

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/16380 –

Planungs- und Ausführungsstand der A 26

Vorbemerkung der Fragesteller

Die aktuell befahrbare Strecke der A 26 dürfte mit 15,5 km zu den kürzesten aller Autobahnen gehören. Bereits im Jahr 2008 wurde der erste Streckenabschnitt zwischen Stade und Horneburg für den Verkehr freigegeben, im Jahr 2015 wurde der zweite Abschnitt zwischen Horneburg und Jork in beiden Richtungen eröffnet.

Der dritte Abschnitt zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf/Rübke befindet sich im Bau, auch wenn hier Anwohner in Buxtehude gegen den Zubringer erfolgreich geklagt haben (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/Buxtehude-Gericht-stoppt-Plaene-fuer-A26-Zubringer,buxtehude608.html). Für den vierten Abschnitt in Richtung A 7 gibt es einen Planfeststellungsbeschluss (www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12535954/2019-04-25-bwvi-a26-west/), für den fünften Abschnitt Drochtersen-Stade läuft das Verfahren noch. Für den sechsten Bauabschnitt hat der Senat in Hamburg angekündigt, dass dieser einen Lärmschutzdeckel erhalten soll, den die Stadt Hamburg selbst finanzieren möchte und hierfür 63 Mio. Euro zur Verfügung stellt (vgl. www.ndr.de/nachrichten/hamburg/A26-Ost-soll-langen-Laermschutzdeckel-bekommen,hafenautobahn120.html).

Im Bereich der bereits fertiggestellten Teilstücke der A 26 kam es zuletzt bereits zu ersten Schäden, etwa durch eine Blasenbildung im Asphalt, der dann saniert werden musste (www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article217086897/Asphaltblasen-auf-der-A-26-und-neue-Verzoegerungen.html). Dies ist bei einer solch jungen Autobahn, die zudem wenig befahren wird, nach Auffassung der Fragesteller problematisch.

1. Welche Schäden sind im bereits für den Verkehr freigegebenen Teil der A 26 aufgetreten?
 - a) Wann sind diese Schäden aufgetreten?
 - b) Wann, und durch wen wurden oder werden diese Schäden behoben?
 - c) Wer muss bzw. musste zur Behebung der Schäden welche Mittel aufwenden?

Die Fragen 1 bis 1c werden gemeinsam beantwortet.

Die A 26 zwischen Stade und Horneburg befindet sich seit über zehn Jahren unter Verkehr. Aufgrund von üblichen Alterungserscheinungen in der Deckschicht, beispielsweise Ausmagerungen von Bindemitteln sowie leichten Unebenheiten, wurde die vorhandene Verschleißschicht im Jahr 2018 erneuert. Ungefähr ein halbes Jahr nach der Fertigstellung der Erhaltungsmaßnahme sind unregelmäßig im Zeitraum vom 28. November 2018 bis 5. April 2019 etwa vier handtellergröße, bis zu einen Zentimeter hohe Blasen im Asphalt aufgetreten. Die Schäden wurden am 5. April 2019 durch den Auftragnehmer behoben.

Entsprechende Untersuchungen ergaben keine Material- und Einbaufehler.

Die aufgetretenen Schäden ließen sich nicht eindeutig dem Auftragnehmer zuordnen. Im Rahmen der Vertragsabwicklung hat der Auftragnehmer die Kosten für das Aufbohren und Verschließen der Blasen und die niedersächsische Straßenbauverwaltung die Personal- und Gerätekosten für die Verkehrssicherung in Höhe von ca. 2.200 Euro getragen.

2. Welchen Stand haben die Bauarbeiten im dritten Abschnitt der A 26 zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf/Rübke aktuell erreicht?
 - a) Wann ist mit einer Fertigstellung dieses Abschnitts zu rechnen?
 - b) Sind in diesem Abschnitt Kostensteigerungen aufgetreten oder zu erwarten, und wenn ja, warum, und in welcher Höhe?
 - c) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus Klagen und Urteilen gegen diesen Autobahnabschnitt bzw. dessen Anbindung, und welche Konsequenzen werden diese für den Bau der A 26 haben?
 - d) Wie soll der Verkehr geregelt werden, wenn die A 26 in Neu Wulmstorf/Rübke endet?
 - e) Ist eine Umgehung der Dörfer Rübke und Hamburg-Neuenfelde angedacht, und wenn ja, wie, und wann soll sie realisiert werden?

Die Fragen 2 bis 2e werden gemeinsam beantwortet.

Der Vorbelastungsdamm befindet sich derzeit in der abschließenden Konsolidierungsphase. Die Brückenbauwerke sind überwiegend im Rohbau fertiggestellt. Die Ausschreibungen für den Straßenendausbau und die Lärmschutzwände befinden sich in Vorbereitung und sollen in diesem Jahr veröffentlicht werden. Eine Fertigstellung der A 26 zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf ist für Ende 2022 geplant.

Gegenüber 2012 sind Kostensteigerungen im Umfang von etwa 18 Mio. Euro aufgrund der allgemeinen Teuerung im Bausektor und dem Mehrbedarf an Sandmassen für den Vorbelastungsdamm zu erwarten.

Für den Abschnitt der A 26 zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf sowie der Anschlussstelle Buxtehude liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Der Neubau der A 26 und der Bau der Anschlussstelle Buxtehude einschließlich der Zubringerstrecke zur K 40 werden gemeinsam realisiert. Die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Buxtehude kann erst erfolgen, wenn der

Ausbau der K 40 „Rübker Straße“ durch den Landkreis Stade erfolgt ist. Bis zur endgültigen Anbindung der Anschlussstelle an Buxtehude soll die Rampe auch als Betriebs-, Feuerwehr- oder Notdienstzufahrt genutzt werden. Der Verkehr zur und von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf wird über die B 3n geführt. Die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung wird nach dem Planfeststellungsbeschluss zum 3. Bauabschnitt erst mit der Verkehrsfreigabe des 4. Abschnitts der A 26 erfolgen.

Im Ergebnis der Abstimmungen zwischen dem Land Niedersachsen, der Freien und Hansestadt Hamburg (HH) sowie dem Landkreis Harburg und der Gemeinde Neu Wulmstorf wird eine mit Mitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes förderfähige kommunale Straße als Umgehungsstraße angestrebt. Zuständig für die Planung ist der Landkreis Harburg. In einem ersten Schritt soll eine Machbarkeitsstudie „Ortsumfahrung Rübke“ erstellt werden. Diese befindet sich im Vergabeverfahren.

3. Welchen Stand haben die Bauarbeiten im vierten Abschnitt der A 26 zwischen Neu Wulmstorf/Rübke und der A 7 aktuell erreicht?
 - a) Wann ist mit einer Fertigstellung dieses Abschnitts zu rechnen?
 - b) Sind in diesem Abschnitt Kostensteigerungen aufgetreten oder zu erwarten, und wenn ja, warum, und in welcher Höhe?
 - c) Liegen Klagen gegen diesen Autobahnabschnitt vor, wenn ja, wogegen richten sie sich?

Die Fragen 3 bis 3c werden gemeinsam beantwortet.

Aktuell finden Bauarbeiten zur Kampfmittelondierung und Baufeldfreimachung statt. Im Frühjahr 2020 sollen die Bauarbeiten für die Baufelderschließung beginnen. Eine Verkehrsfreigabe ist aktuell für das erste Halbjahr 2025 avisiert. Kostensteigerungen gibt es derzeit nicht.

Gegen diesen Abschnitt liegen keine Klagen vor.

4. Welchen Stand hat das Verfahren für den fünften Abschnitt zwischen Drochtersen und Stade?
 - a) Wann ist hier nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen?
 - b) Wann ist mit einem Baubeginn und mit der Fertigstellung des Baus zu rechnen?
 - c) Liegen hier noch Klagen vor, und wenn ja, wogegen richten sie sich?

Die Fragen 4 bis 4c werden gemeinsam beantwortet.

Durch die Berücksichtigung der durch die von der Stadt Stade geplanten Industrie-gleisverlegung bei der Planung zur A 26 wurde der Planungsabschnitt 5 in die Abschnitte 5a (zwischen der K 28 bei Drochtersen bis einschließlich der Anschlussstelle an der Freiburger Straße/L 111 bei Stade) und 5b (östlich der Anschlussstelle an der L 111 bis zur AS Stade-Ost im 1. Bauabschnitt der A 26) unterteilt. Für den Abschnitt 5a wird der Planfeststellungsbeschluss derzeit für Ende 2021, für den Abschnitt 5b für 2023 erwartet. Nach der Bestandskraft der noch zu erstellenden Planfeststellungsbeschlüsse kann mit dem Bau begonnen werden. Es ist eine Bauzeit von etwa sechs Jahren vorgesehen.

5. Welchen Stand hat das Verfahren für den sechsten Abschnitt zwischen der A 7 und der A 1?
 - a) Wann ist hier nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen?
 - b) Wann ist mit einem Baubeginn und mit der Fertigstellung des Baus zu rechnen?
 - c) Liegen hier noch Klagen vor, und wenn ja, wogegen richten sie sich?
 - d) Wird der von der Stadt Hamburg angekündigte Deckel über der Autobahn zu einer Verzögerung des Projekts führen, und wenn ja, wie lange?

Die Fragen 5 bis 5d werden gemeinsam beantwortet.

Die sogenannte Hafenpassage ist in drei Abschnitte unterteilt. Der 1. Abschnitt (Abschnitt 6a) von der A 7 bis zur neuen Anschlussstelle HH-Moorburg befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Für den mittleren Abschnitt (Abschnitt 6b) zwischen den Anschlussstellen HH-Moorburg und HH-Hohe Schar – mit Süderelbebrücke Moorburg – ist die Planfeststellung beantragt. Für den östlichen Abschnitt (Abschnitt 6c) von der Anschlussstelle HH-Hohe Schar bis zum neuen Autobahndreieck Süderelbe (A 1) werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

Planfeststellungsbeschlüsse werden erwartet:

- für den Abschnitt 6a voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020,
- für den Abschnitt 6b voraussichtlich Ende 2021,
- für den Abschnitt 6c voraussichtlich Mitte 2022.

Für alle Abschnitte wird ein Baubeginn kurzfristig nach bestandskräftigem Baurecht angestrebt. Hinsichtlich der reinen Bauzeit ist bei Abschnitt 6a von etwa fünf Jahren, für die Abschnitte 6b und 6c von etwa sechs Jahren auszugehen.

Der von der Stadt Hamburg angekündigte Deckel über die Autobahn führt zu keiner Verzögerung.

6. Welche Maßnahmen wurden bzw. werden an der A 26 zwischen Drochtersen und der A 1 wo für den Lärmschutz vorgenommen?
 - a) Wofür werden die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt?
 - b) Was kosten diese Lärmschutzmaßnahmen jeweils?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

In Abhängigkeit von den jeweiligen planungstechnischen Gegebenheiten kommen in den einzelnen Abschnitten aktive Lärmschutzmaßnahmen als auch der Einbau von offenporigem Asphalt vor.

In allen Abschnitten der A 26 dienen die Lärmschutzmaßnahmen überwiegend dem Schutz der trassennah wohnenden Bevölkerung vor den mit dem Betrieb der A 26 verbundenen Lärmemissionen. Im Abschnitt 3 und 4a dienen die Lärmschutzmaßnahmen auch der Minderung der Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Vogelschutzgebiet V59 Moore bei Buxtehude.

Maßnahme	Kosten in Mio. Euro
Abschnitt 2	
Lärmschutzwände zum Schutz von Buxtehude (Neuland)	3,9
Abschnitt 3	
Lärmschutzwände zum Schutz von Buxtehude und Rübke	20,0
Abschnitt 4	
Lärmschutzwände zum Schutz von Rübke	3,0
Abschnitt 5a	
keine	0
Abschnitt 5b	
Offenporiger Asphalt (OPA) + Lärmschutzwände	2,4
Abschnitt 6a	
Lärmschutzwände zum Schutz für Moorburg und Bostelbek	0,7
Abschnitt 6b	
Lärmschutzwand zum Schutz von Moorburg	0,3
Abschnitt 6c	
Lärmschutzwände zum Schutz von Kirchdorf und Finkenriek	0,9
Lärmschutzwände zum Schutz von Stillhorn	2,3
Lärmschutzkonzept Wohnsiedlung Kirchdorf-Süd Dies umfasst: - Galeriebauwerk (Länge: 952 m), - Einsatz offenporigen Asphalt (OPA), - 500 m Lärmschutzwände, - 165 m Tunnel für Verbindungsrampe zum AD Süderelbe (A 1).	64,6

7. Welche Maßnahmen werden wo für den Natur- und Umweltschutz vorgenommen?
- Wofür werden die einzelnen Natur- und Umweltschutzmaßnahmen durchgeführt?
 - Für welche Tiere werden jeweils Tunnel oder Brücken gebaut, und wie werden die Tiere zu diesen Bauwerken geleitet?
 - Was kosten die Maßnahmen jeweils?

Die Fragen 7 bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept zur A 26 umfasst neben trassennahen Maßnahmen (u. a. Böschungsbepflanzungen im Bereich des Straßenkörpers), auch trassenferne Maßnahmen (u. a. Aufwertungen von Lebensräumen für die Avifauna) nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

Durch die Schaffung einer ausreichenden Leitstrukturausstattung – wie beispielsweise eine auf die einzelne Tierart abgestimmte Gehölzpflanzung – werden die Tiere zu den jeweiligen Tierquerungsbauwerken geleitet.

Maßnahme	Kosten in Mio. Euro	Art der Zuleitung
Abschnitt 1		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	3,5	
Abschnitt 2		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	5,5	
Abschnitt 3		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	12,5	
Irritations-/Kollisionsschutzwände am Bauwerk K 40	0,8	
Abschnitt 4		

Maßnahme	Kosten in Mio. Euro	Art der Zuleitung
Landschaftspflegerische Maßnahmen	7,4	
Grünbrücke als Vernetzungselement für: - lichtliebende nicht flugfähige Insekten, - Reptilien, - Kleinsäuger sowie - Fledermäuse	ca. 3,0 Mehrkosten für die Überdeck- lung des Troges	Leitstrukturen durch Bepflanzung
2 Faunabrücken für Fledermäuse	2,9	Leitstrukturen durch Bepflanzung
Abschnitt 5a		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	4,3	
Abschnitt 5b		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	2,9	
1 Fledermaustunnel	1,2	Leitstrukturen durch Bepflanzung
1 Fledermausbrücke	1,8	Leitstrukturen durch Bepflanzung
Abschnitt 6a		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	5,3	
Abschnitt 6b		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	2,0	
Abschnitt 6c		
Landschaftspflegerische Maßnahmen	3,3	

