

Positionspapier Mühltunnel-Planung

erstellt Mai 2013

Vorbemerkung

Dieses Positionspapier hat zum Ziel, insbesondere **die externen Planer des Mühltunnel-Neubaus** über die Erwartungen und Sorgen der von der Erweiterung des Mühltunnels betroffenen Bürger **zu informieren**. Es sind dies insbesondere die Anwohner in den Wohngebieten rund um die Mühlenwege und Bremer Straße. Seit mehr als 30 Jahren werden die Bürger hier immer wieder mit neuen Konzepten für die einst als Wohnsammelstraßen konzipierten Steinbecker- und Seppenser Mühlenweg konfrontiert, auch weil die Straßen in Mitleidenschaft mit der „vertrackten“ Situation der Buchholzer Verkehrspolitik gezogen wurden. Wir halten es deshalb für notwendig, zusätzlich zu den unterschiedlichen Positionen der Politik, den Argumenten der Verkehrsplaner und Gutachter, auch der Position der betroffenen Bürger/Anwohner Gehör zu verschaffen.

Unsere Erwartungen und Sorgen haben wir in den folgenden Punkten zusammengefasst.

Punkt 1: Keine Umsetzung des 70er-Jahre Westring-Konzeptes

Anfang der 70er-Jahre wurde die Idee geboren, den Seppenser - und Steinbecker Mühlenweg als geradlinige Verbindung auszubauen und als den sogenannten „Westring“ zur Umfahrung der Stadt zu nutzen. Diese Idee wurde im FNP 78 festgehalten und ist nochmals trotz aller Beteuerungen der Politik **„niemand will heute noch einen Westring“** im FNP 2020 wieder aufgenommen worden. In den letzten 40 Jahren hat sich jedoch Buchholz in einer Weise entwickelt, die konträr zu dieser Verkehrsplanung ist. Entlang den Mühlenwegen sind in dichter Bebauung neue Wohngebiete entstanden. Der Stadtteich ist zu einem wichtigen Naherholungsgebiet für die neuen Wohngebiete geworden. Die Belastung der Bremer Straße als Einfallstraße für Buchholz ist ebenfalls in einem nicht vorhergesehenen Ausmaß gewachsen.

Wenn in dem Vorentwurf zum Bebauungsplan „Tunnel Seppenser Mühlenweg“ v. 16.10.2008 explizit darauf hingewiesen wird, dass mit dem Tunnelbau die letzte Lücke für einen geradlinigen Westring-Verlauf geschlossen und damit die alte Westring-Idee realisiert wird, ist das ein nicht mehr akzeptables Planungsziel. Sehr kritisch zu sehen sind auch die im Vorentwurf erwähnte Einbindung der Parkstraße für die Aufnahme von Zusatzverkehr und die geplanten zusätzlichen Belastungen der Bremer Straße. Es kann und darf nicht das Ziel sein, verstärkt Durchgangsverkehr / nicht-innenstadtbezogenen Verkehr gezielt durch die Wohngebiete zu leiten.

Punkt 2: Es muss sowohl eine A - als auch eine B –Planversion geben

Die Verkehrsgutachten der letzten Jahre gehen davon aus, dass die Tunnelerweiterung nur eine flankierende Maßnahme zum Ostringbau und zum Bau der Südtangente sein sollte. Auch im Vorentwurf zum Bebauungsplan „Tunnel“ wird bei den Verkehrszahlen /der Verkehrsbelastung für den Tunnel davon ausgegangen, dass sowohl der Ostring als auch die Südtangente bereits realisiert sind.

Die **A-Version** der Planung wäre die Version, die zur Grundlage hat, dass die gutachterlichen Empfehlungen: vorab Ostringbau und Bau der Südtangente, bereits umgesetzt sind. Unter dieser Prämisse wären dann die Folgewirkungen der sich daraus ergebenden Verkehrsströme und der Belastungszahlen nach Tunnelneubau zu bewerten.

Die **B-Version** der Planung wäre die Version, die davon ausgeht, dass sowohl der Ostring und auch die Südtangente zum Zeitpunkt des Tunnelneubaus nicht vorhanden sind. In diesem Fall ergibt sich im Vergleich zur A-Version eine völlig andere Entwicklung der Verkehrsströme und der Belastungszahlen mit den entsprechenden Folgewirkungen für die Wohngebiete und für das vorgelagerte und nachgelagerte Straßennetz.

Die Bürger sollten wissen, was in der Realität auf sie zukommt und nicht, was auf Basis wenig belastbarer Prognosen und Annahmen zu erwarten ist. Obwohl in der Sache alles für die A-Lösung spricht, befürchten wir das Gegenteil, nämlich die Umsetzung der B-Version entgegen allen Empfehlungen der Fachleute.

Punkt 3: Planungsauftrag/-umfang - Keine isolierte Tunnellösung

Uns ist nicht bekannt, wie im Detail das Planungsziel lautet bzw. wie umfassend die Auftragsbeschreibung für die aktuellen Planungsarbeiten ist. Den Tunnelneubau als einzelnes isoliertes Bauprojekt mit nur einer südlichen und nördlichen Straßenanbindung (Ampel, Kreisel) zu planen, ist nicht ausreichend. Nach unserer Einschätzung hat der Tunnelbau erhebliche Folgewirkungen auf das vorgelagerte und nachgelagerte Straßennetz; mit unterschiedlichen Intensitäten je nach A- und B-Version. Deshalb halten wir es für unerlässlich, diese Folgewirkungen und die daraus resultierenden Folgeinvestitionen (Kreuzung Bremer Straße/Sprötzer Weg, Einmündung Bremer Straße in B 75, Kreuzung Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße, Kreuzung Bremer Straße/Neue Straße, sowie Sicherheitsaspekte für Fahrradfahrer, Fußgänger und Schulkinder infolge des veränderten Verkehrsaufkommens) in die Planung einzubeziehen. Unsere Erwartung ist, dass der Planungsauftrag diesen erweiterten Aufgabenumfang beinhaltet, wenn nicht, sollte nachgebessert werden.

Punkt 4: Was geschieht mit dem Stadtteich als Naherholungsraum ?

Unsere Befürchtung ist, dass der Stadtteich seine bisherige Funktion als Naherholungsraum für die Bürger weitgehend und nicht nur marginal verlieren kann. Der Seppenser Mühlenweg rückt deutlich stärker an den Ufer-Rundweg heran, die Abschirmung durch den Wald entfällt, das Tunnelbauwerk wird das Landschaftsbild deutlich verändern, die deutliche Zunahme der Verkehre auf dem Heidekamp und Seppenser Mühlenweg führt zu verstärkten Lärm- und Schadstoffemissionen. In Kombination mit dem Lärm der Bahn wird der Stadtteich zu einer „Lärminsel“.

Wie kann der Lebensraum für die zum Teil seltenen Fledermauskolonien geschützt werden und welche Lösungen gibt es für die dort jährlich stattfindende Krötenwanderung?

Punkt 5: Wie kann eine zusätzliche Belastung der Wohngebiete durch Lärm- und Schadstoffemissionen vermieden werden?

Im Verlauf der letzten Jahre wurde im Zusammenhang mit der Tunneldiskussion die zu erwartende Mehrbelastung für die Mühlenwege immer weiter angehoben. Sollten es zunächst nur 400 – 600 Fahrzeuge/Tag sein, wurden zuletzt Zahlen von ca. 1500 – 1700 Fahrzeuge/Tag genannt. Wir halten auch die letztgenannte Zahl für deutlich zu niedrig, wenn die B-Version der Planung realisiert wird. Bei Fortschreibung der derzeitigen Verkehrsentwicklung im Steinbecker Mühlenweg werden dann die Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Wohngebiete überschritten. In diesem Fall ist die Kommune verpflichtet, Maßnahmen zur Verringerung dieser Belastungssituation zu ergreifen. Und nicht wie im Falle der Tunnelplanung/B –Version durch zusätzlichen Verkehr die Belastungssituation noch zu verschlimmern.

Ein nicht zu unterschätzende Verschärfung der Belastungssituation ist die unvermeidliche Verlagerung von LKW/Schwerlastverkehr in die Wohngebiete, wenn der Tunnelneubau Realität ist. Wie soll diese nicht akzeptable Entwicklung verhindert werden?

Punkt 6: Verlässliche Zahlen zur Verkehrsbelastung

Der aktuelle Stand der Annahmen von Verwaltung, Teilen der Politik und der Gutachter über die Situation der Verkehrsentwicklung in Buchholz ist: Das Verkehrsaufkommen stagniert, in der Innenstadt wird sogar von abnehmendem Verkehr gesprochen und für die Zukunft wird weiterhin ein stagnierendes Verkehrsaufkommen erwartet. Aus eigenem täglichen Erleben und auch aufgrund von eigenen Verkehrszählungen können wir diese Aussagen für die Mühlenwege und für die Bremer Straße nicht bestätigen. Hier wächst der Verkehr zunehmend, z.B. deutlich sichtbar an Stausituationen, die es vor 4-5 Jahren nicht gegeben hat. Nach unserer Einschätzung ist dies die Folge einer kontinuierlichen Verlagerung von nicht-innenstadtbezogenen Verkehr in den Westen der Stadt als Folge einer „verstopften“ Innenstadt.

Nach eigenen Aufzeichnungen gehen wir im Steinbecker Mühlenweg werktags von bis zu 7800 Fahrzeuge/Tag aus. Die Stadtverwaltung geht von 6600 Fahrzeuge/Tag aus. Die Zahlen der Stadt basieren auf der Fortschreibung von Prognosezahlen zurückliegender Gutachten. Um hier zu verlässlichen und akzeptablen Zahlen zu kommen, fordern wir eine längerfristige Zählung des Verkehrs mit den „automatischen Radarkästen“ (die schon mehrfach von der Stadt eingesetzt worden sind), statt Stichprobenzählung mit Prognosefortschreibung, die das Risiko beinhaltet, dass fehlerhafte Annahmen ebenfalls fortgeschrieben werden.

Punkt 7: Die Sicherheitssituation auf den Mühlenwegen/Heidekamp

Innerhalb Buchholz zählen die Mühlenwege sicherlich zu den „schnellsten Straßen“. Die Geschwindigkeitsüberschreitung ist hier leider der Normalfall. Hat die heutige Tunnelsituation noch eine **Entschleunigungswirkung**, wird der Tunnelneubau und die geradlinige Verkehrsführung eine **Beschleunigungswirkung** haben. Dies und eine starke Zunahme des Verkehrsaufkommens wird das Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.

Folgende Fragen ergeben sich:

- Die Mühlenwege und der Heidekamp sind **Schulwege** für Grundschul Kinder, wie können die Risiken für diese Zielgruppe in der veränderten Verkehrssituation verbessert werden?
- Wie können aus Sicherheits- und aus Lärmschutzgründen die **hohen Geschwindigkeiten** auf den Mühlenwegen bekämpft werden. Welche Entschleunigungsmaßnahmen / geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen werden geplant? Wie wird in dieser Frage die Situation auf dem Heidekamp eingeschätzt?
- Mit Ausbau des Tunnels gewinnen die Mühlenwege **als Fahrradachse** deutlich an Bedeutung. Schon heute weigert sich der größte Teil der Fahrradfahrer trotz Gebot, die Straße zu benutzen. Das hohe Verkehrsaufkommen und die hohen Geschwindigkeiten sind der Grund. Was kann für die Sicherheit der Fahrradfahrer getan werden?
- Im Steinbecker Mühlenweg gibt es nur im nördlichen Bereich **Querungshilfen** (die gut angenommen werden) für Fußgänger. Im südlichen Abschnitt waren sie geplant, wurden aber zugunsten mobiler Inseln (die keine Querungshilfe bieten und keine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung haben) ersetzt. Auch hier sind aufgrund des Verkehrsaufkommens diese Querungshilfen insbesondere für **ältere Bürger** dringend notwendig. Ähnliche Überlegungen sind bei steigendem Verkehrsaufkommen auch für den Seppenser Mühlenweg anzustellen.

Punkt 8: Wie erfolgt die Einbindung dieses Projektes in das Mobilitäts- und ISEK-Konzept?

Das Mühltunnel-Projekt wird, wenn es als isoliertes Einzelprojekt entgegen den Gutachter-Empfehlungen umgesetzt wird, einen großen Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrsströme in Buchholz haben. Hier können Entwicklungen befördert werden, die den kurz- und mittelfristigen Zielen des Mobilitätskonzeptes und auch den langfristigen Zielen des ISEK-Konzeptes widersprechen. Das gilt sowohl für verkehrspolitische -, Wohnumfeld – und für Haushaltsfragen. Die von der Stadt einzusetzenden finanziellen Mittel werden zum Beispiel deutlich höher sein als beim Ostring und sie werden die finanziellen Möglichkeiten für andere Maßnahmen im Rahmen des Mobilitäts- und ISEK-Konzeptes auf lange Sicht stark einschränken. Hier sollten deshalb zumindest die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes vorliegen und erst nach Kosten-Nutzen-Analysen die Entscheidung über den Tunnelbau in der bisher geplanten großen Dimension oder in einer „abgespeckten“ Version erfolgen.

Punkt 9: Die bisher übliche Praxis der Bürgerbeteiligung überdenken

Nach den gesetzlichen Vorgaben findet eine Bürgerbeteiligung erst nach Abschluss der Planungsphase mit der öffentlichen Auslegung der Planungsunterlagen statt. Zu diesem Zeitpunkt sind die wesentlichen Entscheidungen schon getroffen und nur noch schwer veränderbar. Das ist für die betroffenen Bürger eine unbefriedigende Situation. Wir plädieren für eine „Bürgerbeteiligung von Anfang an“ und haben dazu einen entsprechenden detaillierten Vorschlag ausgearbeitet und der Stadt unterbreitet.