

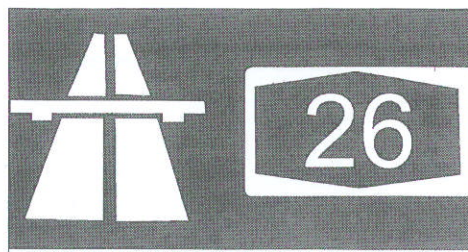
# Der Zeitplan für die A 26

Endgültige Fertigstellung noch immer unklar

Kreis Stade (rsu). Wann das erste Auto von Hamburg bis Stade oder gar durch den Elbtunnel bei Drochtersen fahren wird, mag derzeit niemand vorhersagen. Der 1. Bauabschnitt in Stade bis Horneburg soll im Herbst 2008 dem Verkehr übergeben werden. Das TAGEBLATT sprach mit den Verantwortlichen und gibt einen Überblick über den Stand der Dinge.

Insgesamt ist die Autobahn 26 in fünf Bauabschnitte aufgeteilt. Der 1. Bauabschnitt reicht von der Anschlussstelle Stade Süd (Kaisereichen) bis Horneburg. Im Herbst 2007 wird der überschüssige Sand abgetragen und auf den 2. Bauabschnitt, der von Horneburg bis Rübke reicht, aufgetragen. Allerdings nur bis zur Este, denn die Trassenführung danach ist noch nicht ganz klar. Von Horneburg bis zur Anschlussstelle (AS) Neukloster sind bereits die Obstbäume gerodet, auf diesen Teil kommt über die Trasse der überschüssige Sand aus dem 1. Bauabschnitt. Ab Ende 2006

werden die Bäume hinter der AS Neukloster weichen, sagt Delf Pfeiffer, Leiter der verantwortlichen Stader Straßenbaubehörde. Über die K 26 (Jork-Neukloster) oder die K 36 neu kommt frischer Sand auf diesen Streckenabschnitt. Fertiggestellt werden kann er derzeit nicht, denn hinter der Este kann der Anschluss an den 3. Bauabschnitt noch etwas verschwenkt werden. Dort läuft derzeit erneut die Variantenuntersuchung, da das Oberverwaltungsgericht Lüneburg eine näher an Rübke liegende Trasse fordert. Die planerische Entscheidung hierüber wird laut Delf Pfeiffer wohl zum Jahreswechsel fallen. Danach muss das Ministerium noch zustimmen. Pfeiffer macht klar: „Eine Freigabe für den Verkehr wird es nur gemeinsam für den 2. und 3. Bauabschnitt geben.“ Sonst würde der Verkehr über die Rübke Straße in Buxtehude geleitet werden und das sei unzumutbar. Pfeiffer kann sich zumindest vorstellen, dass dann zeitgleich auch der 4. Bauabschnitt bis zur A7 auf Hamburg



Gebiet freigegeben wird. Hamburg könne jetzt in die Planfeststellung gehen.

Der 5. Bauabschnitt reicht von Stade bis nach Drochtersen. Werner Pfeiffer, Ministerialrat im Niedersächsischen Verkehrsministerium, rechnet damit, dass hierfür 2008 das Planfeststellungsverfahren beginnen kann.

# Der Weg an die A 20

Trasse ist bis zum Elbtunnel linienbestimmt

Stade (pa). Als 5. Bauabschnitt wird derzeit die Autobahntrasse, die die A 26 von der Ostumgehung in Stade mit der geplanten Elbquerung bei Drochtersen verbinden wird, vorbereitet.

Von drei ursprünglichen Trassenvarianten ist bereits eine Linie im Vorwege und in Abstimmung mit der Stadt Stade festgelegt

worden. Die Autobahn führt von der Ostumgehung in Richtung Kehdingen bis nach Ritsch zum Ende des Elbtunnels. Derzeit sind die Planer dabei, die Trasse zu konkretisieren und damit das anstehende Planfeststellungsverfahren vorzubereiten, das 2008 beginnen soll. Parallel laufen die Planungen zur Elbquerung zwischen Glückstadt und Drochtersen. Nach Einschätzung von Stades Stadtbaurat Kersten Schröder-Doms stehen die Chancen auf die Elbquerung und die Anbindungen an die A 26 sowie auf die Fortführung der Querung über die Küstenautobahn A 22 / A 20 bis zum Westertunnel so gut wie noch nie. Die Trasse ist in der höchsten Stufe des Bundesverkehrsplanes, eine Finanzierung aber ist noch nicht sicher.

## Schwebender Kreisel

Stade (ccs). Mit einem schwebenden Kreisel beginnt die A 26 in Stade an den Kaisereichen. Das technische Meisterwerk, Kosten rund sechs Millionen Euro, ist jetzt zur Hälfte fertig. Es dient nur dazu, die Autobahn mit Bundesstraße 73 in Richtung Axhaver zu verbinden. Auch das Stader Industriegebiet Süd und die Innenstadt bekommen so einen direkten Autobahnanschluss. Dafür muss sich die Stadt

Stade aber an den Kosten der künftigen Anschlussstelle Stade-Süd, sie wird im Herbst 2008 fertiggestellt, beteiligen. Die ersten 150 Meter Autobahn A 26 sind an den Kaisereichen bereits fertig.



AS Stade Süd (Kaisereichen)



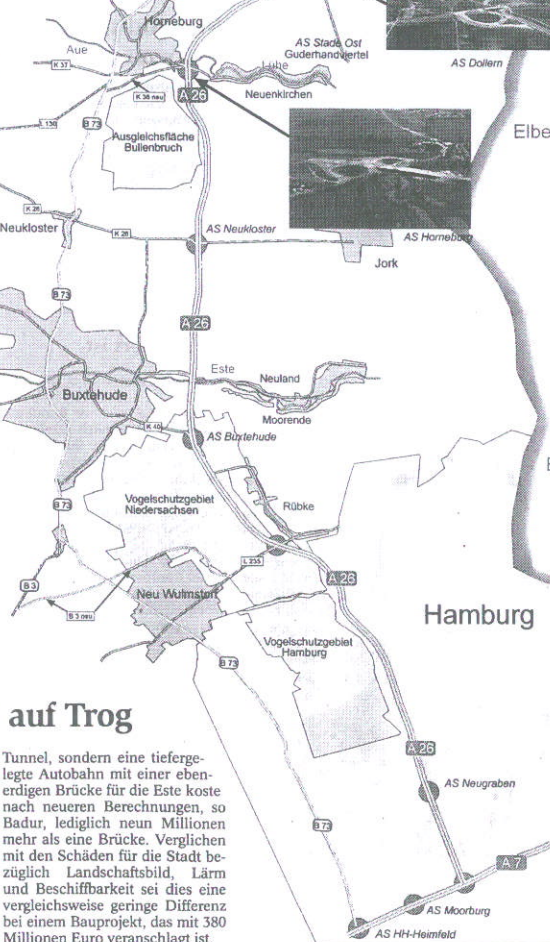
AS Stade Ost

## Der Damm aus Sand

Stade (ccs). Der Boden am Rand des Elbtals ist moorig und für den Bau einer Autobahn denkbar ungeeignet. Über 250 000 Lastwagentouren waren seit 2001 erforderlich, um zunächst einen sechs Meter hohen Vorbelastungsdamm für den 11,2 Kilometer langen ersten Bauabschnitt zwischen Stade und Horneburg zu bauen: über drei Millionen Kubikmeter Sand aus Gruben der Stader Geest. Inzwischen hat der Damm den Boden wie einen Schwamm zusammen und das Wasser heraus gedrückt.

Die untere Hälfte des Damms steckt streckenweise drei Meter in der Erde, die obere Hälfte ragt dort drei Meter darüber hinaus. Klaus Rüsche (57), Projektleiter für den Bau der A 26 bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Stade: „Letztlich soll die 26 Meter breite Autobahn nur 1,50 Meter über das Gelände ragen.“ Bleibt also noch eine ganze Menge Sand übrig, der ab Juli 2006 in den zweiten Bauabschnitt zwischen Horneburg und Neukloster verfrachtet wird.

Später kommt Sand vom Nottensdorfer Schragenberg über die neue K 36 dazu.



## Buxtehude hofft auf Trog

Buxtehude (rsu). Nicht nur Stade setzt auf einen Trog unter der Schwinge für die Autobahn, auch Buxtehude will die Beschiffbarkeit der Este erhalten. Erste Berechnungen hatten allerdings zu Kosten von knapp 75 Millionen Euro geführt, gegenüber einer Brücke (6,80 Meter Durchlasshöhe) mit Kosten von 28 Millionen Euro, so Bürgermeister Jürgen Badur. Ein Trog, also kein langer

Tunnel, sondern eine tiefergelegte Autobahn mit einer ebenen Brücke für die Este kostete nach neueren Berechnungen, so Badur, lediglich neun Millionen mehr als eine Brücke. Verglichen mit den Schäden für die Stadt bezüglich Landschaftsbild, Lärm und Beschiffbarkeit sei dies eine vergleichsweise geringe Differenz bei einem Bauprojekt, das mit 380 Millionen Euro veranschlagt ist.

## Maritimes

Ein Trog unter der Schwinge

Stade (pa). Die Frage, wie das Teilstück der A 26 von Stade bis zur Elbquerung bei Drochtersen die Schwinge queren soll, ist noch nicht geklärt. Derzeit prüft und vergleicht das Berliner Verkehrsministerium die Kosten einer Flachbrücke mit denen einer Tunnel- oder Troglösung.

Die Stader Position ist seit zwei Jahren unverändert: Eine Brücke – egal ob flach oder hoch – wird rigoros abgelehnt. Der Schiffs- und Sportbootsverkehr auf der Schwinge dürfe auf keinen Fall eingeschränkt werden. Im Sommer besuchen tausende Segler den Altstadthafen. Auch das Mu-

seumsschiff Grundieck – eine der maritimen Attraktionen im Stadthafen – könnte nicht mehr verkehren.

Ein Gutachten der Stadt soll demnächst den erheblichen wirtschaftlichen Schaden dokumentieren. Die Stadt hat im Vorwege eine preiswerte Lösung für eine Untertunnelung vorgeschlagen. Nicht die Straße wird danach als Tunnel ausgebildet, sondern der Fluss quasi in einem Bett über die Straße hinweggeführt. Diese so genannte Troglösung führt zu erheblichen Ersparnissen gegenüber einem Flusstunnel.

Bei den Straßenplanern stieß diese Lösung auf Gegenliebe. In Berlin dagegen wird aber noch mit der spitzen Feder gerechnet.

## Der Stand vor Gericht

Warten auf die Straßenplaner – Kulturerbe wichtiger als Vögel

Lüneburg (bv). „In diesem Jahr passiert bei uns voraussichtlich gar nichts. Wir warten auf die neue Trasse östlich der Este, erst dann können wir an das Hauptverfahren denken“, sagt der Sprecher des Oberverwaltungsgerichtes in Lüneburg, Dr. Jürgen

Retberg. Mehr als zehn Klagen seien noch anhängig – unter anderem vom Naturschutzverband, Eigentümern und der Stadt Buxtehude. Klar ist: Im Grundsatz steht nach dem Beschluss vom 12. Dezember 2005 (Az.: 7 MS 91/05) einem Weiterbau der A 26 in Richtung Hamburg nichts mehr im Wege. Retberg: „Östlich der Este gilt lediglich vorläufig ein Baustopp.“ Die Richter am 7. Senat verlangen, dass die Trasse in

Richtung Rübke verschoben wird. Der Abstand zu Wachtelkönig & Co. sei zu klein. Es bleibt bei einer Trasse südlich von Rübke. Mit ihrem Beschluss haben die Richter juristisches Neuland beschritten – und eine Trasse nördlich von Rübke als Alternative verneint, weil der Eingriff in die „einzigartige Kulturlandschaft“ Altes Land bei Nincop nicht auszugleichen wäre. Diese sei wertvoller als das Vogelschutzgebiet.

## 10 Brücken auf 11 Kilometer

Fertigstellung ist bereits in den kommenden Wochen

Stade (ccs). Zehn Brücken aus Stahlbeton, die in den nächsten Wochen alle fertig werden, sind allein auf dem ersten 11,2 Kilometer langen A 26-

abschnitt zwischen Stade und Horneburg zu finden. Neben kleineren Überführungen sind vor allem die vier Anschlussstellen für die Autobahn in diesem Streckenbereich als „Ingenieurbauwerke“ zu nennen: Stade-Süd (Kaisereichen) als Anschluss der Autobahn an die B 73 und die Stadt Stade. Stade-Ost als Anbindung an die L 111 zum Industrie-

gebiet Bützleth. Die Anschlussstellen Dollern (L 125) und Horneburg (K 36, mit Brücke über die Lühe) als Anbindung für die Stader Geest im Westen und das Alte Land im Osten.

Eine Besonderheit stellt die A 26-Brücke bei Stade über die Bahnlinie Stade-Hamburg dar. Hier muss der Fahrdraht der Bahn eigens abgelenkt werden.

## Hamburger Pläne

Planfeststellung 2007 – Lärmschutz für Vögel

Hamburg (bv). Abwarten – heißt die Devise. „Wir warten auf Niedersachsen“, sagt Kerstin Feddersen von der Hamburger Stadtentwicklungsbehörde. Ohne Überlegung könnte nicht weitergeplant werden. Feddersen: „Wir rechnen Ende 2007 mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens zwischen Landesgrenze und A 7.“ Einen Fertigstellungstermin gibt es nicht. Im Westen verläuft die zurzeit favorisierte Trasse bis zu 300 Meter nördlich des Hinterdeichs – mitten durch die Plan-

tagen. „Diese Trasse findet bei uns keine Mehrheit“, sagt der Bauernverband. Sollte die A 26 nicht – wie vom Senat im Airbus-Streit versprochen – nach Slägen geschoben werden, sei mit Klagen zu rechnen. Um eine „obstbaufreundlichere“ Trasse beim Bund zu erreichen, sollen Lärmschutzwände zum Schutz der 34 Wachtelkönige gebaut werden. Die Planer rechnen damit, dass partiell verschoben werden könne – unter 100 Metern. In Francop/Neugraben gibt es eine Anschluss-Stelle.

Graphik: Schwanitz/Folk: Rüsche