Stand der Planungen zur A 26 Ost, der Hafenausbahn zwischen der A 7 und der A 1