

# Zur Mühltunnel-Planung:

Artikel und Kommentar / Nordheide Wochenblatt vom 22. 10. 2014

## Teuer, sauteuer, Mühltunnel

Muss ein 80-Meter-Tunnelbauwerk tatsächlich fast soviel kosten wie eine komplette Umgehungsstraße?

**rs. Buchholz.** Kaum zu glauben: Der Neubau des „Mühltunnels“ unter der Bahnlinie Hamburg-Bremen in Buchholz soll mit 16,5 Millionen Euro nur unwesentlich weniger kosten als die im Bau befindliche, knapp drei Kilometer lange Ortsumgehung Dibbersen (17,2 Mio.) oder der derzeit vom Gericht gestoppte sechs Kilometer lange Buchholzer Ostring (19 Mio.).

Vom WOCHENBLATT befragte Planer und Tiefbauexperten halten das für ausgeschlossen. Zu unterschiedlich sind die Dimensionen der Projekte. Hier das Volumen der Bauwerke im Vergleich:

**Ortsumgehung Dibbersen** - für 17,2 Millionen Euro werden gerade realisiert: ca. 2,7 Kilometer Straßenneubau, etwa zur Hälfte als Bundesstraße und als vierspurige Schnellstraße, ein Mega-Kreisel mit über 100 Meter Durchmesser, ein 12 Meter tiefer Trog als Unterführung, eine 13 Meter hohe Talbrücke, ein zweiter Kreisel, eine Brücke über die Autobahn, drei neue Autobahn-Anschlüsse, Rückbau der B75 alt, Rückbau A1-Anschlussstelle, diverse Dämme und Lärmschutzbauten, Planfeststellungsverfahren, Ausgleichsmaßnahmen.

**Buchholzer Ostring** - für 19,6 Millionen Euro sollen gebaut werden: 6 Kilometer Straße, zum großen Teil mit Radweg, 500 Meter Straßenneubau zur Schulbushaltestelle Buenser Weg, mehrere hundert Meter Rück- und Neubau vorhandener Kreisstraßen, zwei Bahnunterführungen, drei Kreisverkehre, zwei Fahrzeugüberführungen, vier Fußgängerbrücken, stellenweise



Verkehrsbauwerk aus dem Postkutschenzeitalter - der Mühltunnel als Nadelöhr im Verlauf der Nord-Süd-Tangente „Mühlenwege“. Eine kleine Gruppe von Anliegern verhindert seit 30 Jahren den Neubau - auch zu Lasten der zahlreichen Schüler, die täglich durch die enge, Abgas verpestete Röhre müssen

Lärmschutz bis vier Meter Höhe, Planfeststellungsverfahren samt diverser Gutachten, Umlegungsverfahren für landwirtschaftliche Flächen, umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen.

• Für den seit Ende der siebziger Jahre geplanten neuen

Tunnel unter der Bahnstrecke Hamburg-Bremen, der den vorhandenen einspurigen Mühltunnel aus der Postkutschenzeit ersetzen soll, waren bei der ersten ernsthaften Planung deutlich unter 10 Millionen Euro vorgesehen. Innerhalb weniger Jahre

sind daraus 16,5 Millionen Euro geworden.

Dafür sollen realisiert werden: ein 80 Meter langer, ca. 15 Meter breiter und ca. 5 Meter hoher Straßentunnel, rund 400 Meter neue Straße, ein Kreisverkehr, Verlegung des Steinbachs, Verlegung eines kleinen Regenrückhaltebeckens, Verlegung einer Abwasserleitung, zwei Durchlässe im Bahndamm für Steinbach und Abwasserleitung.

Alle vom WOCHENBLATT befragten Straßenbau- und Tiefbauexperten sind sich einig: Entweder bei der Baubehörde der Stadt Buchholz, die die Realisierung des Mühltunnels verantwortet, ist man der Aufgabe nicht gewachsen und lässt sich deshalb überhöhte Preise gefallen. Oder, was genau so wahrscheinlich ist: Die Zahlen für die Ortsumgehung Dibbersen und vor allem für den Ostring sind erheblich geschönt.

### Ego-Bürger nehmen eine ganze Stadt in Geiselnhaft

Eigentlich könnte es allen egal sein, wie bei der Kalkulation und Präsentation von Projekten der öffentlichen Hand getrickelt wird. Der Steuerzahler muss eh alles bezahlen.

Allerdings: Mit der Kostenexplosion des Mühltunnel-Projekts treiben die in einer Bürgerinitiative organisierten Anlieger der Buchholzer Mühlenwege derzeit mal wieder ein schlimmes Spiel. Sie lassen nichts unversucht, den seit Jahrzehnten überfälligen Tunnelneubau zu torpedieren - mit Flugblättern

und direkter Einflußnahme auf die Baubehörde der Stadtverwaltung. Das Credo der Ego-Bürger seit Jahrzehnten: Ohne Ostring kein Tunnelneubau.

### Kommentar

Hier kommen dann die - so oder so - manipulierten Kosten der beiden Bauprojekte ins Spiel. Motto: Wenn der Tunnel fast so teuer ist, wie der Ostring, soll die Stadt doch ihr Geld lieber für letzteren

ausgeben. Jeder, der derzeit in Buchholz im Stau steht, sollte wissen: Die kleine Gruppe von Egoisten nimmt seit 25 Jahren die Autofahrer einer ganzen Stadt in Geiselnhaft.

Buchholz braucht inzwischen beides: einen mit Augenmaß realisierten Ostring und einen zweispurigen Mühltunnel. Denn wo weit jenseits der Bahnhöfe immer mehr Häuser auf immer kleineren Grundstücken entstehen, sind die Menschen auf Autos angewiesen.

Reinhard Schrader