



Bürgerinitiative Ostring (BIO)

eMail: info@ostring-buchholz.de
Webseite: www.ostring-buchholz.de

Buchholz, 5. September 2014

BIO, c/o Peter Eckhoff, Däumlingweg 9, 21244 Buchholz

Landkreis Harburg
Stabstelle Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung
Schloßplatz 6
21423 Winsen

per eMail an raumordnung@lkharburg.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit wird an einer Überarbeitung des regionalen Raumordnungsprogramms, dem sog. RROP 2025, gearbeitet. Bis zum 05.09.2014 können Einwendungen eingebracht werden.

1.

Die Bürgerinitiative Ostring (BIO) hat sich vor fast 15 Jahren gegründet und leistet seitdem aktiven Widerstand gegen die Planungen eines Ostrings in Buchholz. Derzeit zählt die BIO rund 900 Mitglieder, also mehr Mitglieder als alle politischen Parteien und Wählergemeinschaften in Buchholz zusammen. Darüber hinaus wird die BIO von vielen weiteren Bürgerinnen und Bürgern aus und um Buchholz unterstützt.

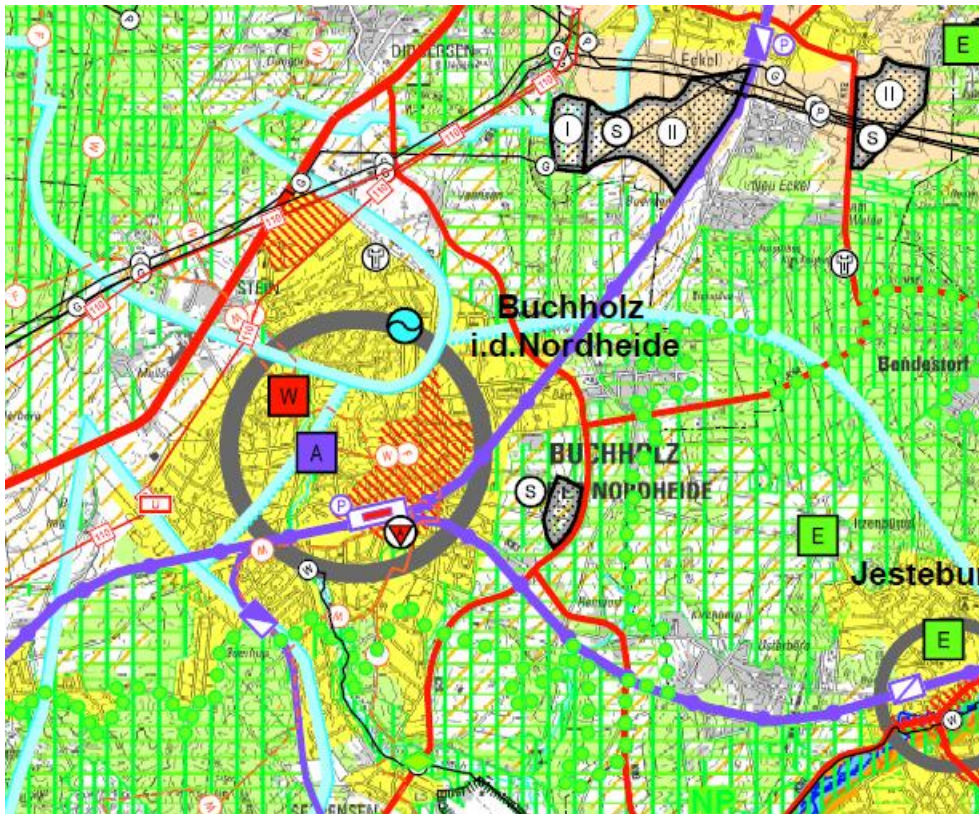
2.

Laut Entwurf des RROP 2015 soll der Ostring Buchholz (im Folgenden auch kurz „Ostring“) erneut aufgenommen werden¹. Der Ostring ist als Ziel der Raumordnung als „Straße von regionaler Bedeutung“ festgelegt. Tatsächlich fehlen hierfür die Grundlagen. Die Abwägung gemäß § 7 Abs. 2 ROG kann zum aktuellen Zeitpunkt (2014!) diese Straße als Ziel der Raumordnung nicht mehr als Ergebnis positiv feststellen. Nach § 7 Abs. 2 ROG sind bei der Aufstellung der Raumordnungspläne die öffentlichen und privaten Belange, soweit sie auf der jeweiligen Planungsebene erkennbar und von Bedeutung sind, gegeneinander und untereinander abzuwägen; bei der Festlegung von Zielen der Raumordnung ist abschließend abzuwägen. Die abschließende Abwägung stützt sich vorliegend auf den

¹ Vgl. Grafik 1.

Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Harburg von 2009 (!), der sich aber weiterhin im Rechtsstreit befindet.

Grafik 1: Ausschnitt aus der Plankarte RROP 2015



Die Planung zum RROP 2025 hat aber – anders als der Planfeststellungsbeschluss – die heutigen (2014!) abwägungsrelevanten Belange zu berücksichtigen, insbesondere auch die verkehrlichen Entwicklungen in Buchholz. Dies ist nicht geschehen.

Wir fordern daher, den Ostring aus dem RROP 2025 zu streichen bzw. jedenfalls nur noch als Grundsatz der Raumordnung aufzunehmen. Das hat insbesondere folgende Gründe.

3.

Planung und Bau des Ostrings wird mit einer Entlastung des Kfz-Verkehrs in der Buchholzer Innenstadt gerechtfertigt. Als Rechtfertigungsgrundlage dienen diverse Verkehrsgutachten, die eine Zunahme des Kfz-Verkehrs insbesondere auf der Nord-Süd-Achse prognostizierten. Im Zeitablauf mussten diese Prognosen ausnahmslos immer wieder nach unten korrigiert werden. Die letzte Verkehrsuntersuchung zum Ostring aus Oktober 2007² basiert auf einer Verkehrszählung im Mai 2007. Diese Datenbasis ist mittlerweile über sieben Jahre alt. Sie kann daher im Rahmen der Zuordnung von räumlichen Entwicklungszielen nicht mehr zur

² Dipl.-Ing. Carsten Hagedorn (R+T), Buchholz i.d.N. - Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring, Oktober 2007

Rechtfertigung für den Ostring herangezogen werden. Im Abschlussbericht zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Buchholz³ wurde vor wenigen Wochen durch den beauftragten Verkehrsplaner festgehalten, dass der Kfz-Verkehr (anders, als von Ostring-Befürwortern gerne angemerkt wird) in den letzten Jahren gerade nicht zugenommen hat.

4.

Wenn der Kfz-Verkehr also nicht zugenommen hat, nimmt der Ostring laut der Verkehrsuntersuchung zum Ostring vom Oktober 2007 nur rund 6.000 Fahrzeuge auf; und dieses auch nur im nördlichen Abschnitt. Ob eine Untersuchung auf Basis von aktuellen Verkehrszahlen auf eine ähnlich niedrige oder ggf. sogar auf eine noch geringere Entlastungswirkung käme, ist spekulativ, da diese aktuell nicht vorliegt. Wir halten die zu erwartende Entlastungswirkung auf jeden Fall für viel zu gering, um den Bau eines Ostrings mit seinen enormen Auswirkungen⁴ zu rechtfertigen.

5.

Ob die Entlastungswirkung eines Ostrings tatsächlich zu einer spürbaren Verbesserung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs führt, ist fraglich. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2025 wurde für Buchholz festgestellt, dass in etwa die Hälfte aller Wege im Kfz-Verkehr kürzer als 5,0 km ist. Wenn man in Buchholz überhaupt von einem innerstädtischen Verkehrsproblem sprechen kann, ist offensichtlich nicht der Durchgangsverkehr, sondern der innerstädtische Verkehr dafür ursächlich. Eine Umgehungstraße Ostring wird daher nicht zu einer relevanten Verringerung dieser innerstädtischen Fahrten führen. Hier sind andere verkehrspolitische Maßnahmen erforderlich und vorrangig, z. B. eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNVs.

6.

Im Rahmen einer Verkehrsstrom- und Problemanalyse⁵ wurde durch ein Verkehrsplanungsbüro im November 2013 festgestellt, dass es lediglich in den Spitzenzeiten morgens und abends zu einer höheren Auslastung im Kfz-Verkehr auf der Nord-Süd-Achse kommen kann. Im Normalzustand beträgt die Fahrtzeit in Fahrtrichtung Süden auf der Hamburger Straße bis zur Kirchenstraße rund fünf bis sieben Minuten. In der Abendspitze zwischen 16 und 18 Uhr kann es zu einer Überstauung mit einer Verlängerung der Fahrtzeit auf bis zu maximal 15 Minuten kommen. Dieses kann „gefühl“ als Belastung wahrgenommen werden, rechtfertigt aber keinesfalls den Bau eines Ostrings mit seinen

³ Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller (SHP Ingenieure), Buchholz i.d.N. – Mobilitätskonzept 2025, Juli 2014

⁴ vgl. Ausführungen auf der BIO-Webseite www.ostring-buchholz.de/ostring-infos

⁵ Dipl.-Ing. (FH) Lars Hübner u. Dipl.-Ing. Christian Klafs (Logos), Verkehrsstrom- und Problemanalyse für die Innenstadt von Buchholz i.d. Nordheide, 28.11.2013

verheerenden Auswirkungen⁶. Zudem empfiehlt das Verkehrsplanungsbüro als erste Maßnahme eine Optimierung der Ampelsteuerungen und nicht den Bau des Ostrings.

7.

Der Planfeststellungsbeschluss von 2009 beruht auf einem Variantenvergleich u. a. mit dem sog. Mühlentunnel⁷ als mögliche Alternative. Inzwischen hat der Rat der Stadt Buchholz den Bau des Mühlentunnels beschlossen. Das B-Planverfahren ist begonnen worden; die Verkehrsplaner sind entsprechend beauftragt. Der Bau des Mühlentunnels wird sich nicht unerheblich entlastend auf den innerstädtischen Kfz-Verkehr auswirken und zu einer geringeren Entlastungswirkung eines Ostrings führen. Diese Auswirkungen wurden bislang nicht hinreichend berücksichtigt. Der zusätzliche Bau eines Ostringes ist auch vor diesem Hintergrund nicht zu rechtfertigen.

8.

Die Ausführungen auf S. 165 der Begründung des RROP-Entwurfs entbehren jeder realistischen Grundlage. Maßgeblich ist heute nicht die Prognose zum Zeitpunkt der Planfeststellung, vielmehr sind die Erkenntnisse seitdem zwingend zu berücksichtigen. Auf Grundlage der Feststellungen in der Begründung ist eine zwingend endgültige Abwägung für ein Ziel der Raumordnung jedenfalls nicht darstellbar.

9.

Der am 13.02.2009 aufgestellte Planfeststellungsbeschluss Ostring wurde beklagt und gemäß den Urteilen des Verwaltungsgerichts Lüneburg vom 08.02.2011⁸ aufgehoben. Eine Berufung wurde erst nach Beschwerde des Landkreises Harburg im August 2014 zugelassen. Es ist derzeit anzunehmen, dass das Klageverfahren in der zweiten Instanz fortgeführt wird. Aktuell darf der Ostring nicht gebaut werden. Ob überhaupt und wann ein Baurecht für den Ostring erlangt werden kann, ist folglich derzeit völlig ungewiss.

10.

Politisch ist der Ostring seit Jahren in der Diskussion und umstritten⁹. Der Rat der Stadt Buchholz hat sich mehrheitlich gegen den Ostring positioniert. So hat er beispielsweise beschlossen, keine weiteren finanziellen Mittel für den Ostring im Haushalt bereitzustellen

⁶ vgl. Ausführungen auf der BIO-Webseite www.ostring-buchholz.de/ostring-infos

⁷ Vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 13.02.2009, Seite 15 f.

⁸ Verwaltungsgericht Lüneburg, Urteile vom 08.02.2011, Az.: 4 A 8/10, 9/10 und 11/10

⁹ Bereits 1978 wurde eine östliche Umgehungsstraße im Flächennutzungsplan für Buchholz dargestellt. 1973 wurden im Generalverkehrsplan eine Entlastung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs und eine Erschließung neuer östlicher Wohnungsgebiete als verkehrspolitische Ziele für Buchholz definiert. Seitdem (seit nunmehr über 40 Jahren!) konnte der Bau eines Ostringes aus unterschiedlichen Gründen, vor allem aber aufgrund des öffentlichen und politischen Drucks sowie der fehlenden Finanzierbarkeit nicht realisiert werden.

und die Ostring-Verträge mit dem Landkreis zu kündigen. Selbst bei Befürwortern des Ostrings wurde in letzter Zeit immer wieder eine neue Trassenplanung in die politische Diskussion eingebracht. Insofern wäre es verwunderlich, wenn die Stadt Buchholz sich für eine Aufnahme des Ostrings in den RROP 2025 ausspräche.

11.

In den Verträgen, die die Stadt Buchholz mit dem Landkreis Harburg über die Planung und den Bau des Ostrings geschlossen hat und die aufgrund eines Bürgerentscheides im Januar 2013 entgegen der Entscheidung des Rat der Stadt Buchholz noch Bestand haben, kann ein Ostring nur dann realisiert werden, wenn sich die Stadt Buchholz in erheblichem Maße an der Finanzierung beteiligt. Aufgrund des unter 10. erwähnten Beschlusses des Rates der Stadt Buchholz kann davon zurzeit nicht ausgegangen werden.

12.

Die Finanzierung des Ostring-Baus ist nicht sicher gestellt. Unklar ist die Beteiligung der Stadt Buchholz (s. Punkt 11) und des Landes Niedersachsen aufgrund der geplanten Änderungen der Förderrichtlinien für Straßenbauten auf Landesebene. Ob zukünftig auf Ebene der Stadt Buchholz und des Landkreises Harburg die begrenzten finanziellen Mittel für ein fragwürdiges Straßenneubauprojekt eingesetzt werden, anstatt in andere wichtige Bereiche wie Schulen, Kindergärten, Krippen, Sportförderung, Kulturförderung, Sanierung des bestehenden Abwassernetzes, Instandsetzung bestehender Straßen etc. zu investieren, ist zudem aufgrund der engen Haushaltslagen in Frage zu stellen.

13.

Im Rahmen der Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird in Buchholz aktuell politisch über eine Wohnbauflächenentwicklung im Osten der Kernstadt diskutiert. Sollte sich Buchholz dazu entschließen, hätte ein möglicher Ostring nicht nur eine Entlastungsfunktion, sondern sicherlich auch eine erhebliche Erschließungsfunktion für diese neuen Wohnquartiere. Es ist daher fraglich, ob der Ostring dann noch als Kreisstraße geplant werden kann, und ob die derzeitige Straßenplanung überhaupt angemessen für die dann notwendigen Erschließungsfunktionen sein kann. Im Rahmen der ISEK-Erarbeitung wurde festgehalten, dass das derzeitige Straßennetz (ohne Ostring) den Kfz-Verkehr aus weiteren rd. 450 Wohneinheiten auf dem für eine Wohnbauflächenentwicklung priorisierten Rütgersfläche aufnehmen könne. Im Umkehrschluss bedeutet diese Aussage, dass ein Ostring nicht zwingend notwendig ist.

14.

In die Abwägung zur Rechtfertigung eines Ostrings sind die Auswirkungen eines demografischen Wandels in Bezug auf das zu erwartende Mobilitätsverhalten in der Zukunft

nicht ausreichend berücksichtigt worden. Bei einer alternden Bevölkerung wird der innerstädtische Verkehr eher zunehmen und der umfahrende Verkehr eher abnehmen. Wie der Ostring einen erheblichen Anteil dieses innerstädtischen Kfz-Verkehrs aufnehmen soll, erschließt sich bislang nicht. Ansätze zur Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNVs dürften hier eine bessere Wirkung entfalten.

15.

Der Ostring wurde bislang aufgrund von Untersuchungen und Prognosen bis 2015, maximal bis 2020 gerechtfertigt. Für einen Straßenbau sollte ein längerer Prognosezeitraum herangezogen werden. Schließlich wird die Straße langfristig zu rechtfertigen sein. Es fehlen Untersuchungen und Prognosen, die über das Jahr 2020 hinausgehen.

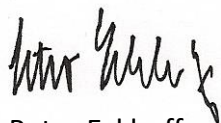
16.

Für die Rechtfertigung einer Investition aus Steuergeldern in Millionenhöhe (mindestens 30 Mio. EUR) ist eine Wirtschaftlichkeitsanalyse zu erstellen. Wie bei einem Wirtschaftsunternehmen sollte eine Investition auch von öffentlichen Haushalten nur dann getätigt werden, wenn sich diese (volks-)wirtschaftlich als vorteilhaft erweist. Solche Betrachtungen fehlen bislang zur Rechtfertigung des Ostringbaus vollständig. Dabei sind die Investition als solches aber auch die Haushalte der Stadt Buchholz und des Landkreises Harburg separat zu betrachten. Aus allen drei Sichten muss sich diese Investition in Verbindung mit den damit eingegangenen Verpflichtungen wirtschaftlich „rechnen“. Zudem müssen alle erwarteten Ausgaben über die zu erwartende Nutzungsdauer aus den Haushalten finanzierbar sein.

17.

Gegen den Ostring sprechen noch weitere Gründe, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll. Sie sind auf unserer Webseite unter www.ostring-buchholz.de/ostring-infos beschrieben.

Freundliche Grüße



Peter Eckhoff

für den BIO-Vorstand