

„Zahlreiche Zuschriften gingen in der Redaktion ein. Die meisten Bürger wandten sich gegen den Bau der Straße.“

So beschreibt Oliver Sander das Umfrageergebnis des Nordheide-Wochenblatts zum „neuen“ Ostring am 26.11.2020. Vorausgegangen war die Veröffentlichung einer Machbarkeitsstudie „Östliche Umfahrung in Buchholz i.d.N.“ und eine Bitte an die Leserschaft um ihre Meinung am 04.11.2020.

Längst nicht alle Leserbriefe wurden veröffentlicht. Wir von der BIO haben 23 gesammelt und danken den Autoren für die Genehmigung zur Veröffentlichung. Ergebnis ist ein detailreiches Bild davon, wohin so ein Ostring führen würde: viel Schaden, wenig Nutzen!

1. Zurzeit ist es fast völlig egal, ob jemand den neuen Ostring für dringend erforderlich hält oder ihn aus ökologischen Gründen ablehnt. Buchholz kann sich diese Schnellstraße in Zeiten superteurer Baukosten gerade in den kommenden Jahren am allerwenigsten leisten. Auch wenn die Pandemie plötzlich vorbei wäre und sämtliche anderen vermeidbaren Projekte gestrichen werden. Die wesentlichen Gründe:

1. Die Kostenschätzung von 35 bis 38 Millionen Euro (inklusive Zubringerstraßen) ist ein Witz, wie vor allem aus Vergleichen ersichtlich wird. Rechnet man den vor gut einem Jahr für 45 Millionen Euro fertiggestellten Pinneberger Westring (ca. 4,4 Kilometer Länge mit einer Bahnunterquerung) auf die Buchholzer Umgehung mit zwei Bahnunterquerungen hoch, ergeben sich rund 70 Millionen Euro Baukosten. Das ist der Unterschied zwischen Theorie und Praxis.
2. Das günstigste Angebot für den aus Kostengründen gekippten Mühltunnel-Neubau belief sich den Angaben zufolge auf 36 Millionen Euro für eine einzige Bahnunterführung mit etwa 300 Metern Straßenneubau. Also so viel, wie jetzt der komplette neue Ostring kosten soll. Irgendwas stimmt da nicht.
3. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz übernehmen Land und Bund bei (echten) Umgehungsstraßen bis zu 60 Prozent der Kosten, der Landkreis und Buchholz dann jeweils 20 Prozent. Im günstigsten Fall betrüge allein der Buchholzer Anteil realistische 14 Millionen Euro – und die 14 Millionen des Landkreises fallen auch nicht vom Himmel. Der Bund-/Land-Anteil bis zu 60 Prozent steht zudem auf tönernen Füßen: Wegen Corona verschulden sich alle Gebietskörperschaften erheblich, da muss künftig alles auf den Prüfstand. Niedersachsen hat vor einem Jahr die Schuldenbremse in die Landesverfassung aufgenommen. Und: Straßenbau-Freund und Verkehrsminister Bernd Althusmann wird vielleicht 2022 abgewählt.
4. Buchholz hat schon in den Boom-Jahren vor Corona nur die Ersatzinvestitionen (Abschreibungen) im Ergebnishaushalt verdient, auch die dringend nötigen Neuinvestitionen (Kitas, Schulen) sind komplett kreditfinanziert. Das hat der Landesrechnungshof schon seit Jahren gerügt. Jetzt helfen nur Kassenkredite, unter anderem für Tilgung und Zins dieser laufenden Kredite.
5. Buchholz hat aufgrund der schon vorhandenen Verschuldung eine sehr schlechte Ausgangsbasis für neue Großprojekte. Mit den vom Kämmerer bis 2025 hochgerechneten 64 Millionen Euro Schulden plus mindestens 14 Millionen Ostumfahrung läge Buchholz mit etwa 41000 Einwohnern dann bei einer Pro-Kopf-Verschuldung von 1900 Euro. Das ist im Vergleich etwa mit den benachbarten und vergleichbaren Mittelzentren Buxtehude und Seevetal sehr viel und bedeutet permanente Haushalts-Deckelung durch die Finanzaufsicht. Trotzdem soll dann noch der städtische Anteil an der Oststadt-Infrastruktur bewältigt werden.

Pinneberg (44000 Einwohner) steckt dank überzogener Wachstumspolitik mit einer Pro-Kopf-Verschuldung weit über 2000 Euro so tief in der Schuldenfalle, dass marode Schulen und Kitas nicht einmal in den vergangenen Boom-Jahren instandgesetzt werden konnten. Paradox: Die zusätzlichen Einnahmen durch Steuer- und Gebührenzahler hinken den Ausgaben offensichtlich auch langfristig hinterher, weil Bund und Land viele Aufgaben vorschreiben, sich aber nicht ausreichend an den Kosten beteiligen.

Aber was bringt es, darüber nur zu lamentieren und mit Tempo 100 in die Sackgasse zu rasen?

Tim Dietrich, Buchholz

2. Gegen das "alte Denken"! Die Ostumfahrung "entscheidet über Buchholz' Zukunft", titelt das Wochenblatt. Das ist in mehrerlei Hinsicht richtig. So würde dieses Autoprojekt aus dem Denken des letzten Jahrhunderts den **östlichen Naherholungsbereich zerschneiden** und **sogar eine biologisch hochwertige Streuobstwiese des NABU zerstören**. Autoverkehr ist eben in Buchholz doch wichtiger als Natur?

Zweitens führt der Bau neuer Straßen erfahrungsgemäß zu mehr motorisiertem Verkehr. Das ist das Gegenteil von Klimaschutz und **ignoriert, dass wir für nächste Generation vernünftige Lebensgrundlagen erhalten müssen**. Ist Klimaschutz in Buchholz nur ein Lippenbekenntnis?

Drittens ist es bei dem derzeitigen Schuldenstand der Stadt in Höhe von 43 Mio Euro der **helle Wahnsinn, sich durch weitere Verschuldung auf lange Sicht finanziell total handlungsunfähig zu machen**. Und die angepeilten Baukosten von fast 40 Mio Euro sind sicherlich schöngerechnet. Zum Vergleich: Der Westring in Pinneberg, ebenfalls eine Umgehungsstraße (etwa 4,5 km lang, 1 Bahnunterführung im Vergleich zum Ostring mit knapp 7 km Länge + 2 Bahnunterführungen) soll um die 45 Mio. € gekostet haben. Das würde für den Ostring dann eher 60-65 Mio Euro bedeuten. Wenn man dann noch die bei solchen Projekten üblichen Kostensteigerungen von bis zu 50 Prozent und mehr bedenkt, erreicht der Kostenanteil der Stadt schnell 40-50 Mio Euro und bedeutet eine Schuldenverdopplung! Und das für ein in meinen Augen total unsinniges Projekt.

Wenn überhaupt weitere Schulden, dann für den Bau von klimaneutralen und für die Mieter bezahlbare Wohnungen!

Mit klimafreundlichen Grüßen, Herbert Maliers

3. Sehr geehrter Herr Sander. Ich bin der Meinung, den Ostring sollten wir nicht bauen. Es ist ein sehr kostspieliges Vorhaben. **Es kostet nicht nur viele Euro, es wird auch wieder eine große Fläche versiegelt. Und wofür? nur um einige Minuten schneller an der Autobahn zu sein, um dort auch wieder im Stau zu stehen.** Und diese Staus dauern länger als die kurzen Staus in Buchholz, die in der Regel nur an den Ampeln entstehen. Und für einen wesentlich kleineren Betrag für den Mühlentunnel war kein Geld da. Die Bundesrepublik hat sich in Sachen Umweltschutz eine Menge vorgenommen. Aber wie sollen diese Ziele erreicht werden? Es wird zwar viel diskutiert, aber wenn wir so weitermachen, werden wir nicht den Temperaturanstieg verringern, wir werden auch die Luft nicht sauberer bekommen, es werden ja immer noch viele, viele Autos gebaut. Wenn der Ostring gebaut werden sollte, dann wird es nicht mehr lange dauern, dann sind auch die Ackerflächen zwischen Ostring und Bremer Straße bald Baugelände. Die Investoren warten schon. Ich bin auch der Meinung, dass der Stadtrat, und das nicht nur in

Buchholz, die Hoheit über ihr Gebiet verloren haben. Man hat den Eindruck, dass die Investoren sagen, wo, wann und wie gebaut wird. Und man wundert sich, wie einige Bauvorhaben genehmigt werden. Es wird wohl nur abgenickt. Und wenn es Mitglieder im Stadtrat gibt, die bei kritischen Bauvorhaben meinen, es ist ja nur ein Acker, dann haben sie nicht begriffen, dass über 7 Milliarden Menschen von diesem Acker leben. Und wenn dann auch noch der Bürgermeister erklärt, es ist ja nur ein Glyphosat verseuchter Acker, dann kann man gewiss sein, dass diese Leute nicht imstande sind, Erderwärmung, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch usw. zu stoppen. Und wenn wieder einmal zwei Sommer zu wenig Regen fällt, werden wir auch noch Dürreprobleme bekommen, vielleicht haben wir sie schon, nur es merkt man wohl erst, wenn aus dem Wasserhahn kein Wasser mehr kommt. **Natürlich, wenn der Ostring nicht gebaut wird, sind die Probleme nicht gelöst. Aber es würde ein Anfang sein.** Trotzdem einen schönen Gruß Uwe Rohde

4. Gerne nehme ich die Möglichkeit wahr, um auf Ihren Artikel hinsichtlich Buchholz 2025plus und die geplante Ostumfahrung vom 4. November zu antworten.

Ihre Argumentation weist Parallelen zu Ideen des 1960er und 1970er Jahre auf. Damals wollte man die „autogerechte Stadt“ erschaffen. Die Folgen dieser Utopie lassen sich immer noch an einer Vielzahl deutscher Innenstädte erkennen. Dabei ist sich die Mehrheit beinahe aller Bürger, Politiker und Experten einig, dass dieses Konzept der falsche Weg war. Daneben existiert eine Reihe von Studien, die aufzeigen, dass mehr Infrastruktur zu mehr Verkehr führt.

Das Ausmaß der unwiederbringlichen Zerstörung von Natur ist der zweite Aspekt, der in ihrer Meinung überhaupt nicht aufgezeigt wird. Sie argumentieren daher mit einem sehr tradierten Ansatz: Beleuchtung von einer Seite der Argumentation unter gleichzeitiger Vernachlässigung weiterer Blickwinkel.

Indem Sie sich auf Radfahren und allem Anschein nach bestehende ÖPNV-Lösungen stützen, offenbart Ihre Argumentation letztlich auch fachliche Lücken bezüglich zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte. Bitte machen Sie sich mit „Bus on demand“ und „Ringlinie“ vertraut. Man könnte beispielsweise zwei bis drei elektrisch betriebene Kleinbusse zu den Stoßzeiten zwischen dem neuen Wohngebiet und dem Bahnhof pendeln lassen. In den Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen könnte man per App individuelle Start- und Zielpunkte bekanntgeben, um anschließend einen Punkt-zu-Punkt Verkehr einzurichten. Ähnlich funktioniert das Angebot von Moia in Hamburg.

Insofern gebe ich Ihnen dahingehend recht, dass die Politik Prioritäten setzen muss. Allerdings mit Fokus auf ausgeglichenen Haushalten, Bewahrung von Natur und zukunftsorientierten Verkehrskonzepten.

Besten Gruß, Prof. Dr. Florian Dorozalla

5. Auf dem Reißbrett sieht die Straße zusammen mit dem geplanten Baugebiet ganz schön aus. Und ja, für Buchholzer, die südlich der Bahn und Landkreisbewohner/innen die südlich von Buchholz wohnen, besteht dann die Möglichkeit, schnell nach Hamburg zu pendeln. **Doch zukunftsweisend ist dieses Projekt leider nicht.**

Für Buchholzer/innen, die nördlich der Bahntrasse wohnen, ist die Umgehung wenig attraktiv. Bis zu 60% weniger Autoverkehr in der Kirchenstraße heißt auch entsprechend weniger Kundschaft in der Innenstadt. Buchholz bezahlt die Straße mit dem Verkauf attraktiver stadteigener Grundstücke. Der Verkehrslärm wird steigen. Mit Sicherheit steigen auch die Kosten der Buchholzer Infrastruktur. Neue Schulen und Kindergärten müssen unterhalten werden. Evtl. werden Kreisstraßen (z.B. die Canteleubrücke) zu Kommunalstraßen. Auch solche Bauten müssen instandgehalten werden. Schon jetzt ist der Buchholzer Haushalt für die nächsten Jahre nicht ausgeglichen. Zudem verbaut die Umgehungsstraße die Entwicklung zu einem attraktiven Nahverkehr. Wichtige innerstädtische Verkehrsentscheidungen, wie die Verlegung des ZOBs an den Bahnhof oder der Ausbau des Mühlentunnels für neue Buslinien, Schüler/innen, Radfahrer/innen oder auch die Feuerwehr werden dann wohl für Jahrzehnte verschoben.
Olaf Blohm, Buchholz

6. Die Planung der Ostsiedlung erfolgte auf Betreiben der Verwaltung vor allem, weil sie mit dem Verkauf der dortigen stadteigenen Grundstücke den Haushalt aufbessern will. Das gibt niemand zu, aber es ist nun ´mal so. Dass eine solche Siedlung eine Verbindungsstraße zwischen Bendestorfer Str. im Norden und Lüneburger Str. im Süden braucht, sieht man ein. Mit dem recht scheinheiligen Wohnungsbau-Argument konnte die Verwaltung den Widerstand von Ratsleuten, die früher gegen den Ostring waren, für ihre ca. 45 Jahre alten Pläne überwinden. **Das Lustige an der ganzen Sache: jene Senkung der Verkehrszahlen auf der Kirchen/Hamburger Str. mittels eines Ostringes auf ca. 18.000 Fahrzeuge am Tag wird in den nächsten Monaten bereits erreicht sein – ohne Ostring.** Trotz Einwohnerzuwachses sinkt nämlich Jahr für Jahr die Fahrzeugzahl auf dieser Buchholzer Nordsüdachse, und zwar vor allem dank Buchholzbus, Fahrrad- und Bahnnutzung. Ich vermute, dass nach meiner Zeit eine fortschrittlichere Generation herangewachsen sein wird, welche die Bahnquerungen im Norden und Süden für überflüssig und nicht bezahlbar erklärt.
Buchholz braucht keine Osttangente für Kraftfahrzeuge. Eine solche Straße würde riesigen Verkehr auf die Kreuzung beim Standesamt lenken und diese zum Rückstau punkt machen. Man hätte dann Verkehrsstillstände auf der Lindenstraße.
Buchholz braucht aber sehr wohl und sehr schnell alle nur irgendwie denkbaren Verbesserungen für den Fahrradverkehr, vor allem im Bahnhofsumfeld.
Bernd Wenzel, Buchholz.

7. Ich kann mich noch daran erinnern, dass bei der ersten große Umfrage zum Thema Ostring die Bürger sich gegen den Ostring ausgesprochen haben. Nun kann man natürlich so oft fragen, bis einem das Ergebnis genehm ist, was die FDP anlehnend an die Kommunalwahlen ja dann auch getan hat. **Eine Ostumfahrung in Buchholz hätte über kurz oder lang nur noch mehr Baugebiete zur Folge und man muss sich fragen, wer wirklich ernsthaft glaubt, dass der Verkehr in Buchholz dadurch weniger wird?!** „1500 Wohneinheiten hier, ein neues Baugebiet dort“, wenn immer mehr Menschen hier wohnen sollen. Was ist eigentlich mit den Menschen, die schon jetzt hier leben? Sollte die Politik nicht erst einmal dafür sorgen, dass alle Bedarfe für die schon hier wohnenden Bürger gedeckt werden? Wenn man sich die selbst überholende Geschwindigkeit der letzten Jahre an Verdichtung in Buchholz anschaut, würde ich dringendst dazu raten, erst einmal für einen weiteren Wachstumsstopp zu sorgen. Es gibt kein Recht für alle überall zu wohnen! Andere

Kommunen haben es schon vorgemacht und den Zuzug durch Sanktionieren von Baugebieten drastisch reduziert. Buchholz muss nicht ins Unermessliche wachsen und sich zum Spielball einer schlechten Hamburger Wohnungspolitik machen lassen. **Ich denke, viele hier lebende Bürger haben Angst um unsere schöne Landschaft, die nicht durch zwanghaften Aktionismus zerschnitten und ausverkauft werden sollte.**

Uwe Raisch

8. Die merkwürdige Logik der Planer lässt sich ablesen an dem Standard-Hinweis auf die „klimatischen Auswirkungen“ der Vorlage. Der skurrile Gedankengang: Die Planung stelle derzeit einen „unverbindlichen Beitrag zur politischen Meinungsbildung“ dar. So ein Beitrag habe erstmal gar keine klimatischen Auswirkungen. Für die politische Meinungsbildung muss man also nicht wissen, was das alles konkret für das Klima bedeutet. Das wird dann später berechnet (wenn die Entscheidungen getroffen sind, also im Nachgang). **Das Elend soll erst beziffert werden, wenn es unabwendbar geworden ist. Oh wundersame Verwaltungslogik.**

Dr. Ingo Engelmann, Buchholz

9. Sehr geehrter Herr Sander, die Ostumgehung von Buchholz wird von vielen Bürgern befürwortet und ist entsprechend „gewählt“ worden in der klaren Erwartung, im Gegenzug eine spürbare Entlastung der Achse Canteleubrücke – Kirchenstraße zu erreichen. Die laut Machbarkeitsstudie zu erwartende Verkehrsverminderung in diesem Bereich wird auf etwa 5000 – 6000 Fahrzeuge geschätzt. Die Studie räumt ein, dass durch diese Entlastung weiterer Verkehr aus der Verbindung Seppenser Mühlenweg – Mühlentunnel wegen der Unattraktivität des Tunnels auf die Canteleubrücke verlagert wird (unbeziffert). Weiterhin völlig unberücksichtigt sind die Verkehre, die für das Projekt „Buchholz-Ost“ erwartet werden. Das Teil-Projektionsgebiet 1, das über die Hermann-Burgdorf-Str. und die Bgm.-Adolf-Meyer-Str. angebunden wird, wird ohnehin die Canteleubrücke nutzen, doch auch alle anderen Bewohner des neuen Stadtteils, die etwas in Buchholz zu erledigen haben, werden selbstredend diese Achse für ihre Fahrten verwenden. **Es ist also vorstellbar, dass wir die gewünschte Verkehrsentslastung überhaupt nicht spüren werden. Das sollte man den Bürgern vielleicht nicht vorenthalten, die Enttäuschung darüber dürfte groß sein.**

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Köchling

10. Aus unserer Sicht "geht die Ortsumfahrung gar nicht", denn **seit 2016 (knapp Mehrheit für Ostring-befürwortende Parteien) hat sich einiges geändert:** Die Klima-Problematik entgleitet unserer Kontrolle und mit der finanziellen Situation der Stadt Buchholz belasten wir schon jetzt die folgenden Generationen weit über Gebühr. Außerdem liegen die tatsächlichen Kosten solcher Bauprojekte erfahrungsgemäß stets weit über den geplanten Kosten. Besonders aber ärgert uns die Sichtweise der Gutachter, es könnten bis zu 60% des Straßenverkehrs in der Kirchenstraße durch eine Ostumfahrung eingespart werden. Wie soll das funktionieren, wenn ein anderes Gutachten 2/3 des Verkehrs in Buchholz als Binnenverkehr identifiziert hat? Und Sie wissen doch: Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr, das war schon immer so!

Die mittelfristige Prognose für den Autoverkehr ist jetzt schon negativ und könnte durch Ausbau des ÖPNV und des Fahrradverkehrs sowie vermehrter Tätigkeiten im Homeoffice (nicht nur in Corona-Zeiten, sondern auch dauerhaft) weiter sinken. Parkgebühren müssen

erhöht werden und die Stichstraßen zum Zentrum, die zu erhöhtem Parkplatzsuchverkehr führen (Poststraße, Breite Straße, Adolfstraße, Caspers Hoff), müssen für PKW gesperrt werden. Weitere mögliche Maßnahmen wurden ja nie richtig geprüft - wahrscheinlich weil es die Argumentation für den Ostring entkräftet hätte: die Verbesserung des Verkehrsflusses durch Kreisverkehre, überdachte und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, Mitnahme von Fahrrädern im Bus (mit bestimmten Sperrzeiten wie beim HVV), die Einrichtung von zusätzlichen Buslinien (was deutlich günstiger wäre als der geplante Straßenbau) und vieles mehr.

Es gibt aus unserer Sicht viele Maßnahmen, die zusammen mehr erreichen würden als die geplante Ostumfahrung, und außerdem weniger kosten und das Klima entlasten. Die Lösungen liegen bereits auf dem Tisch und die Zeiten haben sich geändert - das bedeutet weniger Argumente für den Straßenbau.

Wir wären sehr erfreut, wenn Sie unsere Stellungnahme (oder Teile davon) im Wochenblatt veröffentlichen.

Viele Grüße von Familie Wilke, Buchholz

11. Danke für den heutigen Artikel samt Aufruf zu Feedback im Nordheide Wochenblatt. **Danke für die Frage „Wie finden Sie das?“.** Hier meine Antwort:

- **SIEDLUNGEN IN BUCHHOLZ:** Noch immer scheint ein Ostring geplant zu sein, der uns Buchholzer nicht anbindet. Das finde ich am Kunden vorbei gedacht. Wenn neue Straßen, dann bitte mit Anbindung angrenzender Siedlungen in Buchholz. Gedrosselte Geschwindigkeit wäre ein weiterer Vorteil, der dabei entsteht. Eine Autobahn um den Ort herum finde ich rückständig.
- **ÖPNV:** Außerdem fehlt: zukunftsfähig ist die bessere Anbindung ländlicher Regionen an das ÖPNV. Warum ist das nicht aufgeführt? Was wir heute haben, das reicht nicht. Zahlreiche Buchholzer pilgern per PKW nach Klecken, weil es in Buchholz keine ausreichende HVV / S-Bahn Anbindung gibt und wir im Fahrkarten-Tarif zu unseren Lasten bedacht sind. Junge Menschen, vor allem Frauen, sind aus Sicherheitsgründen zudem öfter im Auto - vor allem nachts. Im Metronom nachts: welche 20-jährige fühlt sich da wohl?! Nun sind wir locked down in der Pandemie, aber die wird hoffentlich eines Tages enden.
- **Renewables und neue Technologien:** E-Mobility, Car-Sharing, autonomes Fahren, extra Bus-Fahrspuren sowie weitere innovative Technik: wo an der Ortsumfahrung ist dazu etwas geplant? Oder fehlt das auch? Die Stadtplanung und Landkreis sehe ich hier in der Verantwortung.

Anbindung der Buchholzer Siedlungen an allen Siedlung/Ostring-Verbindungspunkten, mehr ÖPNV, mehr Sicherheit für Fahrgäste: alles nicht im Plan enthalten?! Autsch.

Ich bitte Sie, wenn Geld ausgegeben wird: dann bitte für Buchholz und für alle Zielgruppen. Das ist nicht ausreichend bedacht. Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung. Es wäre toll, wenn Sie sich weiter für uns einsetzen. Danke für die Transparenz.

Sonnige Grüße, Astrid Beger

12. Buchholz vor dem Größenwahn der Kommunalpolitik schützen

Man kann aus unterschiedlichen Beweggründen trefflich darüber streiten, ob Buchholz irgendeine Art von Ortsumgehung benötigt. Dies will ich hier gar nicht weiter erörtern. **Ich**

möchte mich hier und heute ganz entschieden gegen die jetzt konkret geplante Vorzugsvariante der Ortsumgehung (kurz Ostring) aussprechen.

1. Die Verknüpfung von Ostring und Buchholz 2025Plus ist eine unheilige Allianz. Buchholz 2025plus ist in derzeit geplanter Form ein fragwürdiges Projekt, das mehr Fragezeichen aufwirft, als dass es gute städtebauliche Lösungen liefert (eine detaillierte Würdigung hierzu würde den Rahmen sprengen und muss an anderer Stelle erfolgen). Auf jeden Fall ergibt die Kombination von einem fragwürdigen Projekt (Ostring) mit einem anderen (2025plus) ein katastrophales Landschaftsbild mit einem gigantischen Naturflächenverbrauch, der den Charakter von Buchholz (die Gründe warum man in Buchholz lebt und in Zukunft in Buchholz leben möchte) nachhaltig zerstört. Buchholz ist nicht Hamburg oder irgendeine andere Metropole und wird es auch nie werden. Jeder Versuch in diese Richtung wettzueifern, wird kläglich scheitern. Anstatt kommunalem Größenwahn sollte sich Buchholz auf seine Stärken konzentrieren.

2. Soltauer- und Hamburger Str. sind aus gutem Grund mit Höchstgeschwindigkeiten von 50 und teilweise 30 km/h bemessen. Die konkrete Ausgestaltung des Ostrings mit einer vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h incl. Lärmschutzwand und dies direkt entlang von Wohngebieten und Sportstätten (Stichworte Lärmbelastung, Emissionen, Kinder), erschließt sich keinem normal denkenden Buchholzer Bürger.

3. Ob das zugrunde liegende, prognostizierte Verkehrsaufkommen im Zuge zunehmender Digitalisierung und Arbeiten im Home-Office noch Bestand hat, sollte ebenfalls angezweifelt werden.

Kurzum: Zum Wohle der Stadt Buchholz kann ich nur dringend davon abraten, die geplante Vorzugsvariante zu realisieren.

Karsten Toschka

13. Richtig ist, dass die Vorstudie zu der jetzt verschämt „Ostumfahrung“ genannten Neuauflage des Ostrings in den Vorzugsvarianten Kosten zwischen 35 und 38 Mio. € annimmt. Darin sind für die beiden notwendigen Querungen der Eisenbahntrassen Kosten für 5 Mio. € (Linie Buchholz-Jesteburg) bzw. 8 Mio. € (ICE-Strecke Bremen-Hamburg) angesetzt, allerdings mit dezentem „Unsicherheitshinweis“. Man erinnere sich bei dieser Gelegenheit an die Anfang 2019 aus Kostengründen abgeblasene Mühltunnelerneuerung: Geplanten Gesamtkosten für Planung und Bau in Höhe von 23,66 Mio. € stand das niedrigste Bieterangebot in Höhe von 36 Mio. € (nur Baukosten) gegenüber (die weiteren Angebote waren noch deutlich höher). Unabhängig von der Baukonjunktur lassen sich die Bieter die Risiken und Schwierigkeiten des Tunnelbaus bei einer Dammhöhe von 15 m und „unter dem rollenden Rad“, wie es in der Vorstudie heißt, entsprechend bezahlen. In jedem Falle sind die in der Vorstudie angenommenen Kosten für die Eisenbahnquerungen absurd zu niedrig, die übrigen Kostenannahmen vermutlich auch. Die tatsächlichen Kosten werden weit jenseits der 50 oder gar 60 Mio. € liegen. **Wer es gerade angesichts der mittelfristigen Haushaltslage ernst mit der Finanzverantwortung für die Stadt Buchholz meint, ist gut beraten, eine belastbare Kostenermittlung einzufordern, bevor er dieses klimapolitisch anachronistische und finanziell illusorische Projekt weitertreibt.**

Dr. Martin Dieckmann, Buchholz

14. Die Stadt Buchholz beantragt beim Rat, im Zuge des Projektes "Buchholz 25 Plus" eine Ostumfahrung mit geplanten Kosten in Höhe von 35 bis 38 Mio. €. Vergleicht man diese Kosten mit einem ähnlichen (durchgeführten) Projekt, jedoch statt 7 km lediglich 4 km und statt 2 nur 1 Bahnunterführung für 45 Mio. €, so stellt sich die Frage, wie das zu bewältigen ist. (Zumal der Tunnelbau die damaligen Planungskosten um das Mehrfache überschritten hat).

Durch die angestrebte Beteiligung des Kreises, wird die Straße dann eine Kreisstraße und die Hamburger Straße ab Nordring bis zur Soltauer Straße (incl. Canteleu-Brücke) wird entwidmet. Fällt somit der Stadt Buchholz zur Last. Die Brücke ist so marode, dass sie erneuert werden muss; zu Lasten der Stadt Buchholz.

Der derzeitige Schuldenstand der Stadt Buchholz beträgt 43 Mill € und wird (ohne Buchholz 2025) schon bis 2025 auf ca. 64 Mill € steigen.

Wie will die Stadtverwaltung das Paket aufschneiden, zumal der Tunnel wesentlich wichtiger ist. Alles unter dem Deckmantel "neuer Ostring", nur anders genannt?

Seit dem Jahr 2000 liegt der Stadt ein Planentwurf vor, der aufzeichnet, wie man die Innenstadt auch ohne Ostring entlasten könnte. (Er liegt in der untersten Schublade des Baudirektors)

Dieser Plan sieht einen Kreisverkehr um die City vor mit den Vorteilen:

1. keine Ampeln und dadurch kein Stau. 2. Um 50 % Reduzierung der Emissionen. 3. Mit Tempo "30" um die Stadt. Die Kosten für dieses Projekt dürften um 90 % niedriger liegen als die Ostumfahrung; und die Umwidmung der Kreisstraßen blieben der Stadt erspart.

Karl- Heinz Kühl, Dipl. Ing., Energietechnik

15. Diese Straße wäre hauptsächlich eine Last! Es besteht nämlich keinerlei Sachzwang für eine Verknüpfung von sozialem Wohnungsbau mit einer Millionen verschlingenden Oststraße. Die Verknüpfung erfolgte rein politisch: Wenn ihr (Grüne, SPD) unserer Straße zustimmt, lassen wir (CDU, FDP) uns zu „euren“ Sozialbauten hinreißen. Sozialer Wohnungsbau darf so nur im Osten entstehen, nicht etwa dort, wo Straßen, ÖPNV, Schulen oder Kitas schon vorhanden wären. Dann gäbe es ja aus Sicht von CDU/FDP ganz offensichtlich keine Rechtfertigung für die teure Oststraße. Dieser politische Handel wird auf dem Rücken Wohnungsbedürftiger ausgetragen und treibt die Kosten für sozialen Wohnungsbau untragbar in die Höhe. Die Osterschließung würde unserer „Stadt im Grünen“ eine Neuverschuldung in nicht gekannter Dimension bescheren, zumal die nun geschätzten Kosten nach einem Blick auf das Mühlentunnelscheitern oder das Beispiel der Umgehungsstraße Pinneberg deutlich zu niedrig liegen. Die vorgelegte Ostringplanung bereitet den Weg für mehr Autos, mehr Umwelt- und Klimaschaden und gleichzeitig für eine Schwächung des ÖPNV in Buchholz. **Im Kern geht es jedoch um den Start zu einer Bebauung des (noch) naturnahen Buchholzer Ostens von Vaensen bis Holm-Seppensen.** Im Süden verkommt Holm-Seppensen zum Durchgangsort und wäre wohl irgendwann selbst Kandidat für eine Umgehungsstraße. Mit einer 16-Hektar-Versiegelung wertvollen Bodens allein für die Ostumgehung soll eine bezaubernde Gegend zerschnitten werden, die **nachweislich die Voraussetzungen für ein Landschaftsschutzgebiet erfüllt.** Allen Pendlerinnen und Pendlern wünsche ich aufrichtig gut machbare Arbeitswege, aber keinesfalls auf diesem Irrweg! Vollbremsung bitte!

Grit Weiland, Buchholz

16. Stichwort: Neubaugebiete

Wachstum=Wohlstand=Zufriedenheit.

Diese Formel stimmt schon lange nicht mehr.

Und das haben viele junge Menschen begriffen. Schließlich geht es um ihre Zukunft.

Eine intakte Natur, unbebaute Wiesen und Felder, das wünschen sich die meisten die hier bereits leben. Buchholz ist mit 40000 Menschen gut bevölkert. Die Kapazitäten im Bereich freier Flächen sind ausgeschöpft. Das wenige an freien Wiesen und Feldern, was noch vorhanden ist, muss erhalten bleiben, um den Menschen ihren natürlichen Freiraum an der frischen Luft zu lassen.

Die Menschen, die sich in Buchholz bereits ein Zuhause geschaffen haben, sind nach Buchholz gezogen, weil sie Natur und Ruhe bevorzugen. Slogan der Stadt Buchholz:
Buchholz die Stadt im Grünen!

Die Politik fordert nun mit der Agenda Buchholz 2025+ den Bau einer Oststadt mit 1500 Wohneinheiten und eine damit verbundene östliche Umgehungsstraße (Ostring).
Und hier haben wir nun den Zustand der Dependenz.

Das würde bedeuten, dass Buchholz ca. 6000 (pro Wohneinheit ca. 4 Personen) neue Bürger bekäme. Bei 1500 Wohneinheiten hätten wir pro WE ein Auto. Das sind dann 1500 neue Fahrzeuge. Vielleicht auch 3000 neue Fahrzeuge, denn wenn ich mich so umschaue, gibt es mittlerweile je Haushalt schon 2 Autos.

Nun aber zu glauben, dass jeder dieser Autobesitzer zu jeder Zeit nur diese Umgehungsstraße (Ostring) nutzen wird, befindet sich im Irrtum. Man möchte doch auch einmal mit dem Auto in der Innenstadt einkaufen. **Das Chaos ist vorprogrammiert, liebe Bürger der Stadt Buchholz.** Lassen Sie nicht zu, dass wir in Buchholz unseren lebenswerten Kleinstadtcharakter verlieren. Ich würde mir wünschen, dass Buchholz sich zu einer Fahrradstadt entwickelt. Hier sind wir auf einem guten Weg dank der Initiative von Peter Eckhoff von der Buchholzer Liste.

Ich habe im Februar 2018 in Zusammenarbeit mit Grit Weiland und Dr. Jürgen Dee von der BIO (BürgerInitiative Ostring) unserem Bürgermeister Herrn Röhse einen 60 Fragen Katalog überreicht. Hier ist nachzulesen, was so alles auf die Stadtverwaltung bei der Realisierung von Buchholz 2025+ zukommt. Ich würde mir wünschen, dass das Wochenblatt diesen Fragenkatalog für die Bürger der Stadt Buchholz abdruckt und in einer Ausgabe veröffentlicht. Das wäre demokratisch.

Ich nenne mal die 4 wichtigsten Punkte aus diesem Katalog: Krankenhauserweiterung, Kita-Neubauten, Schulneubauten, weitere Arztpraxen

Wer verpflichtet die Stadt Buchholz eigentlich, das alles auf sich zu nehmen und die Lebensqualität der schon hier lebenden Menschen durch die Planung von Buchholz 2025+ so stark zu verschlechtern?

Auf ein letztes Wort: Und wer soll das alles eigentlich finanzieren? Das Geld ist ja nicht einmal für einen schon längst überfälligen Mühltunnel vorhanden.

Rainer Gülzow, Buchholz

17. Sie wissen, schon 2010 haben wir eine Fahrraddemo in den Gegenden gemacht, die ein Ostring alle zerschneiden würde. Meine Meinung diesbezüglich ist stabil:

Straßenbau ist Landschaftsverbrauch, außerdem Bodenversiegelung, Autoverkehr wird gefördert, es wird der Feinstaubausstoß erhöht, die Luftqualität leidet, es gibt mehr Lärm und CO₂ steigt.

- Aber Boden und Natur sind unsere größten Helfer gegen den Klimawandel (von der Wohnstatt, die sie anderen Lebewesen geben, ganz zu schweigen).
- Autos und Verkehr sind mit die größten Klimabelastungen, gerade hier in Buchholz als Hauptproblem erkannt.

Mit einer neuen Straße für mehr Verkehr gehen wir also doppelt so schnell in die falsche Richtung, fort von dem 1,5°C Limit.

Außerdem soll die Straße weiteren Wohnraum ermöglichen. Dieser Wohnraum, der da neu entstehen soll, muss aber beheizt werden. Sowohl das Bauen als auch das spätere Heizen führt zu mehr CO₂.

Es gibt dazu klimaneutrale, oder besser klimapositive, Lösungen, sie müssen aber berücksichtigt werden und auf die Schnelle können sie anscheinend nicht in dieser Planung umgesetzt werden. Deshalb muss die Planung, sowohl der Straße wie auch der Siedlung, gestoppt werden (Moratorium), bis sowohl Bauen als auch Heizen und An- und Abfahrt CO₂ neutral gelingt.

Alles andere wäre nach der Verordnung, die 2021 in Kraft tritt, nicht rechtens (dann müssen alle Neubauten in der EU, Niedrigstenergiegebäude genannt, laut Gesetzesvorschrift „eine sehr gute Gesamtenergieeffizienz aufweisen“ und den Energiebedarf „soweit möglich, zu einem ganz wesentlichen Teil durch Energie aus erneuerbaren Quellen decken“. Der Brüsseler Beschluss dazu stammt aus dem Jahr 2010).

Dieses Projekt schnell 2020 noch durchzutreiben, ist aufgrund der finanziellen Situation in der Stadt, auch durch Corona, ebenfalls nicht rechtens.

Das 1,5°C Limit wird schon eingeklagt und die Kläger haben damit sehr gute Resultate und die Beklagten, die sich nicht an Umwelt- und klimaauflagen gehalten haben, hohe Kosten (https://institutional.union-investment.de/startseite-de/Kompetenzen/Nachhaltige-Investments/Themen/Klima/Klagen_fuer_das_Klima.html).

Die Stadt ist verpflichtet, Kosten zu sparen. Hier käme eine Kostenlawine auf sie zu.

Das ist meine Meinung dazu.

Im Übrigen haben wir reichlich Wohnraum, der auf schnelle Weise zur Verfügung stände (<https://klimaforum.buchholz.de/ecm-politik/buchholz/de/mapconsultation/54275/single/proposal/47>)

Mit freundlichen Grüßen
Cornelia Cornels-Selke

18. Gerne möchte ich einige Punkte zum Thema Ortsumfahrung vorlegen. Ich denke, die jetzt genannte Ortsumfahrung ist ganz stark gekoppelt an das Neubaugebiet Buchholz 2025 plus. Ich denke, wir sollten hier erst einmal die Zweckmäßigkeit dessen unter die Lupe nehmen und ob es hier nicht evtl. andere Möglichkeiten in unserem so großen Areal gegeben hätte, um 1500 Wohneinheiten zu errichten. Ich persönlich denke schon, beim o. g. Neubaugebiet handelt es sich um die wahrscheinlich schlechteste zur Verfügung gestandenen Variante, welche einzig und allein der Durchsetzung einer Ortsumfahrung bzw. dem alten Ostring dient.

Ich persönlich halte Neubaugebiete nahe von bestehenden Bundesstraßen für äußerst sinnvoll, In Sprötze oder Suerhop ist genügend Platz, wie schaut's aus mit dem Bahngelände an der Straße Bremervörder Bahn, riesige unbenutzte gerodete Flächen, hier wäre es ein Einfaches eine Anbindung zur Bundesstraße her zu stellen. Ebenso gibt es diverse andere Flächen in Sprötze und Trelde, die beiden Ortsteile liegen optimal an den Bundesstraßen.

Des weiteren glaube ich, dass der Einzelhandel im Innenstadtbereich in Buchholz, welcher eh schon am leiden ist, durch diese Art von Umfahrung noch mehr leiden wird.

Bezüglich dem großen Gejammer des Verkehrs, es ist doch höchst widersprüchlich, dass wir schon Jahre lang über zu hohen Verkehr in der Innenstadt klagen, und die Politik in diesem Bereich ein 1500-Einheiten-Neubaugebiet freigibt, welches ohne einer Ortsumfahrung/ Ostring gar nicht

realisierbar wäre. Ich halte das für eine höchst unprofessionelle Handlung seitens der Politik, welche versucht, den Ostring hiermit zu erzwingen.

Meine Meinung zum Verkehrsproblem, es gibt Stoßzeiten in der Rush-hour, die sind höchst nervenzerreißend, ja aber welche andere Stadt hat diese nicht!?

Abhilfe würde hier eine Art zweispuriger Kreisverkehr schaffen welcher die Eckpunkte Hamburger Str., Bendestorfer Str., Canteleubrücke, Bremer Str. und Steinbecker Straße verbindet. Diese Variante würde meiner Meinung nach den dickflüssigen Verkehr tageszeitübergreifend entzerren.

Herr Sander, können Sie bitte nochmal die Kosten zu der Ortsumfahrung überprüfen, 35,2 – 38,1 Millionen Euro je nach Variante, welcher Anteil wird durch die Stadt Buchholz entrichtet und welcher Teil durch den Landkreis Harburg?

Die Kosten dieses Planes zur Ostumfahrung dürfen nicht aus den Augen gelassen werden, wie gedenkt die Stadt dann diese hohen Kosten zu stemmen, ohne die Bürger durch Steuererhöhungen zu belasten?

Ich sage Ostring = Nein Danke!

Wir müssen alles dafür tun das unsere Stadt im Grünen eine Stadt im Grünem bleibt!

Beste Grüße, Sandy Steven Schultz

19. Das Buchholzer Mobilitätskonzept 2025 sagt es deutlich: „**Über zwei Drittel der Wege mit dem Kraftfahrzeug werden innerhalb Buchholz zurückgelegt und gehören zum Buchholzer Binnenverkehr. (...) Die Hälfte aller Wege mit dem Kraftfahrzeug ist kürzer als 5,0 km.“ (S. 10f) Diesem Verkehr nützt ein Ostring also gar nichts. Was jedoch nützen würde, wäre eine deutliche Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV).** Tatsächlich empfiehlt das Mobilitätskonzept in seinem Fazit, die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad zu verbessern (S. 11). Nehmen wir beispielsweise die Zeit von 7:15 bis 8:00 Uhr, in der es an Wochentagen rund um die Schulzentren zu Stausituationen kommt: Würde hier ein Anliefern der Schulkinder bis vor die Schultür unmöglich und insbesondere unnötig gemacht werden durch eine sichere Gestaltung des Schulwegs für Zufußgehen und Fahrradfahren, so wäre in dieser Zeit für alle Pendler ganz automatisch (annähernd) freie Fahrt möglich. Dies ist nur eins von vielen Beispielen, wie dem MIV begegnet werden kann, wenn nur der politische Wille dazu existiert – und mit Sicherheit sind diese Maßnahmen bei weitem nicht so kostspielig wie eine überdimensionierte Umgehungsstraße, deren Kosten mit aller Wahrscheinlichkeit ohnehin noch bedeutend höher sein würden als in der Machbarkeitsstudie angenommen, wenn man die Erfahrungen mit den Mühlentunnelkosten zugrunde legt. **Die Stadt täte also gut daran, den Ostring endlich zu den Akten zu legen und das eingesparte Geld in wichtigere Projekte zu investieren.**

Astrid Oelker

20. Die geplante Ostumgehung wird einen Teil der Buchholzer Verkehrsprobleme lösen. Es wird weniger Staus geben auf der Canteleubrücke und der Kirchenstraße. Das wird vielen Pendlern und Kunden des innenstädtischen Einzelhandels Zeit sparen und das Leben vereinfachen. Gleichzeitig wird im Neubaugebiet Buchholz 2025plus bezahlbarer Wohnraum entstehen.

Ich finde, der Preis für diese Verbesserungen der Lebensqualität ist zu hoch. 35 bis 38 Mio. EUR soll die Ostumfahrung kosten. Viele größere Bauvorhaben werden bei Fertigstellung wesentlich teurer als ursprünglich veranschlagt. Der wesentlich kürzere sogenannte Westring in Pinneberg hat am Ende 45 Mio. EUR gekostet. Summen in dieser

Größenordnung stehen aus meiner Sicht in keinem sinnvollen Verhältnis zur Nutzung von Ostring und Wohnbau.

Auch vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage der Stadt finde ich, dass Buchholz diese Investition trotz der geplanten Einnahmen durch den Verkauf von Flächen für den Wohnungsbau nicht schultern kann. **Das Geld für die Ostumfahrung wird an vielen anderen Stellen fehlen, die Handlungsfähigkeit von Politik, Verwaltung, Unternehmen und Vereinen über viele Jahre erheblich einschränken und dadurch die Lebensqualität von vielen Buchholzern verschlechtern.** Der Rat der Stadt sollte sich zum Wohle der großen Mehrheit der Buchholzer gegen die Ostumfahrung und für ein nachhaltiges Wachstum der Stadt entscheiden.

Mit freundlichen Grüßen
Jochen Lange

21. 2003, als ich aus Hamburg nach Buchholz zog, war der Ostring bereits ein Thema. Schon damals empfand ich es absurd, eine derart groß angelegte Umgehungsstraße zu bauen. Gegen alle ökologische Vernunft, mit einem riesigen finanziellen Aufwand, ohne erkennbaren Nutzen.

17 Jahre später gibt es gewaltige Fortschritte in der Mobilität und in der Notwendigkeit ökologischen Denkens mit immer deutlicheren Anzeichen des Klimawandels und Artensterbens. Viele Städte denken um und investieren in zukunftsweisende Projekte. Buxtehude ist zum Beispiel gerade Sieger des Deutschen Nachhaltigkeitspreises geworden. Und hier in Buchholz? Es wird weiterhin zwanghaft auf jahrzehntelang überholte Verkehrskonzepte gesetzt. Auf Kosten der Natur und uns Allen.

Dr. Jürgen Dee

Folgende Leserbriefe beziehen sich auf den Bericht „Nichts Neues von der BIO“ und den Kommentar „Stadtentwicklung ist für alle da“, Nordheidewochenblatt vom 24. November 2020

22. In Ihrem Bericht schreiben Sie das der Verein die BIO, Bürgerinitiative Ostring in Buchholz keine 1000 Mitglieder zählt. Ich möchte sie diesbezüglich einmal freundlichst aufklären. Erst einmal ist die BIO kein Verein sondern eine Bürgerinitiative, (www.ostring-buchholz.de) die am 28.6.2000 gegründet wurde.

Im Jahr 2018 hatte die Bio bereits die 1000 Mitglieder Zahl erreicht und die Anzahl der Bio Unterstützer und Ostring Gegner nimmt stetig zu.

Damit hat die BIO vermutlich mehr Mitglieder als alle politischen Parteien und Wählergemeinschaften in Buchholz zusammen.

Die sehr positive Entwicklung der Bürgerinitiative Ostring mit ihren Mitgliederzahlen zeigt daher einmal mehr, dass ein ökologisches Umdenken in Buchholz erwünscht ist. Dies betrifft den zukünftigen Wohnungs- und Straßenbau in Buchholz ganz besonders. Gerade die junge Generation und die Jungwähler denken ökologisch zielgerecht für ihre Zukunft. Und hier zählt eben nicht mehr das große Auto vor der Tür zu haben, sondern den ÖPNV und das Fahrrad zu nutzen und die Natur zu achten. Und deshalb müssen die Buchholzer Politiker gerade was den Straßen und Wohnungsbau (1500 neue WE) anbelangt mit viel kleineren Wohneinheiten (vor dem Hintergrund des demografischen Wandels) und weniger Straßen planen was dann den hier lebenden Menschen und der Natur sehr zugute kommen wird. **Nur ökonomisch zu denken, wird später bestraft.**

Rainer Gülzow, Buchholz

Die BIO erledigt den Job, den eigentlich die Buchholzer Verwaltung innehat: nämlich die Suche nach Alternativen zu einem überdimensionierten Neubaugebiet und der damit inzwischen fest gekoppelten Verkehrslösung, die längst aus vielerlei Gründen hätte zu den Akten gelegt werden müssen. Hier wird nun obendrein ein weiterer wichtiger Aspekt genannt: die Warnung der N-Bank vor abnehmendem Wohnraumbedarf ab 2025. Und wo kein riesiges Neubaugebiet benötigt wird, braucht man auch keine Monster-Erschließungsstraße. Stattdessen bedarf es einer zeitgemäßen Umgestaltung des vorhandenen Verkehrsraumes in unserer Innenstadt. Wenn das zu Fuß laufen und Fahrradfahren für die Kurzstrecken, die nun einmal den Großteil der hiesigen Fahrten ausmachen, sicherer, komfortabler und somit attraktiver werden, ergibt sich von ganz allein eine deutlich freiere Fahrt für den Rest der Pendler, die nicht inzwischen ohnehin im Home-Office arbeiten.

Da die Expansionslust der Buchholzer Verwaltung möglicherweise keine Grenzen kennt, abschließend noch eine Frage an die (Holm-) Seppenser: Denken Sie wirklich, der Ostring soll Ihnen zuliebe für ein etwas zügigeres Vorankommen entstehen? Meines Erachtens stehen hier ganz andere Beweggründe im Vordergrund, nämlich die Erschließung weiterer Neubaugebiete im Buchholzer Süden!

Astrid Oelker

23. Leserbrief zu: „Nichts Neues von der BIO“, „Stadtentwicklung ist für alle da“ im Nordheide-Wochenblatt vom 25.11.2020

Danke für den ausführlichen BIO-Bericht. Dass Ostring und Oststadt in ein potentiell Landschaftsschutzgebiet gebaut werden sollen, kommt darin leider nicht vor. Dieses Thema ist offenbar so neu, dass weder Rathaus noch Kreis etwas mit einer kürzlichen SPD-Anfrage dazu anfangen konnten. Dabei merkt jeder, der sich dort erholt, dabei mit etwas Glück Bussard oder Dachs beobachtet, warum der offizielle Landschaftsrahmenplan dem Ostgebiet diesen besonderen Wert zuspricht. **Dass Buchholz 2025+ einen beträchtlichen Umwelt- und Klimaschaden erzeugen und nebenbei ein riesiges Kreditloch in den öffentlichen Haushalt reißen würde, ist nicht länger zu ignorieren.** Noch dazu stehen in der Kernstadt nach wie vor ausreichend Flächen zur Bebauung bereit. All diese Argumente wiegen zusammen so schwer, dass das Wochenblatt lediglich mit einem „nicht länger zaudern, endlich handeln“ dagegen hält. Oder es werden „9000 Pendler“ in Stellung gebracht. Dabei wohnen die wohl kaum alle zwischen Holm und Seppensen. Viele von ihnen arbeiten vermehrt im Home-Office oder fahren ohnehin nur bis zum Bahnhof. **Und jetzt male man sich einmal für eine Sekunde aus, dass die Stadt wirklich alles daransetzen würde, nur die vielen 2 km-Fahrten in Buchholz auf Bus, Fahrrad und Füße zu verlagern: Allein dadurch gäbe es schon eine Verkehrsentlastung von 20%! Pendler hätten ziemlich freie Fahrt! Schulwege wären sicherer, die Luft sauberer... Stadtentwicklung wäre endlich für alle da!**

Grit Weiland
BürgerInitiative Ostring (BIO)

24. Zu guter Letzt:

Vielen Dank für euren Einsatz seit Jahren!!!! Ich hoffe nicht das die verlogene Planung durchgesetzt werden kann und erst recht nicht die Planung mit dem neuen Bauabschnitt 2025!!! Macht weiter so! Viele Grüße, Claudia F.