

**Jan-Hendrik Röhse**

## **Antworten zum Fragenkatalog der BürgerAktionMühlenwege**

### Frage 1: Drei-Achsen-Konzept

Ich persönlich habe immer den Bau des Ostrings vor einem Ausbau des Mühltunnels favorisiert. Dies war stets auch die Position der CDU. Insoweit darf ich auf die Wahlprogramme zu den vorangegangenen Kommunalwahlen 2006 und 2011 verweisen. An meiner Position hat sich bisher nichts geändert.

Allerdings hat sich durch die Verschiebung der Mehrheiten im Rat infolge der Kommunalwahl 2011 wie auch durch das Gerichtsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss Ostring die Situation insoweit verändert, als das eine Mehrheit aus Rot/Grün/BuLi/Piraten und Herrn Stemmler versucht hat, die Verträge zwischen der Stadt Buchholz und dem Landkreis Harburg zum Bau des Ostrings per Ratsbeschluss zu kündigen. Bekanntlich wurde dieser Ratsbeschluss durch den ersten Bürgerentscheid, der in Buchholz organisiert wurde, mit überwältigender Mehrheit gekippt. Gleichwohl hat der Fraktionsvorsitzende der Buchholzer Liste in einem Interview am 14.08.2013 gesagt: "Der Ostring wird nie gebaut". Das sich diese Position dauerhaft halten lässt, wage ich zu bezweifeln.

Dies zeigt, dass trotz des eindeutigen Bürgervotums im Rat der Stadt Buchholz nach wie vor erhebliche Widerstände gegen den Bau einer östlichen Umgehungsstraße vorhanden sind, die es politisch zu überwinden gilt. Für mich ist jedoch der Bürgerentscheid aus dem Jahre 2013 gleichsam der Auftrag, den Bau des Ostrings gemeinsam mit dem Landkreis Harburg voranzutreiben. Das ist meine erste Priorität! Und die Gespräche, die ich mit den Bürgerinnen und Bürgern führe, bestätigen mich in meiner Auffassung täglich aufs Neue. Zu einem ganzheitlichen Verkehrskonzept für die Stadt Buchholz gehört allerdings auch, dass der Mühltunnel zu gegebener Zeit ausgebaut wird – und damit das „Drei-Achsen-Konzept“ realisiert wird.

Übrigens wird nur der Ostring in seiner ursprünglichen Konzeption eine echte Entlastungswirkung für die Kirchenstraße/Hamburger Straße haben. Insbesondere die zwischenzeitlich ins Gespräch gebrachte Variante „Am Langen Sal“ schafft aus Sicht des Gutachters Haller ( SHP Ingenieure, 12.11.2013 ) „mehr Probleme als sie löst“. Als besonders problematisch wird dabei die Einbindung in den Knotenpunkt an der Canteleubrücke gesehen. Es ist erstaunlich, dass diese Variante in Kenntnis der gutachterlichen Einschätzung nach wie vor als Alternativtrasse genannt wird.

### Frage 2: Westring-Konzept verhindern

Nach meiner Überzeugung bedeutet ein Ausbau des Mühltunnels nicht, dass die Mühlenwege im Sinne eines „Westrings“ zu einer Umgehungsstraße werden. Für mich taugt nach wie vor einzig und allein eine Ostumfahrung der Innenstadt als Umgehungsstraße. Der Ausbau des Mühltunnels ist in erster Linie eine Anpassung eines nicht mehr zeitgemäßen Nadelöhrs an die heutigen technischen und baulichen Standards. Weder der Seppenser Mühlenweg, noch der Steinbecker Mühlenweg

können die Verkehre aufnehmen, die über eine Ostumfahrung an der Stadt vorbei geführt werden sollen. Dazu ist erstens die Bebauung rund um die Mühlenwege viel zu dicht. Und zweitens ist zu berücksichtigen, dass beide Mühlenwege durch Grundschüler der Wiesenschule ( u.a. aus dem Reiherstieg, dem Sperberweg und Lerchenweg kommend ) der Waldschule und der Mühlenschule ( hier insbesondere aus dem Diestelweg ) stark frequentiert werden – und das zu einer Zeit, in der sich unter der Woche die Autos Richtung Hamburg bewegen. Dieser Aspekt wird aus meiner Sicht in der Diskussion um das Für und Wider eines Ostrings viel zu wenig beachtet. Vor diesem Hintergrund wäre es für mich überhaupt nicht verantwortbar, die Mühlenwege zu einer Durchgangsstrecke – gewissermaßen als Ersatz für einen Ostring – werden zu lassen. Das kann und muss gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen und/oder verkehrsbehördliche Anordnungen verhindert werden, die eine Nutzung der Mühlenwege als Schnellverbindung zur B 75/A1 unattraktiv machen.

### Frage 3: Planergänzung

Die Notwendigkeit einer Planergänzung kann ich derzeit nicht erkennen. In diesem Zusammenhang weise ich nochmals auf meine vorstehende Antwort zu Frage 2 hin. Lediglich die Kreuzung Seppenser Mühlenweg / Bremer Straße muss als Folge des Tunnelbaus entschärft werden, weil die derzeitige Kreuzungssituation auch schon heute – ohne ausgebauten Tunnel – für Aufstauungen sorgt. Jeden morgen ist dies in Richtung Innenstadt zu beobachten, teilweise bis über die Straße „Am Steinbecker Feld“ hinaus, und nachmittags dann stadtauswärts bis teilweise zum Flurweg. Diese Situation muss im Zusammenhang mit dem Tunnelbau geändert werden. Gerade weil ich die Mühlenwege nicht als Entlastungsstrecke sehe, wäre ein Ausbau weiterer Knotenpunkte in diesem Zusammenhang aus meiner Sicht jedoch ein verkehrtes Signal. An der Optimierung der Knotenpunkte im Verlauf Soltauer Straße/ Kirchenstraße/Hamburger Straße wird bereits gearbeitet.

### Frage 4: Begrenzung der Belastung

Mir ist aus vielerlei Gesprächen mit Anwohnern der Mühlenwege bekannt, dass die Verkehrsbelastung dort schon heute sehr stark ist. Und diese Aussagen der Betroffenen nehme ich sehr ernst. Deshalb – und auch aus den unter Ziffer 2 genannten Gründen – ist es mir ein wichtiges Anliegen, die Mühlenwege nicht zu Durchfahrtstraßen werden zu lassen. Es gibt diverse verkehrsrechtliche Möglichkeiten, diese Wegeverbindung trotz eines ausgebauten ( richtiger müsste es heißen „neu gebauten“ ) Tunnels für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. Die beste Lösung für eine Begrenzung der verkehrlichen Belastung ist allerdings der Bau des Ostrings vor dem Tunnelbau! Das durch den Bau des Tunnels der Stadtteich in seiner Funktion als Naherholungsgebiet nicht mehr als unbedingt notwendig in Mitleidenschaft gezogen werden darf, versteht sich für mich von selbst. Ganz ohne Beeinträchtigung dieses Gebietes wird sich der Tunnelbau allerdings nicht realisieren lassen.

Buchholz, den 11.04.2014

