



<b>Drucksache zur Information</b>	Status:	öffentlich
	Federführung:	FB 40 - Fachdienst Stadtplanung
	AZ:	40.02/Lo/cn
	Verfasser/Bearbeiter:	Herr Loginowski
<b>Weitere Wohnbaulandbereitstellung sowie Verkehrsentslastung der Innenstadt (Buchholz 2025plus) Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen</b>		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den )		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	Zusatzinformation

Zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme sowie zur Entwicklung neuer Wohnquartiere östlich der Innenstadt wurden mittlerweile mehrere Anträge vorgelegt, die sich inhaltlich bzw. betreffend des Ablaufs von Lösungsprozessen erheblich unterscheiden. Es sind dies zwei Anträge der Gruppe SPD, Bündnis 90 / Die Grünen und Die Linke vom 10.01.2017 zum Thema Wohnungsbau östlich der Innenstadt (DS 16-21/0082) und zum Thema nachhaltige Verkehrsentslastung vom 13.12.2016 (DS 16-21/0052) sowie ein Antrag der FDP-Fraktion vom 14.01.2017 (DS 16-21/0089) zum Thema „Entlastungsstraße-Ost“. Im gleichen Kontext wurde ein Antrag der AfD-Fraktion zur Bebauung des Rütgersgeländes (vergl. DS 16-21/0144 vom 24.04.2017) sowie ein Antrag des fraktionslosen Mitglieds Hans-Wilhelm Stehnen im Rat der Stadt Buchholz zur Abgabe eines Grundsatzvotums des Rates zum Ostring (vergl. DS 16-21/0158 vom 24.04.2017) vorgelegt. Alle diese Anträge wurden zur Ermöglichung eines gemeinsamen Prozesses von den Antragstellern zurückgestellt bzw. abgelehnt.

Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK, der gegenwärtigen erheblichen Wohnraumknappheit mit den hiermit verbundenen negativen Auswirkungen sowie der anhaltenden verkehrlichen Überlastung der Innenstadt, ist die Verwaltung im Grundsatz der gleichen Auffassung wie die Antragsteller der genannten Anträge und begrüßt einen Planungsprozess zur Schaffung neuer Wohnbauflächen unter Berücksichtigung ergänzender Verkehrsanlagen im Osten der Stadt. Als Arbeitstitel eines solchen Prozesses wird die Bezeichnung „**Buchholz 2025plus**“ vorgeschlagen.

Aufgrund der Bedeutung und des Umfangs dieses Planungsprozesses für die Stadtentwicklung ist eine externe Moderation geboten. Hierfür konnte der Hamburger Politik- und Unternehmensberater Markus Birzer gewonnen werden, der den ISEK-Prozess bereits erfolgreich moderiert hatte und insofern mit den Bedingungen in Buchholz vertraut ist.

Dies vorangestellt schlägt die Verwaltung folgenden mehrstufigen Ablauf dieses Planungsprozesses vor:

- Baustein 1:** Einarbeitung / Vorbereitungsgespräche (dialogische Interviews)
- Baustein 2:** Vorbereitungstreffen mit Fraktions- bzw. Parteivertretern
- Baustein 3:** Bürger\*Innenbeteiligung
- Baustein 4:** Ratswerkstatt
- Baustein 5:** Information der Öffentlichkeit

### **Zu Baustein 1 - Dialogische Interviews**

Bei Projekten im Umfeld von Stadtentwicklung hat sich bewährt, dass der Moderator vor Beginn des eigentlichen Projektes Einzelgespräche mit Vertretern der im Rat vertretenen Fraktionen bzw. Parteien führt. Dies dient vor allem der Einarbeitung des Moderators in das Projekt, aber auch dem Kennenlernen der wichtigsten Akteure. Hiermit kann erhoben werden, welche Schwerpunkte den politischen Vertretern besonders wichtig sind, welche Ideen und Vorstellungen bereits vorliegen und wo Verhandlungsspielräume zu verorten sind. Zudem werden weitere Einzelgespräche mit der Verwaltungsführung durchgeführt.

Die Gespräche werden hierbei mittels eines Gesprächsleitfadens geführt. Sie sind daher vergleichbar und somit methodisch wertvoll. Die dialogischen Interviews sollen noch vor der Sommerpause stattfinden.

### **Zu Baustein 2 - Vorbereitungstreffen**

Im Rahmen eines durch Herrn Birzer moderierten Vorbereitungstreffens finden sich Vertreter der Fraktionen bzw. der Parteien mit Vertretern der Verwaltung direkt nach der Sommerpause, Anfang August, zusammen. Im Rahmen dieses Bausteins wird die Verwaltung Informationen sowohl zur verkehrlichen Situation sowie zur Wohnbauentwicklung vorstellen und die planerischen Rahmenbedingungen aufbereiten. Weiterhin würde der Moderator das weitere Verfahren – insbesondere Art und Umfang der Bürgerbeteiligung und die Ratswerkstatt selbst – methodisch besprechen. Ein in diesem Treffen konsensual festgelegter Verfahrensablauf verhindert eine Methodendiskussion in der späteren Ratswerkstatt und gibt allen Akteuren Sicherheit im Ablauf.

Bestenfalls gelingt es, in dieser Veranstaltung bereits „gemeinsame Nenner“ im Sinne von Vorzugsvarianten sowohl zur verkehrlichen Thematik als auch zur weiteren Wohnbaulandbereitstellung zu formulieren und entsprechende Planungsszenarien für den weiteren Fortgang des Prozesses zu entwickeln. Diese könnten dann – sofern erforderlich – durch ein externes Verkehrsplanungsbüro auf Machbarkeit überprüft werden. Sofern Verkehrsszenarien ganz oder teilweise auch als Kreisstraßen denkbar wären, ist auch eine Vorabstimmung mit dem Kreisstraßen-Baulastträger des Landkreises Harburg anzuraten und um entsprechende Stellungnahme zu bitten.

Gegebenenfalls wäre dieses Vorbereitungstreffen somit durch ein zweites Treffen zu ergänzen.

### **Zu Baustein 3 - Bürger\*Innenworkshop**

Sollte es gelingen, in den Vorbereitungstreffen bereits „gemeinsame Nenner“ zu finden, würde die Öffentlichkeit im Rahmen eines zweiteiligen „Bürger\*Innenworkshops“ an der Lösungsfindung beteiligt. Diese beginnt mit einem ca. 2-stündigen Informationsabend, an dem die grundlegenden Informationen durch die Verwaltung vermittelt werden. Dies ist sinnvoll, um den eigentlichen Workshop nicht zu überlasten und gibt Gelegenheit, das Thema zu durchdenken, Informationen einzuholen und sich auf den Workshop vorzubereiten.

Der eigentliche Workshop ist als Tagesveranstaltung (Samstag) konzipiert. Dort einzuholende Erkenntnisse werden im Sinne eines Stimmungsbildes besprochen, priorisiert und anschließend dokumentiert.

#### Auswahl der Teilnehmer des Bürger\*Innenworkshops

Bei der Zusammensetzung des Workshops sollte etwa ein Drittel der insgesamt maximal 25 Personen (plus Nachrücker\*Innen) aus „gesetzten“ Mitgliedern von Interessenvertretern (z. B. ADFC, NaBu, BUND, ADAC, BürgerInitiative Ostring (BIO), BürgerAktion Mühlenwege (BAM) etc.) bestehen. Für die Auswahl der übrigen Teilnehmer sollte eine der beiden folgenden Möglichkeiten gewählt werden:

- Auswahl per Zufallsauswahl: Aus dem Pool der Buchholzer Haushalte werden nach einer statistischen Vorgabe Personen aus dem Einwohnerverzeichnis ausgewählt und angeschrieben. Diese Methode hat den Vorteil, dass man eine statistische Zufallsauswahl erhält und damit Personen teilnehmen, die nicht an Interessen gebunden sind.
- Auswahl per Aufruf: Über die einschlägigen Medien wird dazu aufgerufen, sich an dem Workshop zu beteiligen. Ab einem Stichtag wird eine Auswahl gelost – sofern sich mehr Personen melden als Plätze vorhanden sind.

Über die konkrete Form der Bürgerbeteiligung wäre im Rahmen des Bausteins 1 und 2 zu entscheiden. Das Ergebnis des Workshops wird dokumentiert und den Ratsmitgliedern bzw. Fraktionen zur Information vorgelegt.

#### **Zu Baustein 4 - Ratswerkstatt**

In der Ratswerkstatt werden die aus der/den Vorbereitungstreffen verbliebenen Vorzugsvarianten im Detail durchdrungen und deren jeweiligen Vor- und Nachteile sowie die sonstigen beachtlichen Rahmenbedingungen ggf. unter Hinzunahme externer gutachtlicher Einschätzungen oder Fachmeinungen analysiert und diskutiert. Hinzu kommen die aus der Bürger\*Innenbeteiligung gewonnenen Erkenntnisse.

Am Ende des Prozesses sollen sowohl zur Verkehrsthematik als auch zur Bereitstellung weiterer Wohnbauflächen erste Strukturpläne vorliegen, welche dann die Basis für einen zeitnah anzustrebenden Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt darstellen. Dieser sollte sowohl konkrete Zielvorstellungen zu Art und Umfang weiterer Wohnbauflächen als auch leistungsfähige und für die erforderliche Innenstadtentlastung wirksame Trassen einer Entlastungsstraße beinhalten.

#### **Zu Baustein 5 - Information der Öffentlichkeit**

Das Ergebnis des Prozesses und der Inhalt des Ratsbeschlusses wären schließlich als Information in die Öffentlichkeit zu tragen. Die Form dieser Information wäre mit den politischen Vertretern im Rahmen der Bausteine 1, 2 und 4 zu diskutieren und festzulegen.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Ca. 15.000,- € Moderationskosten.  
Ggf. weitere Kosten für verkehrliche Untersuchungen.

\*) Nichtzutreffendes bitte streichen.