

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit (Teil 2)

Vorbemerkung:

Der folgende als „Teil 2“ der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit bezeichnete Teil umfasst die Einzelstimmungen, die neben der umfangreichen und komplexen Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“, die in Vertretung durch die RAe Mohr, Hamburg („Teil 1“), abgegeben wurden. Diese werden nach den dort angesprochenen **Themen** und **Sachverhalten** behandelt; die Verfasser der jeweiligen Stellungnahme sind mit Namen und Ziffer im Verzeichnis der Stadt Buchholz angegeben.

Bei den Stellungnahmen 85 ff. handelt es sich um Stellungnahmen, die während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit abgegeben worden und im Rahmen der Auslegung wiederholt wurden.

Inhalt:

1. Verkehrsverlagerung/Umverteilung in die Mühlenwege
2. Erhöhung der Lärmbelastung durch Entfernung des Baumbestandes
3. Nichtberücksichtigung der Heidebahn bei der Prognosebelastung der Bahn
4. Unverhältnismäßig hohe Erschließungsbeiträge
- 5 a. Grundsteuererhöhung zur Finanzierung des teuren Tunnels
- 5 b. Grundsteuererminderung aufgrund unverhältnismäßiger Lärmbelastung
- 6 a. Raumempfindlichkeitsanalyse
- 6 b. Variantenvergleich nach unterschiedlichen Aspekten
- 6 c. Gesamtsicherheitskonzeptes (nach RABT 2006)
7. Kosten des alten Tunnels
8. Erhöhtes Schüler-Fahrradverkehrsaufkommen wegen verringerter finanzieller Unterstützung des Schulbusverkehrs
9. Auslegung in den Sommerferien
10. Verfehlte Bekanntmachung der Auslegung
11. Unzureichende Berücksichtigung der Flüchtlingsunterkünfte (Baulärm)
12. Fehlender Wirtschaftlichkeitsvergleich
13. Kostenvergleich Tunnel/Ostring
14. Unterschiedliche Daten in der Verkehrsprognose
- 14 a. Kritik am aktuellen Verkehrsgutachten (Zweifel an der prognostizierten Verkehrsentwicklung)
15. Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung in den an- und umliegenden Wohngebieten
16. Zuspitzung der Verkehrsprobleme im Stadtgebiet während des Baus des Mühltunnels
17. Aufbringung lärmindernder Straßenbeläge
18. Erhalt des alten Tunnels
19. Unzureichende Verkehrssicherheit für den Linienbusverkehr im Tunnel
20. Gefahr des Ausweichens auf Fahrradstreifen wegen zu knapp bemessener

- Fahrbahnen
21. Durch Hochbord getrennte Fahrradwege statt Fahrradschutzstreifen
 22. entfällt
 23. entfällt
 24. Zu schmale Fahrbahnbreiten
 25. Einrichtung zeitlich begrenzter Einbahnstraßen in den Mühlenwegen
 26. Gefährdungen und Beeinträchtigungen in der Umgebung des Plangebietes durch erhöhtes Verkehrsaufkommen
 27. Gefährdung durch Gefahrguttransporte
 28. Beispielhaftes Ortsumgehungskonzept Hitfeld
 29. entfällt
 - 30 a. Fehlende Berücksichtigung der Ortsumgehung Dibbersen bei der Abschätzung der Verkehrszahlen
 - 30 b. Erhöhte Verkehrsbelastung der Mühlenwege seit Eröffnung der Ortsumgehung Dibbersen
 31. Spiegel an den Eingängen des alten Tunnels
 32. Unzulässigkeit von Fußgängern/Radfahrern und motorisiertem Verkehr im Tunnel
 33. Fehlendes Schutzkonzept für Störfälle im Tunnel
 34. Sicherheit für Busse im Tunnel
 35. Trasse des Vorentwurfes von 2008 und gleichzeitig Radweg auf dem Bahndamm
 36. Sicherheitskonzept, Sicherheitskoordinator und Bauwerksprüfung
 37. Ausweisung des Mühlenweges als Umweltzone
 38. Beweissicherungsverfahren
 39. Fehlende Prüfung und Beurteilung nach Umweltgesichtspunkten
 40. Schäden durch Erschütterungen und sekundären Luftschall
 - 41 a. Unzureichende Berücksichtigung der Fledermaus-Habitats
 - 41 b. Unzureichende Bestandserfassung der Fledermäuse
 - 41 c. Fehlende Untersuchung des Biotops am Rückhaltebecken
 42. Das Amphibieleitsystem gehe aus dem Plan nicht hervor
 43. Beeinträchtigung der streng geschützten Teichhühner
 44. Mangelnde bzw. fehlende Umweltprüfung insbesondere bei Beeinträchtigungen unterhalb von Grenzwerten
 45. Verkennung der Bedeutung des Stadtsees als Biotop
 46. Es sei eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen
 47. Der Lebensraum der Zauneidechse sei nicht erfasst worden
 48. Nichtberücksichtigung der Baumschutzsatzung
 49. Population des Eisvogels sei nicht berücksichtigt
 50. Verändertes Fließverhalten des Steinbaches
 51. entfällt
 52. Sicherheit der Schulwege
 53. Fehlender Vergleich mit der Vorzugsvariante von 2005
 54. Drohender Funktionswandel des Seppenser Mühlenweges
 55. Tunnel für Feuerwehr nicht erforderlich

56. Spürbare Entlastung als der Mühlentunnel gesperrt gewesen sei
57. Wartezeiten vor dem Tunnel auch nach dem Ausbau
58. Vernichtung des Stadtsees als Erholungspark
59. Lösung der Verkehrsprobleme nur durch gleichzeitige Realisierung von Ostring und Mühlentunnel
60. entfällt
61. Planfeststellungsverfahren nach Flurbereinigungsgesetz
62. entfällt
63. Fehlendes eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren
64. Falsch ermittelte Werte im Schallgutachten
65. Stau an der Einbindung vom Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße
66. Unzureichende Schulwegesicherung
67. Fehlender Variantenvergleich zur Linienbestimmung
68. entfällt
69. Schon jetzt zunehmende Verkehrsbelastung im Steinbecker Mühlenweg
70. Andere Straßenführung südlich des Tunnels mit weniger Vernichtung innerstädtischer Grünflächen
71. Steinbecker Straße würde Durchgangsstraße
72. Seppenser Mühlenweg zu schmal für den Durchgangsverkehr (LKW)
73. Laute, stinkende Umgehungsstraße mit erhöhtem Unfallpotenzial
74. entfällt
75. Für die Naherholung nutzlose Ausgleichsflächen fernab von Buchholz
76. Beeinträchtigungen durch passiven Lärmschutz
77. Beeinträchtigung des Obstgenusses aus dem eigenen Garten
78. Sicht auf den Stadtsee werde verbaut
79. Störende „Probezeit“ für den Tunnelausbau während der Umleitung des Verkehrs nach Holm-Seppensen
80. Probleme der Einmündung Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße
81. entfällt
82. Folgewirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens in den Mühlenwegen (Verlagerung der Verkehrsströme)
83. Bei dem erstmaligen Bau eines solchen Tunnels seien Risiko und Kosten zu hoch
84. Flurstück 27/33 sei als Waldgrundstück zu berücksichtigen

Stellungnahmen während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, die im Rahmen der Auslegung wiederholt wurden:

85. *Warum wird der Ostring trotz positiven Bürgerentscheides nicht gebaut?*
86. *Offenhalten des alten Tunnels für Fußgänger und Radfahrer (wegen Radverkehrsbeziehung zur Schule)*
87. *Beeinträchtigung der finanziellen Haushaltslage der Stadt, da Kostenbeteiligung der Stadt höher sei als beim Ostring (Steuerverschwendung)*
88. *Gemeinsame Nutzung von Fußgängern 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*

89. *Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am KVP durch linksabbiegende Radfahrer aus dem Tunnel*
90. *Die geplante Maßnahme verstoße gegen die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und BImSchG vorgeschriebene Erstellung von Lärmkarten und Veröffentlichung von Aktionsplänen*
91. *Beeinträchtigung durch erhöhte Verkehrsbelastung und Verkehrsaufkommen*
92. *Beeinträchtigung insbesondere durch eine um 30 % erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich des neuen Tunnels*
93. *Beeinträchtigung durch erhöhte Abgase, Feinstaub, Lärm*
94. *Gewährung passiven Schallschutzes und Entschädigung für den Wertverlust*
95. *Beeinträchtigung durch zunehmenden Schwerverkehr und Busse (die heute nicht durch den Tunnel passten)*
96. *Alternative Ostring bzw. erst Ostring, dann Tunnel*
97. *Drei-Achsen-Konzept sollte weiter verfolgt werden*
98. *Beeinträchtigung der Fahrbahndecke des Seppenser Mühlenweges als Wohnsammelstraße ausgebildet sei (Überlastung wg. zunehmendem Schwerverkehr)*
99. *Einschränkung der Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche*
100. *Immobilienwertverlust durch die Straßenbaumaßnahme*
101. *Waldverlust und Vernichtung besonders wertvollen „Bannwaldes“ durch die Baumaßnahmen*
102. *Beeinträchtigung und Verlust des Naherholungsgebiets am Stadtsee*
103. *Forderung nach einer komplexen Prüfung und Bewertung nach UVPG (auch während der Bauzeit)*
104. *Einstieg in den Wanderweg „Heidschnuckenweg“ werde durch den Neubau erschwert (Kreuzung des Seppenser Mühlenweges erforderlich)*
105. *Beeinträchtigung von Flora und Faune (Kröten, Fledermäuse)*
106. *Unzureichende Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Stadtsees durch Kontamination mit Kraft- und Schmierstoffen*
107. *Veränderung des lokalen Klimas*
108. *Planungsunsicherheit, da die Prüfung durch die DB noch nicht erfolgt sei und deshalb Änderungen möglich seien mit ggf. weiteren Nachteilen*
109. *Beeinträchtigung der Fußgänger und Radfahrer im Tunnel und auf den angrenzenden Straßenzügen durch Lärm und Schadstoffe*
110. *Beeinträchtigung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet während des Baus des Mühltunnels vor Freigabe der östlichen Umgehungsstraße*
111. *Fehlender Alternativen-Vergleich gegenüber der Vorzugsvariante von 2005*

1. Verkehrsverlagerung/Umverteilung in die Mühlenwege

Die mit dem Tunnelneubau verfolgte Öffnung des Seppenser Mühlenweges („Westring-Konzept“) sorgt für eine Umverteilung der Verkehrsströme in die Mühlenwege vom Buchholzer Berg bis zur Steinbecker Straße. Planerisch und bautechnisch werde aber nur das Projektgebiet vom Kreisverkehr Bremer Straße bis Kreisverkehr Reiherstieg dargestellt und zur Umsetzung vorgelegt. Daher die Forderung die angrenzenden Straßenabschnitte (Buchholzer Berg/Seppenser Mühlenweg bis Reiherstieg und Steinbecker Straße/Steinbecker Mühlenweg bis Bremer Straße) in die Planung mit aufzunehmen.

Fink (9f), Kuhlmann (10w), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Ortleb (29), Lange (34), Graupner (48), Kreß (74), Hartwig (87), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Schuran (93), Vogt (97), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Hoffmeister (122)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Prognose, inwieweit durch den Tunnelausbau eine Umverteilung der Verkehrs zulaufen der „Mühlenwege“ erfolgt, ist wesentlicher Gegenstand der Verkehrsuntersuchung gewesen. Im Ergebnis zeigt sich, dass sich die Verkehrsbelastung auch im Nahbereich der Neubaumaßnahme insgesamt nur unwesentlich erhöht sich 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 Seppenser 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.

2. Erhöhung der Lärmbelastung durch Entfernung des Baumbestandes

Bereits die in der Vergangenheit erfolgte Entfernung des hoch und dicht bestandenen Baumbestandes entlang der Bahn habe zu einer Erhöhung des Lärmpegels geführt. Die Wegnahme des Baumbestandes oberhalb und beidseitig des derzeitigen Tunnels am Bahndamm führe zu einer weiteren Erhöhung des nächtlichen Lärmpegels der Güterzüge. Es werde analog zu der Lärmschutzwand auf der Nordseite eine Lärmschutzwand an der Nordseite des Bahndam-

mes in gleicher Länge und Bauart gefordert.
Köster (3), Daunicht (36)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Bepflanzung des Bahndammes ist nicht aus Schallschutzgründen (aufgrund von Auflagen zum Immissionsschutz) erfolgt. Damit besteht aus schalltechnischer Sicht kein Anspruch für den Erhalt des angesprochenen Bewuchses, so dass dieser jederzeit auch ohne ein vorausgehendes Genehmigungsverfahren und unabhängig von dem hier in Rede stehenden Straßenbauprojekt entfernt werden könnte. Bewuchstiefen von unter 100 m bewirken darüber hinaus keine nennenswerte Schallminderung. Die vorhandene Lärmschutzwand war eine freiwillige Maßnahme der Bahn. Ein Rechtsanspruch auf weitere Lärmschutzanlagen entlang der Bahnanlagen ergibt sich nur bei einer wesentlichen Änderung des Verkehrsweges i. S. d. BImSchV.

3. Nichtberücksichtigung der Heidebahn bei der Prognosebelastung der Bahn

Der Ausbau der Heidebahn sei nicht in die Betrachtung des nach Ausbau des Mühltunnels entstehenden Verkehrsflusses und den damit verbundenen Belastungen eingeflossen.
Albrecht (81)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegte Zugbelastung wurde von der Deutschen Bahn AG vorgegeben. Die Zahlen basieren auf der derzeit aktuellen Verkehrsprognose 2025 zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (mit geplanter Y-Trasse und ohne Ausbau der Bestandsstrecken) und beinhalten auch die Zugbelastung durch die Heidebahn.

Im Falle einer vom Bundesverkehrswegeplan 2003 abweichenden Planung würde sich im Raum Buchholz keine nennenswerte Änderung der Gesamtbelastung durch Personen- und Güterzüge ergeben (siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.4 f).

4. Unverhältnismäßig hohe Erschließungsbeiträge

Gemäß Satzung der Stadt Buchholz sei ein 40%-iger Anteil der aus dem Ausbau der Straße resultierenden Kosten für die Anlieger zu erwarten. Aufgrund dieser übermäßig hohen Belastung wird die Übernahme der Kosten durch die Stadt verlangt bzw. eine entsprechende Erklärung.

Kolodzik (18), Daunicht (36), Günther (37), Konopatzki/Behrens (52), Könnecke (58), Tankink (70), Kegel (80), Koop (92), Kothe (113), Schmidt (127)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine übermäßige Belastung mit Ausbau- oder Erschließungsbeiträgen findet nicht statt. Das Tunnelbauwerk stellt eine nichtbeitragsfähige Baumaßnahme dar. Lediglich die erstmalige Herstellung und/oder Erneuerung/Verbesserung von/an Verkehrsflächen wird ggf., d.h. soweit beitragsfähige Baumaßnahmen stattfinden, im Rahmen der bestehenden Erschließungsbeitrags- bzw. Straßenausbaubeitragsatzung abgerechnet. Dies ist in der Vergangenheit auch in anderen Straßen praktiziert worden und erfolgt im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Vorgaben.

5 a. Grundsteuererhöhung zur Finanzierung des teuren Tunnels

Eine erneute Erhöhung der bereits erhöhten Grundsteuer zur Finanzierung des Tunnels werde abgelehnt.
Bahr (16)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die im letzten Jahr erfolgte Erhöhung der Grundsteuer steht in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt, sondern war erforderlich, um die aktuellen finanziellen Belastungen der Stadt auffangen zu können.

5 b. Grundsteuerminderung aufgrund unverhältnismäßiger Lärmbelastung

Aufgrund der zukünftig zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Lärmbelastung werde eine Minderung der Grundsteuer für Haus und Grundstück nach § 82 Abs. 1 Satz 1 des Bewertungsgesetzes erwartet.
Kolodzik (18), Konopatzki/Behrens (52), Kreß (74), Kothe (113), Hoge (130)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Forderung an die Stadt, die Grundsteuer gem. § 82 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BewG (Bewertungsgesetz) zu mindern, geht fehl. Das Finanzamt setzt den Einheitswert für eine Liegenschaft fest. Der Einheitswert ist vom Finanzamt gem. der o.g. Vorschrift wegen wertmindernder Umstände, beispielsweise bei ungewöhnlich starken Beeinträchtigungen durch Lärm, Rauch oder Gerüche, zu ermäßigen. Eine Ermäßigung des Einheitswertes führt zu einer Reduzierung des ebenfalls vom Finanzamt festgesetzten Steuermessbetrages, der Grundlage für die Erhebung der Grundsteuer durch die Ge-

meinde ist. Erst dann kann es zu geringeren Grundsteuereinnahmen der Gemeinde kommen. Auf jeden Fall ist diese nicht für die Ermäßigung nach § 82 BewG zuständig.

Zur Planung wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. 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“ Neubaubstrecke und die Ersetzung der bisherigen lichtsignal-geregelten Kreuzungen durch einen Kreisverkehrsplatzes und
- erhebliche Entlastung in den beiden künftig als Sackgassen ausgebildeten Abschnitten 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 ist die Zunahme der Schallbelastung nur noch unwesentlich (max. 1,7 dB[A]).

In den übrigen Straßenverläufen des Steinbecker und des Seppenser Mühlenweges ist keine bzw. eine Schallveränderung von unter 1 dB[A] zu erwarten. Insofern ist an keiner Stelle durch den Straßen- und Tunnelneubau eine „unverhältnismäßig hohe Lärm-belästigung“ zu erwarten.

6 a. Raumempfindlichkeitsanalyse

Forderung nach einer Raumempfindlichkeitsanalyse vor der Planung mit Einholung der hierfür erforderlichen Fachgutachten.

Kuhlmann (10ab), Kolodzik (18), Könnecke (58), Mitto (59), Fiedler (88), Lorenz (90), Vogt (97), Leddig-Vogt (99), Spielau (100), Spielau (101), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine „Raumempfindlichkeitsanalyse“ ist ein nach den Vorschriften des Raumordnungs- und Bundesfernstraßenrechtes vorgeschriebener Verfahrensschritt zur Ermittlung von Trassenkorridoren für die Linienbestimmung von Verkehrsbauvorhaben. Da es sich bei der vorliegenden Planung um eine kommunale Straße und weder um eine Bundesfernstraße handelt, noch eine Trassenkorridor zu bestimmen war, ist ein solcher Untersuchungsschritt weder formal erforderlich noch sachlich sinnvoll (siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.2.3).

6 b. Variantenvergleich nach unterschiedlichen Aspekten

Die zur Linienbestimmung in Betracht kommenden Trassenvarianten seien anschließend zu bewerten nach Städtebau, Verkehr, Natur (auch unter Berücksichtigung einer Bodenfunktionsbewertung nach dem BBodSchG), Kulturhistorik, Schadstoffbelastung, Lärm, Wirtschaftlichkeit (nach RAS-W), Anschaffungs- und Unterhaltskosten.

Kuhlmann (10ab), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), Ortleb (29), Lange (34), Günther (37), Könnecke (58), Mitto (59), Fiedler (88), Lorenz (90), Schuran (93), Vogt (97), Leddig-Vogt (99), Spielau (100), Spielau (101), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe oben unter 6a). Zum „Variantenvergleich“ grundsätzlich siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.2.3.

6 c. Gesamtsicherheitskonzeptes (nach RABT 2006)

Es wird darüber hinaus die Betrachtung der Maßnahme im Rahmen eines Gesamtsicherheitskonzeptes (nach RABT 2006) gefordert.

Kuhlmann (10ab), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Könnecke (58), Mitto (59), Fiedler (88), Lorenz (90), Vogt (97), Leddig-Vogt (99), Spielau (100), Spielau (101), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nur teilweise gefolgt. Begründung:

Zum „Gesamtsicherheitskonzept“ siehe die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.5 b.

7. Kosten des alten Tunnels

Folgende Themen der Kosten seien nicht beantwortet:

Ist es richtig sei, dass die Stadt seinerzeit eine Ablösesumme für den Unterhalt des Mühltunnels gezahlt habe?

Ist es richtig, dass der Mühltunnel in den nächsten Jahren sanierungsbedürftig sei?

Ist es richtig sei, dass die für die Sanierung des alten Mühltunnels die Bahn zuständig sei und

wenn die DB zuständig sei, warum dann die Stadt das übernehme?

Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine Ablösesumme für den Unterhalt für den alten Tunnel wurde nicht gezahlt. Der Erhalt des alten Tunnels für Fußgänger und Radfahrer wurde geprüft. 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).

8. Erhöhtes Schüler-Fahrradverkehrsaufkommen wegen verringerter finanzieller Unterstützung des Schulbusverkehrs

Die in der Vergangenheit erfolgte Verringerung der finanziellen Unterstützung des Schülerbusverkehrs infolge von Einschränkungen von Stadt und Betreiber werde zu erhöhtem Schüler-Fahrradverkehr führen, was in der Planung unzureichend beachtet worden sei.

Köster (3)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die durch das Personenbeförderungsgesetz verfolgten Ziele oder Veränderungen betreffen nicht die Regelungsmöglichkeiten des Bebauungsplanes. Eine etwaige Zunahme des Radverkehrs für Schülerinnen und Schüler kann von den geplanten Verkehrsanlagen aufgenommen werden. Eine Erhöhung des Schüler-Fahrradverkehrs hat keine Auswirkungen auf die Fahrradwegbreiten. Die gewählten entsprechen hierbei den neuesten Erkenntnissen der Verkehrsforschung.

Die geplanten Breiten der Fahrradstreifen sichern den reibungslosen Radverkehr und entsprechen den Anforderungen an Radfahrstreifen entsprechend den Richtlinien (Rast 06 und ERA 2010). Aussagen hinsichtlich unterschiedlicher Breiten von Radfahrstreifen in Bezug auf Radverkehrsstärken sind in der Literatur nicht vorhanden.

9. Auslegung in den Sommerferien

Die Zusammenlegung der Auslegungsfrist mit den Sommerferien in Niedersachsen sei im Sinne der Öffentlichkeitsbeteiligung kontraproduktiv.

Kuhlmann (10ak)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Aufgrund der Terminziele des Projekts verbunden mit den Sitzungsterminen der politischen Beratungen war eine andere Terminierung der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht

möglich. Daher wurde der Auslegungszeitraum im Hinblick auf die Überschneidung mit den Sommerferien um zwei Wochen verlängert. Parallel hierzu wurde durch Einberufung eines sog. Planungsbeirates aus von der Planung betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie durch eine eigene Homepage zum Tunnelprojekt eine insgesamt sehr bürgernahe Informationspolitik gewählt (Stadt FB 40).

10. Verfehlte Bekanntmachung der Auslegung

Im städtischen Informationsportal www.muehlentunnel-buchholz.de und in der Presse habe es 14 Tage nach Beginn der Auslegungsfrist noch keine Bekanntmachung gegeben.

Kuhlmann (10a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Amtlichen Bekanntmachungen der Stadt nach BauGB erfolgen im Amtsblatt des Landkreises Harburg. Diese sind rechtlich maßgeblich. Ergänzend erfolgte eine Hinweisbekanntmachung auf der städtischen Homepage „www.buchholz.de“ unter „Amtliche Bekanntmachungen“ sowie ein Aushang in den Aushangkästen der Kernstadt. Diese Form der Bekanntmachung entspricht den formalen, gesetzlichen Vorschriften (§ 11 der Hauptsatzung der Stadt Buchholz i.d.N.). In allen drei Fällen wird der gleiche Text veröffentlicht, in dem auch die Frist der Öffentlichkeitsbeteiligung enthalten ist. Insofern kann die Eingabe nicht nachvollzogen werden.

11. Unzureichende Berücksichtigung der Flüchtlingsunterkünfte (Baulärm)

Die Unterkunft der Flüchtlinge und Asylbewerber grenze direkt an das Baugebiet zur Verlegung des Steinbaches und der neuen Tunnelröhre. Da diese Menschen oftmals erheblich traumatisiert seien, wäre es unmenschlich, ihnen weitere Belastungen aus wahrscheinlich jahrelangem Baulärm zuzumuten. Die Container- und Bungalowanlagen seien nicht ausreichend gegen Lärm gedämmt, daher sei eine Minimierung des Lärmpegels vor, während und für die Zeit nach dem Neubau des Tunnels anzustreben. Darüber hinaus seien die prognostizierten Werte zu niedrig angesetzt, da die zukünftige Verkehrsentwicklung wie ISEK nicht ausreichend berücksichtigt werde.

Kuhlmann (10t)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

*Für die Container **innerhalb** des Plangebietes liegt nur eine zeitlich befristete Baugenehmigung vor mit der Maßgabe, dass die Container bis spätestens 02. 12. 2018 ab-*

zubauen sind und der Grundstücksbereich in der vorherigen Zustand zurückzusetzen ist. Damit dürften die Container nicht einmal mit den Bauzeiten kollidieren. Sollte die Baugenehmigung verlängert werden, sind die Gegebenheiten – auch die baubedingt ggf. erhöhte Immissionssituation erneut zu prüfen.

Die von der Planstraße ausgehende Lärmbelastung unterschreitet auch bei den innerhalb des Plangebiets gelegenen Wohncontainern den Orientierungswert gem. DIN 18005 für MI-Gebiete und den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für gemischte Bauflächen. Für den Bauablauf sind möglichst lärmarme Bauverfahren gewählt worden. Zudem ist weitestgehend auf den Betrieb der Baustelle in der Nacht verzichtet worden. In langen zeitlichen Abschnitten ist die Baustelle zudem eher leise, da die schallrelevanten Arbeitsabläufe im Bauwerk drin passieren.

Bei der Neuerrichtung von Wohncontainern ist allerdings darauf zu achten, dass diese erhöhte Schalldämmwerte aufweisen müssen (Anforderungen an den passiven Lärmschutz gemäß DIN 4109 gemäß Lärmpegelbereich V).

Die Erstellung der Verkehrsuntersuchung erfolgte unter Berücksichtigung der Maßnahmen, die für die Verkehrsentwicklung im betroffenen Planungsraum relevant sind (siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe unter 1.3.7 d).

12. Fehlender Wirtschaftlichkeitsvergleich

Fehlende Abwägung nach Gem HKVO, es fehle der Wirtschaftlichkeitsvergleich gem. § 110 Abs. 2 NKomVG und § 12 Abs. 1 Satz 1 Gemeindehaushalts- und –kassenverordnung / GemHkVO der Auswirkungen beider Verkehrsprojekte (Ostring, Tunnel) für den Finanzhaushalt der Stadt Buchholz um die wirtschaftlichste Lösung zu ermitteln.

Kuhlmann (10ah)

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.

13. Kostenvergleich Tunnel/Ostring

Es werde seitens vieler Interessentengruppen der Kostenvergleich Ostring gegen Mühlentunnel zitiert. Diese können jedoch nicht verglichen werden, da bei dem Kostenvergleich berücksichtigt werden müsse, dass die Mühlenwege aus-

gebaut werden müssen, Straßenausbau für den Schwerlastverkehr, Neubau von Fußgängerquerungen wie Ampelanlagen, Verkehrsinseln und Zebrastreifen, Neubau von Fahrradwegen, Ausbau aller Kreuzungen für Glieder-Bus und Schwerlastverkehr, Bau von Parkflächen (da ansonsten infolge des Bus und Schwerlastverkehrs bei dem angenommen Mehrverkehr die neuen Staus nicht alle Maßnahmen zunichte machen). Daher seien die Kosten für den Ausbau von Mühlenwegen und Haupt-Nebenstraßen höher als die Kosten des geplanten Ostringes.
Köster (6)

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. Ein Ausbau der Mühlenwege im Zusammenhang der Maßnahme ist lediglich im Geltungsbereich des B-Planes erforderlich, um die neuen Verkehrsanlagen an die bestehenden anschließen zu können. Die Notwendigkeit eines weitergehenden Ausbaus ist angesichts der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung nicht erforderlich oder vorgesehen.

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.

14. Unterschiedliche Daten in der Verkehrsprognose

Es gäbe Differenzen zwischen der den Bürger/innen vorgestellten Version vom 26. 11. 2014 und der Version „Verkehrliche Bewertung von Straßenneubauvarianten Stadt Buchholz i. d. N.“ als Teil der öffentlichen Auslegungsunterlagen Bredehöft (2a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr.

14 a. Kritik am aktuellen Verkehrsgutachten (Zweifel an der prognostizierten Verkehrsentwicklung)

Bereits im frühzeitigen Beteiligungsverfahren war grundsätzliche Kritik am

Verkehrsgutachten vorgebracht worden. Diese Kritik ist in der Auslegung wiederholt worden und mit Zahlenbeispielen angereichert worden, die alle nicht zutreffen würden bzw. nicht schlüssig seien.

Es seien z. B. Mehrverkehre am Tunnelausgang/Kreisverkehr gezählt worden, die sich in den angrenzenden Straßen nicht wiederfänden. Die gelte auch für andere Knoten. 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.
Bredehöft (2), Bredehöft (2a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zum Verbleib der Mehrverkehre im Tunnel nach Öffnung: In der Abbildung 3.1c im Gutachten „Verkehrliche Bewertung von Straßenneubauvarianten in der Stadt Buchholz i. d. N“ dargestellten Verkehrsmengen handelt es sich um Differenzbelastungen zwischen dem Planungsfall mit Tunnel und dem sogenannten P-0-Fall d.h. das Straßennetz im derzeitigen Zustand. Die Darstellung ergibt sich durch die Addition der Mehr- bzw. der Entlastung der einzelnen Streckenabschnitte. Dabei dürfen die Veränderungen nicht als Absolutzahlen aufaddiert werden. Gleichzeitig müssen die an einem Knotenpunkt zusammen laufenden Knotenarme im Ergebnis nicht „Null“ werden, da die Verkehrsströme infolge einer geänderten Routenwahl einzelne Abschnitte zusätzlich belasten und andere Abschnitte dafür entlastet werden.

Beispiel: Verkehrsbeziehung A: Verkehrsbeziehungen vom Drosselweg in Richtung Innenstadt fahren im Analysefall über den Heidekamp und die Soltauer Straße und nicht durch den Tunnel. Dadurch wird der Heidekamp von diesen Fahrten im gesamten Zug belastet. Nach Realisierung des neuen Tunnels nutzen die Verkehrsteilnehmer die Route durch den Tunnel und die Bremer Straße. Dadurch erfolgt eine Entlastung des Heidekamps und eine Mehrbelastung des Seppenser Mühlenweges. Verkehrsbeziehung B: Fahrten aus der Wiesenstraße in Richtung Bremer Straße nutzen im Analysefall den Heidekamp (Ostabschnitt) und die Soltauer Straße. Nach Realisierung des Seppenser Mühltunnels fahrend die Verkehrsteilnehmer über den Westabschnitt des Heidekamps und den Seppenser Mühltunnel. Dadurch wird der Ostabschnitt des Heidekamps entlastet und der Westabschnitt stärker belastet.

*Unterstellt man in diesem Beispiel, dass die Anzahl der Fahrten für diese beiden Verkehrsbeziehung gleich groß ist (z. B. 50 Fahrten), so wäre die **Veränderung** im Westabschnitt des Heidekamps gleich Null, da sich die zusätzliche Be – und die Entlastung*

gegenseitig aufheben (- 50 Fahrten der Verkehrsbeziehung A und + 50 Fahrten der Verkehrsbeziehung B = 0 Fahrten). Gleichzeitig treten auf dem Seppenser Mühlenweg die Gesamtanzahl der Fahrten auf (+ 50 Fahrten der Verkehrsbeziehung A und + 50 Fahrten der Verkehrsbeziehung B = 100 Fahrten). Im Differenzplot würde somit für den Heidekamp (Westabschnitt) „0“ und für den Seppenser Mühlenweg „100“ stehen.

Zu den ermittelten Verkehrsbelastungen: Im Rahmen der Analyse wurden umfangreiche Verkehrserhebungen an Knotenpunkten und mittels Seitenradargeräten an Querschnitten über mehrere Tage durchgeführt. Insofern liegt den Umlegungsrechnungen eine aktuelle und belastbare Datengrundlage zugrunde.

Zur Methodik der Verkehrsuntersuchung: Bei einem Verkehrsumlegungsmodell wird das Untersuchungsgebiet (hier die Stadt Buchholz) in sogenannte Verkehrszellen eingeteilt, für die das Verkehrsaufkommen ermittelt wird. Zusätzlich werden sogenannte Einspeisstellen definiert, an denen der verkehrszellenbezogene Verkehr in das Straßennetz einfließt. Im Rahmen der Bearbeitung erfolgte eine Verfeinerung des Verkehrsmodells. Dabei wurde auf der Basis der Ergebnisse der Verkehrserhebung die Verknüpfung von Verkehrszellen mit dem Straßennetz modifiziert. Dies führt in den durchgeführten Einzelfällen zu einer der Analyse entsprechenden Verteilung des Verkehrs. Das verkehrszellenbezogene Gesamtverkehrsaufkommen bleibt dabei unverändert, so dass kleinräumig, d. h. innerhalb einer Verkehrszelle, ablesbare Veränderungen einstellen können, wobei die Verkehrsbelastungen im Gesamtnetz (z. B. im Bereich der Canteleu-Brücke) unverändert bleiben.

Beim Vergleich der Verkehrsbelastungen ist die Lage der Querschnitte zu beachten. In der Stellungnahme wird auf den Querschnitt nördlich der Adolfstraße und im Gutachten auf den Querschnitt südlich der Schützenstraße Bezug genommen.

15. Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung in den an- und umliegenden Wohngebieten.

Der Neubau und die damit verbundene stetige Steigerung der Verkehrsbewegungen um ca. 30 % im Bereich Tunnel, Südseite, und längerfristig durch die anvisierte Verkehrsberuhigung der Kirchenstraße (oder auch in der Parkstraße) bzw. der Innenstadt lt. ISEK führe zu einer Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung in den an- und umliegenden Wohngebieten.

Norbeck (4), Norbeck (5), Rimpel (8), Kuhlmann (10m), Schertel (14), Schwertel/Zimmermann (15), Rasch (17), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Reinecke (24), Struthers (28), Ortleb (29), Siebel (32a), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), Könnecke (58), Mitto (59), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Krüger (77), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyningen-Huene (86), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Schuran (93), Vogt (97), Leddig-Vogt (99), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Pion-

tek/Köster (110), Wittke/Krisandt (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zur Verkehrsverlagerung und zur Erhöhung des Verkehrs in den Mühlenwegen bzw. den angrenzenden Wohngebieten siehe die Antwort zur Stellungnahme unter 1.

In den umliegenden Wohngebieten liegen die Veränderungen der Verkehrsbelastungen in einer Größenordnung, die unterhalb der werktäglichen Schwankungen liegen und somit nicht lärmtechnisch relevant sind.

Die angesprochene Erhöhung der Verkehrsbelastung um 30 % ergibt sich, wenn die Prognose für den neu gebauten Trassenabschnitt zwischen Bremer Straße und Reiherstieg (11.000 Kfz/24 h) mit dem „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 %).

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“ Neubau-
strecke 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 ist die Zunahme der Schallbelastung nur noch unwe-
sentlich (max. 1,7 dB[A]).

Die Erstellung der Verkehrsuntersuchung erfolgte unter Berücksichtigung der Maßnah-
men, die für die Verkehrsentwicklung im betroffenen Planungsraum relevant sind wie z.
B. die Entwicklung der Rütgersflächen bzw. durch politische Beschlüsse konkret werden
wie z.B. die Erweiterung des Gewerbegebietes II, Vaenser Heide bzw. weiterer Gewer-
beentwicklungen im Gewerbegebiet III, Trelder Berg. Weitere im Integrierten Stadtent-
wicklungskonzept ISEK benannten Ziele oder Möglichkeiten sind bis heute nicht belast-
bar und daher noch nicht Bestandteil der Verkehrsentwicklung dieser Stadt. Gleiches
gilt für den im Mobilitätskonzept 2020 vorgeschlagenen Umbau der Kirchenstraße. Die
in diesem Zusammenhang erwähnte Äußerung zur Parkstraße kann nicht nachvollzo-
gen werden. Die möglicherweise gemeinte aktuelle Sperrung der Straße für Kanalbau-
maßnahmen führt nach erfolgter Wiedereröffnung jedenfalls nicht zu Veränderungen
im Straßennetz, die für das vorliegende Verkehrsgutachten Relevanz hätten. Dies ist
auch durch die wenigen neuen verkehrsberuhigenden Elemente in der Parkstraße nicht
zu erwarten (siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe
Mohr unter 1.3.7 d).

16. Zuspitzung der Verkehrsprobleme im Stadtgebiet während des Baus des Mühltunnels

Als Immobilienbesitzer in der Kirchenstraße werde während des Baus des
neuen Tunnels eine Zuspitzung der vorhandenen Verkehrsprobleme in der
Kirchenstraße befürchtet. Es sei zu befürchten, dass der Verkehr noch häufiger
zum Erliegen komme als bisher, da es keinerlei Ausweichstrecken gebe. Um-
satzeinbußen bei den Mietern der Immobilie seien vorprogrammiert, da Kun-
den durch die Verkehrssituation abgeschreckt werden (z. B. Hotel Deutsches
Haus).

Meister (67)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Da der alte „Mühlentunnel“ 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 Teilspernung 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.

Bereits durch die Überplanungen und Erneuerungen der Lichtsignalanlagen auf dem Verkehrsknoten Hamburger Straße (K 13)/Bendestorfer Straße (K 54)/Schützenstraße im Jahr 2014 und nachfolgend im Jahr 2015 auf dem Doppelknoten Kirchenstraße (K13)/Adolfstraße sowie Canteleubrücke (K 13)/Lüneburger Straße (K 83) hat es eine spürbare Verbesserung der Verkehrsflusses in der Kirchenstraße gegeben. Eine Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand ist daher nicht zu erwarten.

17. Aufbringung lärmindernder Straßenbeläge

Es solle auf der gesamten Strecke des Westringes (Steinbecker und Seppenser Mühlenweg) den Straßenbelag DSH-V0/5 aufgebracht werden. Dieser mindere den Verkehrslärm um 4 - 5 dB(A) bei PKW und 2 dB(A) bei LKW), außerdem sei dies Stand der Technik.

Kuhlmann (10u), Kolodzik (18), Lange (34), Daunicht (36), Graupner (48), Kono-patzki/Behrens (52), Könnecke (58), Fiedler (88), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Im Zusammenhang mit dem Bau des Tunnels werden neue Straßen und neue Kreisverkehrsplätze gebaut. Grundlage für die Bemessung des Straßenaufbaus ist die RSTO 12 auf Grundlage der ermittelten Befestigungsklasse. Bei dem Material DSV-O handelt es sich um einen Dünnbelag, der ausschließlich bei der Sanierung von Asphalt-Deckschichten Anwendung findet. Im Zusammenhang mit dem Neubau werden die Asphaltarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt, der bei der Sanierung vorhandener Straßen eingesetzt wird.

18. Erhalt des alten Tunnels

Es seien folgende Alternativen zu prüfen:

1. Erhalt des alten Tunnels und Sanierung für Fußgänger/Radfahrer und Pla-

nung eines auf die ausschließliche Führung von motorisiertem Verkehr ausgelegten zweiten Tunnels,
2. Erhalt und zeitgemäßer Umbau des alten Tunnels für alle Verkehrsteilnehmer ohne Schwerlastverkehr angesichts von nur 2 - 3 % Schwerverkehrsanteil mit Planung eines Doppelkreisels zur Lösung des geographischen Abstands der beiden Einmündungen (versetzte Kreuzung).
3. Die vorliegende Entwurfsvariante, allerdings zeitlich gekoppelt an die fertig gestellte Ostumgehung unter Berücksichtigung der dann zu ermittelnden tatsächlichen Bedarfsgrößen und gültigen Richtlinien zur Einhaltung von Immissions- und Emissionsgrenzwerten.
Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), Ortleb (29), Lange (34), Günther (37), Könnecke (58), Mitto (59), Fiedler (88), Lorenz (90), Schuran (93), Schuran mit den Punkten 1+2 (93), Vogt (97), Leddig-Vogt (99), Spielau (100), Spielau (101), Kothe (113), Ulbricht (117)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zum Erhalt des alten Tunnels i. S. d. Alternativen 1 und 2 siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 7.

Die vorliegende Entwurfsvariante bedarf keiner Koppelung an die Ostumgehung, da es sich um zwei eigenständige und verkehrlich unterschiedliche Vorhaben handelt. Inwieweit die Realisierung oder vorläufige Nichtrealisierung einer östlichen Umgehung Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Mühlenwege hat, war zentraler Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. Nach den aktuellen Prognosen würde durch den Ostring in den Straßenabschnitten im Bereich des Mühltunnels 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 „Mühltunnel“.

19. Unzureichende Verkehrssicherheit für den Linienbusverkehr im Tunnel

Die Fahrzeugbreiten nach EAHV (geregelt auch nach RAS_t und der RAS-Q) für Busse betragen ohne Außenspiegel 2,50 m zuzüglich des vorgeschriebenen Bewegungsspielraums (inkl. Spiegel) 3,00 m. Auf mehrspurigen Fahrbahnen sei ein Gegenverkehrszuschlag von 0,25 m für jede Fahrspur vorzusehen, um ein gefahrloses Begegnen, Überholen oder Nebeneinander zu ermöglichen, je Fahrspur also 3,25 m. Zu den angegebenen Verkehrsräumen seien Sicherheitsräume hinzuzufügen. 3,00 m seien zu wenig für die Durchführung von Bussen. Forderung nach der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen oder Linienbusse im Tunnel auszuschließen.

Kuhlmann (10ag)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Das Mindestmaß der Bewegungsspielräume für Linienbusse im Begegnungsfall beträgt 6,00 m gemäß RAST-06. Die Mindestbreite der Fahrbahn zwischen Radfahrstreifen muss mindestens 5,50 m betragen (nach ERA 2010). Die neue Straße mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 6.00 m ist somit richtlinienkonform geplant. In Abstimmung mit allen Beteiligten auf einen „Gegenverkehrszuschlag“ verzichtet worden, da der Begegnungsfall Bus/Bus sehr selten eintreten wird.

Der Abstand des Verkehrsraums für KFZ beträgt nach Rast 06 zum Verkehrsraum des Radfahrers nicht 0,25 m sondern 0,75 m.

20. Gefahr des Ausweichens auf Fahrradstreifen wegen zu knapp bemessener Fahrbahnen

Die Fahrspuren für Kraftfahrzeuge seien mit 3,00 m je Spur und prognostizierten Verkehrsaufkommen (gemäß RAST 06) zu knapp bemessen. Es sei ein Ausweichen der motorisierten Verkehrsteilnehmer (Begegnungsverkehr Lkw-Lkw, Lkw-Bus oder Trecker-Lkw) auf die Fahrradstreifen zu befürchten. Daher die Forderung aus Sicherheitsgründen (für die Fahrradfahrer) diese als Hochborde auszuführen.

Rimpel (8), Kuhlmann (10k), Meyer/Schneider (21), Schlungbaum (66), Kergel (68), Saagebrecht (71), Breckwoldt (79), Kegel (80), Mieling (85), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89a), Lorenz (90), Koop (92b), Bredehöft (96), Leddig-Vogt (99), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 19.

Der Querschnitt ist auch hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens ausreichend bemessen. Wie bereits beschrieben ist der Gesamtquerschnitt der neuen Straße 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.

Der Abstand des Verkehrsraums für KFZ beträgt nach Rast 06 zum Verkehrsraum des Radfahrers nicht 0,25 m sondern 0,75 m.

21. Durch Hochbord getrennte Fahrradwege statt Fahrradschutzstreifen

Die vorgesehenen Fahrradschutzstreifen im Tunnel seien zu gefährlich, wie man am Beispiel Bremer Straße sehe, wo die Fahrradstreifen andauernd von Pkw/Lkw verwendet würden. Es solle eine stärkere bauliche Trennung vorgesehen werden.

Schempp (53)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zu den Stellungnahmen unter 19 und 20. Ergänzend sei angemerkt, dass im Zuge des Neubaus entlang des Seppenser Mühlenweges keine Fahrradschutzstreifen (wie heute z. B. an der Bremer Straße), sondern sog. Radfahrstreifen geplant sind. Radfahrstreifen gem. StVO sind Radwege, die ausschließlich von Radfahrern genutzt werden und von anderen Fahrzeugen nicht überfahren werden dürfen (Breitstrichmarkierung). Die vorgesehene Breite von 1,85m entspricht den aktuellen Anforderungen.

22. und 23. entfallen

24. Zu schmale Fahrbahnbreiten

Fahrbahnbreiten von 2 x 3,00 m für Pkw und Lkw seien viel zu schmal - auch wenn es dafür Vorschriften gäbe. Ein Lkw ohne Spiegel sei z. Zt. 2,50 m breit (in Zukunft ggfls. nicht nur länger sondern auch breiter?). Bei einer Fahrbahnbreite von nur 3,00 m verblieben je Seite (zur Mittelmarkierung bzw. zu den Fahrradfahrern) nur 0,25 m. Das solle eine Baumaßnahme für die Zukunft sein? Es wird vorgeschlagen, die Pkw/Lkw-Fahrbahn zu verbreitern, dafür je Seite nur einen Rad- + Fußweg. Das würde nicht nur weniger kosten sondern auch sicherer sein.

Ulbricht (117)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 20.

25. Einrichtung zeitlich begrenzter Einbahnstraßen in den Mühlenwegen

In Hamburg werde seit Jahrzehnten eine Strategie erfolgreich praktiziert, die das berufliche Verkehrsaufkommen durch zeitlich begrenzte Einbahnstraßen gemäß dem Verkehrsaufkommen regelt. Diese Idee könne man auch am Steinbecker Mühlenweg realisieren. Ab der Kreuzung Parkstraße/Steinbecker Mühlenweg/Haidbarg in Richtung Bremer Straße würde eine temporäre Einbahnstraße eingerichtet. Zum Beispiel von 00:00 bis 12:00 in Richtung Bremer Straße und von 12:00 bis 00:00 aus Richtung Bremer Straße in den Steinbecker Mühlenweg eingehend. Eine klare Beschilderung regelt den Verkehrsfluss. Das hätte von 00:00 bis 12:00 den Vorteil, dass der morgige Berufsverkehr der bis ganz aus Holm Seppensen derzeit den Steinbecker Mühlenweg belaste, über die Bremer Straße auf die B75 abgeleitet würde und der morgige Berufsverkehr aus diesem Teilstück des Steinbecker Mühlenweges ebenfalls über die Bremer Straße auf die B75 geleitet und zusätzlich den Verkehr auf dem Steinbecker Mühlenweg entlaste. Von 12:00 bis 00:00 hätte es den Vorteil, dass der Berufsverkehr nach Holm-Seppensen über die B75/Bremer Straße fahren müsse, weil das Teilstück des Steinbecker Mühlenwegs entgegen dem Berufsverkehr verkehrsmäßig geführt würde und die Anwohner diese Teilstücks kämen über denselben Weg zurück von der Arbeit und würden dann wieder den restlichen Steinbecker Mühlenweg entlasten. Weitere Vorteile wären:

- a) der Tagesverkehr aus diesem Teilstück könne weiterhin ungehindert Buchholz erreichen,
- b) die Buslinie 4103 würde entlastet, denn die Busse würden es wesentlich einfacher haben aus und in die Parkstraße zu fahren,
- c) Aktionen wie das Buchholzer Radrennen hätten eigene Regelungen und wären hiervon nicht betroffen,
- d) Versuche von Verkehrsteilnehmern über Seitenwege in den Steinbecker Mühlenweg zu gelangen wäre über das aufwendige Fahren über die Seitenwege erschwert und böten keinen Vorteil,
- e) die Einmündung vom Steinbecker Mühlenweg in die Steinbecker Straße wäre in beiden Fällen entlastet, da geringerer Verkehr,
- f) das Wohnen bliebe verträglich speziell am Steinbecker Mühlenweg und
- g) die anliegenden Grundstücke erführen keinen Wertverlust.

Ein zwar etwas anderes Prinzip würde am Kattenberg praktiziert werden. Durch die Abteilerung der Hauptstraße durch die Siedlung würde nur ein kleiner Teilnehmerkreis die Zuwegung zur B75 über die Straße Am Kattenberg nutzen, während der Hauptteil direkt beim Gasthof Hohe Luft auf die B75 geleitet würde und somit das Gebiet entlaste. Durch den neuen Autobahnzubringer in Dibbersen würde nicht nur Dibbersen verkehrsberuhigt sondern auch gewährleistet, dass der tägliche Berufsverkehr schneller abfließe und Staus speziell morgens vermieden werden.

Lüders/Michel (54)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Derartige Strategien zur Regulierung der Verkehrsflüsse sind durchaus denkbar, berühren aber nicht die Aufgabe des vorliegenden Planverfahrens zum Neubau einer vorhandenen Eisenbahnunterführung im bestehenden Verkehrsnetz. Verkehrliche Überlastungen auf den Mühlenwegen, die solche Überlegungen rechtfertigen würden, wurden im Rahmen der Verkehrlichen Untersuchung weder im Bestand noch in der Prognose festgestellt. Insofern besteht zur Zeit kein Handlungsbedarf für die Einrichtung derartiger Einrichtungsverkehre im Zusammenhang mit dem vorliegenden Planverfahren.

Daneben ist zu beachten, dass die mit der Einbahnstraßenregelung verbundene Verkehrsverlagerung u.U. zu lärmrelevanten Veränderungen in einzelnen Straßenabschnitten führt sowie zu Leistungsfähigkeitsengpässen an einzelne Knotenpunkten (insbesondere bei der Zunahme von Linksabbiegern).

26. Gefährdungen und Beeinträchtigungen in der Umgebung des Plangebietes durch erhöhtes Verkehrsaufkommen

Im Rahmen der Auslegung 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 Mühltunnels.

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 Droselweg 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.

Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Fink (9f), Kuhlmann (10r), Kuhlmann (10s), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Reinecke (24), Biebert (26), Biebert (27), Ortleb (29), Michler (31), Mohr (33), Lange (34), Becker (35), Daunicht (36), Wandschneider (38), Sevke (46), Graupner (48), Falck (50), Konopatzki/ Behrens (52), Schempp (53), Kersten (55), Kersten (55), Selde (56), Krohn (63e), Uhl (69), Saegbrecht (71), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92), Schuran (93), Paschke (95), Bredehöft (96), Vogt (97), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), 100, Müller (102), Ruhe-Müller (103), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Pape (119), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Schmidt (127), Hoge (130)

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 abdecken. 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.

27. Gefährdung durch Gefahrguttransporte

Auch die Gefährdungen durch Gefahrguttransporte durch den Tunnel und die umgebenden Wohngebiete würden nicht analysiert.
Kersten (55)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Es liegen keine Erkenntnisse über den Bedarf von Gefahrguttransporten vor, die in der Regel nicht durch bebaute Wohngebiete geführt werden. Falls erforderlich können Gefahrguttransporte durch den Tunnel auch ausgeschlossen werden. Dies ist jedoch eine verkehrsrechtliche Maßnahme und nicht Gegenstand des Bebauungsplanes (vgl. hierzu auch die Ausführungen zum „Gesamtsicherheitskonzept“ unter Nr. 1.3.5 der Stellungnahme BAM/RAe Mohr).

28. Beispielhaftes Ortsumgehungskonzept Hittfeld

Die ermittelten Baukosten von 16,5 Mio. könnten nicht garantiert werden. Der zu übernehmende Kostenanteil der Stadt sei höher als beim Ostring, der lt. Gutachten aber bis zu 22 % mehr Verkehr aus der Innenstadt abziehen würde. Es sei erstaunlich, in welcher kurzen Zeit der kleine Ort Hittfeld ein funktionierendes und sinnvolles Ortsumgehungskonzept umgesetzt habe, das solle als Vorbild dienen. Nur mit einem Ostring hätte die Feuerwehr im Osten der Stadt den viel beschworenen Zugang zu allen Stadtteilen, auch bei Ausfall von Brücken.
Breckwoldt (79), Kegel (80)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zum Kostenvergleich und zur Vergleichbarkeit der Maßnahmen (Tunnel, Ostring) siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 13). Wie bei jeglicher technischer Planung ist es erst nach Vergabe der Bauleistungen an die ausführenden Unternehmen möglich, konkrete und belastbare Kosten vorzulegen.

Das angeführte Ortsumgehungskonzept von Hittfeld besteht nicht aus kommunalen Straßen, sondern aus Kreisstraßen. Insofern ist es vergleichbar mit der Östlichen Umfahrung der Stadt Buchholz (Ostring), welches aber aus politischen und juristischen Gründen bislang nicht umgesetzt werden konnte. Bei der vorliegenden Planung handelt

es sich um eine kommunale Maßnahme zur Erneuerung eines vorhandenen Tunnels im bestehenden Straßennetz.

29. entfällt

30 a. Fehlende Berücksichtigung der Ortsumgehung Dibbersen bei der Abschätzung der Verkehrszahlen

Die Abschätzung der Verkehrszahlen für die verschiedenen Planungsfälle sei methodisch nicht transparent und im Ergebnis zweifelhaft. Beispielsweise werde nicht berücksichtigt, dass durch die neue Ortsumgehung Dibbersen ein zusätzlicher Sog in die Mühlenwege erfolgen werde. Die zugrunde gelegten Verkehrszählungen aus dem Frühjahr 2014 könne genau dies nicht abbilden, da die Ortsumgehung zum diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt gewesen wäre. Kersten (55).

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

In dem Verkehrsumlegungsmodell, das für die Berechnung der verkehrlichen Wirkung von Straßenneubaumaßnahmen erarbeitet wurde, wurde die Ortsumgehung Dibbersen berücksichtigt.

*Mithilfe der eingesetzten Simulationsberechnungen ist die verkehrliche Wirkungsbe-
rechnung von Straßenneubaumaßnahmen möglich. Daher werden die Veränderungen
im Straßennetz unter Berücksichtigung der OU Dibbersen dargestellt.*

30 b. Erhöhte Verkehrsbelastung der Mühlenwege seit Eröffnung der Ortsumgehung Dibbersen

Es sei schon heute festzustellen, dass seit Eröffnung der Umgehungsstraße mehr Fahrzeugbewegungen in den Mühlenwegen erzeugt werde. Kuhlmann (10an)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 30 a).

31. Spiegel an den Eingängen des alten Tunnels

Der alte Tunnel werde ja noch einige Jahre seine Dienste leisten müssen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer wäre es eine Hilfe, wenn jeweils an den Tunneleingängen Spiegel angebracht würden, damit einsichtig

ist, ob noch Verkehrsteilnehmer im Tunnel sind.
Koop (92c)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Diese Maßnahme ist nicht relevant für den B-Plan. Die Anbringung von Verkehrsspiegeln an den Tunnelleingängen wird darüber hinaus keine Änderung der Verkehrssituation herbeiführen können. Die Einsicht von Spiegeln ist von den Aufstellflächen der Fahrzeuge vor dem Tunnel aufgrund der Entfernung kaum möglich. Zudem sind hier diesbezüglich keine Problemlagen bekannt.

32. Unzulässigkeit von Fußgängern/Radfahrern und motorisiertem Verkehr im Tunnel

Lt. Auskunft des ADAC sei eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern auf der einen Seite und von motorisiertem Verkehr auf der andern Seite in der für die Planung zu Grunde gelegten RABT 006 nicht vorgesehen. Es werde daher eine nachvollziehbare Prüfung und Darstellung gefordert, warum aus gesundheitlichen und aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Zwei-Tunnel-Lösung (Tunnel alt: Radfahrer und Fußgänger, Tunnel neu: motorisierter Verkehr) keine Alternative zur vorliegenden Planung sei. Allein Kostengründe dürften hierfür kein Entscheidungsmerkmal sein. Es werde die Sperrung der Straße für LKWs gefordert, Lieferverkehr dürfe erlaubt sein.
Vogt (97)

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“).

Der Erhalt des alten Tunnels für Fußgänger und Radfahrer wurde geprüft. 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. (Zum Erhalt des alten Tunnels siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme unter 18, zu den Kosten unter 7).

33. Fehlendes Schutzkonzept für Störfälle im Tunnel

Dem Erläuterungsbericht zum Tunnelbauwerk werde auf S. 6 und 12 entnom-

men, dass die Länge des Bauwerks mit 96 m und die Fahrspuren mit 3,0 m angegeben werden. Dem Abs. 3.6 auf Seite 14 sowie dem Abs. 3.7 werde entnommen, dass im Tunnel keine Schutzeinrichtungen erforderlich seien und keine Maßnahmen zum Brandschutz dargestellt werden. Hiergegen wird eingewendet, dass gem. § 3 und § 14 der Musterbauordnung (MBO) bauliche Anlagen so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und in Stand zu halten seien, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch vorgebeugt werde und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich seien. § 5 sage aus, dass wenn eine Zu- oder Durchfahrt auf 12 m beidseitig begrenzt werde (Abgrenzung Fahrradstreifen) so müsse die lichte Breite mind. 3,50 m betragen (DIN 14090). Es seien ebenso Feuerwehrpläne schon während der Planungsphase (DIN 14095) sowie Sicherheitskonzepte zu erstellen. Feuerwehrpläne seien für bauliche Anlagen insbesondere erforderlich bei Objekten mit großem gefährdeten Personenkreis (z. B. Schüler), Objekten mit außergewöhnlicher Ausdehnung und Brandempfindlichkeit und Objekten bei denen durch ihre Bauweise (Tunnel) oder Nutzung mit besonderen Gefahren zu rechnen sei. Besondere Ausstattungsanforderungen seien bei Tunnelanlagen zu beachten. Es gelte die Abstimmung von Bauplanung und Brandschutzkonzepten, das durch einen Sachverständigen erstellt werde. Kuhlmann (10af)

Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.5 b).

34. Sicherheit für Busse im Tunnel

Da der Tunnel zukünftig für Busse des ÖPNV genutzt wird, bestehen Bedenken hinsichtlich Brandschutz für den Fall, dass die Vorgaben der BOStrab und die RWS-Kurve beim Bau nicht oder nur unzureichend berücksichtigt werden. Müller (102), Rühle-Müller (103)

Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:

Zur Sicherheit des Linienbusverkehrs siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 19, zum „Gesamtsicherheitskonzept“ die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.5 b).

35. Trasse des Vorentwurfes von 2008 und gleichzeitig Radweg auf dem Bahndamm

Sofern der Tunnelneubau durchgesetzt werde, seien zwei Aspekte zu verhandeln.

- 1) Durchsetzung der alten Trasse über das Bardowick-Gelände notfalls mittels Enteignung und
 - 2) gleichzeitige Realisierung eines Radweges auf Bahndammniveau mit Rampe zur Verbindung von Reiherstieg und Bahnhof/Innenstadt zur kreuzungsfreien Querung des Tunnels.
- Meyer/Schneider (21)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zur Trasse des Vorentwurfes 2008 siehe die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a.

Im Rahmen einer juristischen Voreinschätzung wurden die Aussichten auf eine gerichtsfeste Enteignung verneint, da grundsätzlich alternative Trassen 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.

Im Rahmen der Vorabstimmung der Planung mit den Fachdiensten der DBAG musste die ursprünglich vorgesehene Festsetzung von zwei Radwegen im Bebauungsplan – auch der in der Einwendung beschriebene Radweg – fallengelassen werden, da diese Festsetzung mit dem Planrechtsvorbehalt der Bahn auf ihren gewidmeten Betriebsflächen kollidiert. Dies bedeutet nicht, dass eine Planung derartiger Radwege unmöglich wäre oder nicht gewollt sei. Vielmehr wäre eine solche Planung denkbar und würde auch von der DB grundsätzlich unterstützt. Allerdings wäre diese Planung im Sinne einer separaten Ausbauplanung im Rahmen eines eigenen Planfeststellungsverfahrens für die gesamten, der DB gehörenden Flächen, durchzuführen – und nicht nur für die „zufällig“ im Plangebiet liegenden Abschnitte im Rahmen eines Bebauungsplanes. In einer solchen Planung wäre dann auch die Anlage von Rampen im Bereich des Tunnels zu diskutieren.

36. Sicherheitskonzept, Sicherheitskoordinator und Bauwerksprüfung

Bemängelt wird die fehlende Stellungnahme eines schon während der Planungsphase zu bestellenden Sicherheitskoordinators. Es sei hinlänglich bekannt, dass bereits bei der Planung ein Sicherheitskonzept auch für die Ausführungsphase zu erstellen sei. Es umfasse alle Anforderungen und Maßnahmen, die zur Bewältigung möglicher wesentlicher Störfälle sowie geologischer und baubetrieblicher Risiken notwendig seien. Gemäß Baustellenverordnung sei hierfür Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator zu bestellen. Während der Planungsphase seien Untersuchungen zur Zulassung von Gefahrguttransporten durchzuführen. Gem. EU-Tunnelrichtlinie sei für jeden Straßenver-

kehrstunnel eine Verwaltungsbehörde, ein Tunnelmanager, ein Sicherheitsbeauftragter zu benennen. Weiterhin gebe die Richtlinie organisatorische Maßnahmen zur Verwaltung und Überwachung von Tunneln vor. Es sei ebenfalls nichts zu finden zu den periodisch durchzuführenden Bauwerksprüfungen gem. DIN 1076.

Kuhlmann (10am)

Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:

Zum „Gesamtsicherheitskonzept“ siehe die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.5 b).

Zum „Gesamtsicherheitskonzept“ ist anzumerken, dass eine „Sicherheitsdokumentation“ gemäß RABT erst für Tunnel ab 400 m Länge erforderlich ist und bei Tunneln unter 400 m Länge keine Organisation gemäß Abschnitt 1.1 der RABT-2006 sowie „Sicherheitsbeauftragte“, „Tunnelmanager“, „Untersuchungsstellen“ etc. notwendig sind.

37. Ausweisung des Mühlenweges als Umweltzone

Gem. Umweltbundesamt, Richtlinie 2008/50/EG darf die Feinstaubbelastung ab 01.01.2020 (also noch vor der Tunnelöffnung) $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft für Partikel PM 2,5 nicht überschreiten. Feinstaub kleiner PM 0,1 kann selbst von Partikelfiltern nicht ausgefiltert werden. Die Partikel gelangen ins Lungengewebe und verkapseln sich dort. Folgen seien Atemwegsbeschwerden bis hin zu Atemwegserkrankungen. Es werde daher die Ausweisung des Mühlenweges als Umweltzone und die Reduzierung des Verkehrs im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG, sowie § 41 und § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes gefordert.

Kuhlmann (10u), Ortleb (29), Siebel (32a), Lange (34), Graupner (48), Kono-patzki/Behrens (52), Selde (56), Könnecke (58), Krohn (63d), Kergel (68), Saegebrecht (71), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89a), Lorenz (90), Leddig-Vogt (99), Kothe (113), Lüders (126)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Eine Ausweisung des Seppenser Mühlenweges als Umweltzone ist nicht erforderlich. Überschreitungen des gegenwärtigen Immissionswertes von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel können ausgeschlossen werden. Auch eine Überschreitung des ab dem 01.01.2020 geltenden EU-Grenzwertes von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel, der noch nicht in nationales Recht überführt ist, ist nicht zu erwarten. Dies ist neben den vergleichsweise geringen Verkehrsstärken und guten Verkehrsflüssen vor allem auf den sehr geringen Anteil an schweren Nutzfahrzeugen (SNF) zurückzuführen. Der SNF-Anteil für den Seppenser Mühlenweg beträgt nur zwischen 0,4 und 1,25 %.

38. Beweissicherungsverfahren

Während des Neubaus des Tunnels werde es durch den Einsatz schweren Geräts und Tunnelfräsern, -bohrer und Rammen zu Erschütterungen und erhöhtem Lärm kommen. Nach Inbetriebnahme werde der Schwerlastverkehr zunehmen und ebenfalls Erschütterungen auftreten und die Lärmbelästigung ansteigen. Die Immobilie werde an Wert verlieren. Daher Forderung an die Stadt vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen und eine angemessene Entschädigung zu zahlen.

Fink (9d)

Dieser Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Begründung:

Beweissicherungsverfahren bei Neubaumaßnahmen im Nahbereich vorhandener Gebäude (= Feststellung des Zustandes vor Beginn der Neubaumaßnahme) sind üblich und obligatorisch – nicht nur, um baubedingte Schäden erkennen zu können, sondern um sich ggf. auch vor ungerechtfertigten nachträglichen Ansprüchen zu schützen.

Das hat allerdings nichts mit dem Bebauungsplan zu tun, sondern erfolgt vor Beginn der Baumaßnahmen.

39. Fehlende Prüfung und Beurteilung nach Umweltgesichtspunkten

Im Luftschadstoffgutachten werden alle Beeinträchtigungen unterhalb der Überschreitung von Grenzwerten für nicht relevant gehalten, was offenkundig fehlerhaft sei. Die Umweltverträglichkeit sei damit nicht geprüft. Gleiches gelte für den landschaftspflegerischen Begleitplan. Eine nach dem UVPG erforderliche Prüfung und Beurteilung alleine unter Umweltgesichtspunkten sei in den Unterlagen nicht auffindbar.

Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Günther (37), Konopatzki/Behrens (52)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Hier ist offenbar der Vergleich der Luftschadstoffsituation im Planungsnullfall mit dem bei der Realisierung der Tunnels und der neuen Trasse und dessen Bewertung gemeint. Da im Luftschadstoffgutachten die Ausgangssituation (= Vorbelastung) behandelt wird, ist dem entsprochen.

Was das aber für den „landschaftspflegerischen Begleitplan“ bedeuten könnte, erscheint nicht nachvollziehbar. In der Umweltprüfung zum Bebauungsplan werden alle Beeinträchtigungen erfasst, die Wirkungen bzw. Eingriffe festgestellt und bewertet, dem Ausgangszustand gegenüber gestellt und – soweit erforderlich - durch geeignete Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

40. Schäden durch Erschütterungen und sekundären Luftschall

Durch Erschütterungen und sekundären Luftschall zum einen während der Bauphase und anschließend durch Öffnung des Tunnels für Lkw und Busse sowie der umfangreichen Zunahme an motorisiertem Verkehr, werde die Gesundheit Schaden nehmen, die Immobilie Schaden nehmen und an Wert verlieren. Forderung nach einem Beweissicherungsverfahren auf Kosten der Stadt und angemessene Entschädigung.

Kuhlmann (10g), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Rühle-Müller (103), Plenter (107), Lüders (126)

Diese Stellungnahme wird nicht gefolgt bzw. sie wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Sekundärer Luftschall in Räumen tritt bei den bestehenden Bauwerken durch vorbeifahrende Fahrzeuge durch Erschütterungen des Baukörpers auf. Diese Erschütterungen sind jedoch so gering, dass eine Wahrnehmung der Erschütterungen und damit auch des sekundären Luftschalls im Regelfall bei Massivbauweise nicht möglich ist. Der primäre Luftschall durch das Fenster bei einer Lkw-Vorbeifahrt ist üblicherweise deutlich höher als der sekundäre Luftschall.

Zu Schäden durch Erschütterungen und zum Beweissicherungsverfahren siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 38).

41 a. Unzureichende Berücksichtigung der Fledermaus-Habitate

Die vorhandene Laubbaumdichte biete verschiedenen Fledermausarten, unter denen sich auch geschützter Arten wie die Wasserfledermaus (Abendsegler, Rothaut- und Breitflügelfledermaus) befinde, ein sehr umfangreiches und üppiges Nahrungsangebot. Die Rodung der Bäume hätte zur Folge, dass den Fledermäusen das Jagdrevier und die Nahrungsquellen genommen würden. Die Fledermäuse nutzen Astlöcher und Hohl-räume als Tagesquartier, welche ihnen ebenfalls entzogen würden. Daher die Forderung nach einem Gutachten vor der Rodung der Bäume zum Schutz und Erhalt der Fledermauspopulation. Kuhlmann (10x), Meyer/Schneider (21), Lange (34), Graupner (48), Meyer (57), Breckwoldt (79), Kegel (80), Lorenz (90), Koop (92a), Schuran (93), Bredehöft (96), Leddig-Vogt (99), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht bzw. nur teilweise gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.3. c1).

41 b. Unzureichende Bestandserfassung der Fledermäuse

Die Anzahl der Beobachtungen und die geschilderte Vorgehensweise (zwei Termine für Beobachtungen, nördlich des Bahndamms lediglich vom Begrenzungszaun an der Bremer Straße) entspräche in keiner Weise dem gesetzlich vorgeschriebenem Leitfaden, welcher eine siebenmalige Beprobung zwischen April und September vorgebe. Es sei die Frage, ob eine fachgerechte Zählung vorgenommen wurde.

Kuhlmann (10x), Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht bzw. nur teilweise gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme BAM/RAe Mohr unter 1.3.3. c1).

41 c. Fehlende Untersuchung des Biotops am Rückhaltebecken

Es sei außerdem sträflich, das Biotop am Rückhaltebecken nicht untersucht zu haben.

Breckwoldt (79)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Das Regenrückhaltebecken und seine Umgebung ist in der vorliegenden Untersuchung mit betrachtet worden.

Bei den Begehungen wurde eine Jagdaktivität am Rückhaltebecken nicht festgestellt. Hauptjagdrevier der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermäuse ist der Stadtsee mit den angrenzenden Ufergehölzen.

Am Ostufer des Versickerungsbeckens befinden sich Einzelbäume mit Quartierspotenzial, aufgrund der Baumstärke auch als Winterquartier für Fledermausarten geeignet. Im Rahmen der Begehungen konnten von der Bremer Straße aus jedoch keine Hinweise auf Quartiere (Baumhöhlen) festgestellt werden. Fledermausquartiere können auch hier nicht vollständig ausgeschlossen werden. Es gelten die oben angeführten Vermeidungsmaßnahmen (Besatzkontrolle, Baumrodungen in den Wintermonaten) sowie ggf. auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. „CEF-Maßnahmen“).

42. Das Amphibieleitsystem gehe aus dem Plan nicht hervor

Der Planbericht sehe ein Amphibienleitsystem vor, was aus dem Plan nicht hervorgehe. Abgesehen davon werden die Amphibien während der dreijährigen Bauphase sowieso „alle platt gemacht“ bzw. fänden ihr angestammtes Laichgebiet nicht mehr.

Meyer/Schneider (21), Breckwoldt (79), Kegel (80), Koop (92a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Das Amphibienleitsystem südlich des Tunnels ist im Bebauungsplan festgesetzt und im straßentechnischen Entwurf – soweit es bauliche Maßnahmen betrifft – berücksichtigt, sonstige Maßnahmen enthält der Umweltbericht.

In dem vorliegenden Unterlagen (siehe Umweltbericht, Kapitel 4.2.2.2 Amphibien) werden das Amphibienleitsystem und die notwendigen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Tötungen einzelner Individuen und zur Funktionserhaltung der Lebensräume für Amphibien beschrieben:

Zur Aufrechterhaltung der Amphibienwanderbeziehungen zwischen Stadtsee und den Sommerlebensräumen und Winterquartieren in den Eichenmischwäldern südlich des Bahndammes wird die Straße vom Bahndamm bis zum Anschluss an den vorhandenen Seppenser Mühlenweg mit einem Amphibienleitsystem einschließlich Querungsmöglichkeiten begleitet. Nördlich des Bahndammes wird zwischen Straße und Steinbach zur Vermeidung von Amphibienverlusten ein fester Amphibienschutzzaun installiert. Während der Bauphase ist ein temporärer Amphibienschutz insbesondere im Umfeld der Laichgewässer während der Amphibienwanderzeiten unter fachkundiger Begleitung einzurichten und zu betreuen. Der neue Durchlass unter der Bremer Straße wird für Amphibien passierbar gebaut. Die Uferzonen des neuen Steinbaches, sollen ihre potenzielle Funktion als Laichgewässer beibehalten und werden für Amphibien barrierefrei und naturnah gestaltet.

Eine weitere Konkretisierung des Amphibienleitsystems findet erst in der nachfolgenden Ausführungsplanung statt und wird in der Bauphase mit Unterstützung temporärer Schutzmaßnahmen unter fachkundlicher Anleitung umgesetzt.

43. Beeinträchtigung der streng geschützten Teichhühner

Es würden streng geschützte Teichhühner am See brüten. Die dreijährige Bauzeit würden sie nicht überstehen, ebenso wie das Großseggenried und Röhricht (V) am Uferstrand.

Kegel (80), Koop (92a), Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Behandlung der Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.3.3 c2).

Die Großseggenriede und Röhrichte des Regenrückhaltebeckens und im Einmündungsbereich des Steinbaches in den Stadtsee werden vor Baubeginn geborgen, gegebenenfalls zwischengelagert und in die neu gestalteten Uferbereiche des Steinbaches und des

44. Mangelnde bzw. fehlende Umweltprüfung insbesondere bei Beeinträchtigungen unterhalb von Grenzwerten

Es fehle die Umweltverträglichkeitsprüfung. Ein Verweis auf Schall- und Lärmgutachten sowie den landschaftspflegerischen Begleitplan reiche nicht aus, da diese Unterlagen nicht darauf angelegt seien, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu prüfen. Im Lärmgutachten werde lediglich eventuelle Grenzwertüberschreitungen betrachtet und diese werden mit angenommenen Fallzahlen belegt, eine Untersuchung der Auswirkungen von Lärm auf Erholung und Freizeit werde nicht untersucht. Im Luftschadstoffgutachten würden ebenfalls alle Beeinträchtigungen unterhalb der Überschreitungen von Grenzwerten, was offenkundig fehlerhaft sei, für nicht relevant gehalten. Die Umweltverträglichkeit sei damit nicht geprüft. Gleiches gelte für den Landschaftspflegerischen Begleitplan. Eine nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz erforderliche Prüfung und Bewertung allein unter Umwelts Gesichtspunkten sei nicht zu finden. Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Günther (37), Konopatzki/Behrens (52), Fiedler (88), Lorenz (90), Kothe (113), Pries 129

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan als grundlegende Anforderung an Bauleitpläne sehr wohl geprüft. Dabei werden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Schutzgüter hinsichtlich ihrer Erheblichkeit nach dem UVPG hin überprüft. Die Ergebnisse sind im Umweltbericht zusammengestellt. Dabei reichen sehr wohl „Hinweise“ auf andere Untersuchungen wie schalltechnische Gutachten, Luftschadstoffuntersuchung u. dgl., in denen umweltspezifische Aspekte behandelt werden. Eine Subsumierung aller Untersuchungen unter der Überschrift „Umweltverträglichkeitsprüfung“ ist nicht erforderlich: Die Gesamtheit der Untersuchungen ist die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zur Luftschadstoffuntersuchung und zum „landschaftspflegerischen Begleitplan“ siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 39). Auch im schalltechnischen Gutachten werden die Situation im Planfall und im Planungsnullfall gegenübergestellt und geeignete Maßnahmen empfohlen, die in den Festsetzungen des Bebauungsplanes ihren Niederschlag finden. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die wesentliche Umweltbeeinträchtigung unter Schallgesichtspunkten bereits im Planungsnullfall vorliegt – nämlich die Lärmbelastung durch die Bahn, auf die der Bebauungsplan ebenfalls reagiert.

Die Lärmbeeinträchtigung erholungsgeeigneter Flächen wird im Umweltbericht ebenfalls behandelt.

45. Verknennung der Bedeutung des Stadtsees als Biotop

Es scheine den Abstimmungsberechtigten des Rates nicht bekannt zu sein, dass der Stadtsee und anschließender Verlauf des Steinbachs ein Biotop sei. Es wird die Frage aufgeworfen, ob eine Biotopkartierung durchgeführt worden sei im Bereich der vom Neubau betroffenen Bereiche des Steinbaches und des Stadtparksees.

Köster (3), Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Auf die Bedeutung des Steinbaches und des Stadtsees hinsichtlich seiner Biotopverbundfunktion mit überregionalem Bezug südlich des Bahndammes wird im Umweltbericht hingewiesen (siehe S. 9. Landschaftsrahmenplan Landkreis Harburg (2013). In dem Kapitel 4.2 Schutzgut Arten- und Lebensgemeinschaften wird auf die Biotoptypen und die Lebensraumfunktion für Amphibien ausführlich eingegangen.

46. Es sei eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen

In das Verfahren einzuschließen sei eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 48d Landschaftsgesetz (LG) einschl. Richtlinie 92/43/E (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-RL) (W-FFH) seien zu beachten.

Kuhlmann (10aa), Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Günther (37), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

FFH-Schutzgebiete und Vogelschutzgebiete sind weder im Plangebiet noch im Einzugsbereich der Planung vorhanden. Insofern sind auch die angeführten weitergehenden Prüfungen nicht erforderlich.

47. Der Lebensraum der Zauneidechse sei nicht erfasst worden

Es sei nicht erfasst worden, dass um den Seppenser Mühlenweg herum die Zauneidechse lebe. Sie gehöre zu einer von 6 in Deutschland lebenden Arten, die extrem gefährdet und daher zu schützen sei.

Krohn (63f)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Zauneidechse ist eine geschützte Art gemäß Anhang IV FFH-Richtlinie, deren artenschutzrechtliche Betroffenheit durch das Bauvorhaben zu prüfen ist. Da die vorhandenen Habitatstrukturen keine Hinweise für das Vorkommen von Reptilien – also auch

Zauneidechsen – gaben, sind auf dem Scopingtermin und in dem Schreiben vom 24. 03. 2015 vom Landkreis Harburg (Untere Naturschutzbehörde) auf Grundlage der vorhandenen Biotoptypen die zu untersuchenden Tierartengruppen (Brutvögel, Amphibien und Fledermäuse) festgelegt worden. Für das Vorkommen der Zauneidechse gab es bislang keine Hinweise.

48. Nichtberücksichtigung der Baumschutzsatzung

Gem. der Buchholzer Baumschutzsatzung und dem UB von 2008 gäbe es zahlreiche zu schützenden Bäume, welche durch die geplante Baumaßnahme Schaden nehmen könnten.

Fink (9a), Reinecke (24), Schuran (93), Lüders (126)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Südlich des Bahndammes ist der Gehölzbestand als Wald im Sinne des § 2 (3) NWaldLG von der zuständigen Forstbehörde definiert worden und unterliegen damit nicht der Baumschutzsatzung (siehe Stellungnahme der Niedersächsischen Landesforsten, Forstamt Sellhorn vom 24. 03. 2015). Nördlich des Bahndammes werden durch die Verlegung des Steinbaches einzelne Eichen überbaut, die unter die Baumschutzsatzung fallen.

Alle Gehölze, die unter die Baumschutzsatzung fallen, werden im Rahmen der Eingriffsregelung abgehandelt. Die Baumschutzsatzung findet im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nur insoweit Anwendung als der Bebauungsplan Festsetzungen enthält, nach denen eine Befreiung i. S. d. § 3 der Satzung erforderlich ist. Der Hinweis auf die Baumschutzsatzung wird im Umweltbericht ergänzt.

49. Population des Eisvogels sei nicht berücksichtigt

Es gäbe im Garten (Steinbecker Mühlenweg 6) und am Stadtsee regelmäßig einen Eisvogel, dessen Population durch den Tunnelneubau akut gefährdet sei. Kahle (112)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

In der Brutvogelerfassung (Fischer/Pfützke, Bebauungsplan „Tunnel Seppenser Mühlenweg“, Erfassung der Amphibia und der Avifauna, November 2014) konnten keine Eisvögel im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Der Eisvogel bevorzugt saubere, langsam fließenden Gewässer mit Abbruchkanten oder Steilufern sowohl in offenen oder bewaldeten Bereichen. Ein Brutvorkommen ist aufgrund fehlender Habitatstrukturen im Uferbereich unwahrscheinlich.

50. Verändertes Fließverhalten des Steinbaches

Folgende Themen der Ökologie und Umwelt seien nicht beantwortet:

- Ist im Falle eines Starkregens im Bereich Bremer Straße bei Verlegung des Steinbaches eine Überschwemmungsgefahr auszuschließen?
- Wurde die durch die Verlagerung des Steinbachs eintretende Änderung des Fließverhaltens des Baches im Oberlauf berücksichtigt?

Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Grundlage der Planungen „Umlegung Graben Steinbach“ sind verschiedene Gutachten (siehe Unterlage Entwurf) und ein Planfeststellungsverfahren nach dem Niedersächsischen Wassergesetz. Darin sind z. B. diverse Überschwemmungsbereiche nördlich der Bremer Straße vorgesehen und ausgewiesen worden. In Abhängigkeit vom jeweiligen Regen-/Starkregenereignis werden die Bereiche ggfs. überflutet. Durch Anpassung der Steinbachlage auf den gepl. Straßendurchlass (in einer Länge von „nur“ ca. 20 m) ergeben sich keine Veränderungen in der Abfluss-Situation, da Gefälle und Grabenprofil beibehalten worden sind.

Veränderungen des Fließverhaltens im Oberlauf des Steinbaches werden durch die geplante Maßnahme nicht ausgelöst und sind nicht zu erwarten.

51. entfällt

52. Sicherheit der Schulwege

Nichtbeachtung der Sicherheit der Schulwege, auch der Grundschul Kinder der Wiesen- und Parkschule

Fischer (1)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Verkehrsbelastung in den Mühlenwegen und in den angrenzenden Straßen ändert sich im Zuge der Neubaumaßnahme nur unwesentlich (siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 1.) Zur besonderen Berücksichtigung der Schulwegverkehre: 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 bedeu-

tet, 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.

53. Fehlender Vergleich mit der Vorzugsvariante von 2005

Es fehle der Alternativen-Vergleich gegenüber der Vorzugsvariante von 2005 Bredehöft (2a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die „Vorzugsvariante 2005“ war Grundlage des Bebauungsplan-Vorentwurfes von 2008. Wegen absehbar unüberwindlicher eigentumsrechtlicher Probleme erfolgte eine Ostverschiebung der Trasse, die nunmehr Gegenstand des Verfahrens ist (zur „fehlenden Einbeziehung der Trassenvariante des Bebauungsplan-Vorentwurf von 2008“ siehe die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a).

54. Drohender Funktionswandel des Seppenser Mühlenweges

Der Seppenser Mühlenweg sei früher eine reine Wohnstraße mit gegenüberliegendem Landschaftsschutzgebiet gewesen
Köster (3)

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, geschweige denn eine „reine Wohnstraße“, sondern ist schon seit dem Flächennutzungsplan 1978 (!) als „Hauptverkehrsstraße“ im Stadtgebiet von Buchholz klassifiziert. Diese Einstufung ist in allen nachfolgenden Fassungen des Flächennutzungsplanes sowie Verkehrsuntersuchungen bestätigt worden.

55. Tunnel für Feuerwehr nicht erforderlich

Für Feuerwehr und andere Einsatzfahrzeuge wäre der Tunnel nicht notwendig. Die kämen auch heute schon dahin wo sie wollen und durch den Ostring dann noch schneller.

Norbeck (4), Norbeck (5)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Straßenverbindung im Zuge der Mühlenwege ist Teil des städtischen Verkehrskonzeptes, das drei leistungsfähige Verbindungen in Nord-Süd-Richtung (zwischen den Siedlungsbereichen nördlich und südlich der Bahnlinien) vorsieht. Das „Teilproblem“, dass derzeit weder der Stadtbus, noch etwaige Feuerwehrzüge diese wesentliche Verbindung in das südliche Stadtgebiet nutzen können, ist demnach zwar ein wichtiger, nicht aber der einzige Grund für diese Verkehrsbaumaßnahmen. Insofern kann dahingestellt bleiben, ob der Tunnel allein für „Feuerwehr und andere Einsatzfahrzeuge“ notwendig sei.

56. Spürbare Entlastung als der Mühltunnel gesperrt gewesen sei

Es sei ruhig, abgas- und staubfrei gewesen, als der Mühltunnel ab dem 23. Juli 2015 für eine Woche gesperrt gewesen sei. Man merke sehr wohl, ob „viel“ oder „wenig“ Verkehrsaufkommen sei, auch wenn die landläufige Meinung einiger Fachleute anders sei.

Norbeck (5)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Verkehrsbelastung in den Mühlenwegen und in den angrenzenden Straßen ändert sich im Zuge der Neubaumaßnahme nur unwesentlich – überwiegend unter 10 % (siehe hierzu die Ausführungen zu „Verkehrsverlagerung/Umverteilung in die Mühlenwege“ in der Stellungnahme unter 1). Eine derartige „unmerkliche“ Verkehrsveränderung ist allerdings etwas anderes als eine – wenn auch nur zeitlich begrenzte – völlige Stilllegung eines Straßenabschnittes. Dass überhaupt kein Verkehr mehr fließt, stellt in der Tat einen „merklichen“ Unterschied dar, wobei allerdings unterstellt werden darf, dass in diesem Fall auch der Verkehrsanstieg auf den dann notwendigerweise in Anspruch genommenen Ausweichstrecken „merklich“ gewesen ist.

57. Wartezeiten vor dem Tunnel auch nach dem Ausbau

Die Wartezeiten vor dem Tunnel würden sich auch nach dem Ausbau nicht ändern, da sie von den Linksabbiegern resultieren. Später seien dies die in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrsteilnehmer, die dann warten müssten.

Durch den Ausbau der Rütgersfläche und aus Sürhop würden zukünftig noch mehr Linksabbieger auflaufen, das Problem könne durch den Tunnelabbau nicht gelöst werden.

Köster (6)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Leistungsfähigkeit des KVP wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung gesondert geprüft. Hiernach bieten sich ausreichend Reserven, so dass keine Wartezeiten zu befürchten sind (Verkehrsqualität „B“). Das mit dem „Ausbau der Rütgersfläche“ zu erwartende Verkehrsaufkommen ist in den Verkehrsprognosen bereits berücksichtigt.

58. Vernichtung des Stadtsees als Erholungspark

Den Stadtsee als Erholungspark zu vernichten sei schlimmer als ein paar Frösche am Ostring.

Köster (6)

Die Flächen am Stadtsee werden nicht „vernichtet“, sondern lediglich in einem Teilabschnitt (im Nahbereich der Tunnelöffnung) weiteren Lärmbelastungen ausgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der nördliche und westliche Bereich des Stadtsees und seine Umgebung auch vor der Planung kein „ruhiges“ Naherholungsgebiet war, sondern durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen und der Eisenbahn beeinträchtigt war (siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.3.7 e).

59. Lösung der Verkehrsprobleme nur durch gleichzeitige Realisierung von Ostring und Mühlentunnel

Es mache nur Sinn, wenn Ostring und Mühlentunnel gleichzeitig realisiert werden würden. Ein Projekt alleine löse die Verkehrsproblematik nicht.

Werner (7), Michler (31)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

„Die“ Verkehrsprobleme der Stadt Buchholz können durch den Mühlentunnel sicherlich nicht gelöst werden. Grundsätzlich handelt es sich bei den beiden großen Verkehrsprojekten „Tunnelausbau“ und einer östlichen Umgehungsstraße um jeweils eigenständige Planungen, die unterschiedliche Aufgaben im Verkehrsnetz der Stadt Buchholz haben und sich gegenseitig nicht ersetzen können. Die Gründe für die Verzögerungen zum Bau des Ostringes sind – wie bekannt – juristischer Art. Zudem liegt die Federführung des Ostringes 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.

60. entfällt

61. Planfeststellungsverfahren nach Flurbereinigungsgesetz

Es sei ein Planfeststellungsverfahren gem. Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) erforderlich.

Kuhlmann (10aa), Meyer/Schneider (21), Biebert (26), Biebert (27), Günther (37), Lorenz (90), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Es ist nicht erkennbar, inwieweit durch diese Planung der Zuständigkeitsbereich des Flurbereinigungsgesetzes berührt sein könnte. „Zur Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft sowie zur Förderung der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung kann ländlicher Grundbesitz durch Maßnahmen nach diesem Gesetz neu geordnet werden (Flurbereinigung)“ (§ 1 FlurbG). Flurbereinigungsverfahren in Zusammenhang oder parallel zu Straßenbauplanungen werden dort durchgeführt, wo – etwa bei Ortsumgehungen im Außenbereich – „ländlicher Grundbesitz“ insbesondere durch Zerschneidung betroffen ist und der Neuordnung bedarf. „Ländlicher Grundbesitz“ ist von dieser innerstädtischen Maßnahme offensichtlich nicht betroffen.

62. entfällt

63. Fehlendes eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren

Nach § 18 AEG dürften Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder verändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt werde. Bei dieser Planfeststellung seien die berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In den ausgelegten Planunterlagen fehle der Hinweis auf ein bereits durchgeführtes Planfeststellungsverfahren.

Kuhlmann (10ae)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

*Im Plangebiet sind auch Vorhaben enthalten, deren Zulässigkeit fachrechtlich (Eisenbahnrecht, Wasserrecht) abschließend zu bestimmen ist. Die erforderliche, durch Bauleitplanung erfolgende **Gesamtplanung**, bestimmt auch das Verhältnis zwischen Bebauungsplan und fachrechtlichen (Teil-)Planungen: Der Bebauungsplan setzt im Rahmen einer sämtliche zu berücksichtigenden Aspekte umfassenden Gesamtbetrachtung neben „eigenständigen“ bauplanungsrechtlichen Regelungen den **planungsrechtlichen***

Rahmen für die nach Fachrecht zu genehmigenden Anlagen. Daraus ergibt sich auch, dass – nach vorheriger inhaltlicher Abstimmung mit den Trägern der Fachplanung – das Bebauungsplanverfahren vorweg (oder allenfalls parallel) läuft – nicht jedoch die fachplanerischen Genehmigungen **vor** der Bauleitplanung durchgeführt werden können.

Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.1.1 und 1.1.2.

64. Falsch ermittelte Werte im Schallgutachten

Die Werte im Schallgutachten seien falsch ermittelt. Bei Neubau müsse bei Errechnung des zu erwartenden Lärms die Vorbelastungen außer Acht bleiben. Der Beurteilungspegel sei kein Summenpegel, vielmehr sei für jeden Verkehrsweg der Beurteilungspegel gesondert zu berechnen.
Kuhlmann (10ai)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Sowohl in der Planbegründung als auch im Schallgutachten ist dargelegt, dass die straßenverkehrsbedingten Schallbelastungen nach der 16. BImSchV ausschließlich ohne Vorbelastung ermittelt wurden (was in einigen Fällen dazu führt, dass trotz insgesamt abnehmender Schallbelastung ein Anspruch auf Lärmschutz nach BImSchG entsteht). Die derzeitige Schallbelastung ist in der Planbegründung als „schalltechnische Ausgangssituation“ beschrieben. Die angesprochenen Summenpegel sind lediglich zur Ermittlung der – überwiegend bestandsgegebenen und durch Lärmeinwirkungen der Bahn bedingten – Gesamtschallbelastung herangezogen worden, nach der sich die Festsetzung der zutreffenden Lärmpegelbereiche und der daraus resultierenden Verpflichtungen für Schallschutzmaßnahmen ergeben.

65. Stau an der Einbindung vom Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße

(Hinweis/Stellungnahme ohne weitere Ausführungen)
Schertel (14)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Im Steinbecker Mühlenweg ist zwar eine geringe Verkehrszunahme zu erwarten, jedoch deutlich unter 10 %. Insofern ändert sich durch den Ausbau den Mühltunnels nichts an der derzeitigen Situation. Bestehende Defizite oder sind zwar nicht auszuschließen, deren Behebung kann jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes sein. Allerdings wird die Verwaltung – wie auch in der Vergangenheit - die angesprochenen Problembereiche beobachten und die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen prüfen.

66. Unzureichende Schulwegesicherung

Die Schulwegesicherung des Projektes sei völlig unzureichend.
Bahr-Holl/Bahr (16)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 52).

67. Fehlender Variantenvergleich zur Linienbestimmung

Es fehle ein aktueller Variantenvergleich nach der Linienbestimmung des BMVI.

Kuhlmann (10ab), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), Ortleb (29), Lange (34), Günther (37), Lüders (54), Kersten (55), Fiedler (88), Lorenz (90), Schuran (93), Vogt/Leddig-Vogt (99), Spielau (100), Spielau (101), Kothe (113)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zum „Variantenvergleich“ siehe die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a) und 2.2 a) sowie zur Linienbestimmung und zur Vorzugsvariante die Ausführungen zu den Stellungnahmen unter 6a) und 53).

68. entfällt

69. Schon jetzt zunehmende Verkehrsbelastung im Steinbecker Mühlenweg

Das Grundstück läge in einem reinen Wohngebiet. Der Verkehr sei seit dem Ausbau des Steinbecker Mühlenweges kontinuierlich gewachsen. Der Ausbauzustand führe schon heute zu einer erheblichen Lärmbelastung. Der Verkehr sei schon heute ein Problem für die die Straße benutzenden Radfahrer.
Siebel (32)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

*Nach der in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Vergleich der jeweiligen Analysebelastungen (also ohne Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz) zwischen **2004** und **2014** hat sich die Verkehrsbelastung im Steinbecker Mühlenweg nur um 200 Kfz/24 h erhöht (das entspricht einer Zunahme um 3,1 %). Hierdurch ergibt sich keine pro-*

blematische Veränderung der Verkehrssituation.

70. Andere Straßenführung südlich des Tunnels mit weniger Vernichtung innerstädtischer Grünflächen

Es wäre eine andere Straßenführung im südlichen Bereich sinnvoll, die weniger innerstädtische Grünfläche vernichten würde. Die jetzige Verkehrssituation rund um den Mühlentunnel insb. für Schulkinder sei unverantwortlich und katastrophal. Eine bauliche Veränderung sei dringend notwendig. Trotzdem überzeugen die aktuelle Planung nicht.

Schempp (53)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Für die Trasse gibt es keine alternative Führung. Die im Vorentwurf von 2008 noch enthaltene Trassenführung lässt sich wegen Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des angrenzenden Autohauses nicht verwirklichen (siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a).

71. Steinbecker Straße werde Durchgangsstraße

Beim Hauskauf sei noch keine Rede davon gewesen, dass die Steinbecker Straße (oder Hochkamp?) zur Durchgangsstraße werden würde. Es wurde, ganz im Gegenteil von einer Umführung geredet. Es seien schon heute am Haus Risse festzustellen.

Breuer (60), Breuer (61)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Funktion des Steinbecker Mühlenwegs und des Hochkamps im Verkehrsnetz der Stadt Buchholz ändert sich durch die Neubaumaßnahme nicht. Diese Straßen sind schon seit dem Flächennutzungsplan 1978 (!) als „Hauptverkehrsstraßen“ im Stadtgebiet von Buchholz klassifiziert. Diese Einstufung ist in allen nachfolgenden Fassungen des Flächennutzungsplanes sowie Verkehrsuntersuchungen bestätigt worden.

72. Seppenser Mühlenweg zu schmal für den Durchgangsverkehr (LKW)

Der Seppenser Mühlenweg sei zu schmal für den Durchgangsverkehr. Schon jetzt müsse man auf den unbefestigten Randstreifen ausweichen, wenn einem ein Bus entgegen käme. Ein Durchgangsverkehr für LKWs sei daher nicht machbar.

Schütt (72), Hoyningen-Huene (86)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Mühlenwege sind so beschaffen, dass sie den heutigen und prognostiziertenverkehrlichen 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.

73. Laute, stinkende Umgehungsstraße mit erhöhtem Unfallpotenzial

Sie seien nach Buchholz aufgrund der sauberen, gesunden Umwelt für ihre Kinder und Enkelkinder gekommen und nun sehen sie sich einer laut, stinkende Umgehungsstraße mit erhöhtem Unfallpotential gegenüber, die eines Tages zur Stadtautobahn werden könne.

Mieling (85)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Durch die Neubaumaßnahmen (Umbau der Kreuzungen, neuer Tunnel) verändert sich weder der Charakter der bisherigen Straße (keine „Umgehungsstraße“, umgangen wird lediglich der alte Straßentunnel), noch ergibt sich dadurch eine wesentliche Verkehrsverlagerung und eine damit verbundene Erhöhung der Schallbelastung und der Luftverunreinigung.

74. entfällt

75. Für die Naherholung nutzlose Ausgleichsflächen fernab von Buchholz

Ausgleichsflächen werden fernab von Buchholz geschaffen, das sei nutzlos für die Naherholung.

Koop (92 a)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die „fernab von Buchholz“ geschaffenen Ausgleichsflächen dienen nicht dem Ausgleich der Beeinträchtigung der Naherholungsmöglichkeiten am Stadtsee. Die Beeinträchtigungen am Stadtsee durch weitere Lärmbelastungen betreffen lediglich den Nahbereich der Tunnelöffnung. Diese können nicht vermieden werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der nördliche und westliche Bereich des Stadtsees und seine Umgebung

auch vor der Planung kein „ruhiges“ Naherholungsgebiet war, sondern durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen und der Eisenbahn beeinträchtigt war (siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.3.7 e).

76. Beeinträchtigungen durch passiven Lärmschutz

Durch passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) würden die bislang bestehende Möglichkeiten, bei geöffnetem Fenster zu schlafen beeinträchtigt. Vogt (98a), Lüders (126)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Dort, wo passiver Lärmschutz im Bebauungsplan festgesetzt ist, erfolgt dies, um die vorgeschriebenen Innenraumpegel einzuhalten. Inwieweit ein Schlafen bei offenem Fenster in der Vergangenheit möglich war und künftig möglich sein wird, hängt vorrangig von dem subjektiven Lärmempfinden ab. Durch die Straßenneubaumaßnahme wird die Schallbelastung in keinem Falle so erhöht, dass ein Schlafen bei offenem Fenster vorher subjektiv möglich war und zukünftig verunmöglicht wird.

77. Beeinträchtigung des Obstgenusses aus dem eigenen Garten

Das Obst aus dem Garten könne aufgrund der Verschmutzung der Abgase nicht gegessen werden. Plenter (107)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Zur Planung wurde eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt, nach der sich keine wesentliche Veränderung gegenüber dem derzeitigen Zustand ergibt und insbesondere keine Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe.

78. Sicht auf den Stadtsee werde verbaut

Die derzeit wunderbare Sicht auf den Stadtsee werde durch die Baumaßnahme verbaut. Biermann (109)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Da die Straßenneubaumaßnahme weder von Hochbauten begleitet wird, noch in nennenswerter Dammlage verläuft, werden die derzeit vorhandenen Sichtbeziehungen zwischen den Gebäuden am Seppenser Mühlenweg, wo auch der Verfasser der Stellung-

nahme wohnt, und dem Stadtsee nicht beeinträchtigt.

79. Störende „Probezeit“ für den Tunnelausbau während der Umleitung des Verkehrs nach Holm-Seppensen

Als die Brücke am Buchholzer Berg erneuert wurde, sei der Verkehr nach Holm-Seppensen über den Seppenser Mühlenweg umgeleitet worden. Das sei eine Art „reduzierte“ Probezeit für einen Tunnelausbau gewesen. Die Störungen durch den Lärm während der Bauphase seien auf der gegenüberliegenden Seite des Steinbachtals enorm zu spüren gewesen.

Rehfeldt (116)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Wenn eine Hauptstraße zeitlich begrenzt gesperrt wird und der Verkehr vollständig oder überwiegend auf eine andere Hauptverkehrsstraße (hier: Seppenser Mühlenweg) umgeleitet werden muss, ergibt sich zeitlich befristet eine andere, höhere Verkehrsbelastung als die durch den Tunnelausbau. Die Verkehrsbelastung in den Mühlenwegen und in den angrenzenden Straßen ändert sich im Zuge der Neubaumaßnahme nur unwesentlich – überwiegend unter 10 % (siehe hierzu die Ausführungen zu „1. Verkehrsverlagerung/Umverteilung in die Mühlenwege“). Insofern kann die angesprochene zeitlich begrenzte Umleitung nicht als „Probezeit“ für den neuen Tunnel angesprochen werden.

80. Probleme der Einmündung Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Straße

Es sei den Anwohner des Grundstücks Steinbecker Mühlenweg 94-104 schon jetzt kaum möglich als Linksabbieger in die Hofeinfahrt bzw. auf die Straße zu gelangen. Die Planungen an der Ecke Steinbecker Mühlenweg/Steinbecker Str. seien nicht zu Ende gedacht.

Pape (119)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 65).

81. entfällt

82. Folgewirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens in den Mühlenwegen (Verlagerung der Verkehrsströme)

Durch den Bau des Mühltunnels werden sich Verkehrsströme verlagern. Die Durchgangskapazität werde sich auch auf die angrenzenden Straßen verlagern, die teilweise nicht dafür ausgelegt seien. Welche Pläne gibt es für die neu entstehenden Nadelöhre

(1) Drosselweg-Heidekamp-Seppenser Mühlenweg?

(2) Bremer Straße-Steinbecker Mühlenweg?

(3) Steinbecker Mühlenweg-Steinbecker Straße?

(4) Seppenser Mühlenweg K 28?

Darüber hinaus wird gefragt:

(5) Sind die vorstehend genannten Verkehrsknoten in die Verkehrsplanung einbezogen worden?

(6) Kann der Seppenser Mühlenweg das zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen?

(7) Welche Maßnahmen sind beabsichtigt, wenn bei Buchholz 08 Trainingsbetrieb herrscht oder ein Fußballspiel stattfindet und der Seppenser Mühlenweg zugeparkt ist?

(8) Ist ein Parkverbot im Seppenser Mühlenweg geplant?

(9) Welche Maßnahmen sind geplant, um eine Gefährdung der Kinder bei Buchholz 08 zu verhindern?

(10) Durch das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen im Seppenser Mühlenweg kommt es zu einer Gefährdung der Radfahrer – wie sind Radfahrer in der Planung berücksichtigt?

Pries (129)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

*Zur Verkehrsverlagerung siehe die Ausführungen zur Stellungnahme unter 1). Hieraus ergibt sich **grundsätzlich**, dass die unter (1) bis (5) angesprochenen „Nadelöhre“ nicht überlastet werden, auch kann deswegen der unter (6) genannte Seppenser Mühlenweg das erwartete Verkehrsaufkommen bewältigen. Die maßgeblichen Knotenpunkte wurden in der Verkehrsuntersuchung geprüft.*

Die Fragen zu (7) bis (9) betreffen die weitere Umgebung des Plangebietes. Auch hier kann grundsätzlich festgestellt werden, dass sich aufgrund der nur geringen Verkehrszunahme durch die Neubaumaßnahmen keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Bestehende Defizite oder Probleme – etwa im Hinblick auf die Grundstückszugänglichkeit, überhöhte Geschwindigkeiten und gefährdete Fahrradfahrer - sind zwar nicht auszuschließen, deren Behebung kann jedoch nicht Gegenstand dieses Baugebietes sein. Allerdings wird die Verwaltung – wie auch in der Vergangenheit - die angesprochenen Problembereiche beobachten und die Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen prüfen.

Die Radfahrer (Frage zu [10]) sind in der Straßenplanung, die diesem Bebauungsplan zugrunde liegt, berücksichtigt (insbesondere zu den Schülerradverkehren siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme unter 52).

83. Zu hohe Risiken und Kosten beim Tunnelbau

Bei dem erstmaligen Bau eines solchen Tunnels sei das Risiko zu groß. Die Kosten seien nicht absehbar, da die Art der Ausführung in Deutschland noch nicht praktiziert wurde.

Schlunbaum (66), Ulbricht (117)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Bau und Planung folgen nach den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien. Wie bei jeglicher technischer Planung ist es erst nach Vergabe der Bauleistungen an die ausführenden Unternehmen möglich, konkrete und belastbare Kosten vorzulegen.

84. Flurstück 27/33 sei als Waldgrundstück zu berücksichtigen

Flurstück 27/33 sei ein Waldgrundstück, das forstwirtschaftlich genutzt werde, im Bebauungsplan aber als Fläche für den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung festgesetzt sei. Das führe zu Wertverlust und Entschädigungsanspruch.

Meister (67)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Die Aussage ist unzutreffend: Auf dem bezeichneten Flurstück ist keine Fläche für den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung, sondern Wald i. S. d. § 9 Abs. 1 Nr. 18 b BauGB festgesetzt.

Stellungnahmen während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, die im Rahmen der Auslegung wiederholt wurden:

85. 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)?

Bahr-Holl (16), Hosse (41), Kersten (55), Könnecke (Könnecke (58)), Tankink (70), Ulbricht (117), Schmidt (127), Lütje-Schmidt (128)

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.

86. Offenhalten des alten Tunnels für Fußgänger und Radfahrer (wegen Radverkehrsbeziehung zur Schule)

Köster (3), Niesswand (20), Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), 68, Breckwoldt (79), Kegel (80), Koop (92b), Schuran (93)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zu den Stellungnahmen unter 7) und 18).

87. Beeinträchtigung der finanziellen Haushaltslage der Stadt, da die Kostenbeteiligung der Stadt höher sei als beim Ostring (Steuerver-schwendung)

Fink/Kuhlmann (9a/10a), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Reinecke (24), Plug (39), Plug (40), Krohn (63g), 67, 71, Breckwoldt (79), Kegel (80), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Koop (92b), Koop (92c), Schuran (93), Spielau (100), Spielau (101), Plenter (107), Lüders (126), Schmidt (127)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zu den Stellungnahmen unter 12) und 13).

88. 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 (10q), Meyer/Schneider (21)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zu den Stellungnahmen unter 32).

**89. Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am KVP durch linksabbie-
gende Radfahrer aus dem Tunnel**

Fink/Kuhlmann (9a/10a), Kegel (80), Müller (102), Rüche-Müller (103)

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.

**90. Die geplante Maßnahme verstoße gegen die nach EU-Umgebungs-
lärmrichtlinie und BImSchG vorgeschriebene Erstellung von Lärm-
karten und Veröffentlichung von Aktionsplänen.**

Kuhlmann (10b)

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.

91. Beeinträchtigung durch erhöhte Verkehrsbelastung (Verkehrsaufkommen)

Bredenhöft (2a), Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Wiedermann (12), Wiedermann (13), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Bahr-Holl (16), Rasch (17), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Schmiedel (22), Rannefeld (23), Biebert (26), Biebert (27), Struthers (28), Bruhn (30), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Günther (37), Wandschneider (38), Plug (39), Plug (40), Nickolay (42), Nickolay (43), Nickolay (44), Molzahn (45), Sevke (46), Bruns (47), Schlüter (49), Falck (50), Brörmann (51), Konopatzki/Behrens (52), Kersten (55), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Breuer (60), Breuer (61), Breuer (62), Krohn (63a), Tankink (70), Andrews (73), Kreß (74), Lowin (75), Hansen (76), Krüger (77), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Kegel (80), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92), Schuran (93), Paschke (95), Bredenhöft (96), Vogt (97), Vogt (98a), Müller (102), Rühle-Müller (103), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (106), Plenter (107), Biermann (109), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Rehfeld (116), Ulbricht (117), Bleckert (120), Bätge (121), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Schmidt (127), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

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 Verkehrs-

belastung 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 Seppenser 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.

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

Köster (3), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), Mitto (59), Krohn (63a), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Bredehöft (96), Vogt (97), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Hoge (130)

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 %).

93. Beeinträchtigung durch erhöhte Abgase, Feinstaub, Lärm

Fischer (1), Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Wiedermann (12), Wiedermann (13),

Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Bahr-Holl (16), Rasch (17), Kolodzik (18), Meyer/ Schneider (21), Schmiedel (22), Biebert (26), Biebert (27), Bruhn (30), Michler (31), Günther (37), Wandschneider (38), Plug (39), Plug (40), Hosse (41), Nickolay (42), Nickolay (43), Nickolay (44), Molzahn (45), Bruns (47), Schlüter (49), Brörmann (51), Konopatzki/Behrens (52), Kersten (55), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Breuer (60), Breuer (61), Breuer (62), Krohn (63a), 66, 67, 68, Tankink (70), Andrews (73), Kreß (74), Lowin (75), Hansen (76), Krüger (77), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Kegel (80), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92), Schuran (93), Paschke (95), Vogt (97), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Ruhe-Müller (103), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (106), Plenter (107), Biermann (109), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Rehfeld (116), Ulbricht (117), Pape (119), Bleckert (120), Bätge (121), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Schmidt (127), Hoge (130)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 15).

94. Gewährung passiven Schallschutzes und Entschädigung für den Wertverlust

Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Siebel (32), Becker (35), Wandschneider (38), Sevke (46), Graupner (48), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Vogt (97), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125)

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 (BImSchG) nur dort, wo aufgrund des Straßenneubaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 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.

95. Beeinträchtigung durch zunehmenden Schwerverkehr und Busse (die heute nicht durch den Tunnel passten)

Norbeck (4), Norbeck (5), Kuhlmann (10i), Wiedermann (12), Wiedermann (13), Plug (39), Hosse (41), Nickolay (42), Nickolay (43), Nickolay (44), Molzahn (45), Bruns (47), Schlüter (49), Brörmann (51), Konopatzki/Behrens (52), Schempp (53), Breuer (60), Breuer (61), Breuer (62), Kergel (68), 69, Tankink (70), Kreß (74), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Kegel (80), Neuhaus (83), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Koop (92), Schuran (93), Vogt (98a), Müller (102), Rühle-Müller (103), Plenter (106), Plenter (107), Rehfeld (116), Hoffmeister (122), Lüders (126), Schmidt (127)

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.

96. Alternative Ostring bzw. erst Ostring, dann Tunnel

Im Rahmen der Auslegung – und vorher schon im 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 Ostringes die anfallenden Verkehrsströme entsprechend aufzuteilen.
- Wenigstens müsse erst der Ostring und dann der Tunnel gebaut werden

u. a.

Fischer (1), Bredehöft (2a), Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Kuhlmann (10w), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Kolodzik (18), Niesswand (20), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Reinecke (24), Biebert (26), Biebert (27), Struthers (28), Ortleb (29), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Daunicht (36), Günther (37), Wandschneider (38), Plug (40), Hosse (41), Sevke (46), Graupner (48), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Meister (67), Andrews (73), Kreß (74), Lowin (75), Hansen (76), Krüger (77), Berkowski (78), Kegel (80), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Hartwig (87), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92b), Schuran (93), Paschke (95), Vogt (97), Spielau (100), Spielau (101), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Rehfeld (116), Ulbricht (117), Pape (119), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Schmidt (127), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme unter 59).

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.

97. Drei-Achsen-Konzept sollte weiter verfolgt werden

Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Paschke (95)

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“, Canteleu-Brücke und einer Querung im Osten („Ostring“) ist seit der Erstaufstellung 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.

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

Köster (3), Fink/Kuhlmann (9a/10a), 67, Kegel (80), Lorenz (90), Schulz (91), Koop (92), Paschke (95), Bleckert (120), Hoffmeister (122), Schmidt (127)

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 Fahrbahndecke ist entsprechend dieser Funktion und Belastung herzurichten bzw. zu unterhalten. Eine besonders beachtliche Belastung durch Schwerverkehr ist nicht zu erwarten.

99. Einschränkung der Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche

Fischer (1), Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Fink (9e), Kuhlmann (10i), Kuhlmann (10n), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Rannefeld (23), Struthers (28), Bruhn (30), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/ Behrens (52), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Breuer (60), Breuer (61), Breuer (62), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Paschke (95), Vogt (97), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Rühle-Müller (103), Hölzer (105), Plenter (106), Plenter (107), Piontek/ Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/ Schächterle-Gaulke (114), Rehfeld (116), Bätge (121), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Schmidt (127), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

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.

100. Immobilienwertverlust durch die Straßenbaumaßnahme

Fischer (1), Bredehöft (2a), Köster (6), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Fink (9c), Kuhlmann (10h), Kuhlmann (10o), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Kolodzik (18), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Bruhn (30), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Günther (37), Wandschneider (38), Plug (39), Plug (40), Hosse (41), Sevke (46), Graupner (48), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Kersten (55), Selde (56), Meyer (57), Könnecke (58), Mitto (59), Krohn (63b), 66, Andrews (73), Kreß (74), Lowin (75), Hansen (76), Krüger (77), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), 91, Koop (92), Paschke (95), Vogt (97), Vogt (98), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Rühle-Müller (103), Hölzer (105), Plenter (106), Plenter (107), Biermann (109), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Rehfeld (116), Bleckert (120), Hoffmeister (122), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Schmidt (127), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

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.

101. Waldverlust und Vernichtung besonders wertvollen „Bannwaldes“ durch die Baumaßnahmen

Köster (3), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider

(38), Plug (40), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), Meyer (57), Mitto (59), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Vogt (97), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Schmidt (127), Hoge (130)

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.

102. Beeinträchtigung und Verlust des Naherholungsgebietes am Stadtsee

Fischer (1), Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Fink (9g), Kuhlmann (10e), Kuhlmann (10l), Kuhlmann (10y), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Bahr-Holl (16), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Reinecke (24), Biebert (26), Biebert (27), Bruhn (30), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Plug (40), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Schempp (53), Selde (56), Mitto (59), Schlungbaum (66), 71, 72, Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Kegel (80), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Fiedler (88), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92a), Schuran (93), Vogt (97), Vogt (98), Vogt (98a), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Ruhe-Müller (103), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Bätge (121), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Schmidt (127), Hoge (130)

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 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 Vorbekanntung darstellt, da das Heranrücken der Hauptverkehrsstraße an den Stadtsee bereits seit 1978 Bestandteil der Darstellungen des Flächennutzungsplanes ist.

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

Kuhlmann (10z)

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.

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

Fischer (1), Lütje-Schmidt (128)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Der „Heidschnuckenweg“ führt derzeit ungesichert unmittelbar an der südlichen Tunnelöffnung des bestehenden Mühlentunnels über den Seppenser Mühlentunnel. 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.

105. Beeinträchtigung von Flora und Fauna (Kröten, Fledermäuse)

Köster (3), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Michler (31), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Plug (40), Sevke (46), Falck (50), Selde (56), Meyer (57), Krohn (63f), 66, 72, Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Breckwoldt (79), Kegel (80), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Koop (92a), Schuran (93), Vogt (97), Vogt (98), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Bätge (121), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Lütje-Schmidt (128), Hoge (130)

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).

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

Köster (3), Norbeck (4), Norbeck (5), Rümpel (8), Fink/Kuhlmann (9a/10a), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Plug (40), Sevke (46), Falck (50), Konopatzki/Behrens (52), Selde (56), 67, Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Vogt

(97), Müller (102), Ruhe-Müller (103), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kahle (112), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126), Hoge (130)

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).

107. Veränderung des lokalen Klimas

Köster (3), Rümpel (8), Adomeit (11), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Rannefeld (23), Struthers (28), Siebel (32), Lange (34), Becker (35), Wandschneider (38), Sevke (46), Falck (50), Selde (56), Mitto (59), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Neuhaus (83), Lowin (84), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Vogt (97), Schweifshelm (104), Hölzer (105), Plenter (107), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Henkel (115), Ulbricht (117), Litek (123), Sievert (124), Hoge (130)

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 Reiherstieg) 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.

108. Planungsunsicherheit, da die Prüfung durch DB noch nicht erfolgt sei und deshalb Änderungen möglich seien mit ggf. weiteren Nachteilen

Fischer (1), Norbeck (4), Norbeck (5), Rümpel (8), Kuhlmann (10d), Kuhlmann (10k), Kuhlmann (10m), Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), Ortleb (29), Plug (39), 63c, 68, Pett-Rugenstein/Rugenstein (89a), Lorenz (90), Schuran (93), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Ruhe-Müller (103), Kothe (113), Lüders (126)

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 wesentlichen Änderungen zu erwarten. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.1.1 und 1.1.2.

109. Beeinträchtigung der Fußgänger und Radfahrer im Tunnel und auf den angrenzenden Straßenzügen durch Lärm und Schadstoffe

Köster (3), Köster (6), Rümpel (8), Rümpel (8), Kuhlmann (10d), Kuhlmann (10f), Kuhlmann (10k), Kuhlmann (10m), Schertel (14), Schertel-Zimmermann (15), Rasch (17), Meyer/Schneider (21), Reinecke (24), Biebert (26), Biebert (27), Struthers (28), Michler (31), Lange (34), Becker (35), Sevke (46), Selde (56), Mitto (59), Krohn (63c), Saegbrecht (71), Andrews (73), Lowin (75), Hansen (76), Berkowski (78), Mieling (85), Hoyingen-Huene (86), Pett-Rugenstein/Rugenstein (89), Lorenz (90), Schuran (93), Bredehöft (96), Vogt (97), Vogt (98), Leddig-Vogt (99), Müller (102), Ruhe-Müller (103), Hölzer (105), Piontek/Köster (110), Kristandt/Wittke (111), Kothe (113), Schächterle/Schächterle-Gaulke (114), Litek (123), Sievert (124), Hinz (125), Lüders (126)

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.

110. Beeinträchtigung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet während des Baus des Mühlentunnels vor Freigabe der östlichen Umgehungsstraße

Fink/Kuhlmann (9a/10a), Spielau (100), Spielau (101), Rehfeld (116), Lüders (126)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme unter 16).

111. Fehlender Alternativen-Vergleich gegenüber der Vorzugsvariante von 2005

Die jetzt geplante Tunnelvariante sei identisch mit der im Alternativenvergleich 2005/2006 genannten Vorzugsvariante. Obwohl sich die Voraussetzungen für den Neubau des Tunnels zwischenzeitlich in wesentlichen Punkten geändert haben (andere Lage des Tunnels, zusätzliche Verlegung des Steinbaches, zusätzliche Beeinträchtigung des Naturraumes Stadtsee) wurde kein erneuter Alternativenvergleich durchgeführt. Es sei nicht auszuschließen, dass bei erneuter gründlicher Überprüfung der bisher bekannten und möglicherweise neu zu entwickelnden Alternativen kostengünstigere und umweltschonendere Lösungen möglich wären.

Bredenhöft (2a)

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. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a).

112. 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 (21)

Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:

Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr unter 1.2.3 a).

113. Aufnahme der Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“

Bredenhöft (2a), Fink (9b), Kuhlmann (9b), Kolodzik (18a), Bruhn (30), Michler (31), Siebel (32), Mohr (33), Lange (34a-34d), Hosse (41), Schlüter (49), Breuer (60), Breuer (61), Breuer (62), R. Krohn (64), M. Krohn (65), Schlungbaum (66),

Meister (67), Uhl (69), Schütt (72), Krüger (77), Breckwoldt (79), Kegel (80), Weyerstall (82), Fiedler (88), Koop (92), Koop (92a), Koop (92b), Bredehöft (96), Vogt (98), Hofer-Löffler (108), Schwarz (118), Bleckert (129)

Behandlung der Stellungnahmen unter 113:

Im Rahmen der Auslegung – und vorher schon im frühzeitigen Beteiligungsverfahren - sind zahlreiche Stellungnahmen vorgebracht worden, die sich – mit und ohne eigene Ergänzungen – der Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“ (vertreten durch die RAe Mohr) anschließen.

Siehe hierzu die Ausführungen zur Stellungnahme der BAM/RAe Mohr im „Teil 1“ der eingegangenen „Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit“.