

Klimaschutz durch Verzicht auf massive Entwicklung im Buchholzer Osten

Verbände warnen vor kurzfristigen Festlegungen

Buchholz läuft Gefahr, seine guten Ansätze in der Klimapolitik zu verspielen. Die mit der „Bürgerwerkstatt Buchholz 2025plus“ angelaufene Debatte über die Eckpunkte der Buchholzer Stadtentwicklung geht nach Auffassung der meisten Buchholzer Umweltschutz-, Naturschutz- und Verkehrsverbände in die falsche Richtung. Die Verbände warnen davor, mit massivem Wohnungsbau im Osten der Stadt und mit einem Ostring – in welcher Bezeichnung auch immer – die Probleme von Buchholz im Wohnungsangebot und in der Verkehrsbelastung zu Lasten von Natur- und Klimaschutz lösen zu wollen.

Buchholz leistet, auch ohne dass massiver Wohnungsbau im Osten hinter dem Finanzamt betrieben wird, bereits einen deutlichen Beitrag zur Entlastung des Wohnungsmarktes. Dies geschieht dadurch, dass sich die vorhandene Wohnbebauung in den quadratkilometer-großen ehemaligen Waldwohngebieten – ein Markenzeichen von Buchholz! – laufend weiter verdichtet, ohne dass man überhaupt Einfluss darauf hat. Jährlich kommen auf diese Weise 50 bis 100 Häuser dazu, nicht selten mit mehr als einer Wohnung. Buchholz muss sich deshalb, so die Verbände (BUND, NABU, Greenpeace, Naturfreunde, VCD, ADFC), nur um den Wohnungsbau kümmern, der dort nicht stattfindet, nämlich öffentlich geförderte preiswerte Wohnungen und zentral in der Stadt gelegene Angebote für Senioren.

Eine Fläche in Buchholz, nämlich die Rütgersfläche, ist für beides so gut wie keine andere geeignet. Ein Teil dieser Fläche ist durch den ehemaligen Betrieb der Schwellenfabrik so stark belastet, dass eine Bodensanierung erforderlich ist. Ein entsprechendes Sanierungskonzept wird in Kürze vorliegen. Da sind also Lösungen möglich. Hier muss mit höchster Priorität angesetzt werden. Hier kann zudem ein soweit wie möglich autofreies und damit besonders zukunftstaugliches Wohnquartier gebaut werden, dass die Buchholzer Straßen in den Stoßzeiten nicht weiter belastet. Dies haben mehrere erfolgreiche Projekte bundesweit gezeigt, z. B. das Vauban-Viertel in Freiburg oder das Projekt Saarlandstraße in Hamburg.

Die Buchholzer wünschen sich eine Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr. Die letzte Buchholzer Verkehrsbefragung ergab, dass mehr als zwei Drittel aller Kfz-Fahrten innerhalb von Buchholz stattfinden. Dieser Binnenverkehr belastet die Straßen nicht nur in Nord-Süd-Richtung, sondern auch in West-Ost-Richtung. Er kann mit einem entsprechenden verkehrspolitischen Willen zum Großteil auf andere Verkehrsträger, insbesondere auf das Fahrrad und den Buchholz Bus, verlagert werden. Wichtig ist dabei auch, dass das Bahnfahren für Pendler noch erheblich attraktiver gemacht wird. So sind schon in der Vergangenheit Hunderte von Pendlern zusätzlich auf die Bahn geschwenkt. Hier ist noch sehr viel mehr machbar. Zum Beispiel ist es möglich, das Metronom-Angebot weiter zu verbessern. Zudem fehlen attraktive Angebote, die es überflüssig machen, mit dem Auto zum Bahnhof fahren zu müssen, z. B. ein Fahrradparkhaus oder die Verlegung des ZOBs in Bahnhofsnähe, beides Maßnahmen, die schon konkret vorbereitet werden. Das wäre wirksame Klimapolitik vor Ort.

Immer wieder müssen die Ergebnisse der letzten Buchholzer Verkehrsbefragung deutlich gemacht werden: Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten der Buchholzer sind kürzer als fünf Kilometer. Und 36 Prozent sind sogar kürzer als drei Kilometer! Zugleich verbreiten sich Pedelecs/E-Bikes rasend schnell. Das führt automatisch zu mehr Fahrrad und weniger Pkw. Dies muss Buchholz unterstützen, wie es dies mit dem Masterplan Radverkehr auch schon tut. Nur wenn Buchholz den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr fördert, kann es einen wirklich nennenswerten Beitrag zur Verwirklichung der – auch für Buchholz festgeschriebenen – Klimaziele erreichen.