

Drucksache zur Entscheidung	Status: öffentlich Federführung: FB 40 - Fachdienst Stadtplanung AZ: 40.02/Lo/cn Verfasser/Bearbeiter: Herr Loginowski	
Buchholz 2025plus, Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 13.03.2018 Vergleich der Varianten 4, 4a und 7 für eine Ortsumfahrung mit Beschlussfassung für eine Vorzugsvariante		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Rat der Stadt Buchholz i.d.N.)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
11.04.2018	Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	
19.04.2018	Verwaltungsausschuss	
24.04.2018	Rat der Stadt Buchholz i.d.N.	

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Buchholz i. d. N. möge beschließen:

Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025plus“ ist die Variante 7.1 in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg weiter zu untersuchen.

Begründung:

Im Sinne der Ziffer 2. des Grundsatzbeschlusses des Rates der Stadt Buchholz i. d. N. vom 13.03.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Variantenuntersuchung für drei Trassenkorridore (vergl. **Anlage 1**) vorzunehmen und mit dem Landkreis Harburg Verhandlungen aufzunehmen mit dem Ziel zu ermitteln, ob Varianten als Kreisstraßen konzipiert werden können. Darüber hinaus soll sichergestellt werden, dass die finanziellen Risiken überschaubar bleiben. In der Ziffer 3. des Grundsatzbeschlusses wurde die Verwaltung aufgefordert, rechtzeitig zur Ratssitzung im April des Jahres eine entsprechende Beschlussempfehlung vorzulegen.

Daraufhin hat die Verwaltung erste Gespräche mit dem Landkreis Harburg geführt. Seitens der zuständigen Stellen des Landkreises wurde erklärt, dass von den aufgezeigten Varianten 4, 4a und 7 lediglich die Variante 7 die erforderlichen Parameter einer Kreisstraße erfüllt. Die Gründe für die Ablehnung für die Varianten 4 und 4a ergeben sich aus den für Kreisstraßen üblichen bzw. vorgeschriebenen Planungsparametern und können aus einer fachlichen Einschätzung des LK Harburg vom 3. April 2018 entnommen werden (**Anlage 2**).

Dies bedeutet, dass eine Kreisstraßenplanung nur auf der Grundlage der Variante 7 erfolgen kann. Wie bereits in der bisherigen Diskussion und im Rahmen der Bürger- und Ratswerkstatt ausgeführt, würde das Weiterverfolgen der Varianten 4 und 4a bedeuten, dass die bisher durch die Buchholzer Innenstadt verlaufenden Kreisstraßen dann in der Straßenbaulast des Landkreises verbleiben würden und darüber hinaus die Gesamtfinanzierung und Planung der Varianten 4 und 4a durch die Stadt Buchholz allein sicherzustellen ist.

In der bisherigen Diskussion und den beiden Werkstätten wurden die jeweiligen Auswirkungen unterschiedlicher Trassenkorridore durch die Verwaltung bereits vorgestellt und mit einer Pro-Contra-Analyse versehen. Hierzu gehörten die Varianten 4 und 7. Die Variante 4a wurde im Rahmen der anschließenden politischen Diskussion als weitere Alternative eingebracht.

Im Folgenden wird diese vergleichende Analyse noch einmal zusammengefasst und im Sinne einer vertiefenden Betrachtung ergänzt.

Variante 4:

Die Variante 4 bleibt unverändert und wird als **Anlage 3** noch einmal beigefügt.

- Diese Variante zeigt den geringsten Landschaftsverbrauch.
- Die Entlastungswirkung ist deutlich geringer als eine Kreisstraßenlösung.
- Eine Planung als Kreisstraße ist nicht möglich. Die erforderlichen Entwurfsparameter der „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) sind nicht einzuhalten bzw. kann eine solche Straße nicht anbaufrei gestaltet werden. Daher würden alle vier bestehenden Kreisstraßen, die heute durch die Innenstadt führen, auch künftig als Kreisstraßen im Verkehrsnetz verbleiben.
- Damit verliert die Stadt auch den Gestaltungsspielraum, genau diese Stadtdurchfahrt durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) bzw. stadtgestalterischer Maßnahmen aufzuwerten.
- Die stadtnahe Querung der Bahnstrecke führt zwar zu einem geringeren Landschaftsverbrauch. Dieser Vorteil wird aber wieder aufgezehrt, da eine Bahnquerung an dieser Stelle durch ein Brückenbauwerk aufgrund der topografischen Höhe der Bahnstrecke das gleichzeitige Überqueren der direkt angrenzenden Kreisstraße 82/Lüneburger Straße erfordern würde. Eine entsprechendes Brückenbauwerk wäre entsprechend kostspielig und würde zudem sowohl den Gebäudebestand des heutigen Siedlungsrandes sowie auch die angrenzende neue Wohnsiedlung mit Verkehrslärm belasten.
- Eine alternative Tunnellösung ist technisch möglich, aber aufgrund der Höhensituation mit sehr langen Zuführungen für den Anschluss an die K82 verbunden. Zudem würde ein erheblicher Flächenverbrauch für die Zuführungen und entsprechend hohe Kosten entstehen.
- Der mittlere Abschnitt der Variante 4 führt als innere Erschließung durch die neue Wohnsiedlung und würde – wenn auch eingeschränkt – regionale Verkehrsanteile zu übernehmen haben. Dies ist mit einer zeitgemäßen und nachhaltigen städtebaulichen Planung nicht vereinbar. Der genannte „schallrobuste Städtebau“ ist zwar technisch machbar, sollte aber im Rahmen einer Neubausiedlung grundsätzlich vermieden werden.
- Es wäre zudem auch kaum darstellbar, von den künftigen Bewohnern der neuen Siedlung eine Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr zu verlangen oder zu erwarten, wenn mitten durch das Zentrum dieser Siedlung eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit regionalen Verkehrsanteilen verlaufen würde.
- Die Gesamtfinanzierung der Variante 4 wäre durch die Stadt Buchholz zu tragen.
- Der mittlere Abschnitt der Variante 4 kreuzt die mögliche Veloroute bereits sehr stadtnah mit regionalen Verkehrsanteilen.
- Im Rahmen der technischen Planung für den Umbau der Verkehrskreuzung „Hamburger Straße/Nordring/Buenser Weg“, die aktuell durch den Landkreis Harburg im Sinne einer angestrebten Kreisverkehrslösung bearbeitet wird, wurden kaum lösbare Probleme bei der Führung der Schülerverkehre in Richtung Schulzentrum deutlich. Die Variante 4 würde weitere Verkehrsanteile auf genau diesen Abschnitt des Buenser Weg führen und dieses Problem verschärfen.

Aus der Sicht der Verwaltung werden die genannten Nachteile auch durch den Vorteil, eine solche Variante 4 als kommunale Straße ohne den Landkreis Harburg selbst entwickeln und bauen zu können sowie durch den geringeren Landschaftsverbrauch nicht aufgewogen.

Variante 4a:

Diese Variante wurde im Rahmen der politischen Diskussion eingebracht und kombiniert, vereinfacht gesagt handelt es sich um eine Kombination von Teilen der Varianten 4 und 7. Im Sinne der Vergleichbarkeit wurde die erforderliche Zuführung in Verlängerung des Heidekamp als kommunale Straße durch die Verwaltung ergänzt. Um die künftigen Wohngebiete östlich des Finanzamtes erschließen zu können, wurde ein weiterer Straßenanschluss in diesem Bereich ergänzt. Die in diesem Sinne überarbeitete Variante 4a wird als **Anlage 4** beigelegt.

Das Abrücken der südlichen Anbindung vom heutigen Siedlungsrand bringt den Vorteil, die Bahnstrecke nach Maschen und die Lüneburger Straße analog zur Variante 7 weiter in östlicher Richtung zu queren. Die Probleme der siedlungsnahen Lage der erforderlichen Brücke – der technisch schwierige Bau sowie die Lärmprobleme einer Hauptverkehrsstraße in Hochlage bzw. die Nähe zum Siedlungsbestand Am Krützbarg – entfallen dann.

Die übrigen Nachteile der Variante 4 bleiben jedoch bestehen, unter anderem die zu engen Fahrradien insbesondere nördlich des Sportzentrums und andere mehr. Auch diese Variante ist im Sinne des Schreibens des Landkreises vom 3. April 2018 nicht als Kreisstraße konzipierbar mit allen damit verbundenen Einschränkungen (vergl. Variante 4). Die Vorteile eines geringeren Landschaftsverbrauchs sind gegenüber der Variante 7 nur untergeordnet. Die signifikante Anzahl an Kreuzungen der Trasse durch viele minderjährige Sportler stellt ein einzubeziehendes Sicherheitsrisiko dar.

Nach derzeitiger Einschätzung wäre auch eine Teilung der Straßenbaulast – im südlichen Abschnitt als Kreisstraße und im nördlichen Abschnitt als Gemeindestraße – nicht darstellbar, da die bisherigen Kreisstraßenabschnitte Bendestorfer Straße (K28) und Hamburger Straße (K13) als Kreisstraße verbleiben müssten. Ob der südliche Abschnitt in diesem Fall allein als Kreisstraße überhaupt möglich wäre, ist im Sinne der Ausführungen des Landkreises Harburg zu bezweifeln. Wie bei der Variante 4 wären Bau und Unterhaltung des nördlichen Abschnitts einschließlich der Eisenbahnkreuzung (Tunnel) durch die Stadt Buchholz allein sicherzustellen.

Aus der Sicht der Verwaltung werden die genannten Nachteile auch durch den Vorteil, auf eine Umfahrung des Freibades verzichten zu können, und die Variante 4a teilweise oder vollständig als kommunale Straße ohne den Landkreis Harburg selbst entwickeln und bauen zu können sowie durch den geringeren Landschaftsverbrauch nicht aufgewogen.

Variante 7/7.1:

- Die äußere Umfahrung ist mit den Entwurfsparametern einer Kreisstraße im Sinne der „RAL2012“ planbar und daher geeignet, alle regionalen Verkehrsanteile bzw. städtische Verkehre mit Zielen außerhalb der Stadt abzuführen.
- Daher wären auch geschwindigkeitsdämpfende bzw. stadtgestalterische Maßnahmen im Sinne der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes 2014 in der Innentstadtdurchfahrt möglich.
- Die Betroffenheit von Anrainern an der neuen Trasse bleibt ein Nachteil, allerdings wäre dies auch bei der Variante 4 im nördlichen und südlichen Abschnitt, bei der Variante 4a nur im nördlichen Abschnitt ähnlich ausgeprägt.
- Der Landschaftsverbrauch ist höher als bei der Variante 4, aber deutlich geringer als bei der ursprünglichen Ostringplanung.
- Gegenüber der Variante 4a ist der Landschaftsverbrauch nur marginal größer.

Optimierungen möglich

Im Sinne eines reduzierten Landschaftsverbrauchs bzw. kürzerer Fahrtstrecken wurden mit dem Landkreis Harburg bereits Optimierungsmöglichkeiten der Variante 7 diskutiert. Diese Optimierungsmöglichkeiten können im nördlichen, im mittleren und im südlichen Abschnitt im Rahmen der weiteren Abstimmungen mit dem Landkreis genauer untersucht werden.

Im nördlichen Abschnitt soll neben der Zielsetzung eines geringeren Landschaftsverbrauchs vor allem die bestmögliche Führung des Schülerverkehrs in Richtung Schulzentrum I untersucht werden. Im mittleren Abschnitt ist eine schlankere Trassierung im Bereich des Kiesabbaus zu prüfen.

Auch im südlichen Bereich sind Möglichkeiten zur Reduzierung des Landschaftsverbrauchs bzw. „schlankere“ Trassierungen zu suchen.

Die Bereiche möglicher Optimierungen wurden daher als „Trassenkorridore“ dargestellt und als Variante 7.1 bezeichnet. Im Rahmen der weiteren Durcharbeitung der Planung könnten bei entsprechender Beschlussfassung mit dem Landkreis Harburg daher die genannten Möglichkeiten für schlankere, kürzere Fahrtstrecken untersucht werden. Zudem soll geprüft werden, inwieweit die Fahrgeschwindigkeiten dieser Ortsumfahrung reduzierbar sind ohne die Kreisstraßenfunktion zu gefährden.

Zur Verdeutlichung wird dieser Drucksache eine Planskizze der Variante 7.1 einschl. der genannten Trassenkorridore als **Anlage 5** beigefügt.

Zusammengefasst empfiehlt die Verwaltung, die Variante 7.1 weiter zu verfolgen.

Die Variante 4 bleibt allein aus Gründen des damit verbundenen unzeitgemäßen Städtebaus (Hauptverkehrsstraße in Neubaugebiet), der Lärmproblematik durch eine Brücke in Hochlage bzw. der Nähe zu bestehenden Siedlungen sowie vor dem Hintergrund der eingeschränkten Entlastungswirkungen kritisch. Eine Planung als Kreisstraße ist bei der Variante 4 nicht darstellbar mit allen hiermit verbundenen Nachteilen.

Der südliche Abschnitt der Variante 4a könnte zwar nach den geltenden Regelwerken als Kreisstraße geplant werden, der nördliche Abschnitt hingegen nicht. Die Variante 4a ermöglicht zwar den Verzicht auf eine Trassierung im Bereich des Freibades, Bau und Unterhaltung einschl. des Eisenbahnkreuzungsbauwerks wäre in diesem Abschnitt aber durch die Stadt zu übernehmen. Die bestehenden Kreisstraßen Hamburger Straße und Bendestorfer Straße würden in der Straßenbaulast des Landkreises verbleiben müssen.

Die vertiefende Betrachtung ergab keine neuen Erkenntnisse, welche die Wirkung und Funktion bzw. die erkannten Nachteile der Varianten 4 oder 4a spürbar verbessern.

Finanzielle Auswirkungen:

Im Sinne der Ziffer 2. des Grundsatzbeschlusses soll sichergestellt werden, dass die finanziellen Risiken für beide Seiten Stadt und Landkreis Harburg überschaubar bleiben. Für eine ernstzunehmende Betrachtung werden aus Sicht der Verwaltung die Kosten für den Neubau, als auch die Kosten für die Bewirtschaftung und Instandhaltung der an die Stadt Buchholz fallenden bestehenden Kreisstraßen benötigt. Die Kosten für den Neubau werden im Zuge eines Vorentwurfs geschätzt.

Die Befragung des Landkreises zu den Betriebs- und Instandhaltungskosten der „alten Kreisstraßen“ ergab, dass voraussichtlich kein Datenbestand für eine Bewertung der Bestandsstraßen vorliege. Demnächst erwartet werde allerdings ein Untersuchungsergebnis zu den im Dezember geprüften Brücken über die Bahn. Von Problemen gehe man zunächst nicht aus.

Aufgrund der bisher nicht ausreichenden Planungstiefe und nicht zur Verfügung stehender Daten aus dem Betrieb der Kreisstraßen ist eine abschließende Beurteilung der Kostensituation nicht in einer ausreichend verbindlichen Genauigkeit möglich. Daher werden im Folgenden die vorliegenden Informationen zusammengefasst, die üblicherweise bei Planung einer neuen Kreisstraße zusammen mit der Übergabe bestehender Kreisstraßen an die Kommune zur Anwendung kommen.

Planung und Bau einer neuen Kreisstraße wird durch den Landkreis Harburg als Straßenbaulastträger durchgeführt. Zuschüsse werden wie auch bei kommunalen Straßen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Land Niedersachsen beantragt. Die verbleibenden Kosten werden im Sinne der bestehenden Vereinbarung zwischen Landkreis und Stadt im Verhältnis 50:50 aufgeteilt.

Die Übertragung der bestehenden Kreisstraßen an die Stadt Buchholz erfolgt im Rahmen einer sogenannten Umstufungsvereinbarung. Zunächst wird der aktuelle Bauzustand der zu übertragenden Straßen einschl. Brücken und sonstiger zugehöriger Infrastruktur geprüft. Wird eine sog. rückständige Bauunterhaltung festgestellt, muss der Landkreis diese vor Übergabe ertüchtigen. Alternativ ist es auch möglich, diese Rückstände finanziell oder durch Verrechnung mit anderen Sachleistungen auszugleichen. Prinzipiell ist die eigentliche Übergabe aber kostenneutral.

Es sei daher noch einmal darauf hingewiesen, dass im Falle einer Umsetzung der Varianten 4 oder 4a als Kommunale Straßen 2 Eisenbahnquerungen durch Tunnel bzw. Brücken durch die Stadt Buchholz nicht nur zu bauen, sondern auch zu unterhalten wären. Im Falle der Variante 7 werden Baukosten im Verhältnis 50:50 zwischen Landkreis Harburg geteilt, die Bauunterhaltung liegt in diesem Falle jedoch allein beim Landkreis Harburg.

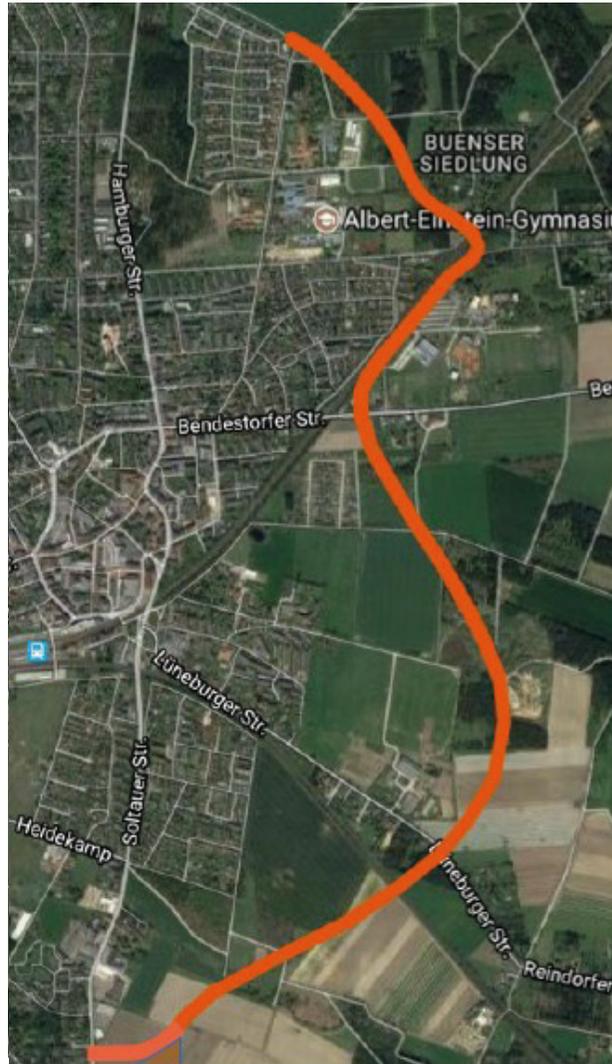
Anlagen:

- Anlage 1: Planskizze mit 3 Trassenvarianten gem. Grundsatzbeschluss des Rates
- Anlage 2: Schreiben des Landkreises Harburg vom 3. April 2018
- Anlage 3: Planskizze Trassenvariante 4, unverändert
- Anlage 4: Planskizze Trassenvariante 4a, ergänzt
- Anlage 5: Planskizze Trassenvariante 7.1

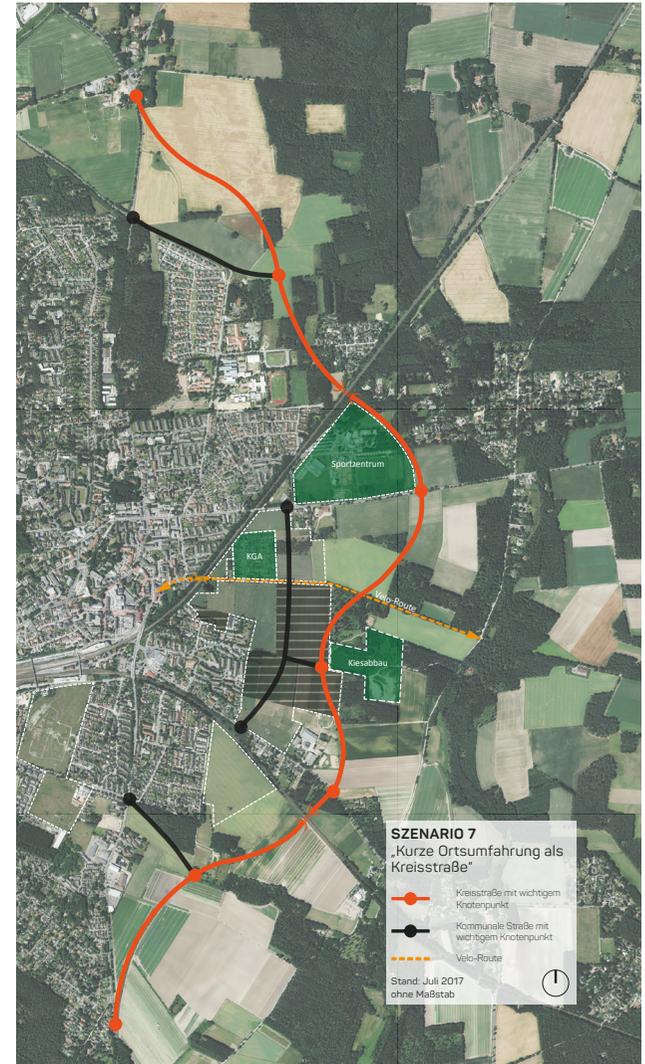
Buchholz 2025 Variantenuntersuchung



Variante 4



Variante 4a



Variante 7

Landkreis Harburg - Postfach 14 40 - 21414 Winsen (Luhe)

Stadt Buchholz i. d. Nordheide
Rathausplatz 1
21244 Buchholz i. d. N.

Kreisstraßen
Auskunft erteilt: **Herr Karsten**
Gebäude / Zimmer: G/206
Tel.- Durchwahl: 04171 693-323
PC-Fax: 04171 687-323
Telefax: 04171 693-194
E-Mail: u.karsten@lkhamburg.de
Mein Zeichen: 84-642-30/11-Ka
(Bei Antwort bitte angeben)
Ihr Schreiben vom: E-Mail v. 23.03.2018
Ihr Zeichen: Loginowski

Datum: 03. April 2018

Ortsumfahrung östlich von Buchholz

Sehr geehrter Herr Loginowski,

bevor ich Ihre Fragen zur o.g. Mail beantworte, möchte ich die Bedeutung von Kreisstraßen gemäß Nieders. Straßengesetz (NStrG) kurz erläutern:

Gemäß § 3 „... dienen Kreisstraßen überwiegend ... dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises“. Bezogen auf den heutigen Straßenzug K 13 und K 28 wird die Stadt Buchholz sowie die südlich von Buchholz gelegenen Gemeinden an das Fernstraßennetz B 75 bzw. BAB 1 angebunden. Durch eine östliche Umfahrung von Buchholz könnte dieser Straßenzug ersetzt werden und der gleichen Aufgabe dienen.

Nach § 9 NStrG „... sind die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder so zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügen. ...“. Die wichtigsten Verkehrsbedürfnisse sind die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit einer Straße.

Um den v. g. Aufgaben gerecht zu werden, muss eine neue Umgehung nach den heutigen geltenden Regelwerken ausgebaut werden. Dies ist umso wichtiger, um entsprechende Fördermittel nach dem Nieders. Gemeindeverkehrsgesetz (NGVFG) erhalten zu können. Das maßgebende technische Regelwerk ist die „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Danach ist je nach Bedeutung einer Straße diese in ausreichender Breite herzustellen. Jede Einmündung oder Kreuzung hat eine Vielzahl von Konfliktpunkten und ist damit eine potentieller Unfallpunkt. Auch wird durch jede signalgeregelte oder als Kreisverkehrsplatz ausgebildete Einmündung/Kreuzung der Verkehrsfluss behindert und somit die Leistungsfähigkeit der Straße. Die Anzahl von Einmündungen und Kreuzungen ist daher bei einer neuen Trassierung zu minimieren.

Dabei ist mir bewusst, dass eine östlichen Umfahrung die Erschließungsfunktion der östlichen Stadtgebiete wahrnehmen muss.

Dienstgebäude: Landkreis Harburg

A Schloßplatz 6 (Altbau)
B Schloßplatz 6 (Neubau)
C Rathausstraße 29
D Von-Somnitz-Ring 13
F St.-Barbara-Weg 1
G Rathausstraße 60
H Rathausstraße 31

21423 Winsen (Luhe)

Kontakt:

Telefon : 04171 693-0
Telefax : 04171 693-99100

Elektronische Kommunikation:
Es gelten die Richtlinien auf unseren Internetseiten.

Internet:
www.landkreis-harburg.de

Bankverbindungen:

Sparkasse Harburg-Buxtehude
BLZ 207 500 00 Kto.-Nr. 7 028 962
IBAN DE56 2075 0000 0007 0289 62
BIC NOLADE21HAM

Postbank Hamburg
BLZ 200 100 20 Kto.-Nr. 192 68 204
IBAN DE16 2001 0020 0019 2682 04
BIC PBNKDEFF



Gläubiger ID
DE2520400000034051

Besuchszeiten nach Terminabsprache:

Montag - Donnerstag 07:00 - 19:00 Uhr
Freitag 07:00 - 14:00 Uhr
Terminvereinbarungen bitte von
Montag - Donnerstag 08:30 - 16:00 Uhr
Freitag 08:30 - 13:00 Uhr

Parkplätze (Eingabe für Navigationsgeräte):
Schloßring 12 und Eppens Allee

P im unteren Teil der
Parkpalette "Schloßring 12"



Ihre Fragen beantworte ich wie folgt:

Zu Variante 4:

Im südlichen Bereich (Am Krützbarg) und im Bereich der Buenser Siedlung werden die notwendigen Radien gem. der RAL nicht eingehalten. Durch den siedlungsnahen Verlauf ist von vornherein mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h zu rechnen. Ob der Knoten Hamburger Straße (K 13) mit dem Buenser Weg in der Prognosebelastung ausreichend leistungsfähig ist, wird bezweifelt. Eine Verbesserung des Kreisstraßenverkehrs gegenüber der heutigen Führung des Straßenzuges durch die Innenstadt wird ebenfalls bezweifelt. Daher kann die Var. 4 nicht als Kreisstraßenersatz und somit nicht als eine neue Kreisstraße angesehen werden. Vielmehr hat der Trassenverlauf den Charakter einer städtischen Entlastungsstraße.

Zu Variante 4a

Im südlichen Bereich ist die Linienführung verbessert jedoch, im nördlichen Bereich weist sie die gleichen Defizite wie Var. 4 auf und kann daher nicht als eine Kreisstraße eingestuft werden.

Zu Variante 7

Der Trassenverlauf ist langgestreckt und geht flüssig in die K 13 und K 28 über. Lediglich die Anzahl der Anbindungen der städtischen Straßen muss noch reduziert werden, siehe auch die Einleitung dieses Schreibens. Ein gestreckter Verlauf im mittleren Bereich (Bodenabbau) wäre für die Verkehrsqualität vorteilhafter.

Variante 7.1

Da die Var. 7.1 den gleichen Charakter aufweist, könnte diese Variante eine Kreisstraßenfunktion erfüllen. Auch ist noch die Anzahl der Anbindungen abzuwägen und ein passender Linienverlauf innerhalb der Korridore zu trassieren.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

gez.

Karsten



Drucksache zur Entscheidung	Status: öffentlich Federführung: FB 40 - Fachdienst Stadtplanung AZ: 40.02/Lo/nb Verfasser/Bearbeiter: Herr Loginowski	
Buchholz 2025plus - Variantenvergleich Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Buchholz i.d.N. vom 18.04.2018		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Rat der Stadt Buchholz i.d.N.)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt 24.04.2018	Verwaltungsausschuss Rat der Stadt Buchholz i.d.N.	Zur Information Zur Information

Antrag der SPD Fraktion:

Der Rat der Stadt Buchholz i. d. N. möge beschließen:

1. Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025plus“ beauftragt die Verwaltung ein Fachbüro für die Planung einer östlichen Umfahrung.
2. Die Beauftragung des Fachbüros erfolgt entweder durch die Stadt oder gemeinsam mit dem Landkreis. Eine endgültige Kostenzuweisung für den Planungsprozess der Leistungsphase 1 und Leistungsphase 2 erfolgt nach der Entscheidung für eine kommunale Straße oder eine Kreisstraße.
3. Der Variantenvergleich für die 2 genannten Varianten 4a und 7.1 erfolgt durch das beauftragte Planungsbüro im Rahmen der Planungsstufe Vorplanung entsprechend der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Anlage 13 Grundleistungen, im Leistungsbild Verkehrsanlagen, besondere Leistungen, Objektliste, Grundleistungen, Leistungsphase 2, Vorplanung, Punkt e).
4. Der Variantenvergleich für die Varianten 4a und 7.1 erfolgt auf der Grundlage der Kriterien der RE 2012 (Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau).
Diese sind:
 - Raumstrukturelle Wirkungen
 - verkehrliche Beurteilung
 - Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - Umweltverträglichkeit
 - Wirtschaftlichkeit

Stellungnahme:

Der anliegende Antrag der SPD-Fraktion wurde in der Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 19.04.2018 eingebracht und mit 4 Stimmen dafür, 6 Stimmen dagegen und 1 Enthaltung beraten. Es wird darauf hingewiesen, dass die unter „Anlage“ des Antrages aufgeführten Unterlagen bis zum Umdruck dieser Drucksache nicht vorgelegen haben.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Anlage:

Antrag der SPD-Fraktion vom 18.04.2018

Antrag

Stadt Buchholz i.d.N. Der Bürgermeister		
Eing.	20. April 2018	Uhrzeit
BGM	Dez.	FB

Handwritten: 20 (over BGM), *40* (over FB)



G. Eschment-Reichert, Kirchweg 4, 2144 Buchholz

An die
Stadt Buchholz i.d.N.
Herrn Bürgermeister Röhse
Rathausplatz 1

21244 Buchholz i.d.N.

*Abstimmung:
4/6/1 (-)
[Signature]*

Buchholz, den 18.04.18

Antrag: Buchholz 2025, Variantenvergleich

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit reichen wir Ihnen den folgenden Antrag zur Beratung ein.

Der Rat der Stadt Buchholz möge beschließen:

1. Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025 plus“ beauftragt die Verwaltung ein Fachbüro für die Planung einer östlichen Umfahrung.
2. Die Beauftragung des Fachbüros erfolgt entweder durch die Stadt oder gemeinsam mit dem Landkreis. Eine endgültige Kostenzuweisung für den Planungsprozess der Leistungsphase 1 und Leistungsphase 2 erfolgt nach der Entscheidung für eine kommunale Straße oder eine Kreisstraße.
3. Der Variantenvergleich für die 2 genannten Varianten 4a und 7.1 erfolgt durch das beauftragte Planungsbüro im Rahmen der Planungsstufe Vorplanung entsprechend der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Anlage 13 Grundleistungen im Leistungsbild Verkehrsanlagen, besondere Leistungen, Objektliste, Grundleistungen, Leistungsphase 2, Vorplanung, Punkt e)
4. Der Variantenvergleich für die Varianten 4a und 7.1 erfolgt auf der Grundlage der Kriterien der RE 2012 (Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau).
Diese sind:
 - Raumstrukturelle Wirkungen
 - verkehrliche Beurteilung
 - Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - Umweltverträglichkeit
 - Wirtschaftlichkeit

Begründung

Die Durchführung des Planungsprozesses als Standardverfahren dient vor allem der Rechtssicherheit, der Transparenz sowie einem Höchstmaß an Objektivität und Qualität.

Laut Aussage der Verwaltung befinden wir uns derzeit in der „Leistungsphase (LPH) 0“. Mit der Beauftragung eines Büros beginnt nach dem Planungsablauf der HOAI (siehe Anlage) als erstes die Grundlagenermittlung mit der LPH 1. Daran schließt die LPH 2 Vorplanung an, die kostenmäßig eine Variantenuntersuchung mit bis zu 3 Varianten beinhaltet (siehe Anlage).

Die Anwendung der RE 2012 (siehe Anlage) dient dabei der Qualitätssicherung der Straßenplanung.

Gemäß RE 2012 schließt die Planungsstufe Vorplanung mit der Voruntersuchung ab, die unter Abwägung der Zielerreichung eine bevorzugte Variante für die Ausarbeitung in den nächsten Planungsstufen (Entwurfs-, Genehmigungsplanung) auswählt. Der Variantenvergleich einschließlich der Abwägung ist dem Rat zur endgültigen Entscheidung vorzulegen.

D.h. wenn jetzt ein Büro beauftragt wird mit den Planungsarbeiten zu beginnen, wird keine Zeit verloren sondern lediglich ein normaler Planungsablauf mit offenem Ergebnis gestartet!

Mit der Planungsstufe Genehmigungsplanung werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren oder sonstige Zulassungsentscheidungen erstellt. Mit der Genehmigung wird das Baurecht hergestellt.

Für die SPD-Fraktion



G. Eschment-Reichert

Anlage:

Auszug HOAI

Auszug RE 2012

Beschlussauszug

12. Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 19.04.2018

N 7 Buchholz 2025plus, Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Buchholz i.d.N.
vom 13.03.2018
Vergleich der Varianten 4, 4a und 7 für eine Ortsumfahrung mit Beschlussfassung für eine
Vorzugsvariante

Status:	nichtöffentlich	Beschlussart:	ungeändert beschlossen
Zeit:	18:30 - 20:40	Anlass:	Sitzung
Raum:	Torbogenzimmer des Rathauses		
Ort:	Rathausplatz 1, 21244 Buchholz		
Vorlage:	DS 16-21/0334.001 Buchholz 2025plus, Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 13.03.2018 Vergleich der Varianten 4, 4a und 7 für eine Ortsumfahrung mit Beschlussfassung für eine Vorzugsvariante		

Bgm. Röhse stellt den bisherigen Beratungsverlauf dar.

Bg. Niesler legt einen Antrag der SPD-Fraktion hierzu vor (siehe Anlage 2) und begründet diesen. Insbesondere solle dieser Antrag Rechtssicherheit für das weitere Verfahren geben und die finanziellen Risiken benennen.

Bg. Eschler spricht sich gegen diesen Antrag aus. Er halte einen technischen Vergleich nicht für erforderlich und zielführend.

Bg. Wenker macht deutlich, dass ihre Fraktion einer Variante 7.1 nicht zustimmen werde. Um anstehende Probleme, wie bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und den fließenden Verkehr zu verbessern, habe ihre Fraktion sich kompromissbereit gezeigt, um nicht wie in den vergangenen 35 Jahren auf der Stelle zu treten. Dieser Kompromiss sei die Variante 4 a. Favorisiert habe ihre Fraktion die Variante 4.

Stv. Bgm. Piwecki erklärt, die Rechtssicherheit einer Variante sei ein ganz wichtiges Kriterium. Mit der Planung durch ein Fachbüro gehe man einen nachhaltigen und für jeden nachvollziehbaren Schritt.

Bg. Selke erklärt, dass man dies grundsätzlich ablehne und von daher nicht zustimmen werde.

Bg. Reglitzky erklärt, er habe das Gefühl gehabt, dass die zurückliegende Diskussion und Entwicklung das Thema gebündelt und weitergeführt habe und die bisherigen Ergebnisse ein gute Struktur vorgeben. Dieses dürfe nicht kaputt gemacht werden. Hier und jetzt gehe es um eine politische Entscheidung.

Bgm. Röhse erklärt, der Landrat und er als Bürgermeister wollten ebenso eine Rechtssicherheit. Diese sehe er aber auch nicht in Frage gestellt und lasse sich durch den SPD-Antrag auch nicht beantworten. Er macht deutlich, dass es hier um eine politische Entscheidung gehe. Beide Varianten seien möglich. Die Frage sei, ob als Gemeinde- oder Kreisstraße. Wichtig sei, eine Lösung zu finden und die Entwicklung der Stadt nicht zu blockieren. Nur die Variante 7.1 sei dabei als Kreisstraße möglich. Er macht nochmals Ausführungen zur Finanzierung. Er macht deutlich, dass alle Kompromisse eingegangen seien und diese Kompromissbereitschaft auch weiterhin wichtig sei. Eine ganz wichtige Frage, die geklärt werden müsse, sei die Frage des Lärms und Lärmschutzes.

Bgm. Röhse lässt über den beigefügten Antrag zur DS 0334.001 (siehe Anlage 2) der SPD-Fraktion abstimmen.

Dieser Antrag wird mit 4/6/1 Stimmen abgelehnt.

Bg. Niesler kündigt eine Protokollerklärung im Anschluss an die Abstimmung der DS 0334.002 an.

Bgm. Röhse verliest folgenden Antrag (**DS 0334.001**) und lässt darüber abstimmen:

Der VA empfiehlt:

Der Rat der Stadt Buchholz i.d.N. möge beschließen:

Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025plus“ ist die Variante 7.1 in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg weiter zu untersuchen.

Diese Empfehlung ist dem Rat der Stadt Buchholz i.d.N. zuzuleiten.

Abstimmung:

dafür: 9, dagegen: 2, Enthaltungen: 0

Protokollerklärung Bg. Niesler:

Aus der Variantenuntersuchung hätte natürlich auch die Variante 7.1 herauskommen können. Er nehme den Beschluss, dass die Verwaltung regelmäßig über den Fortgang des Vorhabens berichte, sehr ernst. Deshalb habe er keine Bedenken gehabt, hier jetzt dann zuzustimmen.

Beschlussauszug

14. öffentliche Sitzung des Rates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 24.04.2018

Ö 7.1 Buchholz 2025plus - Variantenvergleich
Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Buchholz i.d.N. vom 18.04.2018

Status: öffentlich/nichtöffentlich **Beschlussart:** abgelehnt
Zeit: 19:00 - 20:45 **Anlass:** Sitzung
Raum: Kantine Rathaus
Ort: Rathausplatz 1, 21244 Buchholz i.d.N.
Vorlage: DS 16-21/0334.002 Buchholz 2025plus - Variantenvergleich
Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Buchholz i.d.N. vom 18.04.2018

Bg. Eschler teilt mit, dass die CDU mit den GRÜNEN für die erkrankte Frau Wenker ein Pairing abgesprochen habe. Frau Spieker werde nicht mitstimmen.

Bg. Niesler begründet den vorliegenden Antrag der SPD-Fraktion auf der Grundlage der dem Antrag beigefügten Begründung. Seine Fraktion halte einen Variantenvergleich für unverzichtbar. Erst mit den Erkenntnissen aus diesem Variantenvergleich könne man sich für eine Variante entscheiden. Außerdem solle dieser Antrag Rechtssicherheit für das weitere Verfahren geben und die finanziellen Risiken benennen.

Bg. Eschler spricht sich gegen diesen Antrag aus. Seine Fraktion halte einen technischen Vergleich nicht für erforderlich und zielführend. Dies gelte es dann zu untersuchen und zu vergleichen. Hiermit verliere man nur unnötig Zeit und Geld. Die Entscheidung für eine Variante könne nicht von einem Gutachter getroffen werden. Dies sei eine politische Entscheidung, die der Rat treffen müsse. Er weist darauf hin, dass es auch innerhalb der vorgeschlagenen Variante unterschiedliche Trassenführungen gebe, die dann untersucht und verglichen werden müssten.

Der Redebeitrag zu diesem TOP von **Bg. Reglitzky** für die FDP-Fraktion ist als Anlage 1 beigefügt.

Rm. Natorp erklärt, dass er in der letzten Ratssitzung den Eindruck gewonnen habe, dass es einen großen Konsens für den Grundsatzbeschluss und den damit verbundenen Maßnahmen gegeben habe. Er sei enttäuscht über die DS der Verwaltung. Diese erläutere lediglich die Varianten und übernehme die Argumente des Landkreises, die aber nicht die Probleme der Stadt darlegen. Er halte es für wichtig, Buchholz nicht in einem großen Bogen zu umfahren, sondern die Probleme der Innenstadt auch innenstadtnah zu lösen. Ansonsten würden diese nur verlagert, u.a. auf die anliegenden Ortschaften. Verhandlungen müssten mit dem Kreis rechtzeitig aber nicht um jeden Preis geführt werden. Hierbei müssten die Buchholzer Bedürfnisse im Vordergrund stehen.

Der Redebeitrag zu diesem TOP von **Rm. Eschment-Reichert** ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Redebeitrag zu diesem TOP von **Rm. Sekula** für die AFD-Fraktion ist als Anlage 3 beigefügt.

Der Redebeitrag zu diesem TOP von **stv. RV Zinnecker** für die Fraktion die GRÜNEN ist als Anlage 4 beigefügt.

Rm. Eckhoff geht auf den Redebeitrag von Rm. Sekula ein. Eine Diskussion dauere 40 Jahre, weil sich schlechte Lösungen nicht durchsetzen. Er geht auf das bisherige Verfahren ein. Seiner Auffassung nach sei die Bürgerwerkstatt eine Pseudobeteiligung gewesen. Ein Verfahren, bei dem das Ergebnis schon vorher festgestanden habe. Der verkehrspolitische Schwerpunkt in der Stadtentwicklung habe bisher immer auf dem Auto gelegen und liege auch jetzt noch dort. Hier müsse ein Umdenken stattfinden. Seine Fraktion werde keiner Variante zustimmen.

Rm. Antons erklärt, an seiner Haltung zu dem Grundsatzbeschluss habe sich zur letzten Ratssitzung nicht geändert. Er lehne eine Verknüpfung des geplanten Wohnungsbau mit einer Ostumfahrung ab, wie immer man diese nennen würde. Der Verkehr sei bisher nicht zusammengebrochen und werde dies auch zukünftig nicht. Man brauche dann eben ein bisschen länger für eine Strecke.

Bgm. Röhse erklärt, dass man sich bisher noch nicht in einem Planungsprozess sondern in einem politischen Entscheidungsprozess befinde, der dann ggfls. zu einem Planungsverfahren führen könne. Bisher befinde man sich in keinem rechtlichen Verfahren. Wenn es dann soweit sei, werde alles dafür getan, um einen rechtssicheren Beschluss zu fassen. Auch um die Kosten gehe es jetzt noch nicht. Es gehe hier und jetzt um die vertiefte Untersuchung einer Variante. Er macht nochmal deutlich, dass es hier nicht um den Ostring gehe, sondern um eine östliche Umfahrung, die einen ganz anderen Zuschnitt und Radius als der damalige Ostring habe. Diese sei sehr viel enger gefasst. Diese Umgehungsstraße werde eingebettet in eine Gesamtentwicklung der Stadt. Er weist darauf hin, dass hier eine Höchstgeschwindigkeit von 70 bzw. 80 km/h vorgesehen werde. Die Verhandlungen mit dem Landkreis sollen sehr zielgerichtet geführt werden, um die Interessen der Stadt Buchholz wahrzunehmen und zu vertreten. Konzentrieren werde man sich darauf, die Ostumfahrung als Kreisstraße umzusetzen. Zu gegebener Zeit sei die Entscheidung zu treffen. Heute gehe es um die Weichenstellung. Die Straße sei Teil eines Ganzen und der Einstieg für die Rahmenplanung in Bezug auf den geplanten Wohnungsbau. Vergleiche mit anderen Städten halte er nicht für angemessen. Buchholz sei die größte Stadt in einem großen Flächenlandkreis.
Er bittet um Zustimmung zum Antrag der Verwaltung.

RV Stöver verliest folgenden Antrag (**DS 0334.002**) und lässt darüber abstimmen:

Der Rat der Stadt Buchholz i.d.N. beschließt:

1. Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025plus“ beauftragt die Verwaltung ein Fachbüro für die Planung einer östlichen Umfahrung.
2. Die Beauftragung des Fachbüros erfolgt entweder durch die Stadt oder gemeinsam mit dem Landkreis. Eine endgültige Kostenzuweisung für den Planungsprozess der Leistungsphase 1 und Leistungsphase 2 erfolgt nach der Entscheidung für eine kommunale Straße oder eine Kreisstraße.
3. Der Variantenvergleich für die 2 genannten Varianten 4a und 7.1 erfolgt durch das beauftragte Planungsbüro im Rahmen der Planungsstufe Vorplanung entsprechend der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Anlage 13 Grundleistungen, im Leistungsbild Verkehrsanlagen, besondere Leistungen, Objektliste, Grundleistungen, Leistungsphase 2, Vorplanung, Punkt e).
4. Der Variantenvergleich für die Varianten 4a und 7.1 erfolgt auf der Grundlage der Kriterien der RE 2012 (Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau).
Diese sind:
 - Raumstrukturelle Wirkungen
 - verkehrliche Beurteilung
 - Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - Umweltverträglichkeit

Wirtschaftlichkeit

Abstimmung:

dafür: 13, dagegen: 19, Enthaltungen: 3
- somit abgelehnt -

Bg. Niesler erklärt, nachdem der SPD-Antrag abgelehnt worden sei, würden er und einige andere Mitglieder der SPD-Fraktion dem Antrag der Verwaltung zustimmen. Aus der Variantenuntersuchung hätte natürlich auch die Variante 7.1 herauskommen können. Er nehme den Teil des Grundsatzbeschlusses, wonach die Verwaltung regelmäßig über den Fortgang des Vorhabens berichte, sehr ernst. Deshalb habe er keine Bedenken, hier jetzt zuzustimmen. Über die Art der Berichterstattung müsse man noch einmal reden. Regelmäßige Berichte würden auch Eingriffsmöglichkeiten eröffnen.

RV Stöver verliest folgenden Antrag (**DS 0334.001**) und lässt darüber abstimmen:

Der Rat der Stadt Buchholz i.d.N. beschließt:

Im Rahmen des Planungsprozesses „Buchholz 2025plus“ ist die Variante 7.1 in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg weiter zu untersuchen.

Abstimmung:

dafür: 24, dagegen: 11, Enthaltungen: 0

Von 20.35 Uhr bis 20.40 Uhr wird eine öffentliche Einwohnerfragestunde eingefügt.

Für die FDP Fraktion
im Rat der Stadt Buchholz
Arno Reglitzky

Ratssitzung am 24.4.2018

Buchholz 2025 Plus

Entscheidung zum Variantenvergleich

Und Antrag SPD zum vertieften Variantenvergleich 7.1. und 4a

- Mehr als 30 Jahre – kein gutes Schauspiel, Buchholz in der Öffentlichkeit.
- Seit ½ Jahre aber eine gute Entwicklung, Durchbruch mit Bürgerwerkstatt und Ratswerkstatt
- Gesamtpaket konnte geschnürt werden,
 - Sozial- bezahlbare Wohnungen
 - Umfassendes gutes Wohnungsbau-Konzept
 - Entwicklungsstrategie Siedlung Oststadt → stufenweiser Ausbau
 - Alternative Anbindungswege Richtung Stadt und überörtliche Anbindung östlich – mit intensiv Kompromiss-optimierter Entlastungstrasse
- → Damit weitgehend Einvernehmen, zusätzlich war Trassen-Bewertung gewünscht
- → Verwaltung Buchholz hatte mit LK zusätzlich gewünschten Trassenvergleich gut abgearbeitet

- Jetzt SPD → technisch-kostenbezogenen Trassen-Vergleich mit großer Schärfe-Tiefe.
- Wir unterstellen, alle wollen optimale Lösung für die Bürger dieser Stadt.
- Aber es ist eine politische Richtungsentscheidung-auf dessen Basis weitere Details zu lösen sind!
Bei Trassen 4a und 7.1 in vielen Punkten nur noch marginale Unterschiede...wie →
Landschaftsverbrauch
 - Aber bei genauerer Betrachtungen doch deutliche Nachteile bei 4a-Trasse für die Bürger durch
 - Starke Siedlungsnähe und damit Belastung, insbes. auch Lärm
 - viele Kreuzungen mit Risiken und Kosten
 - kritische Nutzung der Zuwegung zum Sportpark – ein Risiko, diese Trasse für Durchgangsverkehr auszubauen (→ ½ Mio. Sportler im Jahr zum Sportzentrum!!!)
 - *der von sehr vielen Kindern, Radfahren, älteren Menschen steigend intensiv genutzt wird. Müsste man zu präventiver Unfall-Abwehr dann eine neue Zuwegung zum Sportpark planen?*
 - Anrainer im nördlich Bereich stärker belasten, ist das gewollt?
 - UND 4a → keine ausreichende Entlastungswirkung für die Innenstadt!
→ Aber das muss das Ziel sein.

- Eine weiter optimierte 7.1 Trasse scheint gute Annäherung aller Interessen sein zu können.
Es werden damit Such-Korridoren angeboten, die im Detail weitere Optimierung bieten!
Wichtig erscheint, dass nur die 7.1-Trasse eine Kreisstraße sein könnte. Das heißt in jeder Hinsicht volle LK-Unterstützung in Planung, Bau, Betrieb und Kosten!!!
Ein Aspekt, den wir bitten, hoch in ihre Entscheidungsbewertung einzubeziehen.
- Wir meinen, bei offenen Dialogen in weiteren Projekt-Entwicklung zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern, eine gute Kompromiss-Plattform mit 7.1 Trasse zu haben.

Deshalb bitten wir, dieser Entwicklung so heute die Zustimmung zu geben.
Die FDP wird diese Trasse heute unterstützen und damit auch dafür beitragen,
dass der dringlich benötigte Wohnungsbau vorangetrieben werden kann.

Ry/24/04/18

- Anlage 1 -

Die SPD steht zu Buchholz 2025 - zum Wohnungsbau und zur Straßenplanung.

Wenn wir hier heute diskutieren, dann streiten wir nicht darum, **ob** es eine Entlastungsstraße gibt. Wir diskutieren darüber, **wie** nach einer juristischen Niederlage bei der alten Ostringplanung ein Neubeginn für eine Lösung aussehen muss und **wie** eine Planung fachgerecht und vor allem rechtssicher auf den Weg gebracht wird.

Das funktioniert am besten, indem man sich an Fakten und Richtlinien hält und mit bewährten Standardverfahren arbeitet. Davon findet man aber in der Verwaltungsdrucksache nicht viel wieder.

Was heißt das konkret:

Zur Rechtssicherheit gehört in der frühen Planungsphase ein Variantenvergleich.

Dieser ist nach bestimmten Kriterien aufzustellen, dazu gehören ökologische Auswirkungen, wirtschaftliche Auswirkungen und verkehrliche Qualität.

In der Drucksache sind neben einigen Randbedingungen **keine konkreten** Zahlen dazu enthalten, nur **vage Vergleiche** wie länger oder kürzer, mehr Landschaftsverbrauch oder weniger, mehr Entlastungswirkung oder weniger. Besonders bemerkenswert aber ist, dass nicht einmal Kosten genannt werden.

Die Stadt soll sich an einer Kreisstraße beteiligen und 2 neue Bahnquerungen für die Trasse 7.1 des Kreises mitfinanzieren. Im Gegenzug erhält die Stadt 3 alte Bahnquerungen und eine reparierte Kreisstraße. Ob dies wirklich längerfristig eine wirtschaftlich sinnvolle Entscheidung ist, muss dem Rat dargestellt werden und vom Rat bewertet werden können und zwar **bevor** er sich für oder gegen etwas entscheidet.

Auf einen vorteilhaften Vertrag mit dem Landkreis zu hoffen, wie die Verwaltung gelegentlich suggeriert, wird sich schnell als Illusion herausstellen, denn der Landkreis ist nicht einmal dazu zu bewegen, seine Radwege in Ordnung zu halten.

Wie oft wird bei Bauprojekten die Kostenexplosion kritisiert. Hier soll der Rat ein Projekt auf den Weg bringen, Verantwortung für Steuergelder übernehmen, ohne überhaupt nur ansatzweise die finanziellen Auswirkungen zu kennen. Das ist einfach unprofessionell.

Hier soll uns heute eine Entscheidung abverlangt werden in der Planungsphase Null, wie Herr Niemöller sie nannte, also vor Beginn jeglicher externen fachlichen Planung.

Die Fachplanung beginnt übrigens mit der Grundlagenermittlung und sieht dann einen Variantenvergleich vor.

Man muss kein Fachmann sein, um zuerkennen, dass hier heute die Reihenfolge auf den Kopf gestellt wird. Hier soll erst entschieden werden und dann sollen später extern die Grundlagen ermittelt werden.

Übrigens muss ein Variantenvergleich als fester Bestandteil der Planungsleistung in jedem Fall bezahlt werden, ob er erbracht wird oder nicht.

Mit einer fachlich korrekten Vorgehensweise wäre also weder Zeit noch Geld verloren.

Gewonnen hätte man aber Transparenz, die Chance auf einen breiten Konsens und am wichtigsten Planungs- und Rechtssicherheit.

Denn jedes Argument, welches jetzt nicht abgearbeitet wird, ist eine Vorlage für eine Klage der Gegner einer östlichen Umfahrung.

Mit einem derart unseriösen Verfahren, wie es hier stattfindet, wird die Abwägung - ein sehr hohes Gut in der Bauleitplanung – schlicht unterschätzt und damit die Rechtssicherheit dieser Planung stark in Frage gestellt.

Als Ratsmitglied kann ich nur feststellen, dass auf dieser Basis keine verantwortungsvolle Bewertung vorgenommen werden kann und keine Entscheidung getroffen werden kann.

Zwar hat die Verwaltung bereits einige Randbedingungen zusammen gestellt, dieses ist aber in Summe alles andere als ein seriöser Variantenvergleich. Dafür bedarf es einer Fachplanung durch ein Büro und genau diesen Vorschlag, den wir mit unserem Antrag einbringen, hätte die Verwaltung machen müssen statt eine derart lückenhafte Drucksache vorzulegen. Stattdessen sollen wir hier heute einen Blankoscheck ausstellen.

Wer dieser Drucksache nicht zustimmt, dem wird gleich unterstellt, er wolle ja gar keine Lösung. Unterstellungen sind natürlich auch einfacher als die notwendigen Fakten zusammen zustellen und die Lücken in der Entscheidungsvorlage zuschließen.

Die SPD hat ihre Fragen insbesondere zu den Kosten gestellt: zuerst im Juni 2015. Im Protokoll vom Juni 2015 ist nachzulesen, das bereits an dem Antrag gearbeitet werde und Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis stattfinden. Das war vor drei Jahren, im Dezember 2017 haben wir dann letztmalig nachgefragt, leider immer noch ohne Ergebnis bis heute. Dafür gibt es jede Menge vage Aussagen, z.B. die Umwidmung zur Kreisstraße läuft so wie in Dibbersen mit der B 75 alt. Verschwiegen wurde, dass dort die Autobahnbrücke im Besitz des Bundes bleibt und die Stadt nur den Straßenaufbau übernimmt. Eine vergleichbare Aussage des LK liegt aber bis heute nicht vor und wird es auch sicher nicht geben.

Zum Inhalt der Verwaltungsdrucksache und zu den Äußerungen der Verwaltungsspitze lässt sich ohnehin vieles sagen, was sachlich einfach falsch dargestellt wird, um nur eine Behauptung als Beispiel zu nennen:

Der Bau einer kommunalen Straße wäre allein durch die Stadt Buchholz zu finanzieren. Dies stimmt natürlich nicht, auch hier gibt es GVFG Mittel.

Es ist sehr bedauerlich, dass die Verwaltung den workshop nicht für einen professionellen Neustart genutzt hat und hier laienhaft selbst in das Verfahren eingestiegen ist und zwar mit eindeutiger Präferenz.

Warum hat man nicht nach den workshops von Anfang an mit Hilfe eines Büros zwischen ausgewählten Varianten neutral nach der besten Lösung suchen? Vielleicht würde sich die Variante 7.1 ja in der weiteren Planung tatsächlich als die Beste herausstellen. Warum scheuen sie einen wirklichen neutralen Vergleich mit allen Fakten und vor allem mit einem Kostenvergleich?

Die Planung und ein Variantenvergleich muss so oder so bezahlt werden, nur bei dieser Vorgehensweise wie wir sie hier heute erleben, fehlt es an Qualität, Rechtssicherheit und Objektivität.

Ich plädiere deshalb an dieser Stelle noch einmal dafür, unserem SPD -Antrag zu zustimmen und mit einer wirklichen Fachplanung zu beginnen.

Dem Verwaltungsvorschlag zur Trasse 7.1 werde ich persönlich aus den genannten Gründen nicht zu stimmen.

Was hat Curd Jürgens mit dem Buchholzer Stadtrat zu tun? Curd Jürgens ist ja immerhin schon 1982 verstorben.

Nun, meine Damen und Herren, 1975 veröffentlichte er sein erfolgreichstes Lied „60 Jahre und kein bisschen weise“

Und an dieses Lied denkt man sofort, wenn man die Diskussionen dieses Rates bezüglich der Buchholzer Verkehrsprobleme verfolgt! Oder sich mit der Behandlung des Themas in den vorangegangenen Legislaturperioden befasst. Ich denke dann unwillkürlich: Das, was hier ^{in der Vergangenheit} passiert ist einfach nur noch albern. Es grenzt an Volksverdummung, Vergewaltigung des gesunden Menschenverstands und eine eklatante Missachtung demokratisch zustande gekommener Mehrheiten. Der mehrheitliche Bürgerwille wurde hier mehr als einmal ermittelt. Zuletzt in der Ratswerkstatt, bzw. der Bürgerwerkstatt. Und natürlich beim Bürgerentscheid vom Januar 2013. Und natürlich in unzähligen Ratssitzungen bis zurück in die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts.

> Rückblende auf 2013!

Und wir schreiben das Jahr 2018. Über fünf Jahre vorbei und nichts als Gerede. Und immer noch versuchen teilweise dieselben Leute, den Bürgern ein X für ein U vorzumachen. Wieder wird versucht, die Bürger aufs Fahrrad zu bewegen, ist ja viel gesünder und besser für die Umwelt! Das stimmt sogar, ist aber nicht die richtige Frage und der richtige Politikansatz. Alles wird verbrämt und Ideologie soll Vernunft und Sachverstand ersetzen. Das werden wir nicht unterstützen. Die Leute wissen schon jetzt: wir stehen für unsere Aussage aus dem letzten Kommunalwahlkampf: **Ostring, na klar!** Wir hatten am letzten Samstag einen Infostand auf dem Wochenmarkt zu dem Thema. Da steht es jetzt bei den Gesprächen mit den Bürgern eher 70 zu 30 für den Ostring. Natürlich wissen wir aber auch, dass es immer Einzelinteressen gibt, welche sich irgendwie benachteiligt fühlen. Da ist es auch völlig unwichtig, ob es um Straßen, neue Wohngebiete oder neue Gewerbeansiedlungen geht.

Und lassen sie mich bitte noch eins anmerken: Wir reden hier ja nicht nur über ein Verkehrskonzept. Es geht hier auch um die Wohn- und Lebensqualität für die neu zu erschließenden Wohngebiete, aber auch für die Bewohner und Menschen, welche in unserer Innenstadt leben und arbeiten. Arno Reglitzky hat

das alles schon 2013 im Wochenblattinterview richtig und vernünftig ausgeführt, als er sagte:“ "Der Bürgerwille ist eindeutig: Eine Entlastungstrasse für weniger Autos, weniger Lärm und weniger Staus in der Innenstadt! Der Ostring löst dabei nicht alle Verkehrs-Probleme, aber die Wesentlichen schon. Also nicht mehr lamentieren, sondern Handeln." Ende des Zitats.

Das war damals richtig und ist heute richtig. Leider sind sie dem nicht gefolgt und deshalb bis dato nicht wesentlich weiter. Diese Entscheidungsschwäche lähmt die Stadt. Zukunft und Entwicklung von Buchholz brauchen auch unsere Bereitschaft, Entscheidungen zu treffen. Vertagt haben sie nun lange genug.

Wir wollen eine lebens- und liebenswerte Stadt, mit guten und bezahlbaren Häusern und Wohnungen für alle Bürger, Junge und Alte. Und Menschen mit gutem, aber auch nur normalem Einkommen. Und dazu gehört zwingend eine starke Infrastruktur. Nur so kann das Konzept Buchholz 2025 plus mit Leben erfüllt werden.

R. Sekula AfD Fraktion 24.04.2018

Buchholz 2025 plus

Grüne Politik und Politik nach dem von uns allen hier beschlossenen ISEK bedeutet, nachhaltig zu handeln. Das heißt, dass wir nachfolgende Generationen nicht darunter leiden lassen, was wir beschließen.

Vor diesem Hintergrund haben wir heute eine Entscheidung zu treffen, die weit über diese Wahlperiode hinaus Bedeutung für die Entwicklung von Buchholz hat. Die Zukunft der Stadtentwicklung sowie die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sind gegen die finanziellen Belastungen und die Auswirkungen auf den Landschaftsverbrauch abzuwägen. Deshalb war es wichtig, den Prozess unter breiter Beteiligung in der Bevölkerung abzuarbeiten.

Nun sehen wir aber, dass die Verwaltung - und hier insbesondere die Kreisverwaltung- von den erarbeiteten Randbedingungen abweicht. Ich zitiere aus dem Brief der Kreisverwaltung vom 03.04.2018: „Die Anzahl von Einmündungen und Kreuzungen ist daher bei einer neuen Trassierung zu minimieren.“ Und weiter: „Der Trassenverlauf (Anm.: gemeint ist ausschließlich Variante 7.1) ist langgestreckt und geht flüssig in die K 13 und K 28 über. Lediglich die Anzahl der Anbindungen der städtischen Straßen muss noch reduziert werden....

Dieses und viele weitere Ausführungen in dem o.a. Schreiben lässt Schlimmes befürchten. Der Landkreis als planende Behörde will nach den gleichen Kriterien, wie beim Planfeststellungsverfahren „Ostring“ vorgehen. Die in der Mediation vor dem OLG Lüneburg aufgezeigten Kompromisslinien werden überhaupt nicht berücksichtigt. Die Landkreisplaner haben also nichts dazu gelernt! Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens „Ostring“ ist hinlänglich bekannt und sollte uns ein mahnendes Beispiel sein!

Damit wir nicht wieder eine krachende Niederlage vor Gericht riskieren, müssen vor allem die Buchholzer Belange und Interessen vorrangig in die Planungen einfließen. Es ist deshalb zwingend erforderlich, dass wir die Planungshoheit selber in der Hand halten. Bei der Ortsumfahrung Dibbersen hat unsere Verwaltung ja bewiesen, wie erfolgreich eine Planung in eigener Ägide ist. Erst müssen bei einer Vorplanung alle möglichen Varianten mit allen Abwägungen untersucht werden. Dann sind alle Kosten -vor allem auch die Folgekosten für die Stadt Buchholz- zu berechnen. Erst danach kann es rechtssicher eine Festlegung auf eine einzige Trasse geben! Insofern ist der Antrag der SPD Fraktion in der Ergänzungsdrucksache alternativlos und die Ursprungsdrucksache kann hier heute so nicht abgestimmt werden.

Unsere Fraktion wird dem SPD-Antrag folgen, weil bei dieser Varianten-Untersuchung eben auch die Aspekte der Minimierung von Landschaftsverbrauch gegen finanzielle Aspekte abgewogen werden. Eine voreilige Festlegung für eine einzelne Trasse lehnen wir zum jetzigen Zeitpunkt kategorisch ab!

Joachim Zinnecker

Buchholz, 23.04.2018

Es gilt das gesprochene Wort

- Anlage 4 -