

Unser aktualisierter Lösungsvorschlag

für das

DREI-ACHSEN-KONZEPT
als Stufenlösung

Für eine sachgerechte, zukunftstaugliche und
finanziell überschaubare Investition zur
verkehrlichen Entlastung der Buchholzer
Innenstadt und der Wohngebiete.

Neue Erkenntnisse aus den aktuellen Ergebnissen der Mühlentunnel-Planung

Anders als von den Befürwortern eines vorrangigen Tunnelneubaus im Wahlkampf 2011 und in ihrer Argumentation zum Bürgerentscheid Ostring behauptet, stellen sich die wesentliche Eckpunkte dieses Infrastrukturprojektes als Ergebnis der laufenden Planung heute da:

- Es besteht kein, wie immer behauptet, hoher Sanierungsdruck beim Tunnel, mit der Gefahr einer kurzfristigen Schließung. Die Bahn sieht bis mindestens 2030 die Tunnelsicherheit gewährleistet und keinen kurz- oder mittelfristigen Sanierungsbedarf.
- Die verkehrliche Kapazitätsgrenze des alten Tunnels ist nicht erreicht bzw. überschritten wie argumentiert. Die Verkehrsgutachter bescheinigen dem Tunnel noch wesentliche Kapazitätsreserven, die laut Gutachter gar nicht benötigt werden, weil sie in den letzten Jahren eine Abnahme der verkehrlichen Belastung ermittelt haben wollen. Auch aus dieser Sicht besteht nicht der immer wieder behauptete Handlungsdruck.
- Das neue Tunnelprojekt ist nicht wie behauptet für 9 -10 Mio. Euro zu realisieren und damit wesentlich günstiger als Ostring und für Buchholz leichter zu finanzieren. Diese Erwartung hat sich ins Gegenteil verkehrt: Die Kosten werden mehr als doppelt so hoch sein und deutlich über 20 Mio. € liegen. Damit ist der neue Tunnel annähernd so teuer wie der Ostring, mit dem wichtigen Unterschied, dass der von der Stadt zu finanzierende Anteil doppelt so hoch sein wird (40 %).
- Noch Ende 2014 wird den Bürgern vom Bürgermeister bestätigt, dass beide Projekte (Ostring und Tunnel) komplett durchfinanziert und mittelfristig finanziell von Stadt zu tragen sind. Es bestehe nicht die Gefahr, dass der Bau des Tunnels die Finanzierung des Ostrings verhindern werde. In der 2. Hälfte 2015 wird das infrage gestellt und aufgrund der angespannten Finanzsituation der Stadt müssen die Steuern erhöht werden. Anfang 2016 wird ein Haushalt mit der bisher höchsten Schuldenaufnahme beschlossen mit weiteren geplanten zusätzlichen Schulden in der mittelfristigen Planung. Allein die Tunnelfinanzierung wird mit den neuen Planzahlen jetzt schon schwierig. Das heißt, die finanzielle Beurteilung des Projektes hat sich innerhalb von nur 1 ½ Jahren vollkommen umgekehrt.
- Die aufgrund der Grundstücksverhältnisse notwendige Verlagerung des Kreisverkehrs in Richtung Osten (zur Stadt hin) ermöglicht neue alternative Lösungen für die Entzerrung des Verkehrs und für den Abbau der Staubildung.

.... und die daraus zu ziehenden Konsequenzen

- Die von den Tunnelbefürwortern und auch von der Verwaltung strikt verfolgte Verknüpfung der Verbesserung der Kreuzungssituation mit dem gleichzeitigen Tunnelausbau ist sachlich nicht mehr notwendig, weil die dafür vorgebrachten Argumente (Tunnelsanierung, Tunnelkapazität, Zeitdruck) durch die Planungsergebnisse widerlegt worden sind.
- Die Kostensituation und damit die Finanzierung dieses Projektes wird ebenfalls, anders als zu Beginn behauptet bzw. erwartet, zum wesentlichen kritischen Faktor. Aus diesem Grunde werden zwei Maßnahmen dringlich, die bisher nicht durchgeführt bzw. nur unzureichend mit der notwendigen Tiefe umgesetzt worden sind:
 1. Ein detaillierter Kosten-Nutzen-Vergleich der beiden Infrastruktur-Projekte Tunnel und Ostring
 2. Eine professionelle Risikoanalyse für die speziellen Verfahrensrisiken (es kommt kein Standardverfahren zur Anwendung) und für die allgemeinen Bau-/Durchführungsrisiken dieses Projektes mit den jeweiligen möglichen Mehrkosten der einzelnen Risikofaktoren. Zu der Risikoanalyse gehört auch die Bewertung des Kompetenz- und Erfahrungsprofils der jeweils federführenden Verwaltungseinheit des Auftraggebers.

Unser **Drei-Achsen-Konzept** im Lichte der neuen Erkenntnisse

Die aktuellen Ergebnisse der Mühltunnelplanung bestätigen unseren immer wieder vorgeschlagenen Weg, mit dem **Drei-Achsen-Konzept** nicht dem St.Florians-Prinzip, sondern dem Balance-Prinzip zu folgen. Das heißt, wir setzen uns für eine Lösung ein, die die Anforderungen: sachgerecht, wirtschaftlich, umweltfreundlich, zukunftstauglich und anwohnergerecht möglichst gleichermaßen berücksichtigt (in Balance bringt). Das bedeutet, wir fordern kein „**entweder-oder**“, sondern ein „**sowohl-als auch**“.

Unser Stufenkonzept

Nach unserer Überzeugung sind die Modernisierung des Tunnels und die Verbesserung der Kreuzungssituation Steinbecker Mühlenweg/ Bremer Straße zwei getrennt zu betrachtende Projekte, die in erster Linie aus politischen Gründen verknüpft worden sind (mit der sachlich falschen Begründung: Tunnel-schließung droht, deshalb Zeitdruck).

Als Hauptgrund für die Inangriffnahme und Dringlichkeit dieses Projektes nennt die Verwaltung über Jahre in ihrer Projektbegründung jedoch den Abbau der „dramatischen“ Stausituation auf der Kreuzung, deren Ursache sie in der unzureichenden Aufstellfläche für die Linksabbieger auf der Bremer Straße sieht. Zusätzlich argumentiert sie hinsichtlich des Tunnels wie die Politik mit dem Sanierungsbedarf, mit der unzureichenden Kapazität und mit dem Sicherheitsaspekt für die Fahrradfahrer (diese Argumente werden durch die Planung nicht bestätigt.)

Die Verwaltung trennt in der Begründung diese Projekte durchaus. Diese Sichtweise übernehmen wir auch für unseren Vorschlag, der die Verbesserung der Kreuzungssituation und die Modernisierung des Tunnels als zwei unabhängig anzugehende Vorhaben versteht.

Stufe 1: Umsetzung der Kreisverkehr-Lösung wie aktuell geplant.

Durch die Verschiebung des Kreisverkehrs nach Osten wird die Aufstellfläche für die Linksabbieger in den Tunnel mehr als verdoppelt, was für Spitzenzeiten ausreichend ist. Die Linksabbieger von der Bremer Straße hin zum Steinbecker Mühlenweg erreichen diesen über den Kreisverkehr. Alternativ zur Entlastung des Kreisverkehrs könnte eine Bypass-Lösung aus dem Steinbecker Mühlenweg für den Richtungsverkehr Bremer Straße/ West und Sprötze eingerichtet werden.

Die Kreuzung Seppenser Mühlenweg/Bremer Str. erhält wie bisher eine Ampellösung oder alternativ eine Minikreisel – Lösung (der Minikreisel muss LKW-Verkehr nur in geradeaus Richtung ermöglichen).

Parallel zu diesen Maßnahmen könnte man zur Verbesserung des Sicherheitsgefühl für Fahrradfahrer den Seppenser Mühlenweg vom Reiherstieg bis zur Bremer Str. zur Fahrradstraße erklären und dort Tempo 30 einführen. Innerhalb des Tunnels könnte Tempo 20 vorgeben, eine Video-Kamera (für Sicherheitsgefühl/Aufschaltung bei Polizei) und ein Radargerät zur Geschwindigkeitsmessung könnten installiert werden.

Ein weiterer Vorschlag wäre die Anbringung von sog. „Verkehrsspiegeln“ an den Tunnelleingängen. Damit ist jeder Fußgänger, Auto- und Radfahrer informiert, ob sich noch jemand auf dem Fußgängerweg im Tunnel befindet. Es ist ja eine Tatsache, dass die Fahrradfahrer sehr oft das Rotlicht für sich nicht als relevant ansehen.

Zwischenphase:

Parallel zu den Maßnahmen der Stufe 1 oder auch anschließend könnte der Bau des Ostrings gestartet werden, wenn die dafür notwendigen positiven Gerichtsentscheidungen und ergänzenden Planungen vorliegen. Durch die Entkopplung des Mühltunnel-Projektes könnten beide Projekte (Kreisverkehr und Ostring) finanziell über die Jahre der Bauzeit hinweg finanzierbar sein.

noch Zwischenphase:

In jedem Fall fordern wir ein **Entscheidungsmoratorium** für das Tunnelprojekt hinsichtlich Größe (Neubau oder Modernisierung des bestehenden Tunnels) und Start der Baumaßnahmen, solange keine endgültige Klarheit über Bau oder Nicht-Bau des Ostrings besteht.

Die BürgerAktion steht für das Vorgehen: **erst Ostring dann Tunnel**.

Diese Vorgehensweise eröffnet allein die Chance, die aktuell geplanten Dimensionen des Tunnelneubaus entsprechend dem dann aktuellen Bedarf anzupassen. Das heißt, die Zerstörung des Naturraum Stadtsee möglichst gering zu halten und Kosten zu sparen.

Stufe 2 Modernisierung oder Neubau des Tunnels

Wenn der Ostring bereits besteht, kann vor Inangriffnahme des Tunnelprojekt nochmals anhand der realen (nicht der prognostizierten) Daten ermittelt werden, in welchem Umfang die neue Innenstadtumgehung zu Verkehrsverlagerungen führt und in welchem Umfang der Tunnel durch den Ostring entlastet wird.

Die aktuelle Tunnelplanung geht von ca. 11000 Fahrzeugen im neuen Tunnel mit einem erkennbaren Anteil an Schwerverkehr aus.

Ist der Ostring als Alternative vorhanden, verringert sich das Fahrzeugaufkommen im Tunnel jedoch um mehr als 30 % und der Schwerverkehr muss nicht mehr durch den Tunnel geführt werden, sondern hat als Alternative den Ostring.

Das ist eine vollkommen veränderte Verkehrssituation für den Tunnel, die andere Ausbaualternativen möglich macht. Man kann mit dieser Stufenlösung verhindern, dass die Stadt ein für das künftige Verkehrsaufkommen überdimensioniertes Bauwerk mit hohen Kosten errichtet, dem Stadtsee als Erholungsraum vieler Bürger zum Teil zerstört und eine unnötige hohe finanzielle Belastung zu tragen hat, die bei anderen wichtigen Investitionen zu Sparmaßnahmen führen wird.

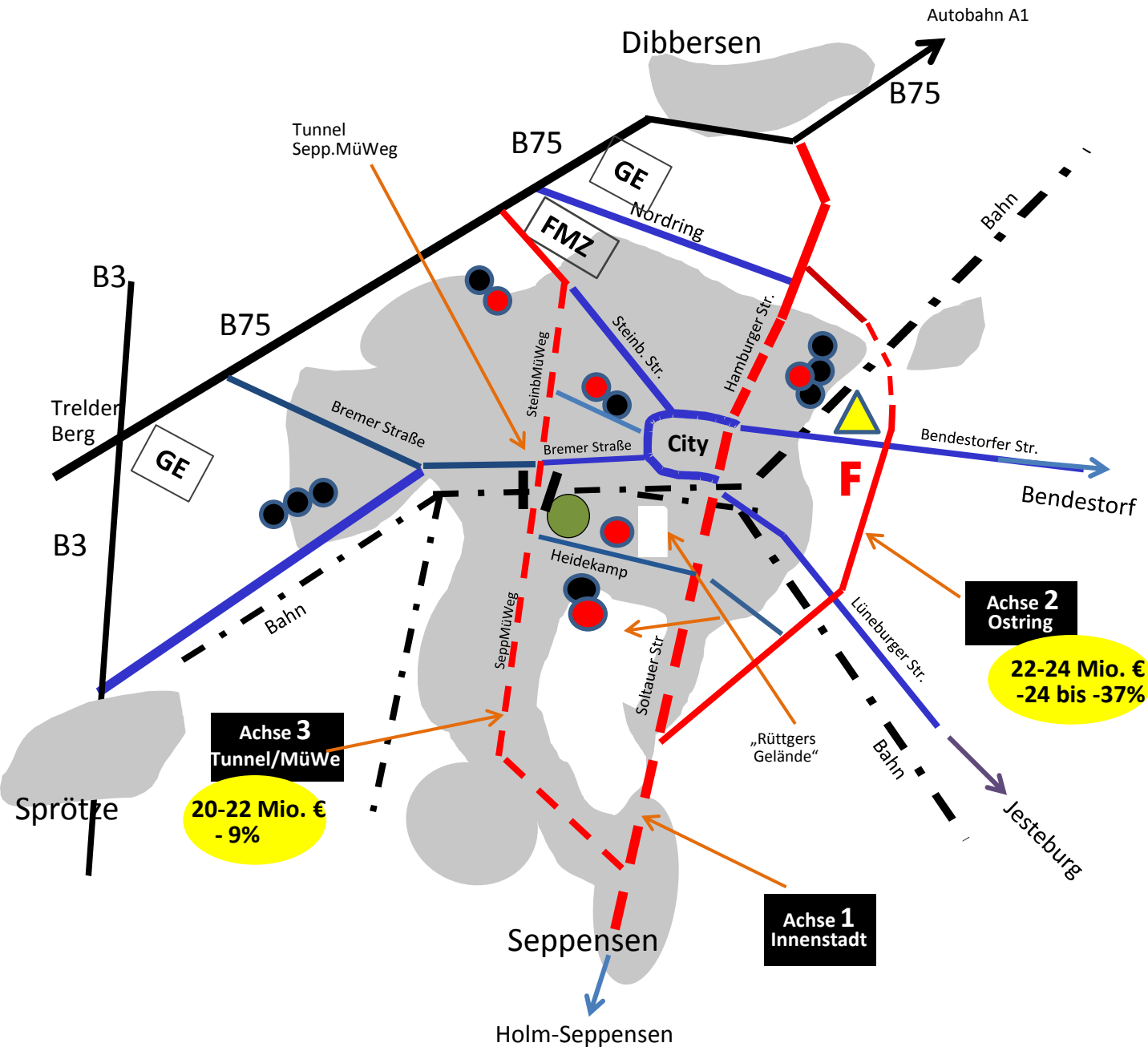
Aus diesen Gründen plädieren wir für das oben erwähnte **Entscheidungsmoratorium**.

Ein Tunnelprojekt in Kombination mit dem Ostring macht auch die Alternative wieder interessant, den alten Tunnel als zweispurigen Tunnel zu modernisieren und separat einen getrennten Fußgänger- und Radfahrradtunnel zu bauen (auf der jetzt schon geplanten Trasse für den Tunnelneubau, die direkt an den dann schon bestehenden Kreisverkehr anschließt). Diese Variante des zweispurigen Ausbaus wurde bereits 2005/6 von den Planern ins Gespräch gebracht, aber offenbar aufgrund einer anderen Kreisverkehrslösung verworfen. Diese Variante würde den Stadtsee nahezu unberührt lassen.

Anmerkung: Ein weiterer Vorteil dieser Stufenlösung ist die Tatsache, dass die Bahn als Betreiber des Tunnels für den Erhalt der Verkehrssicherheit in der Pflicht bleibt und später bei der Modernisierung ein zweiseitiges Interesse von der Stadt leichter durchzusetzen wäre (Kostenbeteiligung der Bahn).

DREI-ACHSEN-KONZEPT

„außen herum“ und „mitten durch“



Achse 3
Tunnel/MüWe
20-22 Mio. €
- 9%

22-24 Mio. €
-24 bis -37%

— Streckenführung der Achsen
- - - Streckenführung der Achsen durch Wohngebiete

- - - Bahn
|| Tunnel
○ Wohngebiete
● Stadtsee (Naherholung)
F Feuerwehr
● Schule
● Kitas
▲ Sportzentrum

Achse 1 Soltau Str./Kirchenstr./Hamburger Str.
ca. 3,5 km durch Wohngebiete

Achse 2 Neubau Ostring
ca. 0,5 km angrenzend an Wohngebiete

Achse 3 Erweiterung Mühlentunnel / Mühlenwege
ca. 4,0 km durch Wohngebiete

Maßnahmen Reihenfolge:
↓ 1.
↓ 2.

Mio. € / - %
Baukosten/ Entlastung Innenstadt in %
Achse 3: Kosten der heutigen Planung/bei kleiner Tunnellösung weniger

GE Gewerbegebiet
FMZ Fachmarktzentrum