

A-26-Zubringer in Buxtehude:
 Viele Alternativen, aber keine überzeugt restlos. Neben dem Ausbau der Rübker Straße sind mehrere Varianten für eine Anbindung der Hansstadt Buxtehude an die Autobahn untersucht worden. Das Vogelschutzgebiet „Moore in Buxtehude“ (grüne Fläche) und eine auf die Anbindung keine Rücksicht nehmende Stadtentwicklung führen jetzt dazu, dass im Grunde nur schlechte Lösungen übrig bleiben.



A-26-Zubringer im Kreistag

Am Montag diskutiert das Gremium den Ausbau der Rübker Straße – Danach entscheiden die Gerichte

Von Karsten Wisser

BUXTEHUDE. Seit 50 Jahren wird darüber geredet und seit acht Jahren konkret geplant. Jetzt wird die Frage, wie und ob Buxtehude mit einer eigenen Anschlussstelle an die Autobahn A 26 angeschlossen werden sollen, entschieden werden.

Am kommenden Montag wird der Stader Kreistag den Weg für den Ausbau der Rübker Straße, der Kreisstraße K 40, zum Autobahnzubringer frei machen. Danach werden die Gegner des Zubringers vor die Verwaltungsgerichte ziehen, um das zu verhindern.

Die rechtliche Situation im Vorfeld der aus Buxtehuder Sicht historischen Kreistagsitzung ist kompliziert. Der Kreistag wird den Rohentwurf des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen haben und darüber debattieren. Das ist allerdings gar nicht notwendig, sondern ein Zugeständnis von Landrat Michael Roesberg aufgrund einer Initiative der SPD-Kreistagsfraktion. Im Grunde geht der neue Planfeststellungsbeschluss wie jede andere normale Baugenehmigung den Kreistag

formal erst einmal nichts an. Genau wie bei einer normalen Baugenehmigung kann die Politik nicht direkt in die Pläne eingreifen. Der Grund dafür ist, dass der Landkreis im Verfahren doppelt dabei ist. Einmal als sogenannter Vorhabenträger, der den Ausbau der Rübker Straße plant. Zum anderen als Genehmigungsbehörde, die die Planungen überprüft und jetzt nach mehreren Änderungen und jahrelangem Verfahren für genehmigungsfähig hält. Beide beteiligten Abteilungen innerhalb der Verwaltung sind voneinander getrennt. Juristisch ist dieses Verfahren unumstritten.

Trotzdem kann der Kreistag und damit die Politik den Ausbau der Rübker Straße jederzeit stoppen. Er könnte zum Beispiel bei den demnächst anstehenden Haushaltsberatungen kein Geld

bereitstellen und als höchstes Entscheidungsgremium des Vorhabenträgers einfach einen Grundsatzbeschluss gegen die Pläne treffen. Die Politik kann aber am Montag nicht in den fertigen Beschluss eingreifen. Dafür müsste die Politik eine Planänderung auf den Weg bringen und das Verfahren erneut starten.

Am Dienstag hat sich als erstes Gremium des Stader Kreistags der Bau- und Wegeausschuss unter seinem Vorsitzenden Rolf Suhr (CDU) mit dem Planfeststellungsbeschluss auseinandergesetzt und mit den Gegenstimmen von Grünen und FDP dem Kreistag eine Zustimmung zum Beschluss empfohlen. Suhr musste in der Diskussion einige Male dafür sorgen, dass die seit Jahren vorgetragenen Argumente nicht zu oft wiederholt werden.

Im Grunde sind sich alle einig, dass die Planung für die Anwohner der Rübker Straße eine Zumutung ist. 20 000 Fahrzeuge sollen pro Tag zwischen drei Meter hohen Lärmschutzwänden zur bereits im Bau befindlichen Autobahn-Anschlussstelle fahren, während sich die Anwohner in engen Anliegerstraßen zurechtfinden müssen. Die immer wieder diskutierte kleine Ortsumgehung als Alternative kann aber nach Rechtsauffassung aller Experten nur geplant werden, wenn die Rübker Straße vor Gericht scheitert, weil die Gesetzeslage nur dann einen für die Ortsumgehung notwendigen Eingriff in das benachbarte EU-Vogelschutzgebiet zulassen würde. Der inzwischen legendäre und schwer nachweisbare Wachtelkönig ist der Grund dafür.

Pro Rübker Straße

- + Die Rübker Straße wird auf viele Jahre die einzige Chance der Stadt auf einen Autobahnzubringer sein. Ob die Alternative Ortsumgehung realisierbar ist, ist umstritten. Auch dort gibt es betroffene Anwohner und rechtliche Hürden.
- + Die Anwohner der Rübker Straße wussten seit Jahrzehnten, dass die K 40 ausgebaut werden soll.
- + Ohne eigene Anschlussstelle verliert die Stadt an Attraktivität für neue Ansiedlungen, und die Ortschaften entlang der B 73 und Dammhausen saufen weiterhin im Verkehr ab.

Kontra Rübker Straße

- Als die meisten neuen Gebiete an der Rübker Straße geplant wurden, war nie von 20 000 Fahrzeugen pro Tag die Rede. Die Schätzungen kamen auf die Hälfte.
- Lärmschutzwand und andere Veränderungen sind ein massiver Eingriff in die Lebensverhältnisse der Menschen, die an der Rübker Straße leben.
- Es gibt Zweifel, ob die anderen Straßen wie die Spange einschließlich Ellerbruchtunnel oder Harburger Straße den vom Zubringer kommenden Verkehr verkraften können.