

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe  
der PDS/Linke Liste  
— Drucksache 12/2010 —**

**Einordnung der Bundesautobahn A 26 in die hohe Dringlichkeitsstufe  
im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen**

**Vorbemerkung**

Stade und Hamburg werden zur Zeit durch drei Straßenzüge parallel zur Elbe verbunden: durch die Bundesstraße 73 sowie durch je eine zwischen der B 73 und der Elbe liegende Landesbeziehungsweise Kreisstraße. Alle drei Straßenzüge sind relativ dicht angebaut, zum Teil straßendorfartig. Infolge der hohen Überlastung der B 73 (zur Zeit 17 000 bis 26 000 Kfz/Tag) haben sich Teile des Bundesstraßenverkehrs auf die parallelen Landes- und Kreisstraßen verlagert. Hier liegen Belastungen bis zu 10 000 Kfz/Tag vor. Somit ist jeder dieser Straßenzüge über seine Leistungsfähigkeit hinaus belastet, täglich kommt es zu zähfließendem bis stockendem Verkehr beziehungsweise zu Stauungen.

Jede der drei Straßen führt zum Teil mitten durch sehr empfindliche Bereiche von Natur und Landschaft, des Wohnens, der Naherholung sowie des Obstanbaugebietes „Altes Land“.

Insbesondere infolge der Überlastungen kommt es besonders auf der B 73 häufig zu riskanten Überholmanövern mit schweren, auch tödlichen Unfällen. Die B 73 zwischen Stade und Hamburg gehört zu den Strecken in Niedersachsen mit dem höchsten Unfallgeschehen. Sowohl die Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner als auch die Trennwirkungen der Straßen sind infolge ihrer dichten Belegung sehr hoch.

Eine A 26, die anbau- und plankreuzungsfrei sowie vierstreifig ohne Standstreifen geplant ist, wird große Verkehrsmengen von den erwähnten drei Straßen abziehen. Es ist infolge der Konzentration des Verkehrs auf eine Hauptachse möglich, hier optimale Schutzeinrichtungen gegen Verkehrsbeeinträchtigungen zu schaffen. Die Ortsdurchfahrten im Zuge der aufgegebenen Bundesstraße 73 können städtebaulich dann so umgestaltet werden, daß die Ortskerne wieder ihre ursprüngliche Funktion als Mittelpunkt der menschlichen Begegnung wahrnehmen können.

1. Hält die Bundesregierung an der Dringlichkeit dieser Baumaßnahmen fest?

Ja, denn der Bau der A 26 ermöglicht

- eine spürbare Entlastung der Anwohner an der B 73 und an den parallelen Straßen im „Alten Land“ von den verkehrlichen Beeinträchtigungen,
- die notwendige Hebung der Verkehrssicherheit.

Der Bau ist außerdem ein spürbarer Beitrag zur besseren Anbindung des nördlich von Stade gelegenen Raumes einschließlich Cuxhaven an den Wirtschaftsraum Hamburg.

2. Welche Alternativen zum Bau der A 26 (Ausbau der S-Bahn Hamburg-Stade; Verlagerung des Containerverkehrs vom Hamburger Hafen nach Bremerhaven auf die Schiene; Ausbau der B 73 u. a.) wurden geprüft, und mit welchem Ergebnis?

Nach Jahrzehntelangen, zahlreichen Vorüberlegungen in der Öffentlichkeit und in den zuständigen Verwaltungen sind in einer Variantenuntersuchung zur geplanten A 26 Stade – Hamburg neun Netzfälle (einschließlich Status-quo-Netz) zunächst in einer Vorstudie, unter anderem auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit untersucht worden. Sodann sind nach Ausscheiden der Varianten mit unzureichenden Verbesserungen beziehungsweise übergrößen ökologischen Risiken die verbleibenden Varianten in einer Umweltverträglichkeitsstudie vertieft weiter untersucht worden. Die Vorstudie beinhaltet auch die Auswirkungen eines Ausbaues der S-Bahn in verschiedenen Stufen sowie den Ausbau der B 73 auf vorhandener Trasse.

Die Vorstudie und die Umweltverträglichkeitsstudie waren auch Grundlage des 1987 beantragten Raumordnungs-Verfahrens nach § 14 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz.

In diesem Verfahren stellt die Bezirksregierung Lüneburg als Ergebnis fest, daß die vom Planungsträger zur Ausführung vorgeschlagene Variante, die sogenannte Hinterdeichtrasse, mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Diese Linie ist vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen Bundesressorts am 6. Juni 1990 nach § 16 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz bestimmt worden.

Zur Zeit läuft eine von den Ländern in Auftrag gegebene Gesamtverkehrsstudie für den Unterelberraum, in der vor allem die Frage

der Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr vertieft geprüft wird. Das Land Niedersachsen wird den Plan für den Neubau der A 26 erst dann feststellen, wenn das Erfordernis der A 26 durch dieses Gutachten noch einmal bestätigt wird.

3. Welche Auswirkungen hätte der Bau der A 26 auf Naherholungsgebiete zwischen Hamburg und Stade sowie auf das Rübker Moor, das in einer vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie als ökologisch sehr wertvoll und nicht ausgleichbar charakterisiert wird?

Die nach § 16 Abs. 1 FStrG bestimmte Linie nimmt aufgrund des eingehenden gesamtplanerischen Abwägungsprozesses im Raumordnungsverfahren Rücksicht auf die verschiedenen Ansprüche des von ihr berührten Raumes, die planerisch optimiert werden. Dabei führen die Entlastungswirkungen auf der B 73 und auf den beiden anderen bereits erwähnten Straßen auch zu einer Verbesserung der Naherholung. Durch eine sachgerechte Einpassung der A 26 in die Landschaft sowie begleitende Bau- und Gestaltungsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf neu berührte Naherholungsgebiete möglichst gering gehalten. Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die Naherholungssituation insgesamt verbessert, zumindest aber gegenüber dem heutigen Stand nicht verschlechtert wird, da den neuen Eingriffen auch wesentliche Verbesserungen gegenüberstehen.

Für das Rübker Moor ist die Autobahntrasse trotz ihrer Randlage naturschutzrechtlich als ein „nicht ausgleichbarer Eingriff“ anzusehen. Dieser ist dennoch dann zulässig, wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Die erforderlichen Ersatzmaßnahmen werden in dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren bestimmt. Besonders wird darauf geachtet werden, daß die Zubringerstraße B 3n zu den Schutz- und Wohngebieten den größtmöglichen Abstand einhält.

4. Welche Veränderungen würden sich aus dem Bau für das Obstbaugebiet „Altes Land“ ergeben?

Die nach § 16 Abs. 1 FStrG bestimmte Linie verläuft etwa auf der Trennlinie zwischen dem Obstbaugebiet und dem sogenannten Sietland. Die Inanspruchnahme von Obstbauflächen ist daher gering. Kritisch ist vielmehr der heute bestehende Zustand, weil die hochbelastete Landesstraße 140 durch das Kerngebiet des Obstbaus führt und die ebenfalls hochbelastete Kreisstraße 39 (Obstmarschenweg) unmittelbar am nördlichen Rand des Obstbaugebietes verläuft.

Die Bundesregierung erwartet, daß insbesondere durch die Entlastungswirkungen der A 26 auf die beiden vorgenannten Straßen und durch die fachgerechte und den ökologischen Erfordernissen weitestgehend entsprechende Gestaltung der Autobahn eine grundsätzliche Verbesserung des Gesamtzustandes erreicht wird.

---

Druck: Thenée Druck, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75  
ISSN 0722-8333