

Texte von www.muehlentunnel.de :

Brief an Ratsmitglieder

Verteiler: Herr Stein, Bürgermeister
Fraktionsführung SPD
Fraktionsführung CDU
Fraktionsführung FDP
Fraktionsführung GRÜNE
Mitglieder des StEWAV
Herr Albers, BUB
Herr Köhn, IDA

12. Januar 2006

Sehr geehrte/r Frau/Herr ...

in die anstehende Diskussion über die Inhalte und Vorschläge des Gutachtens des Büro Topp zum Verkehrsentwicklungsplan 2005 möchten wir einige ergänzende Hinweise und Ideen einbringen.

Aus der Sicht der Bürgeraktion Mührentunnel sehen wir es als sehr positiv an, dass das Gutachten zum ersten Mal alle drei in der Diskussion stehenden Investitionsalternativen (Brücke, Tunnel, Ostring) miteinander vergleicht und bewertet. Wir haben uns die Zahlen, Schlussfolgerungen und Vorschläge des Gutachtens sorgfältig angesehen und möchten dazu in 3 Punkten Stellung nehmen. Unsere jeweilige Stellungnahme bzw. Vorschläge haben wir als Anlage diesem Schreiben beigefügt.

1. **Bewertung der Aussagen des Gutachtens aus Sicht der Bürgeraktion.**

In einigen Punkten sind die Zahlen und Aussagen des Gutachters nicht korrekt. Dies sollte korrigiert werden, auch durch Ratsbeschluss.

2. **Eigener Vorschlag der Bürgeraktion zur Verbesserung der Verkehrssituation Tunnel / Seppenser Mühlenweg / Bremer Straße.**

Wir möchten, dass dieser Vorschlag als zusätzliche Alternative berücksichtigt wird.

3. **Eigener Verfahrensvorschlag zur Vorgehensweise bei der Alternativenauswahl.**

Wir haben in der Vergangenheit immer wieder gefordert, dass sich alle drei Alternativen gleichermaßen einer Kosten-Nutzen-Analyse stellen sollten und dass diese sehr komplexe Entscheidungsaufgabe für den Bürger transparent und nachvollziehbar durchgeführt werden sollte. Um nicht nur zu fordern, haben wir für die Entscheidungsfindung im Rat einen praktikablen Verfahrensvorschlag entwickelt:

Die strukturierte Entscheidungsanalyse.

Diese Vorgehensmethode für die Auswertung der Ergebnisse des Gutachtens bietet für die Ratsarbeit insgesamt als auch für die entscheidungsvorbereitenden Überlegungen jedes einzelnen Ratsmitgliedes Vorteile. Wir würden es begrüßen, wenn dieser Vorschlag von den Fraktionen aufgegriffen, diskutiert und umgesetzt wird.

Einzelheiten zu den Hinweisen und Vorschlägen haben wir in den beigefügten Unterlagen für Sie aufbereitet. Wir sind gerne bereit, Ihnen dazu zusätzliche Erläuterungen zu geben, insbesondere auch zum Thema „Entscheidungsanalyse“. Wir hoffen, dass unsere Hinweise und Vorschläge angenommen werden und in den Fraktionen die Bereitschaft vorhanden ist, Bisheriges zu überdenken und neue Pfade auszuprobieren.

Mit freundlichen Grüßen

Wertung der Ergebnisse aus der Sicht der BürgerAktion Mühlenwege

Was wir positiv sehen:

- λ Dass das Gutachten zum ersten Mal alle drei Alternativen in einer vergleichenden Bewertung darstellt, ist sehr positiv. Wir haben dies immer wieder gefordert. Mit dem von uns entwickelten Verfahrensvorschlag zur Entscheidungsfindung haben wir darauf auch reagiert (siehe Anlagen).
- λ Wir sehen uns in wichtigen Kritikpunkten an den bisherigen Planungsvorstellungen der Stadt durch das Gutachten bestätigt:
 - Der Tunnel löst nicht die Verkehrs- und Knotenpunktprobleme in der Innenstadt
 - Der Tunnel wird für eine bessere Anbindung der Südstadt nur eine geringe Bedeutung haben
 - Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Sepp. und Steinbecker Mühlenweg ist wesentlich größer als bisher von der Politik angenommen
 - Der Tunnelneubau wird auch stärker, als bisher von der Politik behauptet, zu Verkehrszuwächsen in den Mühlenwegen führen. Wurden die Anwohner bisher von der Politik mit Zuwachszahlen von 400 - 600 Kfz beruhigt, geht das Gutachten schon von einem doppelt so großen Zuwachs aus. Wir halten auch diese Zuwachszahlen des Gutachtens für zu gering.
 - Die aktuellen Belastungszahlen im Vergleich zu den vorherigen Gutachten machen deutlich, dass das Verkehrsaufkommen im Steinbecker Mühlenweg immer deutlich unterschätzt wurde. Das Gutachten geht von aktuell 7800 Kfz/24h aus. Nach unseren Einschätzungen gehen auch diese Analysezahlen von zu niedrigem Verkehrsaufkommen aus, insbesondere im südlichen Teil der Straße.
 - Die aktuellen Analysezahlen im Vergleich zu früheren Zahlen machen deutlich, dass in der Vergangenheit der wachsende Trend zu Verlagerung von Verkehr in die westlichen Wohngebiete nicht ausreichend gesehen wurde. Auch das haben wir immer wieder kritisiert.

Folgende Kritik ist an den Aussagen /am Zahlenwerk des Gutachtens zu üben:

- λ Auf Seite 28 des Gutachtens wird der **Straßenzug Sepp.- / Steinb.Mühlenweg als zweite Nord-Süd-Verbindung** für die Durchfahrung der Stadt/Durchgangsverkehr neben der ersten Nord-Süd-Verbindung über die Canteleubrücke eingestuft. Damit wird im Gutachten, zwar mit einer anderen Wortschöpfung aber in der Sache deckungsgleich, dem von uns immer wieder stark kritisierten **Westring-Konzept** das Wort geredet. Das Konzept, das angeblich nur in den Köpfen der Bürgeraktion existiere, wird hier nun als Verkehrskonzept der Stadt dargestellt. Das widerspricht allen bisherigen Zusagen der Mehrheitskoalition und auch anderer Parteien den Anwohnern gegenüber. Das widerspricht auch den Vorgaben für das Planungsbüro, das die Bauplanung für den Tunnelneubau bearbeitet (siehe Machbarkeitsstudie GFL vom Febr. 2005).
Diese Aussagen müssen vom Rat korrigiert werden, will die Politik den Anwohnern gegenüber glaubwürdig bleiben.

λ Auf Seite 85/86 bewertet das Gutachten die Einführung von **Tempo 30 auf dem Steinbecker Mühlenweg**. Das negative Urteil kann mit der **gegebenen** Begründung nicht akzeptiert werden.

- richtig ist, dass die Mehrheit der Anwohner für die Beibehaltung der Regelung war.
- richtig ist, dass der größte Teil der Probleme durch eine z.T. nicht nach den Planvorgaben erfolgte Realisierung verursacht wurde.
- nicht erwähnt wurde eine massive Pressekampagne gegen diese Regelung
- offenbar nicht überprüft wurden vom Gutachter die Folgen der Aufhebung dieser Regelung: massiver Anstieg des Verkehrsaufkommens, Zunahme der Geschwindigkeiten und der Unfälle.
Resultat: Der Steinb. Mühlenweg ist heute wohl die unfallträchtigste Straße und die Straße mit dem höchsten Anteil an Geschwindigkeitsüberschreitungen in Buchholz.
Die Aussage des Gutachtens zum Rückbau : „Diese Lösung hat sich etabliert“ ist damit mehr als fragwürdig und **als gutachterliche Feststellung nicht akzeptabel**.

λ Auf den Seiten 30/31 des Gutachtens wird die Struktur des Verkehrsaufkommens in den Mühlenwegen und der Verkehrsfluss Bremer Str / Tunnel dargestellt.
Das Gutachten geht davon aus, dass 59% des **Durchgangsverkehrs des Steinbecker Mühlenwegs** tunnelbezogen ist. 41 % des Durchgangsverkehrs wird hiernach über die Bremer Straße abgewickelt. Da es sich um Durchgangsverkehr handelt, kann dieser Verkehr nur in Richtung Bremer Str./West oder Sprötze fahren.
Diese Zahlen sind durch Kennzeichenzählung am 29. 9. 2004 in der Zeit von 15 - 19 Uhr ermittelt worden. Wir halten diese Zahlen für wenig belastbar. Nach unseren täglichen Beobachtungen fahren ca. 85- 90% der Rechtsabbieger aus dem Steinbecker Mühlenweg in Richtung Tunnel und nur 10 - 15% in Richtung Bremer Straße.

Gezählt wurde von Schülern. Wie im Detail die Zählung durchgeführt wurde, konnte bei einem Informationsgespräch in der Stadtverwaltung nicht im Detail geklärt werden.

λ Auf Seite 85 wird berichtet, dass der Steinbecker Mühlenweg zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern mit **vier Querungshilfen** versehen sei. Diese **Aussage ist falsch**. Es existieren nur im nördlichen Teil zwei Querungshilfen. Im südlichen Teil gibt es zwei kleinere variable Verkehrsinseln, die nicht als Querungshilfe genutzt werden können und die kaum geschwindigkeitsdämpfende Wirkung entwickeln.
Aufgrund des massiv angewachsenen Verkehrs seit Aufhebung der Tempo 30 Regelung sind zusätzliche Querungshilfen im südlichen Teil als Ersatz für die variablen Verkehrsinseln und im mittleren Teil als Hilfe zum Erreichen der Bushaltestelle notwendig.
Das würde auch den Plänen entsprechen, die 1997/98 mit den Bürgern bezüglich des Rückbaus abgesprochen und auch vom Rat beschlossen worden sind und 7 Querungshilfen mit Verschwenkungen vorsahen. Tatsächlich wurden die Rückbaumaßnahmen nicht entsprechend den beschlossenen Plänen durchgeführt. Der Rat hat das hingenommen und akzeptiert, dass den Bürgern gemachte Zusagen nicht eingehalten worden sind.

λ Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass das Gutachten bei allen Maßnahmenempfehlungen davon ausgeht, dass die **Südtangente** bereits gebaut ist. Unter diesem Vorbehalt sind alle Analysen und Aussagen zu den Verkehrszahlen, Be- und Entlastungen von Straßen und Knotenpunkten aufgrund von alternativen Maßnahmen zu sehen.
Hierin steckt ein erhebliches **Risikopotenzial des Gutachtens** für die Belastbarkeit der Gutachtenzahlen. Bisher liegt keine Entscheidung des Rates darüber vor, dass die Südtangente die Priorität 1 bei anstehenden Investitionsmaßnahmen hat.

Alternativ -Vorschlag zum Tunnelausbau

1. Problemlösung für Aufstellfläche Linksabbieger

In der Fortschreibung zum VEP 2005 stellt der Gutachter fest, dass

1. die Kreuzungspunkte Bremer Str. / Sepp. Mühlenweg und Bremer Str./Steinbecker Mühlenweg isoliert gesehen unproblematisch sind,
2. die Kreuzungen jedoch aufgrund zu kurzer Aufstellflächen für Linksabbieger in der Bremer Str. zu Spitzenzeiten kritisch werden. Es warten jeweils zu viele Kfz. auf dem Linksabbieger auf die nächste Ampelschaltung.

Wenn die Zahl der wartenden Fahrzeuge zu groß ist, sollten Lösungen gesucht werden, die diese Zahl verringert. Warum sind die Linksabbieger überlastet? Zu beobachten ist, dass die Rechtsabbieger-Ampeln im Steinbecker Mühlenweg bzw. Seppenser Mühlenweg grün zeigen während, die Linksabbieger-Ampel der Bremer Str. bereits rot zeigt. D.h. die Linksabbieger laufen durch den tunnelbezogenen Verkehr voll. Es bleibt dann für Linksabbieger aus der Bremer Str. zu geringer Aufstellplatz. Für die Zahl der Linksabbieger aus der Bremer Str. allein würden die Aufstellflächen durchaus ausreichen.

Der Lösungsvorschlag: Für den tunnelbezogenen Verkehr bei Rot-Schaltungen nicht die Linksabbieger-Aufstellflächen als Warteraum nutzen, sondern diese Kfz. auf dem Steinbecker Mühlenweg bzw. dem Seppenser Mühlenweg warten lassen. Das wird möglich, wenn die Rechtsabbieger - Ampeln im Steinb.- und Seppenser Mühlenweg auf Rot schalten, wenn die entsprechenden Linksabbieger - Ampeln auch auf Rot schalten werden.

Im Steinbecker Mühlenweg ist genügend Warteraum. Im Seppenser Mühlenweg könnte der Warteraum in Spitzenzeiten zu knapp werden. Hier können die Aufstellflächen sowohl für Links- und Rechtsabbieger verdoppelt werden, wenn ein entsprechender Randstreifen vom angrenzenden Gewerbebetrieb/Kfz-Werkstatt mit benutzt wird (ist zur Zeit Hofffläche/Parken), d. h. die Straße wird um eine Richtungsbahn verbreitert.

Folgen:

- a) Die Rechtsabbieger aus dem Steinb. Mühlenweg, die die Bremer Str. in Richtung Westen/ Sprötze nutzen, müssen etwas länger warten. Der Anteil liegt bei 10 - 15 %. Diese Verkehrsteilnehmer nutzen überwiegend den Steinb. Mühlenweg als Abkürzung für die B75 / B3, was vermieden werden sollte.
- b) Die Rechtsabbieger aus dem Sepp. Mühlenweg mit Ziel Innenstadt, müssten ebenfalls eine etwas längere Ampelschaltung in Kauf nehmen. Ihr Anteil am Rechtsabbieger-Verkehr liegt nach unseren Schätzungen ebenfalls bei nur ca. 20%.

Insgesamt erfordert diese Lösung nur geringe Mittel.

2. Sicherheit im Tunnel

Diskutiert wird über die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Tunnel. Eine Verbesserung für Fußgänger (mindestens „gefühlte“) wäre durch eine Abgrenzung des Fußweges zur Fahrbahn durch z.B. halbohohe Metallbügel (oder ähnlich) zu erreichen. Bei der Fahrradsicherheit (objektiv ist sie wahrscheinlich sicherer als im Steinbecker Mühlenweg, weil der Radfahrer das Tempo für die Kfz im Tunnel vorgibt, das dann etwa 20 km/h beträgt) ist eine Verbesserung durch den schon früher von der Politik vorgeschlagenen Fußgänger- u. Fahrradunnel zu erreichen. Das Problem der Personensicherheit in diesem dann vom Kfz-Verkehr getrennten Tunnel könnte durch Videoüberwachung wie in U-Bahnhöfen gelöst werden. Nach Abschluss des aktuell laufenden Bauplanungsverfahrens für den Tunnel wäre die Entscheidung über den künftigen Ausbau bekannt und damit auch die Tunnelführung. Ein zunächst vorab gebauter Fahrradunnel könnte somit so angelegt werden, dass er in einen späteren Tunnelneubau integriert werden kann, um so möglicherweise Kosten zu sparen.

3. Verknüpfung der Tunnelsituation mit den Entscheidungen über Brücke und Ostring

λ Das aktuelle Gutachten weist aus, dass sowohl bei der Realisierung der Brücke als auch bei Bau des Ostrings der Tunnel deutlich entlastet wird. Im Fall der Brücke würde sogar das heutige Niveau unterschritten. Es würde zu einer Entspannung der Belastungs- und der Kreuzungssituation führen.

λ In der Argumentation für den Tunnelausbau hat das Argument der besseren Südstadt-Anbindung an die Innenstadt bisher ein starkes Gewicht gehabt. Dieses Argument wird vom Gutachten und seinen Zahlen nicht gestützt. Ein Tunnelneubau führt nur zu einer geringen Zunahme des Verkehrs auf der Bremer Str. in Richtung Innenstadt.

λ Im Zuge des aktuellen Bauplanungsverfahrens für den Tunnel geht die Stadt von einem Kreisverkehrsplatz als Kreuzungslösung aus.

Sowohl das Planungsbüro GFL als das aktuelle VEP - Gutachten weisen darauf hin, dass bei Bau eines Tunnels ein Kreisverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens nur dann möglich ist, wenn die Belastungssituation durch Bau der Brücke bzw. des Ostrings **vorab** verringert wurde.

Bei isoliertem Bau des Tunnels ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an der Kreuzung die Regelung nur über eine Ampelanlage zu empfehlen.

λ Hinweis: Eine Steuerung des Durchgangsverkehrs an dieser Kreuzung ist nach unserer Einschätzung nicht mit der Standard-Kreisel-Lösung möglich. Dies kann nur über die Ampelschaltung erfolgen.

Eine Entlastung des Tunnels durch Bau der Brücke oder des Ostrings, würde auch zu einer Entlastung der Kreuzung Steinbecker Mühlenweg / Steinbecker Straße führen. Ein Umbau der Kreuzung wäre dann weniger dringlich.

Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Buchholz

(Brücke, Tunnel oder Ostring?)

Verfahrensvorschlag zur

**Entscheidungsfindung
für die Alternativenauswahl**

Ergänzt um eine selektive Datenanalyse des Gutachtens
„Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2005“
als unterstützende Hilfe für die Entscheidungsanalyse.

Inhalt

Einführung	Seiten 1 -2
Modell - Struktur	Seite 3
Schritt 1 Wirkungsanalyse mit Ranking-Matrix, Argumentations-Matrix und Datenauswertungen zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens und zur Belastungssituation der Knotenpunkte	Seiten 4 - 11
Schritt 2 Zielerreichungsanalyse mit Zielgewichtungs-Modell	Seiten 12 - 13
Schritt 3 Kosten-Nutzen-Analyse mit Kosten-Nutzen-Matrix	Seite 14
Schritt 4 Risikoanalyse mit Risiko-Matrix und Gutachten - Datenvergleich	Seiten 15 -17
Zusammenfassung und Anwendungsideen	Seite 18

Einführung

Die **BürgerAktion Mühlentunnel** hat in der Vergangenheit immer wieder gefordert, dass die drei möglichen Investitionsalternativen zur Verbesserung der Buchholzer Verkehrssituation in einem gemeinsamen Vergleich ergebnisoffen und sachlich miteinander verglichen werden. Auf der Grundlage der jetzt vorliegenden aktuellen Fortschreibung des Verkehrs- entwicklungsplanes haben wir nun selbst für diesen Vergleich einen **Vorschlag für das methodische Vorgehen** entwickelt. Diesen möchten wir als Hilfe für den nun im Rat anstehenden Entscheidungsprozess anbieten. Dieses Verfahren ist computerunabhängig und mit Bleistift und Papier durchzuführen.

Der Vorschlag macht eine hochkomplexe und durch vielfältige Abhängig- keiten charakterisierte **Entscheidungsaufgabe** handhabbar. Die anstehende Investition hat entscheidende Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, ist langfristig nur schwer korrigierbar und belastet den Haushalt für lange Jahre besonders stark. Deshalb sollte diese Entscheidung alle Abhängigkeiten und Auswirkungen berücksichtigen, sich auf sachliche Fakten gründen und möglichst wenig auf Meinungen, Glauben und Wunschinterpretationen. Dazu möchten wir einen Beitrag leisten.

Unser Ansatz setzt auf:

Strukturierung für die Beherrschung der Entscheidungskomplexität,
Objektivität für die Bewertung der Entscheidungsalternativen,
Transparenz für die Beurteilung des Entscheidungsergebnisses
und für die notwendige Entscheidungsakzeptanz.

Zur Unterstützung der Entscheidung im Rat haben wir zusätzlich zum Verfahrensvorschlag auch entscheidungsvorbereitende Auswertungen des Gutachtens vorgenommen, die wir als **Informationsgrundlage** anbieten. Wir haben diejenigen Informationen aufbereitet, die nach unserem Verständnis zur Bewertung der Alternativen notwendig sind. Stellen Sie als Entscheider im Rat die gleichen Fragen, können Sie diese Datenanalysen für Ihre Entscheidung nutzen. Das spart Zeit.

Vorteile für den Rat u.a.:

Besseres, objektiveres Entscheidungsergebnis,
Das Verfahren bleibt übersichtlich und nachvollziehbar,
Er kann gezielt Informationsaufträge an die Verwaltung geben,
Er kann die Entscheidung den Bürgern besser erklären.

Vorteile für den Bürger u.a.:

Der Entscheidungsprozess wird für ihn transparent,
Er kann die Beweggründe und Argumente der einzelnen
Parteien besser verstehen

Um keine Lösung zu präjudizieren haben wir in diesem Verfahrensvorschlag kein ausgewertetes Ergebnis dargestellt. Näherungsweise wäre es aber möglich. Es fehlen uns jedoch exakte Kostendaten.

Weitere Anmerkungen zum Gutachten

Hinweise zu den Themen Lärm, Schadstoffe, Verkehrssicherheit

Auf die Themen **Lärm, Abgasemission, Feinstaub im Zusammenhang mit dem Verkehr und auf das Thema Verkehrssicherheit** geht das Gutachten kaum ein. Es finden sich nur wenige Aussagen, welche Auswirkungen die einzelnen Alternativen auf diese Faktoren haben. Das Thema Lärm kommt beispielsweise nur in Zusammenhang mit der Entlastung der Kirchenstraße durch den Ostring vor: Eine Entlastung der Kirchenstraße um 27% wird als nicht relevant bezeichnet, weil der Lärm weiterhin sehr hoch sein würde. Die unmittelbaren Anwohner und Nutzer der Kirchenstraße könnten das durchaus anders bewerten.

Das Gutachten spricht sich dafür aus, dem Planungsansatz der „**inneren Erschließung**“ des Verkehrs dem Vorrang vor der „**äußeren Erschließung**“ zu geben. Die Wirkung dieses Planansatzes: Mehr Verkehr wird zukünftig in die Innenstadt und in die westlichen Wohngebiete gedrückt. Die daraus resultierende wachsende Belastung der Einwohner durch die obigen „Verkehrslasten“ werden für die einzelnen Alternativen nicht deutlich. Beim Thema Lärm sollten die Entscheider besonders sensibel sein, weil die Buchholzer Wohngebiete z. T. bereits durch die Bahn einer hohen Verlärmung ausgesetzt sind und künftig durch die neue Y-Trasse noch stärker ausgesetzt sein werden.

1. Feinstaubbelastung

Die EU-Feinstaubrichtlinie von 1999 gilt auch für Buchholz. Sie ist seit 1.1.2005 in Kraft, und zwar ohne Toleranzmargen.

Bei beidseitiger Bebauung der Straße werden die Feinstaub-Grenzwerte bei ca. 20- 25000 Kfz/24h erreicht. Die Feinstaubbelastung wird zusätzlich stark erhöht, wenn in den Straßen häufig Staus auftreten. Die Folgen von hoher Feinstaubbelastung:

- Feinstaubbelastung drückt die Lebenserwartung um ein Jahr (Quelle: WHO)
- Feinstaub verursacht Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen. Feinstaub fördert auch Arteriosklerose (aktuelle US-Studie)
- Feinstaubbelastung ist in Deutschland vorzeitige Todesursache für ca. 70 000 Menschen im Jahr (EU- Kommission 2005). Führende Experten bestätigen dies.
- Belegt ist der unmittelbare Zusammenhang zwischen Herzinfarkt und Luftschadstoffen auf den Straßen (Studien des Institut für Epidemiologie, München).

Die vorgeschlagene „**innere Erschließung**“ des Verkehrs fördert eine hohe Feinstaubbelastung und die Zunahme sonstiger Luftverschmutzungen in der Kirchenstraße und in der Bremer Straße/Ost (ohne Südtangente). Beides Straßenabschnitte mit hohem Staupotenzial.

2. Lärmbelastung

Lärm wird immer mehr zu einer der stärksten Umweltbelastungen der Bürger. Der Verkehr ist einer der Hauptverursacher. Für Buchholz besteht aufgrund des Bahnlärms für viele Wohngebiete bereits eine hohe Lärmbelastung. Aus diesem Grund wären Hinweise dazu im Gutachten durchaus hilfreich für die Entscheidungsfindung. Es gibt dazu jedoch nur zwei Hinweise : 1. Kirchenstraße siehe oben und 2. Steinbecker-/ Seppenser Mühlenweg („... die Verkehrsbelastungen haben ein Niveau erreicht, das von den Bewohnern als störend eingestuft wird“...). Die eigene Einschätzung der Gutachter zu dieser Belastung erfährt der Leser nicht. Das ist ein Defizit, weil **die Gutachter für die „innere Erschließung“ des Verkehrs plädieren, was gleichbedeutend ist mit zusätzlichen Lärmbelastungen auf fast allen Straßen in der Kernstadt.**

Zur Einschätzung von Lärmbelastungen, die Schallpegel in Dezibel - dB(A) - für einige Ereignisse (Quelle: Krankenkassen- Report) :

- 20 dB Blätterrascheln
 - 60 dB Unterhaltung
 - 85 dB mittlerer Straßenverkehr
 - 93 dB Schleifmaschine
- Hörschutz sollte man schon ab 85 dB tragen.

Die Folgen von Lärmbelastungen:

- Anstieg des Herzinfarkttrisikos um 30% bei mittleren Tagesschallpegel im Außenbereich über 65 dB (Quelle: Umweltbundesamt)
- Ein dauerhafter Verkehrslärmpegel von 55 dB kann krank machen, als schleichender Prozess. Folgen: Schädigung Herz- und Kreislaufsystem, Immunschwäche. (Quelle: Langzeitstudie der Robert-Koch-Instituts, 2002) . Bei geschlossenem Fenster und einer Beschallung von 50 dB verdoppelt sich das Herzinfarkt-Risiko, bei geöffnetem Fenster dagegen erhöht sich die Gefahr bereits um das Sechsfache.
- Insbesondere Nachtlärm führt bei Kindern zu extremen körperlichen Stressreaktionen (Quelle: Umweltbundesamt)
- Menschen aus stark mit Verkehrslärm belasteten Wohngebieten sind häufiger wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung als diejenigen, die an weniger belasteten Straßen wohnen (Studie des Umweltbundesamt / Robert-Koch-Institut mit 1700 Teilnehmern).

Zur Einschätzung der bereits bestehenden Lärmbelastung auf den Straßen in der Kernstadt, speziell in Wohngebieten, folgender Hinweis: die **aktuelle EU- Umgebungslärmrichtlinie** verpflichtet demnächst die Städte, bei Straßen mit mehr als **8000 Kfz/24h** lärmindernde Maßnahmen zu ergreifen.

Im nördlichen Teil des Steinbecker Mühlenwegs (reines Wohngebiet) ist diese Grenze mit aktuell 7800 Kfz/24h bereits heute erreicht. Nach den vorliegenden Gutachterempfehlungen soll noch mehr Verkehr in dieses Wohngebiet geleitet werden, so dass künftig 9000 - 10000 Fahrzeuge täglich dort fahren sollen. Dabei ist das Risiko, dass die Prognosen hier von zu niedrigen Fahrzeugmengen ausgeht sehr groß. Für den nördlichen Teil des Seppenser Mühlenwegs wird mit wesentlich höheren Zahlen geplant. Gleichzeitig soll der Stadtteich noch seine Naherholungsfunktion behalten, was zu bezweifeln ist. Für viele andere Straßen gilt die zunehmende Lärmbelastung durch zusätzlichen Verkehr ebenfalls. Zu diesen Problemen nimmt das Gutachten nicht Stellung.

3. Verkehrssicherheit

Auch dies ist nur ein Randthema für das Gutachten, soweit es den Straßenverkehr betrifft. Wir haben lediglich den Hinweis auf zusätzliche Querungshilfen im Steinbecker Mühlenweg gefunden.

Obwohl der Steinbecker Mühlenweg sich durch überhöhte Geschwindigkeiten auszeichnet, soll noch mehr Verkehr hineingeleitet werden. Damit wächst das Unfallrisiko auf dieser Straße, die zugleich Schulweg für Grundschüler ist.

Zu hohe Geschwindigkeiten sind generell immer noch die Hauptursache für Unfälle. Es entscheidet die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges darüber, ob ein Fußgänger oder Radfahrer bei einem Zusammenstoß eine Überlebenschance hat:

Aufprallgeschwindigkeit 60 km/h Überlebenschance nur 15%

Aufprallgeschwindigkeit 80 km/h Überlebenschance gleich Null (Quelle: Polizei Hamburg)

Tempo 80 ist im Steinbecker Mühlenweg keine seltene Ausnahme. Das Unfallrisiko für Radfahrer ist nach unserer Einschätzung aufgrund dieser Situation hier wesentlich höher einzuschätzen als im Tunnel (der Radfahrer bestimmt die Geschwindigkeit).

Mehr Verkehr in der Kernstadt bedeutet auch mehr Unfälle: Obwohl die Fahrleistung innerhalb von Ortschaften deutlich geringer als außerhalb ist, ereignen sich in den Orten 2/3 der Unfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden (Quelle: Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.).

Fazit:

Eine Verkehrspolitik, die immer mehr Fahrzeuge in die Wohnstraßen und Innenstadt drückt, verschärft diese dargestellten Probleme auch in Buchholz. Bei Abwägung von Vor- und Nachteilen der anstehenden Investitionsalternativen (Brücke, Tunnel, Ostring) sind diese Folgen von Ent- oder Mehrbelastungen der Straßen als Beurteilungskriterium zu berücksichtigen. Das Gutachten hält sich bei den Maßnahmenvorschlägen in dieser Hinsicht sehr zurück.