

Sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrats,

am Dienstag, den 13.3.18 steht der „Grundsatzbeschluss Buchholz 2025+“ im Stadtrat zur Abstimmung. Obwohl es in Buchholz zweifellos eine Nachfrage für sozial-geförderten und bezahlbaren Wohnraum gibt und dieser unserer Meinung nach in erforderlichem Maße geschaffen werden soll, appellieren wir an Sie, dem Beschluss am kommenden Dienstag nicht zuzustimmen. Bitte berücksichtigen Sie die nachstehenden Argumente:

1. Sozialer oder bezahlbarer Wohnraum kann - und soll deshalb - ohne einen neuen Stadtteil geschaffen werden. Die Errichtung eines neuen Stadtteils ist überdimensioniert.
2. Der Bau einer teuren östlichen Umgehungsstraße bedeutet eine gewaltige „Rolle Rückwärts“ für das Erreichen der Klimaziele, die Buchholz laut „Klimaschutzkonzept“ bis 2020 bzw. 2030 erreichen möchte. Es ist mit einer starken Schwächung des ÖPNV zu rechnen.

Begründung zu 1.:

Es gibt Alternativen!

- Das Nachverdichtungspotential ist nicht erschöpft. Das ISEK (2014) weist ein **Nachverdichtungspotential von 1900 Wohneinheiten** aus (S.34). In den Jahren 2015-17 wurden in Buchholz 933 Wohneinheiten errichtet. Bleibt also eine Differenz von knapp 1000 Wohneinheiten, die in Nachverdichtung geschaffen werden könnten.
- Die N-Bank-Studie von 2014/15* auf deren Prognosen sich die Stadtverwaltung primär bezieht, trifft keine speziellen Aussagen für Buchholz, sondern nur für den gesamten Landkreis Harburg. Auf ihrer aktuellen Homepage (Stand 10/2017) prognostiziert die **N-Bank** jedoch für 2025 ein Überangebot an Ein/Zweifamilienhäusern und ein noch viel deutlicheres **Überangebot** an Mehrfamilienhäusern – und das **ganz konkret für Buchholz**, wenn wir so weiter bauen wie in den Jahren 2013 bis 2017 (siehe Link auf S. 6). In dieser Zeit belief sich die Bautätigkeit in Buchholz auf 1541 Wohneinheiten bei einem vergleichsweise geringen Einwohneranstieg um 1816 Personen (Mitteilung der Stadtverwaltung).
http://www.nbank.de/medien/nbmedia/Downloads/Publikationen/Wohnungsmarktbeobachtung/Wohnungsneubaubedarf_2025.pdf
- Obwohl Buchholz ohne Zweifel besonders attraktiv ist, sollte diese Prognose ernst genommen werden, da viele Nachbarorte um Buchholz herum ebenfalls Wohnraum errichten. Diesen Nachbarorten wird wie Buchholz ein Überangebot prognostiziert (Winsen, Tostedt, Seevetal, Stelle, Jesteburg, Buxtehude, Stade). Schon die N-Bank-Studie (2014/15) warnt vor einem **„destruktiven Konkurrenzverhalten“ zwischen den Gemeinden und Städten** (S. 95).
- Da der Bedarf an Wohnungen längerfristig zurückgehen wird, rät die N-Bank **auf die Ausweisung von Neubaugebieten zu verzichten**. (N-Bank 14/15, S. 94)
- **Geförderter Wohnraum kann auch im Bestand geschaffen werden**, in dem man den privaten Besitzern großer Häuser Anreize zur Umwandlung in mehrere kleine Wohneinheiten gibt (siehe 1. „Wohnlotsen“ im ISEK, S. 93 sowie

2. Aktivierungsstrategie „Drehscheibe Wohnraum“ in Ulm zur Vermittlung von Wohnungssuchenden mit schlechten Chancen am Wohnungsmarkt)

- **Geförderter Wohnraum** kann **auf innerstädtischen Flächen** geschaffen werden. Folgende Flächen kommen beispielhaft dafür infrage:
 1. Fläche am Caspars-Hoff
 2. City-Center II - Fläche
Parkplätze könnten in die Tiefe oder aufs Dach von neuen Gebäuden verlegt werden. Zentral gelegene Flächen lediglich als Parkraum zu bewirtschaften, ist ökonomisch betrachtet nicht sinnvoll.
 3. Verlegung des Bauhofs
 4. Klärwerksgrundstück in der Bremer Straße

- Die 16 ha große **Rütgersfläche** in idealer Stadtlage mit bester infrastruktureller Anbindung muss in die Planungen mit Priorität einbezogen werden. (siehe auch ISEK) Wohnbebauung dort würde auch das Canteleu-Quartier aufwerten. Eine Weichenstellung für die Zukunft von Buchholz, ohne dass die Ergebnisse des sich beim Landkreis in Arbeit befindlichen Sanierungsgutachtens Berücksichtigung finden können, erscheint uns als unzulässiges Versäumnis.

Begründung zu 2.: **Ostumgehung wirkt Klimaschutz von Buchholz entgegen!**

- Nach umfangreicher Bürgerbeteiligung benennt das ISEK (2014) den „**Erhalt und den Ausbau des grünen Charakters von Buchholz**“ als **vordringliches Handlungsfeld** (S. 83). Die abwechslungsreiche Natur in und um Buchholz wurde als starke Qualität der Stadt mit hohem Freizeitwert angesehen. Ein „Flächenfraß“ am Stadtrand ist aus dieser Sicht unbedingt zu vermeiden.

- Das „**Klimaschutzkonzept**“, 2012 unter Bürgerbeteiligung erarbeitet, hat als Ziele für Buchholz eine **CO₂-Emissionsminderung** von 15% für 2020 und von 40% für 2030 gegenüber 2010 festgelegt. Als Hauptverursacher werden die Bereiche Verkehr (41%) und Haushalte (39%) identifiziert. Konkrete Controlling-Schritte wurden bisher nicht festgelegt, obwohl das Konzept nach 5 Jahren fortgeschrieben werden sollte. Wir wissen nicht, wo wir beim Klimaschutz stehen, leisten uns aber quasi „blind“ die beiden Hauptursachen Verkehr + Gebäude zu verschärfen.

- Mit 7,2% der Gesamtfläche fällt in Buchholz bereits ein „relativ hoher Flächenanteil“ auf **Verkehrsflächen** (Mobilitätskonzept 2025, S. 4).

- Mit dem Bau einer Ostumgehung werden – völlig unzeitgemäß – neue Anreize zum Autofahren gesetzt (siehe dagegen Hannover, Hamburg oder Karlsruhe). Zwangsläufig ist mit einer **Schwächung des ÖPNV** zu rechnen. Menschen könnten vom Metronom wieder auf das Auto umsteigen. Der Buchholz-Bus, der laut Aussage der Stadtverwaltung eine Verkehrsreduzierung von 10% erbracht hat, dürfte ebenfalls an Attraktivität verlieren. Dabei zeigt sich doch gerade am Stadt-Bus: Für attraktive Angebote verzichten Menschen auf ihr Auto.

- Der Ostring könnte **mehr Durchgangsverkehr nach Holm-Seppensen** ziehen und zudem bei Stau auf dem Maschener Kreuz eine günstige Umfahrung des Staus von A7 zu A1 bieten.

- Eine Ostumgehung ist für folgende Verkehre nicht (!) interessant: 1. für den Hauptanteil im Verkehr, nämlich **69%**, die ohnehin **innerstädtisch** fahren, mit Quelle und Ziel in Buchholz (siehe „Mobilitätskonzept 2025“ (2014)) 2. für den Anteil der **Pendler** (insgesamt 25%), die sowieso **nördlich der Bahn** wohnen und 3. alle Pendler, die schon so weit **östlich** wohnen (Klecker Weg etc.), dass sie nach **Hittfeld** statt nach Dibbersen zur Autobahn fahren.
- Dementsprechend ist die **Hälfte aller KFZ-Verkehre in Buchholz kürzer als 5 km**, die mittlere Weglänge beträgt 2,6 km. Das sind Idealentfernungen für Fahrradstrecken.
- Der **demographische Wandel** wird langfristig zu einer Glättung der Verkehrsspitzen in Buchholz führen (Mobilitätskonzept 2025, S. 15). Außerhalb der Berufsverkehrszeiten wird der Ostring für Buchholzer als nicht attraktiv eingeschätzt. Es bedarf zusätzlicher flankierender Maßnahmen, damit er genutzt werden würde (S. 33).

Fazit: *Buchholz ist stetig größer geworden. Nun erreicht das Wachstum aber eine neue Qualität: In das „Grün“ von Buchholz, dessen Erhalt das ISEK (2014) unter großer Bürgerbeteiligung als herausragendes Handlungsziel herausstellt, soll nun massiv eingegriffen werden - durch die Errichtung eines neuen Stadtteils und einer teuren Umgehungsstraße.*

Gegen beide Pläne sprechen die angeführten Argumente. Und: Zu beiden Plänen gibt es Alternativen! Diese erfordern zweifelsfrei deutlich mehr Kreativität und Offenheit als die Umsetzung eines althergebrachten Konzepts „Neubaugebiet mit großer Straße“.

Politischer Wille, zusammen mit dem Engagement von Bürgern würde Alternativen tatsächlich möglich machen.

Eine zwingende Verbindung zwischen der Schaffung geförderten Wohnraums und einer Ostumgehung sehen wir nicht. Das eine wäre ohne das andere möglich, sobald man sich wie andere Städte modernen Wohn- und Verkehrskonzepten öffnen würde.

Und nur so könnten wir wohl die selbst gesetzten Klimaziele 2020/2030 überhaupt erreichen. Ohne zu wissen, wo wir in der Klimabilanz überhaupt stehen, planen wir quasi „im Blindflug“ und riskieren, viele bisherigen Bemühungen zunichte zu machen.

Anzumerken bleibt, dass in allen Überlegungen die gewaltigen Infrastrukturkosten noch gar nicht zur Sprache gekommen sind. Auch hier besteht ein großer blinder Fleck.

Als Ratsfrauen und -herren stehen Sie in der Verantwortung, am Dienstag für Buchholz wichtige Weichen zu stellen. Bitte lassen Sie die Ausführungen in Ihre Entscheidung einfließen. Gewähren Sie sich und den Bürgern Zeit, um Antworten auf die vielen ungeklärten Fragen zu finden. Denken Sie bitte über 2025 hinaus an unsere Kinder und Enkelkinder und Wenn wir endlich darüber Konsens finden könnten, dass Ökologie und Ökonomie miteinander vereinbar sind, könnten wir mit viel Energie und Begeisterung wirklich tragfähig in die Zukunft planen.

Grit Weiland, Dr. Jürgen Dee, Rainer Gülzow für die Bürgerinitiative BIO