

Äußerungen aus der Öffentlichkeit während des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens

Vorbemerkung:

Auch hier sind die aus der Öffentlichkeit während des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens vorgebrachten Äußerungen – wie bisher - nach den dort angesprochenen **Themen** und **Sachverhalten** behandelt (mit Hinweis auf den jeweiligen Einwender [die Ziffer nach dem Namen des Einwenders entspricht der Listennummer der Stadt Buchholz für das frühzeitige Beteiligungsverfahren]).

Die Reihung der behandelten Themen und Sachverhalte geht zum Unterschied zu den Stellungnahmen aus der Auslegung von Nummer **F 1** bis Nummer **F 36** (das hinzugefügte „F“ [= frühzeitiges Beteiligungsverfahren] dient der Unterscheidung der Auflistung aus der Auslegung).

Inhalt:

- F1 Warum wird der Ostring trotz positiven Bürgerentscheides nicht gebaut?
- F2 Gegen den Umbau der Kreuzung Reiherstieg/Amselweg/Seppenser Mühlenweg zu einem Kreisverkehr
- F3 Offenhalten des alten Tunnels wg. Radverkehrsbeziehung zur Schule
- F4 Beeinträchtigung der finanziellen Haushaltslage der Stadt, da die Kostenbeteiligung der Stadt höher sei als beim Ostring (Steuerverschwendung)
- F5 Radfahrer-Sicherheit, Schülerverkehrs-Sicherheit (auch am Kreisel), Abtrennung der Radwege durch Hochbord
- F6 Zu schmale Fahrgassen, deshalb Abtrennung der Radwege durch Hochbord.
- F7 Nach RABT 2006 unzulässige gemeinsame Nutzung von Fußgänger und Radfahrern und Kfz-Verkehr
- F8 Unzureichende Querungshilfen/Lichtsignalanlagen für Radfahrer und Fußgänger
- F9 Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am KVP durch linksabbiegende Radfahrer aus dem Tunnel
- F10 Die geplante Maßnahme verstoße gegen die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und BImSchG vorgeschriebene Erstellung von Lärmkarten und Veröffentlichung von Aktionsplänen.
- F11 Beeinträchtigung durch erhöhte Verkehrsbelastung
- F12 Beeinträchtigungen insbesondere durch eine um 30 % erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich des neuen Tunnels
- F13 Beeinträchtigung durch erhöhte Abgase, Feinstaub, Lärm
- F14 Gewährung passiven Schallschutzes und Entschädigung für den Wertverlust
- F15 Beeinträchtigung durch zunehmenden Schwerverkehr, der heute nicht durch den Tunnel passt

- F16 Alternative Ostring bzw. erst Ostring, dann Tunnel
- F17 Drei-Achsen-Konzept sollte weiter verfolgt werden
- F18 Beeinträchtigung der Fahrbahndecke des Seppenser Mühlenweges, der als Wohnsammelstraße ausgebildet (Überlastung wg. zunehmenden Schwerverkehrs)
- F19 Straßenausbaukosten für Anlieger
- F20 Einschränkung der Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche
- F21 Immobilienwertverlust
- F22 Waldverlust und Vernichtung besonders wertvollen „Bannwaldes“ durch die Baumaßnahmen
- F23 Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes am Stadtsee
- F24 Forderung nach einer komplexen Prüfung und Bewertung nach UVPG (auch während der Bauzeit)
- F25 Einstieg in den Wanderweg „Heidschnuckenweg“ werde durch Neubau erschwert (Kreuzung des Seppenser Mühlenweges erforderlich)
- F26 Beeinträchtigung von Flora und Fauna (Kröten, Fledermäuse)
- F27 Unzureichende Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Stadtsees durch Kontamination mit Kraft- und Schmierstoffen
- F28 Veränderung des lokalen Klimas
- F29 Planungsunsicherheit, da die Prüfung durch DB noch nicht erfolgt sei und deshalb Änderungen möglich seien mit ggf. weitere Nachteilen
- F30 Beeinträchtigung der Fußgänger und Radfahrer im Tunnel und auf den angrenzenden Straßenzügen durch Lärm und Schadstoffe
- F31 Gefährdungen und Beeinträchtigungen in der Umgebung des Plangebietes durch erhöhtes Verkehrsaufkommen
- F32 Beeinträchtigung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet während des Baus des Mühltunnels vor Freigabe der östlichen Umgehungsstraße
- F33 Befürchtete Verkehrsstaus mit zusätzlicher Luftverunreinigung am „Nadelöhr“ Steinbecker Mühlenweg/Seppenser Mühlenweg
- F34 Kritik am aktuellen Verkehrsgutachten (Zweifel an der prognostizierten Verkehrsentwicklung)
- F35 Fehlender Alternativen-Vergleich gegenüber der Vorzugsvariante von 2005
- F36 Alternative Trassenführung über das Gelände des Autohauses

F1 Warum wird der Ostring trotz positiven Bürgerentscheides nicht gebaut?

Obwohl der Bürgerentscheid mit 61,7 % deutlich für den Ostring ausgefallen sei, solle nun der Tunnelbau erfolgen. Warum wird der Ostring nicht gebaut (trotz Bürgerentscheides)?

Totz (11), Meyer (73)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Grundsätzlich handelt es sich bei diesen beiden großen Verkehrsprojekten um jeweils eigenständige Planungen, die unterschiedliche Aufgaben im Verkehrsnetz der Stadt Buchholz haben. Insofern können sich beide Planungen nicht ersetzen bzw. sind untereinander nicht austauschbar. Die Gründe für die Verzögerungen zum Bau des Ostringes sind – wie bekannt - juristischer Art. Zudem liegt die Federführung des Ostrings als künftige Kreisstraße beim Straßenbaulastträger des Landkreises Harburg, während der Bau des Tunnels kommunale Straßen betrifft und auch ausschließlich in der Zuständigkeit der Stadt Buchholz liegt.

F2 Gegen den Umbau der Kreuzung Reiherstieg/Amselweg/Seppenser Mühlenweg zu einem Kreisverkehr

Die derzeitige Lösung sei gut so und bedürfe keiner Änderung.
Wenzel (05)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Der Neubau des Seppenser Mühlenweges in diesem Streckenabschnitt beinhaltet als neues Element zwei Fahrradstreifen, die bis an diese Einmündung heranreichen. Zusammen mit der Befahrung durch Stadtbusse und den geänderten Aufteilungen der Verkehrsarten im Seppenser Mühlenweg erscheint der Bau des geplanten „Minikreises“ geeignet, die Verkehrsabläufe in dieser Einmündung zu optimieren.

F3 Offenhalten des alten Tunnels wg. Radverkehrsbeziehung zur Schule

Bredehöft (13), Schempp (27), Reinecke (28), Fink (32 b), Mechler (36), Gooth (75), Schuran (76), Krützfeld (77),

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

In seiner Sitzung am 18. Juni 2015 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Buchholz beschlossen, den alten Tunnel im Zusammenhang mit dem Neubau zu verfüllen. Gründe hierfür waren hohe Kosten, da der alte Tunnel in absehbarer Zeit kostenaufwendig saniert werden müsste sowie auch der Sachverhalt, dass auch der neue Tunnel in jedem Fall eigenständige Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer erhalten müsste.

F4 Beeinträchtigung der finanziellen Haushaltslage der Stadt, da die Kostenbeteiligung der Stadt höher sei als beim Ostring (Steuerverschwendung)

Ulbricht (01), Peters (03), Hesper (14), Fiedler (17), Krüger (18), Wiedermann (22), Michler (29), Koop (30), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Wiedermann (33), Rutecki (42), Rutecki (43), Meister (52), Krohn (55 f), Krohn (54 f), Plug (58), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Grundsätzlich handelt es sich bei diesen beiden großen Verkehrsprojekten um jeweils eigenständige Planungen, die unterschiedliche Aufgaben im Verkehrsnetz der Stadt Buchholz haben. Insofern können sich beide Planungen nicht ersetzen bzw. sind untereinander nicht austauschbar. Daher besteht keine Veranlassung, beide Projekte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten miteinander zu vergleichen.

F5 Radfahrer-Sicherheit, Schülerverkehrs-Sicherheit (auch am Kreisel), Abtrennung der Radwege durch Hochbord

Radfahrer-Sicherheit im Tunnel müsse durch Abtrennung der Radwege durch Hochborde gewährleistet werden und die Radfahrer- und Schülerverkehrs-Sicherheit am Kreisel sei nicht gewährleistet. Der Radfahrer werde mehrmals mit rechtsabbiegenden, den Radweg kreuzenden Pkws und Lkws konfrontiert. Die Planung sehe 4x derartige Gefahrensituationen vor, die mit zu den gefährlichsten für Radfahrer gehöre.

Bredenhöft (12), Schempp (27), Koop (30), Köster (44), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Aufgrund der Schülerverkehre im Einzugsbereich des Tunnels wurden alle denkbaren Möglichkeiten der Verkehrsführung sehr intensiv diskutiert und die vorgeschlagene Lösung in Abstimmung mit dem Straßenplanungsbüro, der Verkehrsbehörde und der Polizei entwickelt. Aufgabe war es, die Radverkehre aus dem Tunnel – wie heute auch – auf den südlich der Bremer Straße vorhandenen Beidrichtungsradweg Richtung Schulzentrum zu führen. Dieser liegt aber in Fahrtrichtung Schulzentrum auf der linken Seite. Die im Rahmen eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) übliche Verkehrsführung hätte bedeutet, dass die Radverkehre in Richtung Schulzentrum 3 Äste des KVP umfahren müßten, um auf den beschriebenen Beidrichtungsradweg zu gelangen. Diese Lösung würde in der Praxis nicht funktionieren, da die Schüler – wie heute auch – stets den kürzesten Weg wählen. Daher wird der Radweg unmittelbar am Anfang des KVP über die Fahrbahn geführt und somit direkt an den Beidrichtungsradweg an der Bremer Straße angeschlossen. Aufgrund dieser Besonderheit eines Beidrichtungsverkehrs und der erhöhten Belastung durch Schülerverkehre wird diese Überführung durch eine Roteinfärbung der Furt, Aufbringen von Doppel-Piktogrammen und einer erweiterten Beschilderung versehen. Zu Beginn ist beabsichtigt, ein zusätzliches

Warnblinklicht anzubringen. Der Wartebereich vor dieser Überführung wird zudem entsprechend größer dimensioniert, um eine größere Zahl an Fahrrädern unterbringen zu können.

F6 Zu schmale Fahrgassen, deshalb Abtrennung der Radwege durch Hochbord.
Ulbricht (01), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Der Querschnitt ist hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens ausreichend bemessen. Der Gesamtquerschnitt der neuen Straße ist entsprechend den Richtlinien ausreichend bemessen. Die Sichtverhältnisse sind in diesem relativ kurzen Tunnel gut und nicht witterungsabhängig. Der Tunnel ist ständig beleuchtet. Die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer ist daher in ausreichendem Maße sichergestellt.

F7 Nach RABT 2006 unzulässige gemeinsame Nutzung von Fußgänger und Radfahrern und Kfz-Verkehr

Eine gemeinsame Nutzung von Fußgänger und Radfahrern auf der einen Seite sowie von motorisiertem Verkehr auf der anderen Seite sei in der für die Planung zugrunde gelegten RABT 2006 nicht vorgesehen.
Kuhlmann (33 b/c/d/e)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine gemeinsame Nutzung unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer ist nach der RABT 2006 keinesfalls ausgeschlossen. Falls außer dem Kfz-Verkehr auch Radfahrer und Fußgänger den Tunnel benutzen sollen, sind lediglich zusätzliche Randbedingungen zu beachten (RABT 2006, Punkt 0.3 „Geltung“).

F8 Unzureichende Querungshilfen/Lichtsignalanlagen für Radfahrer und Fußgänger

Es müssten weitergehende Maßnahmen entwickelt werden, da unzureichende Querungshilfen/Lichtsignalanlagen für Radfahrer und Fußgänger geplant werden.
Bredehöft (12), Köster (44)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter F 5).

F9 Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am KVP durch linksabbiegende Radfahrer aus dem Tunnel

Ulbricht (01), Peters (03), Fink/Kuhlmann (32 a/33 a), Vogt/Leddig-Vogt (34c)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter F 5). Ergänzend hierzu wird eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses nicht erwartet. Die im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung ermittelte Verkehrsqualität „B“ des KVP bietet genügend Reserven, um die lediglich morgens auftretenden Radfahrgruppen auf dem Weg zur Schule leistungsfähig und sicher abwickeln zu können. Die gegen Mittag zurückfließenden Radverkehre in Richtung Tunnel müssen die Fahrbahn bzw. den KVP nicht befahren, sondern verbleiben auf der rechten Fahrbahnseite.

F10 Die geplante Maßnahme verstoße gegen die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und BImSchG vorgeschriebene Erstellung von Lärmkarten und Veröffentlichung von Aktionsplänen.

Ulbricht (01), Kuhlmann (33 f/g/h)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Mit Schreiben vom 27. 09. 2012 hat das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz den Kommunen freigestellt, ob sie weiterhin regelmäßig Lärmaktionspläne aufstellen möchten. Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ist seitens der Stadt Buchholz i. d. N. daraufhin nicht mehr umgesetzt worden. Mit Schreiben vom 18. 10. 2013 hat die Stadt Buchholz i. d. N. dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz mitgeteilt, dass die Stadt Buchholz i. d. N. von der Aufstellung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung absehen wird. Zur Begründung wurde u. a. auch auf die fehlenden Daten zum Bahnlärm verwiesen, die die Bahn AG seinerzeit nicht hatte zuliefern können. Auch der Rat der Stadt Buchholz i.d.N. wurde über diesen Sachverhalt informiert.

Bei den Planungen zum Neubau des Tunnels „Seppenser Mühlweg“ werden die Belange des Lärmschutzes vollständig und abschließend im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt und konkret und rechtsverbindlich abgearbeitet. Die entsprechenden Lärmuntersuchungen wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen ausgelegt.

Unabhängig hiervon, nachfolgend noch ein Hinweis auf den weiteren Fortgang der Lärmaktionsplanungen: In der Zwischenzeit wurde die Zuständigkeit bezüglich des Bahnlärms (seit 01. 01. 2015) von der DB AG auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übertragen. Seitdem führt das EBA die Lärmaktionsplanungen zum Bahnlärm durch. Nach Erstellung eines Lärmaktionsplanes soll es hierzu auch eine Bürgerbeteiligung geben, in deren Rahmen das Eisenbahn-Bundesamt Hinweise aus der Bevölkerung aufnimmt.

F11 Beeinträchtigung durch erhöhte Verkehrsbelastung

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Bruhn (07), Kahle (08), Mohr (10), Totz (11), Bredehöft (13), Hespe (14), Ruoff (15), Fiedler (17), Krüger (18), Schertel (19a/20a), Schertel (19b), Schertel-Zimmermann (20b), Wiedermann (22), Wiedermann (23), Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25), Norbeck (26), Schempp (27), Michler (29), Koop (30), Koop (31), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Schmidt-Wulff (40), Lorenz (41), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Lütje-Schmidt (47), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Krohn (54a), Krohn (55a), Bleckert (57b), Plug (58), Plug (59), Becker (61), Becker (62), Paschke (63), Paschke (64), Warschkow (60), Hoffmeister (65), Kegel-Judis (68), Tankink (69), Bahr (70), Andrews (71), Meyer (72), Meyer (73), Würl (74), Goth (75), Albrecht (78), Dietrich (79), Dietrich (80),

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Verkehrsbelastung erhöht sich auch im Nahbereich der Neubaumaßnahme insgesamt nur unwesentlich und nur in einzelnen Streckenabschnitten. Die höchste Verkehrsbelastung verbleibt in der Bremer Straße (zwischen 14.000 und 15.000 Kfz/24 h), wobei sich allerdings die Belastung des am stärksten belasteten Abschnittes um rd. 2.100 Kfz/24 h reduziert (vorher 16.800 Kfz/24 h). Im übrigen Netz wird die höchste Belastung (11.000 Kfz/24 h) für den weitgehend anbaufreien Abschnitt der neuen Trasse zwischen Bremer Straße und Reiherstieg prognostiziert. Der einzige Abschnitt im bestehenden Straßennetz mit einer nennenswerten Verkehrszunahme ist der Sepsener Mühlenweg im Abschnitt zwischen Reiherstieg und Drosselweg/Heidekamp, wo die Prognosebelastung von 8.500 (P_0) auf 10.000 Kfz/24 h (P_2) steigt (Verkehrszunahme um 1.500 Kfz/24 h entsprechend 17,6 %).

In allen übrigen Straßenabschnitten im Nahbereich der Neubaumaßnahme, deren Verkehrsentwicklung von dem Tunnelneubau beeinflusst werden könnte, werden keine relevanten Verkehrszunahmen (in der Regel unter 10 %) oder sogar Verkehrsabnahmen (Heidekamp) erwartet.

F12 Beeinträchtigungen insbesondere durch eine um 30 % erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich des neuen Tunnels

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die angesprochene Erhöhung der Verkehrsbelastung um 30 % ergibt sich, wenn die Prognose für den neu gebaute Trassenabschnitt zwischen Bremer Straße und Reiherstieg (11.000 Kfz/24 h) mit dem für den „alten“ Abschnitt des Seppenser Mühlenweges zwischen Bremer Straße und Reiherstieg (8.600 Kfz/24 h) verglichen wird (+ 27,9 %). Dieser Vergleich ist aber unzutreffend, da es sich bei diesem Straßenabschnitt um einen weitgehend anbaufreien neuen Abschnitt handelt, während der entsprechende Abschnitt des „alten“ Seppenser Mühlenweges auf reine Anliegerverkehre reduziert wird. Die höchste Belastung im vorhandenen Straßennetz ist die Erwartete Zunahme zwischen Reiherstieg und Heidekamp um 1.500 Kfz/24 h (entsprechend 17,6 %).

F13 Beeinträchtigung durch erhöhte Abgase, Feinstaub, Lärm

Ulbricht (01), Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Bruhn (07), Kahle (08), Hosse (09), Mohr (10), Totz (11), Bredehöft (13), Hespe (14), Ruoff (15), Schwarz/ Ruoff (16), Schwarz/Ruoff (16), Fiedler (17), Krüger (18), Schertel (19a/20a), Schertel (19b), Schertel-Zimmermann (20b), Wiedermann (22), Wiedermann (23), Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25), Norbeck (26), Schempp (27), Michler (29), Koop (30), Koop (31), Fink (32 b), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Vogt (34b), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Schmidt-Wulff (40), Lorenz (41), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (52), Meister (53), Krohn (54a), Krohn (55a), Bleckert (56 b), Plug (58), Plug (59), Warschkow (60), Becker (61), Becker (62), Paschke (63), Paschke (64), Hoffmeister (65), Kegel-Judis (68), Tankink (69), Andrews (71), Meyer (72), Meyer (73), Würl (74), Goth (75), Albrecht (78), Dietrich (79), Dietrich (80), Lütje-Schmidt (83),

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zur Planung wurde eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt. In ihr wird ausgeführt, dass „die Verkehrsstärken der betrachteten Straßen ... ausnahmslos weniger als 15.000 Kfz/24h (betragen). Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV sind bei Verkehrsstärken unter 10.000 Kfz/24h grundsätzlich gar nicht, bei Verkehrsstärken zwischen 10.000 und 15.000 Kfz/24h nur beim Zusammentreffen sehr ungünstiger sonstiger Randbedingungen zu erwarten. Diese sind hier nicht gegeben. Die sonstigen Randbedingungen sind vielmehr günstig bis sehr günstig:

- *Vorbelastung: Die Schadstoffkonzentrationen der Vorbelastung (Jahresmittelwert jeweils $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und PM_{10}) liegen deutlich unterhalb der zulässigen Immissionswerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.*
 - *Windverhältnisse: Die mittlere Windgeschwindigkeit von 2,7 bis 3 m/s führt in Verbindung mit der lockeren Randbebauung zu einer guten Durchlüftung des Straßenraumes. Insbesondere sind keine Straßenschluchtsituationen vorhanden, auch nicht in Teilbereichen.*
 - *Verkehrsflüsse: Die Verkehrsqualität der Kreisverkehrsplätze (KVP) entspricht den Qualitätsstufen B (KVP Nord) bzw. A (KVP Süd). Somit ist von guten Verkehrsflüssen auszugehen. Insbesondere ist nur ein sehr geringer Anteil an Stop-and-Go-Verkehr zu erwarten.*
 - *SNF-Anteil: Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge (SNF) beträgt maximal 3 %. Da die Emissionsfaktoren für SNF im Vergleich zu PKW teilweise mehr als 10-mal so hoch sind, wirkt sich der geringe SNF-Anteil emissionsmindernd aus.*
- Fazit: Eine Überschreitung der maßgebenden Immissionswerte der 39. BImSchV kann ausgeschlossen werden.“*

Zur Planung wurde ebenfalls ein schalltechnisches Gutachten durchgeführt. Hiernach ergibt sich für das auch bislang durch Schalleinwirkungen der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen und der Eisenbahn vorbelastete Plangebiet:

- *Überwiegend eine Entlastung durch die von der Bebauung „abrückende“ Neubaustrecke und die Ersetzung der bisherigen lichtsignal-geregelten Kreuzungen durch einen Kreisverkehrsplatzes und*
- *erhebliche Entlastung in den beiden künftig als Sackgassen ausgebildeten Abschnitte des Seppenser Mühlenweges nördlich und südlich des alten Tunnels.*
- *Erst im Bereich der Einmündung des Reiherstieges, wo die neue Trasse sich wieder dem alten Verlauf des Seppenser Mühlenweg und damit der Bebauung auf dessen Westseite annähert, nimmt die Entlastungswirkung ab: Teilschallpegel durch den Straßenneubau überschreiten hier die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an einigen Gebäudeteilen und bewirken einen Anspruch auf passiven Schallschutz gegenüber dem Baulastträger der neuen Straße.*
- *Südlich dieser Einmündung Zunahme der Schallbelastung nur noch unwesentlich (max. $1,7 \text{ dB[A]}$).*

F14 Gewährung passiven Schallschutzes und Entschädigung für den Wertverlust
 Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Vogt (34b), Schmidt-Wulff (40), Lorenz (41), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Schlüschen (49), Claußen (50), Meister (53), Warschkow (60), Andrews (71), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:

Ein unmittelbarer Anspruch auf durch den Straßenbaulastträger zu tragende passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäudeteile bzw. eine Entschädigung für den Wertverlust von Außenwohnbereichen, ergibt sich immissionschutzrechtlich (BlmSchG) nur dort, wo aufgrund des Straßenneubaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV überschritten werden. Dies betrifft den Bereich um die Einmündung Reiherstieg. Dieser Sachverhalt ist im schalltechnischen Gutachten und im Bebauungsplan dargelegt und die betroffenen Grundstücke entsprechend bezeichnet.

F15 Beeinträchtigung durch zunehmenden Schwerverkehr, der heute nicht durch den Tunnel passt

Meyer (73), Tankink (69), Nitz (46), Schertel (19b), Schertel-Zimmermann (20b), Kegel-Judis (68), Köster (44), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Bleckert (56 b), Koop (30), Hoffmeister (65), Bleckert (57b), Albrecht (78), Paschke (63), Würll (74), Becker (61), Becker (62), Schmidt (48), Hespe (14), Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25), Bredehöft (13), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Koop (31), Warschkow (60)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine nennenswerte Zunahme des Schwerverkehrs ist nicht zu erwarten. Der Schwerverkehrsanteil (> 2,8 t) liegt nach den Verkehrsprognosen bei nur etwa 3 %, der „eigentliche“ Schwerverkehr (> 3,5 t) nur bei 0,3 bis 0,4 % des gesamten Kfz-Aufkommens.

F16 Alternative Ostring bzw. erst Ostring, dann Tunnel

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsverfahren sind zahlreiche Stellungnahmen vorgebracht worden, die sich zur besseren „Alternative Ostring“ äußern oder zumindest den Ostring vor Realisierung des Tunnels realisiert sehen möchten.

Es werden u. a. folgende Aspekte angesprochen

- Durch den Ostring werde nicht nur eine stärkere Entlastung erreicht, der Ostring sei auch eine die Anwohner weniger belastende Alternative
- Bei vorherigem Bau des Ostringes könnte der Ausbau des Mühlentunnels in bürger- und umweltschonender Dimension erfolgen
- Fehlendes öffentliches Interesse am Neubau, da nach Prognosen eine Verkehrsabnahme in den Mühlenwegen erwartet wird, wenn Ostring gebaut wird
- Fehlender Kosten-Nutzen-Vergleich für zwei Verkehrsprojekte (Mühlentunnel, Ostring) mit identischen Zielen
- Bau des Ostringes ist sinnvoller, da er nicht direkt durch die Stadt verläuft

- Mit dem überholten Westring-Konzept – statt dem Ostring - werde Verkehr in die Mühlenwege verlagert
- Es entstehe eine Nord-Süd-Achse mit zerschneidender Wirkung
- Es sei unverantwortlich, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung der Innenstadt, alleine über den Seppenser und Steinbecker Mühlenweg abzuleiten, mitten durch die Wohngebiete, anstatt durch den Bau des Ostrings die anfallenden Verkehrsströme entsprechend aufzuteilen.
- Wenigstens müsse erst der Ostring und dann der Tunnel gebaut werden u. a.

Ulbricht (01), Lange (02), Breuer (04), Hosse (09), Mohr (10), Bredehöft (12), Bredehöft (13), Schwarz/Ruoff (16), Krüger (18), Schertel (19a/20a), Michler (29), Koop (31), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Schmidt-Wulff (40), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Nitz (46), Schmidt (48), Lütje-Schmidt (47), Claußen (50), Meister (53), Plug (58), Andrews (71), Gooth (75),

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Mühlentunnel und Ostring haben keinesfalls „identische“ Ziele, sondern der Ausbau des Mühlentunnels im Zuge des Steinbecker und des Seppenser Mühlenweges dient – wie bereits im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 1978 (!) ausgeführt - der Verbesserung des gemeindlichen Binnenverkehrs in Nord-Süd-Richtung, während der Ostring primär die Funktion einer Umgehungsstraße hat.

Nach den aktuellen Prognosen würde durch den Ostring in den Straßenabschnitten im Bereich des Mühlentunnels nur etwa 500 bis 700 Kfz/24 h weniger Verkehr anfallen (im Heidekamp bewirkt der Ostring sogar eine leichte Verkehrszunahme). Insofern hat der Ostring keine Auswirkung auf die verkehrstechnischen Anforderungen an den „Mühlentunnel“. Ein „moderater“ Ausbau des Mühlentunnels – etwa durch einen Ausbau des bestehenden Tunnels – wäre auch unabhängig davon nicht sinnvoll, da sich nichts an der Verkehrsproblematik der versetzten Kreuzungen Bremer Straße/Steinbecker Mühlenweg/Seppenser Mühlenweg ändern würde.

F17 *Drei-Achsen-Konzept sollte weiter verfolgt werden*

Becker (61), Becker (62), Paschke (63), Paschke (64)

Dieser Stellungnahme wird gefolgt. Begründung:

Das sog. „Drei-Achsen-Konzept“ bedeutet verkehrskonzeptionell die Schaffung dreier leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen dem Stadtkern und den südlich der Bahnlinie gelegenen Stadtteilen. Dieses „Drei-Achsen-Konzept“ mit Ausbau des „Mühlentunnels“, Cantelau-Brücke und einer Querung im Osten („Ostring“) ist seit der Erst-aufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Buchholz im Jahre 1978 Bestandteil der städtischen Verkehrskonzeption, die so auch in den aktuellen Flächennutzungsplan 2020 übernommen worden ist und auch weiterhin gilt.

Lediglich als „worst case“ – und nicht als Alternative zu dem „Drei-Achsen-Konzept“ – ist in den Verkehrsprognosen angesichts der ungeklärten Verhältnisse um eine weitere Querung im Osten berücksichtigt worden, dass sich die Realisierung einer weiteren Querung im Osten derzeit zeitlich nicht abschätzen lässt und deswegen in einem zeitlich nicht bestimmbareren Übergangszeitraum die „dritte Achse“ auf sich warten lässt.

F18 Beeinträchtigung der Fahrbahndecke des Seppenser Mühlenweges, der nur als Wohnsammelstraße ausgebildet sei (Überlastung wg. zunehmenden Schwerverkehrs)

Ulbricht (01), Peters (03), Hesse (14), Koop (30), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Rutecki (42), Rutecki (43), Meister (52), Plug (59), Becker (61), Becker (62), Paschke (63), Paschke (64), Meister (66), Würll (74), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Funktion des Seppenser Mühlenweg im Verkehrsnetz der Stadt Buchholz ändert sich durch die Neubaumaßnahme nicht. Der Seppenser Mühlenweg ist keine Wohnsammelstraße, sondern als „Hauptverkehrsstraße“ klassifiziert. Die Mühlenwege sind so beschaffen, dass sie den heutigen und prognostizierten verkehrlichen Belastungen Stand halten. Schon heute ist lediglich das letzte Teilstück des Seppenser Mühlenweges im Abschnitt zwischen Friedhof Seppensen und Einmündung K28 sanierungsbedürftig. Die erforderliche Sanierung sollte vor der Fertigstellung des neuen Tunnels erfolgen. Die Fahrbahndecke ist entsprechend dieser Funktion und Belastung herzurichten bzw. zu unterhalten. Eine besonders beachtliche Belastung durch Schwerverkehr ist nicht zu erwarten.

F19 Straßenausbaukosten für Anlieger

Kegel-Judis/Kegel (68)

Dieser Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Begründung:

Trotz entsprechender Unterhaltungsmaßnahmen ist die Lebensdauer von Straßen begrenzt. Steht eine Straße zur Erneuerung an, wird individuell geprüft, ob und in welcher Höhe gem. der Satzungen der Stadt Buchholz Beiträge erhoben werden.

F20 Einschränkung der Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Bruhn (07), Kahle (08), Mohr (10), Totz (11), Michler (29), Schertel (19a/20a), Habenich-Cohrs (25), Fink (32 b), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Schmit-Wulf/Wulf (40), Lorenz (41), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Lütje-Schmidt (47), Lütje-Schmidt (47), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Mei-

ster (53), Paschke (63), Paschke (64), Hoffmeister (65), Kegel-Judis/Kegel (68), Andrews (71), Würll (74), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:

Eine generelle Einschränkung der Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) kann nicht festgestellt werden. Im schalltechnischen Gutachten wird nur für den Bereich der Einmündung des Reihertieges eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV konstatiert, aufgrund deren sich ein entsprechender Entschädigungsanspruch ergibt. Im übrigen Plangebiet werden schutzwürdige Außenbereiche nicht beeinträchtigt.

F21 Immobilienwertverlust

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Harner (06), Bruhn (07), Kahle (08), Mohr (10), Totz (11), Bredehöft (13), Ruoff (15), Schwarz/Ruoff (16), Fiedler (17), Scheffel (19a/20a), Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25), Schempp (27), Michler (29), Koop (30), Fink (32 b), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Vogt (34b), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Schmidt-Wulff (40), Lorenz (41), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Lütje-Schmidt (47), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (52), Meister (53), Krohn (54a), Krohn (55a), Bleckert (56 a), Bleckert (57a), Plug (59), Warschkow (60), Becker (61), Becker (62), Paschke (63), Paschke (64), Hoffmeister (65), Kegel-Judis (68), Andrews (71), Meyer (72), Meyer (73), Würll (74), Goth (75),

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die von der neuen Trasse in Anspruch genommenen Flächen befinden sich im Besitz der Stadt Buchholz. Da keine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen erfolgt, ergibt sich auch kein entsprechender Wertverlust. Die Auswirkungen der neuen Trasse sind überwiegend unwesentlich. Lediglich in einem kurzen Abschnitt im Bereich der Einmündung des Reihertieges werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an einigen Gebäudeteilen überschritten, so dass sich dort Anspruch auf passiven Lärmschutz ergibt. Ein Wertverlust der Immobilien ist daher auch im Nahbereich der neuen Trasse nicht erkennbar.

F22 Waldverlust und Vernichtung besonders wertvollen „Bannwaldes“ durch die Baumaßnahmen

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Schmidt-Wulff (40), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Nitz (46), Ratfeld (45), Schmidt (48), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Plug (58), Plug (59), Warschkow (60), Andrews (71), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Verluste von Waldflächen ergeben sich nur südlich des Tunnels durch den Flächenanspruch der neuen Trasse. Sie sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse unvermeidlich, werden aber auf das erforderliche Minimum beschränkt. Für die nur während des Baus beanspruchten Gehölze wird eine Wiederherstellung im Bebauungsplan festgesetzt, die übrigen Waldverluste sind durch Ersatzanpflanzungen auszugleichen. Die angrenzenden, nicht von der neuen Trasse beeinträchtigten oder in Anspruch genommenen Gehölze werden durch Festsetzungen des Bebauungsplanes gesichert.

Begrifflich gibt es Bannwälder nur in den Landeswaldgesetzen der Bundesländer Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Ein solcher „Bannwald“ ist ein Naturwaldreservat, das unter besonderem Schutz steht. Die durch die Baumaßnahme betroffenen Waldflächen in Buchholz sind weder Naturwaldreservate, noch gehören sie einer anderen waldrechtlichen Schutzkategorie an.

F23 Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes am Stadtsee

Ulrich (01), Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Bredehöft (13), Hespe (14), Schertel (19a/20a), Norbeck (26), Schempp (27), Reinecke (28), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Vogt (34b), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Meyer/Schneider (39), Schmidt-Wulf (40), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Ratfeld (45), Nitz (46), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Warschkow (60), Meister (67), Schuran (76), Andrews (71), Goth (75), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Das Gebiet am Stadtsee wird nur im Nahbereich der südlichen Tunnelöffnung durch die zunehmende Lärmbelastung beeinträchtigt. Der Wegebestand und die öffentliche Zugänglichkeit des Stadtsees bleibt gewährleistet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich

- *bei den Flächen am Stadtsee „nur“ um Waldflächen handelt, da das im Flächennutzungsplan für diese Flächen dargestellte Entwicklungsziel „Grünfläche“ (mit einer entsprechenden „Umwidmung“ der Waldflächen etwa in eine – schutzwürdige – Parkanlage) bislang nicht erfolgt ist und*
- *diese Flächen – unabhängig von ihrem Status als Wald oder als Parkanlage – lärmvorbekannt sind. Da sie bereits sehr stark von Schalleinwirkungen der Bahn und der auch bisher in der Nähe verlaufenden Hauptverkehrsstraße „Seppenser Mühlenweg“ betroffen sind, handelt es sich um keine Flächen, die der „ruhigen“ Naherholung dienen. Der Uferweg am Stadtsee wird lediglich in dem kurzen Abschnitt im Nahbereich der Tunnelöffnung von einer zunehmenden Lärmbelastung betroffen.*

Darüber hinaus ist zu beachten, dass auch diese Schallzunahme eine plangegebene Vorbelastung darstellt, da das Heranrücken der Hauptverkehrsstraße an den Stadtsee bereits seit 1978 Bestandteil der Darstellungen des Flächennutzungsplanes ist.

F24 Forderung nach einer komplexen Prüfung und Bewertung nach UVPG (auch während der Bauzeit)

Ulbricht (01), Bredehöft (12)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Für Bauleitpläne ist gem. § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung obligatorisch. Diese ist durchgeführt worden. Ihre Ergebnisse sind in dem Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan enthalten. Der Umweltbericht ist nicht nur Bestandteil des Bebauungsplanes, unmittelbar mit den Baumaßnahmen in Zusammenhang stehende umweltrelevante Maßnahmen sind auch im Bebauungsplan direkt festgesetzt (z. B. die Wiederherstellung baubedingter Gehölzbestände, Wiederherstellung des Steinbachbiotopes im Bereich des neuen Rückhaltebeckens oder die Anlage eines Amphibienleitsystems im Bereich des Stadtsees).

§ 17 Abs. 1 UVPG bestimmt, dass für Bauleitpläne eine „Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB“ durchzuführen ist. Insofern ist eine nach den Maßgaben des UVPG getrennt davon durchzuführende Umweltprüfung nicht erforderlich.

F25 Einstieg in den Wanderweg „Heidschnuckenweg“ werde durch Neubau erschwert (Kreuzung des Seppenser Mühlenweges erforderlich)

Lütje-Schmidt (47)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Der „Heidschnuckenweg“ führt derzeit ungesichert unmittelbar an der südlichen Tunnelöffnung des bestehenden Mühltunnels über den Seppenser Mühltunnel. Da dieser nicht nur ungesicherte, sondern auch gefährliche Querung im Zuge des Neubaus neu angelegt wird (einschließlich Querungshilfe), wird die Nutzung des „Heidschnuckenweges“ in diesem abschnitt nicht erschwert, sondern verbessert.

F26 Beeinträchtigung von Flora und Fauna (Kröten, Fledermäuse)

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Michler (29), Koop (30), Koop (31), Koop (31), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Fink (32 b), Vogt (34b), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Rathfeld (45), Nitz (46), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Krohn (54 f), Krohn (55 f), Warschkow (60), Andrews (71), Goth (75), Dietrich (79), Dietrich (80)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Flora und Fauna sind in der zu dieser Planung durchgeführten Umweltprüfung („Umweltbericht“) erfasst und Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen bestimmt worden. Sie sind bei der Baudurchführung zu beachten. Wo es sich um dauerhafte Maßnahmen handelt, sind sie im Bebauungsplan festgesetzt (z. B. Amphibienleitsystem, Tunnelbeleuchtung).

F27 Unzureichende Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Stadtsees durch Kontamination mit Kraft- und Schmierstoffen

Ulbricht (01), Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Norbeck (26), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Schmidt-Wulff (40), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Rathfeld (45), Nitz (46), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (52), Meister (53), Krohn (54 f), Krohn (55 f), Plug (58), Andrews (71), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Stadtsees vor Kontamination sind im Zuge der Straßen- und Entwässerungsplanung festgelegt (u. a. neue Absetzbecken nördlich und südlich des Tunnels).

F28 Veränderung des lokalen Klimas

Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Mohr (10), Totz (11), Schertel (19a/20a), Michler (29), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a), Vogt (34b), Andrews Schmidt-Wulff (40), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Rathfeld (45), Nitz (46), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Andrews (71), Goth (75)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die zu erwartenden Wirkungen auf das lokale Klima sind in der zu dieser Planung durchgeführten Umweltprüfung („Umweltbericht“) erfasst worden. Die Verlagerung der durch die Straße bedingten Schadstoffbelastungen aus dem Seppenser Mühlenweg in unbebaute Gebiete (anbaufreier Abschnitt zwischen Bremer Straße und Reierstieg) bewirkt eine Entlastung der Bebauung und insgesamt keine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Luft (siehe auch die zu dieser Planung durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung). Durch die Versiegelung von Waldflächen wird die Kaltluftproduktion zwar beeinträchtigt, durch die Entsiegelung funktionsloser Verkehrsflächen und durch Neuaufforstungen verbleiben jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima.

- F29 **Planungsunsicherheit, da die Prüfung durch DB noch nicht erfolgt sei und deshalb Änderungen möglich seien mit ggf. weitere Nachteilen**
Ulbricht (01), Peters (03), Reinecke (28), Vogt (34a), Plug (58), Goth (75), Schuran (76), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Es ist zwar zutreffend, dass für Maßnahmen auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen eine gesonderte Prüfung im Rahmen einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung erforderlich ist, da die beiden Verfahren (Bebauungsplan und eisenbahnrechtliche Genehmigung) jedoch in enger inhaltlicher Abstimmung erfolgen, sind im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren keine Änderungen zu erwarten.

- F30 **Beeinträchtigung der Fußgänger und Radfahrer im Tunnel und auf den angrenzenden Straßenzügen durch Lärm und Schadstoffe**
Ulbricht (01) , Peters (03), Tötz (11), Bredehöft (13), Schwarz/Ruoff (16), Reinecke (28), Michler (29), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Kuhlmann (33 b/c/d/e), Krohn (34, 36), Vogt (34a), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Krohn (35, 37), Goth (75), Schuran (76), Krützfeld (77)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Auf straßenbegleitenden Fuß- und Radwegen sind Fußgänger und Radfahrer immer auch Lärmbeeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt. Dies betrifft nicht die „angrenzenden Straßenzüge“, auf denen sich die Verkehrsbelastung nur unwesentlich ändert. Die Lärmbelastung im neuen Tunnelabschnitt wird durch die gegenüber dem alten Tunnel wesentlich verbesserten Verkehrsverhältnisse auch für Fußgänger und Radfahrer (eigene und breitere Geh- und Radwege, Beleuchtung) kompensiert.

- F31 **Gefährdungen und Beeinträchtigungen in der Umgebung des Plangebietes durch erhöhtes Verkehrsaufkommen**

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens sind zahlreiche Stellungnahmen zu dem Thema „Gefährdungen und Beeinträchtigungen in der Umgebung des Plangebietes“ eingegangen – sowohl allgemein als auch speziell zu Gefährdungen und Beeinträchtigungen für Fußgänger und Radfahrer. Dabei handelt es sich in allen Fällen um vermeintliche oder tatsächliche Probleme und verkehrliche Missstände **außerhalb des Plangebietes**, die sich durch eine erhöhte Verkehrsbelastung verschärften.

Kern der Problematik sei die Begrenzung der Planung und der durchgeführten Analysen auf den von der Baumaßnahme direkt betroffenen Bereich im Umfeld des alten und neuen Mühlentunnels.

Es werden u. a. angesprochen

- Gefährdung von Kindern an der Bushaltestelle „Habichtweg“ wegen enger Bürgersteige
- Problematische Bushaltesstelle „Distelweg“ wegen extrem schmaler Straßen im Bereich Seppensen,
- Kritische Einmündung Habichtweg in den Seppenser Mühlenweg
- Fehlende Einbindung in ein übergreifendes Verkehrskonzept, da zu befürchten ist, dass das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen über den Drosselweg und den Heidekamp abgeleitet werde (= verdichtete Wohngebiete)
- Gefährdung der Fußgänger und Fahrradfahrer in der Umgebung des Plangebietes durch unzureichende Verkehrssicherheit (Nachweis weiterer Vorkehrungen)
- Beeinträchtigung des Busverkehrs im angrenzenden Straßennetz
- Problematik der Linksabbieger in den Zeisigweg
- Erschwerte Zugänglichkeit der Grundstücke
- Beeinträchtigungen durch die Parkplatzsituation am Stadion von Buchholz 08
- Keine bzw. nicht ausreichende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Seppenser Mühlenweg
- Schon jetzt gefährliche Annäherung bei Einfahrvorgängen und Umfahrung parkender Fahrzeuge wg. mangelnder Fahrbahnbreiten (auch im Bereich Bushaltestelle wg. querender Kinder), mangelhafter Fahrbahnbelag im Bereich Friedhof – verschärft sich bei zunehmender Verkehrsbelastung
- Forderung nach Tempo 30 im Seppenser Mühlenweg
- Geschwindigkeitsüberschreitung und unzureichende Verkehrssicherheit im Heidekamp

u. a.

Ulbricht (01), Lange (02), Peters (03), Breuer (04), Harner (06), Mohr (10), Totz (11), Bredehöft (13), Hespe (14), Schertel (19a/20a), Wiedermann (21), Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25), Schempp (27), Reinecke (28), Koop (30), Fink (32 b), Kuhlmann (33 f/g/h), Kuhlmann (33 i/j/k/l), Vogt (34b), Vogt/Leddig-Vogt (34c), Lammert/Häderle (36), Hübsch (37), Hübsch (38), Rutecki (42), Rutecki (43), Köster (44), Rathfeld (45), Nitz (46), Schmidt (48), Schlüschen (49), Claußen (50), Claußen (51), Meister (53), Krohn (54e), Krohn (54 f), Krohn (55e), Krohn (55 f), Warschkow (60) Meister (66), Meister (67), Andrews (71), Goth (75), Schuran (76), Krützfeld (77), Dietrich (80)

Diese Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Begründung:

Die Behandlung der Stellungnahmen zu den Gefährdungen und Beeinträchtigungen außerhalb des Plangebietes erfolgt nachfolgend zusammengefasst und summarisch.

Bestehende Defizite oder Probleme im sonstigen Straßennetz sind zwar nicht auszuschließen, deren Behebung kann jedoch nicht Gegenstand der „Tunnelplanung“ sein.

Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurden über 20 Knotenpunkte und über 10 mehrtägige Querschnittserhebungen durchgeführt, die das gesamte Straßennetz der Stadt Buchholz und somit auch den weiteren Verlauf der Mühlenweg abdeckten. Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen liegen mit maximal 10 % in einer Größenordnung, die zu keiner Zunahme der Konflikte im Vergleich zur Bestandsituation führt. In der sonstigen Umgebung des Plangebietes steigt das zu erwartende Verkehrsaufkommen nur geringfügig und eine Umverteilung der Verkehrsströme ist nicht erkennbar. Aufgrund der geringfügigen Verkehrszunahmen bzw. teilweisen Verkehrsabnahmen (Heidekamp) in der näheren Umgebung des geplanten Tunnels ergeben sich grundsätzlich keine zusätzlichen Probleme und auch keine Zunahme der Konflikte im Vergleich zur Bestandsituation.

Dennoch wird die Verwaltung – wie auch in der Vergangenheit - die angesprochenen Problembereiche beobachten und die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen prüfen. Zudem wird nach Umsetzung der Maßnahme die Stadt Buchholz die Verkehrssituation beobachten und hierbei insbesondere die Sicherheit der Schülerverkehre prüfen. Falls erforderlich werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet.

F32 Beeinträchtigung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet während des Baus des Mühltunnels vor Freigabe der östlichen Umgehungsstraße

Peters (03), Wiedermann (22), Wiedermann (23), Kuhlmann/Fink (32 a/33 a) Rutecki (42), Rutecki (43), Meister (52), Meister (66)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Da der alte „Mühltunnel“ bis zur Eröffnung des neuen Tunnels weitgehend offen und unter Verkehr bleiben wird, sind während der Bauzeit keine Beeinträchtigungen oder Verlagerungen des Verkehrsflusses im Stadtgebiet zu erwarten.

Lediglich für einen noch nicht exakt anzugebenden Zeitraum während des Baus des neuen Anschlusses an den Seppenser Mühlenweg wird es voraussichtlich zu einer Teilsperre kommen. Diese aber ist unvermeidbar. Behinderungen im übrigen Stadtgebiet werden durch entsprechende Informationen sowie Maßnahmen zur rechtzeitigen Ausschilderung von Umleitungen minimiert, können aber nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt unabhängig vom Zeitpunkt der Freigabe einer östlichen Umgehungsstraße.

F33 Befürchtete Verkehrsstaus mit zusätzlicher Luftverunreinigung am „Nadelöhr“ Steinbecker Mühlenweg/Seppenser Mühlenweg

Cohrs (24), Habenich-Cohrs (25)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Nach der Leistungsfähigkeitsberechnung des Verkehrsgutachtens kommt es bei dem neuen Kreisverkehrsplatz an der Bremer Straße zu keinen nennenswerten Stop-and-Go-Phasen. In der Luftschadstoffuntersuchung wird durch den Bau des Kreisverkehrsplatz - anstatt der beiden Kreuzungen – daher eine Verringerung der Luftverunreinigungen erwartet.

F34 Kritik am aktuellen Verkehrsgutachten (Zweifel an der prognostizierten Verkehrsentwicklung)

Bredehöft (12)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Bei der Verkehrszählung 2014 wurde ein Verkehrsrückgang gegenüber den Zählergebnissen von 2004 festgestellt, der nicht nur den alten Mühltunnel betrifft, sondern auch die Belastung der Canteleu-Brücke. Dieser Rückgang wird im Verkehrsgutachten auf ein verbessertes ÖPNV-Angebot und sonstige innerstädtische Maßnahmen (Bahnhofsbrücke) zurückgeführt. Die Abweichungen von den Prognosewerten hinsichtlich früherer Gutachten ergeben sich im wesentlichen aufgrund der angenommenen Entwicklungen der „Südstadt“ (Rütgers-Gelände), da nach dem ISEK wesentlich weniger Wohneinheiten als z. B. im Flächennutzungsplan 2020 vorgesehen sind.

F35 Fehlender Alternativen-Vergleich gegenüber der Vorzugsvariante von 2005

Bredehöft (12)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Wenn das Gelände des westlich angrenzenden Kfz-Handels und –Betriebes auch nur teilweise nicht in Anspruch genommen werden kann, beschränkt sich der Korridor auf die Freiflächen im Steinbachtal. Die der Planung zugrunde liegende Trassenvariante ist die westlichste denkbare Trassenführung innerhalb dieses „Korridores“, die sich ergibt aus dem Flächenbedarf des zu verlegenden Rückhaltebeckens am Steinbach nördlich des Tunnels und dem Stadtsee südlich des Tunnels. Eine erneute „Alternativenprüfung“ erübrigte sich daher.

F36 Alternative Trassenführung über das Gelände des Autohauses

Diese Trassenführung bedeute weniger Eingriffe in das Naherholungsgebiet Stadtteich und auch eine Reduzierung der Baukosten sei durch die teilweise Inanspruchnahme dieses Geländes zu erreichen (vergleiche die Planung von 2008). Beide Ziele seien im Interesse des Gemeinwohls und begründen daher auch eine Enteignung.

Meyer/Schneider (39)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Inanspruchnahme des Grundstücks des angrenzenden Autohauses war - wie in Ziff. 1.3.4, S. 11 f. der Planbegründung dargelegt – absehbar nicht möglich. Im Rahmen einer juristischen Voreinschätzung wurden die Aussichten auf eine gerichtsfeste Enteignung verneint, da grundsätzlich alternative Trassen – nämlich die nunmehr verfolgte Ostverschiebung - zur Verfügung stünden. Im Falle des Scheiterns einer Enteignung bzw. einer juristischen Auseinandersetzung wäre das Projekt auf Jahre blockiert. Im Sinne einer Abwägung hat sich die Stadt entschieden, die Trasse zu verschieben, um das Projekt ohne Beanspruchung Dritter durchführen zu können. Diesem Weg ist der Rat der Stadt Buchholz im Sinne der aktuellen Beschlusslage gefolgt.