

## Harburg

Nachrichten Sport

NEU WULMSTORF

17.01.19

### Wie baut man eine Autobahn im Moor?

Axel Tiedemann



Derzeit wird an Brücken und Auffahrten wie hier bei Buxtehude gebaut.

Foto: Axel Tiedemann / HA

Während für den Lückenschluss zwischen A 26 und A 7 gerade der Plan genehmigt wurde, wird die Autobahn in Niedersachsen längst gebaut.

Buxtehude. Gelegentlich bringt er Studentengruppen hier mit hoch. Im Sommer fegt dann der oft forsche Wind auf dem großen Damm feinen, scharfen Sand ins Gesicht. Jetzt im Winter ist man hier gut zwölf Meter über der moorigen Niederung zwischen Elbe und Buxtehude schutzlos dem Nieselregen ausgesetzt, der nun von den Böen ohne Hindernisse auf die unnatürliche Erhebung der A 26-Baustelle herangepeitscht wird. „Da überlegte sich schon mancher, ob er wirklich Bauingenieur auf einer Straßenbaustelle werden will“, sagt Hans-Jürgen Haase und grient.

Für ihn ist das aber übliches Geschäft, seit 2013 ist er Geschäftsstellenleiter der niedersächsischen Landesbehörde für Verkehr in Stade und für den Bau der A 26 verantwortlich, die in einigen Jahren über mehr als 50 Kilometer von Stade bis zur A 7 bei Moorburg führen wird und zu größten Teilen durch mooriges Gelände verläuft. Gerade wurde dazu für den wichtigen, gut acht Kilometer langen Lückenschluss auf Hamburger Gebiet der Planfeststellungsbeschluss getroffen, nachdem es wegen Naturschutzbedenken einige Verzögerungen gegeben hatte.

Doch Hamburg konnte sich mit wichtigen Naturschutzverbänden einigen. Ob jetzt wirklich keine Klagen kommen, bezweifelt A 26-Planer Haaase aber. Zu oft hat er schon erlebt, dass Klagen von Kommunen, Verbänden oder auch Baufirmen, die keinen Auftrag erhalten haben, doch noch Verzögerungen brachten. „Man muss daher immer abschnittsweise weiter planen, sonst bekommt man heute keine Autobahn mehr fertig“, sagt Haase, der heute den Damm begutachten will.

Er deutet von der neuen A 26-Estebücke bei Buxtehude nach Osten, wo in etwa 15 Kilometer Entfernung die A 7 liegt. Der Sanddamm verläuft hier von der Brücke in einem Bogen in die Richtung, verschwindet dann aber lange vorher im Dunst. Vor einigen Tagen erst hat der Damm von hier bis Neu Wulmstorf die Höhe erreicht, die er nun eine Weile als eine Art Gewicht haben soll. „Das ist ein Vorbelastungsdamm“, erklärt Haase, der zuvor im Weserbergland eine Autobahn gebaut hatte. „Dort hatten wir es mit Fels zu tun, hier mit Torf - das ist eine ganz besondere Herausforderung“

Tatsächlich ist der Untergrund alles andere als stabil. Rund zwölf Meter dick ist hier auch eine Torfschicht – also die Reste von Pflanzen und Bäumen, die dort einmal vor vielen tausenden von Jahren auf den darunter liegenden eiszeitlichen Sand-Sedimenten wuchsen. Mit dem Damm wird der Torfboden nun regelrecht verdichtet und das Wasser aus dieser Schicht herausgepresst. Etwa ein Drittel des Sanddamms versinkt dabei, ein Drittel bleibt als Untergrund für die spätere Fahrbahndecke und ein Drittel wird abgetragen und für den nächsten Abschnitt genutzt. Derzeit endet die fertige A 26 in Jork – von dort bis zur Buxtehude Brücke wurde dieses letzte Drittel bereits abgetragen. Bis zur Hamburger Landgrenze aber muss nun gewartet werden, wie schnell und wie tief der Damm sinkt.

Mit kleinen Fähnchen sind dazu Messpunkte markiert, von denen elektronisch die Daten bis in ein Gutachterbüro nach Köln übertragen werden. „Anfangs setzt sich der Damm sehr schnell, dann immer langsamer“, sagt Haase. Erst wenn die Setzung nahezu abgeschlossen, der Torfboden verdichtet ist und er Bodengutachter grünes Licht gibt, kann der eigentliche Straßenbau starten.

Voraussichtlich Ende 2019 wird das soweit sein, vielleicht dauert es auch einige Monate länger, schätzt Haase. Denn gerade dieser letzte von Niedersachsen geplante Abschnitt zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf hatte sich als tückisch erwiesen, weil der Damm weit tiefer einsackte als zunächst berechnet. Gut 500.000 Kubikmeter Sand mussten daher 2018 mit Lkw und Spülrohren aus einem Baggersee zusätzlich herangeschafft werden.

Statt 54 Millionen Euro, wie zunächst kalkuliert, wird der Damm daher rund 60 Millionen Euro kosten schätzt Haase. Insgesamt wird allein das Stück Autobahn von Buxtehude bis zum Hamburger Abschnitt 115 Millionen verschlingen. Wobei

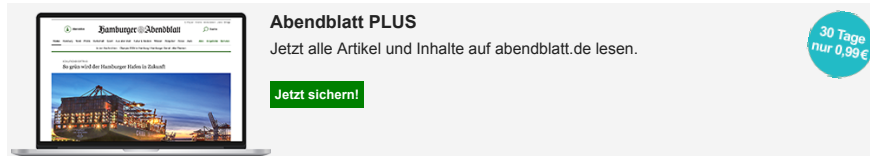


Mit ERGO Dir Zahn-Ersatz-erhalten Sie l tungen auch die Behandlu schon begon wurde.

es nicht nur um die eigentliche Fahrbahn geht. Während die Planer derzeit abwarten müssen, wie sich der Damm setzt, werden derzeit die Auffahrten und auch notwendigen Brücken für Straßen und Gewässer gebaut, selbst ein Lärmschutzwall speziell für den seltenen Moorvogel „Wachtelkönig“ ist geplant.

Und auch die ebenfalls umstrittene Anschlussstelle Buxtehude wird bereits angelegt, der Sanddamm markiert bereits die sanften Schleifen der Zu- und Abfahrten. Allerdings klagen Anwohner, ein Gerichtstermin steht noch nicht fest. Etwa Ende 2021 will A 26-Planer Haase seinen letzten Abschnitt bis Neu Wulmstorf fertig gebaut haben. Ende 2023 könnten dann seine Hamburger Kollegen das letzte Teilstück zur A 7 eröffnen. Gut möglich, dass dann über die Buxtehuder Auffahrt immer noch gestritten wird. Auf eine Entscheidung warten, sagt Haase, bringe nichts. „Sonst wird man nie fertig.“

© Hamburger Abendblatt 2019 – Alle Rechte vorbehalten.



**Abendblatt PLUS**  
Jetzt alle Artikel und Inhalte auf [abendblatt.de](https://www.abendblatt.de) lesen.

**Jetzt sichern!**

30 Tage nur 0,99€

---

LINKS ZUM ARTIKEL

---

[Neue Perspektiven für Neu Wulmstorfs Bäder](#)

[Schnelles Internet für die Dörfer](#)

[Mord an Apotheker: Spurensuche in der Harburger Innenstadt](#)