

Mit dem Mobilitätskonzept werden die Prioritäten verändert

Ende Januar wurden die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes vom beauftragten Verkehrsgutachter Prof. Haller in der Waldschule vorgestellt. Das Fazit des Verkehrsgutachters mit Blick auf die Bewertung der aktuellen Straßenprojekte lautete: Als wichtigstes Projekt ist der Mühltunnel zu verwirklichen, als zweite Priorität ist die Südtangente in Angriff zu nehmen und erst danach mit nachrangiger Priorität folgt der Ostring, lediglich als perspektivische Maßnahme.

Dieses Ergebnis entspricht den Zielen der Ratsmehrheit von SPD/Grüne/Buchholzer Liste.

Fakt ist, dass der Ostring die Innenstadt um ein Vielfaches mehr entlasten kann als der Mühltunnel (30% zu 8%). Das bestätigt auch der externe Experte. Auf die Nachfrage, warum trotz dieser Sachlage der Mühltunnel in der Priorität weit vor dem Ostring liegt, wird dies mit dem Mehrwert des Mühltunnels durch seine bessere Erschließungsfunktion im Vergleich zum Ostring begründet.

Diesen „Mehrwert“ begründet Prof. Haller mit folgenden Argumenten:

1. Bessere Anbindung des Südens an die Stadt/Innenstadt

Unsere Kritik: *Der Ostring leistet Gleiches. Er liefert die zweite leistungsfähige Bahnquerung und bietet mehrere Zufahrten zur Kernstadt, ebenso zum Fachmarktzentrum. Er ermöglicht, dass der Quellverkehr aus dem Süden in Richtung B75/A1 weniger die Wohngebiete belastet. Um 37% entlastet der Ostring die Soltauer Straße, die wichtigste Zufahrt aus dem Süden zur Innenstadt, die ihre Funktion damit besser als bisher erfüllen kann. Zusätzlich wird als Vorteil für den Tunnel genannt, dass bei Ausbau die Anwohner südlich der Bahn die Bremer Straße verstärkt als Zufahrt in die Innenstadt nutzen. Das aktuelle Verkehrsgutachten zeigt aber, dass die Verkehrszahlen auf der Bremer Straße in Richtung Innenstadt unverändert bleiben.*

Unser Fazit: *Der Ostring ist dem Tunnel bei der An-/Abfahrt zur Kernstadt aus/zum Süden zumindest gleichwertig, in der Variabilität der Möglichkeiten jedoch überlegen. Einen Mehrwert des Tunnels können wir nicht erkennen.*

2. Der Tunnelausbau ermöglicht der Feuerwehr den besseren Zugang zum Süden der Stadt

Unsere Kritik: *Wo steht die Feuerwehrezentrale? Im Osten, weil der Ostring im Notfall die schnelle Zufahrt zu allen Stadtteilen über mehrere Zufahrt erlauben sollte. Die Tunnellösung zwingt die Feuerwehr dazu, eine häufig verstopfte Innenstadt zu durchqueren, um den Tunnel überhaupt erst zu erreichen. Weiterhin bleibt der Feuerwehr nur eine Anbindung an die Stadt über die Bendestorfer Brücke - mit dem Risiko der Blockade durch Verkehrs- oder Bahnunfall. Eine Situation die bisher mit Bezug auf die Canteleu-Brücke als hochgefährlich bewertet wurde, jetzt plötzlich offenbar keine Bedeutung mehr hat.*

Unser Fazit: *Wo Herr Haller hier den Mehrwert sieht, erschließt sich uns nicht. In dieser für alle Bürger wichtigen Frage ist der Tunnelneubau eindeutig die schlechtere Alternative.*

3. Der Tunnelneubau ermöglicht endlich den LKW –Verkehr, soweit nicht innenstadtbezogen (Lieferverkehr), aus der Innenstadt herauszuführen und über die Mühlenwege zu leiten.

Unsere Kritik: *Dieses leistet der Ostring in gleicher Weise, nur mit dem zusätzlichen Vorteil, dass die LKW´s nicht durch Wohngebiete geführt werden müssen, sondern an der Stadt vorbei. Wie kann ein Verkehrsplaner diese Alternative als die Schlechtere bewerten?*

Unser Fazit: *Die Tunnellösung bringt auch hier im Vergleich entscheidende Nachteile und keinen Mehrwert.*

4. Der Tunnelneubau soll die Staubildung im Bereich Bremer Straße/Mühlenwege verringern.

Unsere Kritik: *Hier hat Herr Haller zum Teil recht. Er unterschlägt jedoch, dass sich durch die prognostizierte Verkehrszunahme im Tunnel um 31% neue Staus an den Ampelkreuzungen vor und nach dem Tunnel entwickeln können. Insbesondere die Kreuzung Sprötzer Weg/Bremer Straße ist ein wesentlicher Stauverursacher und dies wird von der Tunnellösung nicht beseitigt. Herr Haller erwähnt*

auch nicht, dass die erhebliche Staubbelastung in der Innenstadt weiterhin bestehen bleibt.

Unser Fazit: Ein möglicher Mehrwert für die Stadt ergibt sich nur, wenn er die Staus in der Bremer Straße als belastender und die Staus in der Innenstadt als weniger belastend einstuft. Was gegenüber den betroffenen Anwohnern und Verkehrsteilnehmern mehr als unfair ist.

5. Der Buchholz-Bus kann von der Tunnelöffnung profitieren

Unsere Kritik: Das Argument kommt zwar immer wieder. Es wird aber durch keine nachprüfbaren Fakten belegt. Auch von Buchholz-Bus sind uns dazu noch keine konkreten Hinweise bekannt, welche Nutzenvorteile das sein sollen: z.B. Welche zusätzlichen Wohngebiete können angefahren werden, die heute nicht erreichbar sind? Wie stark kann die Nutzerzahl durch die Tunnelöffnung gesteigert werden? Das Argument der Verzögerungen durch Staus in der Bremer Straße gilt ebenso für die Staus in der Innenstadt, die ja bleiben und die alle Buslinien betreffen und für die der Ostring eine Entlastung bringen würde.

Unser Fazit: Ein Mehrwert müsste hier erst noch belegt werden.

6. Die Sicherheit für die Radfahrer wird wesentlich verbessert

Unsere Kritik: Das mag auf den ersten Blick so sein. Stellt man sich die Radfahrer in Verkehrsspitzenzeiten im Kreisverkehr vor, der dann auch mehr vermehrt von LKW's befahren wird, verknüpft mit den mehrfachen Möglichkeiten des Rechtsabbiegens (wobei der Radfahrweg gekreuzt wird), dann wird sich die Sicherheitslage gegenüber heute nicht verbessern. Hinzu kommt die Führung des Radfahrweges im Tunnel auf Straßenniveau. Nur bei Nutzung des alten Tunnels als Fahrradunnel wäre die gewünschte Sicherheit zu erreichen.

Unser Fazit: Auch hier ist kein Mehrwert zu erkennen. Im Gegenteil, die 20 Jahre und mehr unfallfreie Zeit für Radfahrer im alten Tunnel wird im Kreisverkehr leider nicht zu erreichen sein.

7. Der Tunnelneubau entlastet die Innenstadt um ca. 8% und schafft damit die Voraussetzung für eine Neugestaltung und Beruhigung der Kirchenstraße.

Unsere Kritik: Wo liegt hier der Mehrwert für den Tunnel, wenn der Ostring die Innenstadt um ca. 24 – 37% entlastet? Zusätzlich würde der vorgeschlagene Rückbau der Kirchenstraße die Staus auf der Nord-Süd-Achse noch vergrößern und noch mehr Umgehungsverkehr durch den Tunnel in die Wohngebiete leiten.

Unser Fazit: Hier wird etwas als ein Mehrwert verkauft, was gegen jegliche Logik spricht.

Unverständlich ist uns, dass Herr Haller, wenn er einen Alternativen-Nutzenvergleich erstellt, die Kostenfrage völlig ausklammert. Dass die Stadt für die Tunnelösung aus eigenen Mitteln fast 4 Mio. € mehr zu zahlen hat, wird nicht erwähnt. Nicht erwähnt wird auch, dass der Ostring nicht nur die Innenstadt entlastet, sondern auch noch ca. 11 - 13% Verkehr aus dem Tunnel abzieht. Das würde dann zu einem Verkehrsaufkommen im Tunnel vergleichbar dem Aufkommen in den 90er Jahren führen. Unter diesen Vorzeichen könnten nach dem Ostringbau neue und wesentlich kleiner dimensionierte Konzepte für den Tunnelneubau als Alternative zum vorliegenden Mega-Projekt entwickelt werden.

Vollkommen unverständlich ist, warum auch die Südtangente größeren Nutzen als der Ostring für die Stadt bringen soll und deshalb eine entsprechend höhere Priorität erhält.

Die Ergebnisse des von ihnen initiierten Mobilitätskonzeptes nutzen SPD/Grüne/Buchholzer Liste als Legitimation, jetzt mit großem Druck den Bau des Mühlentunnels voranzutreiben und den Ostring lediglich noch als perspektivische Maßnahme zu diskutieren. Beteuert wird aber immer wieder, wie wichtig eine Verkehrsentslastung der Innenstadt sei. Das passt nicht zusammen.