



Dem widersprach die Rechtsanwältin der Bürgerinitiative, Dr. Roda Verheyen. „Es ist absurd, eine innerstädtische Ableitung für eine Autobahn zu bauen.“ Sie forderte Planfeststeller Sick auf, zu untersuchen, ob die Rübker Straße im Sinne der FFH-Verträglichkeitsprüfung tatsächlich eine zumutbare Alternative sei. Das bezweifelte sie. Es könne nicht sein, dass Anwohner der Rübker Straße für die Fehler der Buxtehuder Stadtplanung büßen müssten. Ohne eine Ausweisung von Baugebieten am Feldmannweg und Stadtgraben wäre eine Umgehung möglich gewesen. Felgentreu betonte, dass seine Initiative auch die Ostumgehung ablehne. Es sei fatal, dass der Kreis der Landesbehörde für Straßenbau 2011 mitgeteilt habe, dass der Ausbau der K 40 möglich sei. Er beklagte, dass die vor Jahren geplante Westumfahrung und die Verlegung der Anschlussstelle, für einen Zubringer durch die Feldmark zwischen Dammhausen und Buxtehude-Königsdamm von der A 26 bis zur B 73 nicht verfolgt wurde. Zudem machten Bürger auch aus den Brunckhorst'schen Wiesen deutlich, dass der Ausbau zu einem Verkehrschaos in der Innenstadt führen würde. Schon heute gibt es Rückstaus auf der Spange und Harburger Straße.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärte Erster Stadtrat Michael Nyveld, dass es zwar „zu mehr Verkehr kommen wird, aber nicht zum Verkehrschaos“. Stadt und Kreis würden die K 40 und K 39 ertüchtigen; so gebe es auf der Spange bereits eine neue Ampel-Schaltung, ergänzte Bode. Der Verkehr auf Harburger Straße und Konrad-Adenauer-Allee wird laut Gutachter Professor Dietrich Fornaschon um 40 Prozent zunehmen.

Doch mehr Lärm, mehr Verkehr (21 000 statt heute 8000 Fahrzeuge/24h) und mehr Abgase sowie die Verschattungen durch die drei Meter hohen Lärmschutzwände und Wertminderung ihrer Immobilien, das ist für die Anwohner der K 40 inakzeptabel.

Außerdem bezweifelten sie die Verkehrsberechnungen, laut Kreis werde der Lkw-Anteil nur bei 6,1 Prozent liegen. Aber: Weil die A 26 einige Jahre in Neu Wulmstorf enden wird, müsse bei der Planung das Worst-Case-Szenario zugrunde gelegt werden, weil viele Lkw-Fahrer bereits in Buxtehude abfahren würden, um über die B 3 auf die A 1 zu kommen. Dieser Mehrlärm müsse laut Verheyen beim Lärmschutz berücksichtigt werden. 28 Häuser könnten „nicht mehr aktiv“ vor Verkehrslärm geschützt werden, das wäre laut Kreis zu teuer.

Immerhin: Gegenüber der Planfeststellung sagte der Landkreis zu, passiven Lärmschutz vor Beginn der dreijährigen Bauzeit umzusetzen, also Lärmschutzfenster einzubauen. Außerdem sicherte der Kreis bei der Erörterung eine Beweissicherung für Häuser in der ersten Reihe zu; Anwohner befürchten – im Gegensatz zum Landkreis – aufgrund der Lage im Moor massive Bauschäden.

Die Juristin kritisierte, dass der Kreis sich bei der Belastung durch Stickoxide und Feinstaub streng nach Vorschrift lediglich die deutschen Grenzwerte zur Grundlage gemacht habe und nicht die strengeren der Weltgesundheitsorganisation: „Die Gesundheit muss effektiver geschützt werden“, so Verheyen. „Es gibt keine schädlichen Auswirkungen“, entgegnete Bode.

Die Planfeststellungsbehörde kündigte am Freitag an, dass es zu „Nachermittlungen“ kommen wird; zum Kreisbauausschuss am 7. Juni wird der Beschluss wohl noch nicht vorliegen, denn die Anwältin beantragte unter anderem die Neuauslegung und Erstellung von Gutachten, von Vermögensschäden bis zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Behörde will prüfen, ob die Feuerwehrezufahrt sichergestellt ist und die von Bürgern angeregte Umplanung von Anliegerstraßen und Lärmschutzwänden sinnvoll ist. Die Behörde kann die Pläne in die Tonne treten, durchwinken oder Planänderungen verlangen.

