

Positionspapier

März 2011

Das **DREI-ACHSEN-KONZEPT** kann den Buchholzer „Verkehrsknoten“ lösen

Die Diskussion über die Verkehrsplanung in Buchholz sollte nicht dem St. Florians-Prinzip („Verschon mein Haus, zünd` andere an“), sondern dem **Balance-Prinzip** folgen. Das heißt, die angestrebte Lösung sollte die Anforderungen menschenverträglich, umweltfreundlich und zukunftstauglich gleichermaßen berücksichtigen (in Balance bringen). Nach Überzeugung der Bürgerinitiative ist unter dieser Prämisse eine erfolgversprechende Lenkung der künftig weiter wachsenden Verkehrsströme in Buchholz nur mit einem „**DREI-ACHSEN-KONZEPT**“ möglich.

Das heißt, wir fordern kein **entweder-oder**, sondern ein **sowohl-als auch**. Nach unserer Überzeugung löst eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs ausschließlich auf die Mühlenwege durch den Ausbau des Mühltunnels nicht die Probleme in der Innenstadt, vielmehr werden neue Probleme geschaffen. Statt isolierter Einzellösungen ist ein gesamtstädtisches Konzept notwendig, das zu einer **gerechteren Verteilung des Verkehrs** führt.

Das vorgeschlagene „**DREI-ACHSEN-KONZEPT**“ würde aus den drei Nord-Süd-Verbindungen bestehen: Soltauer Str./Hamburger Str (Achse 1), Ostring (Achse 2) und Mühlenwege (Achse 3). Vorrangiges Ziel dieses Konzeptes ist die Entlastung der Innenstadt (auch mit Blick auf zusätzliche Verkehre z.B. durch das neue Einkaufszentrum) und der neuralgischen Verkehrsknoten. Mit zwei zusätzlichen Achsen kann die Innenstadt entlastet und **eine gerechtere Verteilung der Verkehre** erreicht werden mit der Chance, die oben genannten Anforderungen in Balance zu bringen.

In welchen Schritten soll nun die Realisierung der beiden neuen Achsen erfolgen? Aufgrund der uns bekannten Daten (Gutachten Hinz 2002 und Topp 2005) und unserer Einschätzungen der Situation vor Ort muss die Reihenfolge lauten:

1. Schritt Ostring 2. Schritt Mühltunnel zweispurig

Beide Gutachten sehen den Mühltunnelausbau nicht als zu empfehlende Erstmaßnahme vor, sondern als „flankierende“ Maßnahme zum Ostring (Hinz) oder als „ergänzende“ Maßnahme zur Brücke (Topp).

Einen Verzicht auf den Ostring (Achse 2), mit dem eine äußere Erschließung des Verkehrs möglich wird, halten wir für falsch, weil ohne sie der „Verkehrsknoten“ nicht zu lösen ist. Die nach dem Stopp der Ostringplanung einseitige Fokussierung auf die Tunnelöffnung mit dem Ziel, Durchgangsverkehr in die Wohngebiete rund um die Mühlenwege zu leiten, lehnen wir deshalb ab. Wir nennen nur einige Gründe, die dagegen sprechen:

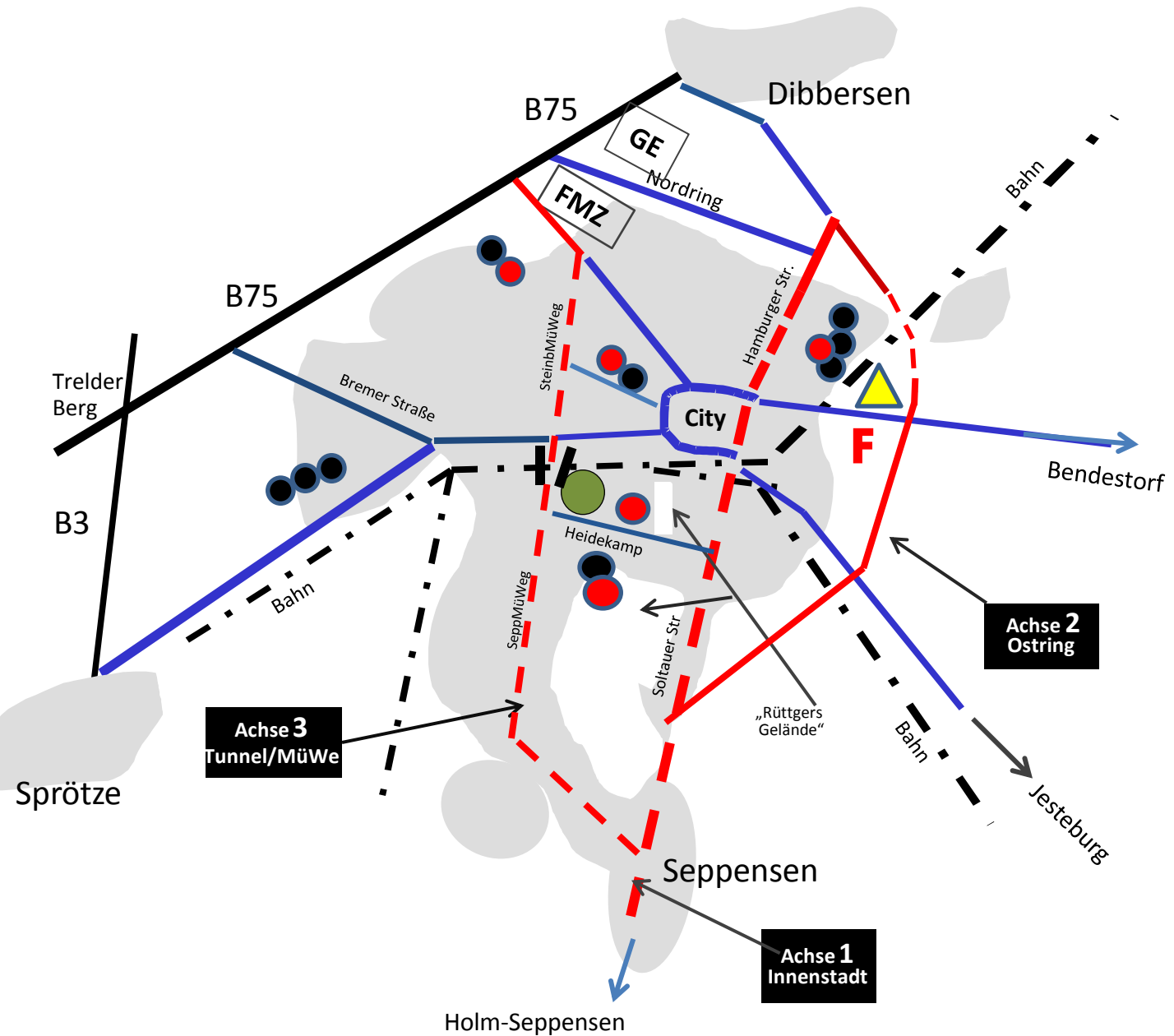
- der **Verkehrsknoten Bremer Str./Sepp.-/ Steinb. Mühlenweg** muss bereits heute rund 22000 Fzg./Tag verkraften. Eine Größenordnung, die wir bereits in der Innenstadt haben und die dort abgebaut werden soll. Bei einseitiger Öffnung des Tunnels wächst das Volumen dieses Knotens laut Prognose auf ca. 31 000 Fahrzeuge an. Es wird dann der Knoten in Buchholz mit der höchsten Belastung. Eine Kreisellösung wird aufgrund des Volumens nicht mehr möglich sein. Die Verteilung dieser Mengen schafft neue Stauproblematiken in der Bremer Straße und überlastet die heutige Kreuzungssituation Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße. (Zahlen des VEP / Topp 2005)
- die **zusätzliche Belastung der Wohngebiete** rund um die Mühlenwege, die heute schon mit einem Verkehrsaufkommen von nahezu 10000 Fzg./Tag (Sepp.Mü. von Drosselweg bis Tunnel) und rund 7800 Fzg./Tag im nördlichen Teil des Steinb.Mü.) belastet sind (Zahlen d. VEP / Topp 2005) . Das sind Belastungen, die der Ostring in der Prognose kaum erreichen soll und die dort als unakzeptabel gelten, trotz Abstand von Wohngebieten. Die isolierte Tunnelöffnung würde den Verkehr um ca. 50% (Tunnelbereich) und ca. 30 % (Mühlenwege) im Vergleich zur heutigen Situation ansteigen lassen (Gutachten Topp 2005).

- bei diesen bereits aktuell hohen Verkehrszahlen und den künftig prognostizierten Steigerungen greifen die Richtwerte der **Immissionsschutz-Gesetzgebung** :
 - a) In der Innenstadt werden schon heute in der Kirchenstraße mit dem aktuellen Verkehrsvolumen die in der EU-Feinstaubrichtlinie beschriebenen kritischen Grenzwerte (20 – 25000 Fzg/Tag) erreicht.
 - b) In Teilen des Sepp. und Steinbecker Mühlenweg wird bereits heute der Lärmimmissionsrichtwert des Bundesimmissionsgesetzes für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) überschritten. Ab einer Belastung von 8000 Fahrzeugen fordert die EU-Umgebungslärmrichtlinie die Städte auf, tätig zu werden.
 - c) In einem großen Bereich von Sepp. - / Steinb.Mühlenweg /Bremer Str. wird die Lärmsituation durch den Bahnverkehr zusätzlich verschärft (auch nachts). Die Prognose: wachsendes Verkehrsvolumen plus wachsender Schienenverkehr (z.B. Y-Trasse) führt hier zu einer gesundheitsgefährdenden Situation .Bei einer aktuell in Hamburg stattgefundenen Konferenz von Lärmschutzexperten werden als Maßnahmen bei diesen Belastungen u. a. Ortsumgehungen und die Lenkung des Schwerverkehrs empfohlen.
- Ebenso wie beim Ostring spielt auch bei der Umleitung des Durchgangsverkehrs über die Mühlenwege die **Belastung der Natur und die Einschränkung der Naherholung** eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Der geplanten Trasse fällt der kleine Wald am Stadtsee zum Opfer. Die Trasse wird scharf am Stadtsee vorbei geführt, dadurch verliert dieses Naherholungsgebiet stark an Wert. Am Stadtsee gibt es wertvolle Fledermaus-Kolonien und der gesamte Seppenser Mühlenweg, beginnend beim Stadtsee und entlang des Steinbachtals ist jährlich Schauplatz großer Krötenwanderungen. Der geplante massive Tunnel- und Straßenausbau und der zunehmende Verkehr wird auch hier zu Lasten der Natur gehen.
- Unstrittig ist nach unserer Einschätzung nachwievorn die Erkenntnis, dass die Innenstadt zur Entlastung der dort lebenden und arbeitenden Menschen und zur Verbesserung ihrer Attraktivität als Aufenthaltsort und als Einkaufsstandort vom Verkehr entlastet werden soll. Auch im Hinblick auf die zu erwartenden Mehrverkehre als Folge des neuen Super-Einkaufszentrums in der City. Dieses Ziel wird durch eine einseitige Öffnung des Tunnels nicht erreicht. Das bestätigen alle von der Stadt in Auftrag gegebenen **Gutachten** (Hinz 2000, Hinz 2002, Topp 2005) .

Mit dem Vorschlag des „**DREI-ACHSEN-KONZEPT**“ macht die Bürgerinitiative deutlich, dass sie sich nicht gegen den Ausbau des Tunnels sperrt und mit zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen will. Sie vertritt damit grundsätzlich eine andere Haltung als die Ostring-Gegner. Deren Position läuft auf eine einseitige Verkehrsbelastung der Anwohner der Mühlenwege und der Innenstadt hinaus. Sie selbst würden dadurch komplett vom weiteren Verkehrsaufkommen **in der Nähe** Ihres Baugebietes befreit sein. Dagegen bleibt die Belastung der Innenstadt unverändert und die Belastung für die Bewohner der Wohngebiete im Westen würde deutlich anwachsen, und zwar unmittelbar vor der Haustür. Es wächst zudem die Gefahr, dass der Verkehr verstärkt in Wohnstraßen ausweicht, um die neuen kritischen Verkehrsknoten zu umfahren, wie es heute in der Parkstraße bereits zunehmend geschieht.

Zusammenfassend möchten wir festhalten: Eine **entweder – oder -Position** wird den „Verkehrsknoten“ nicht lösen. Perspektiven für eine Lösung bietet nur eine **sowohl – als auch- Lösung**, die zielführend, wirtschaftlich und sachgerecht sein sollte und die die Anforderungen umweltverträglich , menschenverträglich und zukunfts-tauglich in eine akzeptable Balance bringt.

Stadt Buchholz: Lenkung der Verkehrsströme mit „DREI-ACHSEN-KONZEPT“



Achse 1

Soltauer Str./Kirchenstr./Hamburger Str. - Hier muss entlastet werden, hier liegen viele kritische Knotenpunkte, hier wird der innenstadtbezogene Verkehr künftig zunehmen (z.B. neues Einkaufszentrum). Sollte aufnehmen: An-/Abfahrten Zentrum, An-/Abfahrten Wohngebiete Innenstadt und teilweise im Osten und Norden, / >> 3,5 km >>

Achse 2

Ostring - Sollte aufnehmen: Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr, Umfahrung Innenstadt für Stadtrandziele, An-/Abfahrten Wohngebiete Osten u teilweise Süd, teilweise FMZ, Schulzentrum Buenser Weg, Sportzentrum / >> 0,5 km >>

Achse 3

Mühlenwege - Sollte aufnehmen: An-/Abfahrten Wohngebiete Süden, Westen. An-/Abfahrten FMZ und Gewerbegebiete 1+2, An-/Abfahrten Schulen/Kiga's, wahrscheinlich auch noch Anteil Durchgangsverkehr (PKW) / >> 4,0 km >>

- Streckenführung der Achsen
- - - Streckenführung der Achsen durch Wohngebiete
- >> 0,3 km >> Länge der Streckenführung durch Wohngebiete

Reihenfolge:

- 1.
- 2.

- Bahn
- Tunnel
- Wohngebiete
- Stadtsee (Näherholung)
- Feuerwehr
- Sportzentrum
- Gewerbegebiet
- Fachmarkt-Zentrum
- Schule
- Kindergarten