

Bürgerinitiative Ostring (BIO)

für unser Buchholz im Grünen

An den
Bürgermeister und die
Ratsmitglieder
Stadt Buchholz i.d.N.

Bürgerinitiative Ostring
Der Vorstand
21244 Buchholz
E-Mail info@ostring-buchholz.de
Internet www.ostring-buchholz.de
Datum 14.11.2019



Wohnbau, Verkehr, Kosten - BIO-Stellungnahme zum Projekt Buchholz 2025+

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Gegensatz zu 2017 werden wir als BürgerInitiative Ostring nicht in die zweite Planungsworkstatt am 16.11.19 eingeladen. Wir informieren Sie daher als Repräsentanten der Buchholzer Politik auf diesem Weg über unsere Argumente zum Thema Buchholz 2025+.

1. THEMA: WOHNBAU

Wir haben keinen Zweifel daran, dass bei uns in Buchholz i.d.N. ein Bedarf an sozialem bzw. günstigem Wohnraum besteht. Dass sich Politik und Stadtverwaltung dieser Aufgabe annehmen, ist aus unserer Sicht ein richtiger Schritt. Wir stimmen jedoch *nicht* damit überein, dass dieses Vorhaben zu Lasten einer wertvollen Landschaft realisiert werden muss. Das **ISEK 2030** weist etwa **40 Hektar** Fläche zur Innenentwicklung für Wohnbau aus. Davon ist bisher nur ein Bruchteil bebaut. Wenn trotz dieser vorhandenen Flächen ein Neubaugebiet am Stadtrand erschlossen wird, führt dies den im ISEK 2030 erarbeiteten **Grundsatz „Innenentwicklung und Nachverdichtung vor Außenentwicklung“** ad absurdum. Die Errichtung eines solchen Neubaugebietes stellt eine unnötige Vernichtung stadtnaher Landschaft dar. Lebens- und Erholungsräume gehen unwiederbringlich verloren. Die zahlreichen Bürger*innen, die in einem zweijährigen Entstehungsprozess des ISEKs 2030 mitgewirkt haben, identifizierten zudem für Buchholz Stärken wie

- **Ruhiges Wohnen im Grünen**
- **Stadt im Grünen mit 35% Wald**
- **Familiäre und überschaubare Stadt**

Diese positiven Attribute unserer Stadt werden durch Buchholz 2025+ unnötigerweise aufgegeben. Der Erhalt dieser Vorzüge wäre nur mit einem moderaten Wachstum zu erreichen. Genau dafür haben sich die Bürger*innen im Prozess der ISEK-Entwicklung ausgesprochen. Wir sind überzeugt, dass sie 1500 neue Wohneinheiten – **zusätzlich zu den zwischen 2014 und 2018 genehmigten knapp 1700 Wohneinheiten** – nicht als moderat einschätzen würden. Für uns von der BIO stellt dieser Umfang an Bautätigkeit definitiv ein massives statt eines moderaten Wachstums dar.

Der Vorstand der BIO:

Vorsitzende: Grit Weiland
Stellv. Vorsitz: Dr. Rolf Reineke-Koch
Schriftführerin: Britta Berkowski
Kassenwart: Peter Eckhoff

BIO-Vereinskonto
IBAN: DE29 2075 0000 0040 1010 16
Sparkasse Harburg-Buxtehude
BIC: NOLADE21HAM

2. THEMA: VERKEHR

Wir von der BIO unterstützen das Ziel, die **Buchholzer Innenstadt von PKW-Verkehr zu entlasten**. Wir sind uns jedoch sicher, dass dies mit einem Ostring gerade nicht erreicht werden kann. Laut **Mobilitätskonzept 2025** stellen nur 15% aller Autofahrten in Buchholz Pendelverkehr in Richtung Hamburg dar. Die Pendler wohnen jedoch verteilt im gesamten Stadtgebiet. Nur ein Teil davon passiert die zeitweise belastete Nord-Süd-Achse. **Fast 70% aller Autofahrten starten und enden in Buchholz!** Bitte verweilen Sie doch ein wenig in dem vorangegangenen Satz. Denn konkret heißt das:

Buchholzer*innen fahren zu Arbeitsplätzen innerhalb von Buchholz, zum Einkaufen und Bummeln in Läden und auf den Wochenmarkt, zur Schule, zum Kindergarten oder zur – krippe, zu Tagesmüttern, zum Friseur, zu Arzt- oder Therapieterminen, zu Behörden, zu Musik-, Kunst- oder Nachhilfeunterricht, zum Sport, Schwimmen oder zu Vereinsaktivitäten, ins Kino, in die Empore, ins Café oder Restaurant, zu Veranstaltungen wie etwa dem Weihnachtsmarkt oder dem Stadtfest, zu Freunden oder Verwandten etc.

Das erklärt, warum 50% der Buchholzer Autofahrten kürzer als 5 km sind. 20% sind sogar kürzer als 2 km. Im Schnitt sind alle Autofahrten nur 3,2 km kurz! Für sämtliche Fahrten dieser Art wird der Ostring keinen Nutzen schaffen. Das gilt übrigens auch für potenzielle Bewohner von Buchholz 2025+, die für Fahrten in die Innenstadt die Einfallstraßen Bendestorfer und Lüneburger Straße befahren müssten. Letztere endet bekanntlich auf der zeitweise belasteten Canteleu-Brücke.

Wir von der BIO sehen bei so vielen Kurzstrecken ein sehr großes Potenzial zur Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf andere Verkehrsmittel und somit zur echten Vermeidung von Verkehr! Hierzu bedarf es einer konsequenten **Verkehrswende**, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu einer Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Dies würde übrigens auch dazu führen, dass die von der Stadt Buchholz verabschiedeten Klimaschutzziele erreicht werden können. **Dem kürzlich festgestellten Zuwachs von +12% an Verkehrsemissionen (!) würde durch eine ökologische Verkehrswende effizient entgegengewirkt werden.**

Wir fragen uns, warum Stadtverwaltung und weite Teile der Politik an einer Straße mit so wenig Nutzen, bei gleichzeitig sehr hohen Kosten, festhalten. Wir begreifen die Realisierung eines Ostrings im Kern als **Weichenstellung für weitere großflächige Bebauung von Vaensen bis Holm-Seppensen und südlicher**. In absehbarer Zeit wäre für Holm-Seppensen eine ähnliche Verkehrssituation zu erwarten, wie Buchholz sie gegenwärtig kennt.

3. THEMA: KOSTEN

Die mit dem Bauvorhaben Buchholz 2025+ verbundenen **Kosten sind bisher der Öffentlichkeit nicht publik gemacht worden**. Kosten spielen aber bei einem solch großen Bauprojekt eine **entscheidende Rolle**:

Infrastrukturkosten: Mit der Schaffung eines Neubauviertels für mindestens 4000 Neubürger*innen (bei durchschnittlicher Haushaltsgröße von 2,7 Personen, siehe Mobilitätskonzept 2025) fallen beträchtliche und bisher nicht erwähnte Infrastrukturkosten an, z.B. für: Grünflächen, Plätze und Spielplätze, Straßen und Wege für Rad-, Fuß- und Autoverkehr, ÖPNV, **Kita-Ausbau**, zusätzliche Schulen, Feuerwehr, Polizei, Verwaltung,

Stadtwerke, Sportstätten, Schwimmbad, Kulturzentrum. Benötigen wir auch ein neues **Klärwerk?**

Folgekosten: Zwangsläufig kommen auf die Kommune Buchholz i.d.N. viele dauerhafte öffentliche Aufgaben zu. Dies ist automatisch mit einem hohen Anstieg an Personal- und Sachkosten verbunden. Auch müssen Gebäude erweitert oder neu errichtet werden.

Ostring-Kosten: Ausgehend von den Erfahrungen mit der Finanzierbarkeit des Mühlentunnels – die Kosten haben sich offenbar in nicht tragbarer Weise mehr als verdoppelt – müssen wir auch für den Ostring realistischerweise mit einer Kostenexplosion rechnen. Die zuletzt in einer Machbarkeitsstudie von 2013 geschätzten Kosten von ca. 35 Mio. € dürften bis zum Zeitpunkt der Realisierung auf einen deutlich höheren zweistelligen Millionenbetrag ansteigen. Analog zum Mühlentunnel ist durchaus mit einem Betrag von 60 bis 70 Mio. € zu rechnen.

Folgekosten: Falls ein neuer Ostring als Kreisstraße fungieren würde, ginge die bisherige alte Kreisstraße K 28 (Soltauer Straße-Kirchenstraße-Hamburger Straße, inklusive Canteleu-Brücke) mit allen finanziellen Konsequenzen für die dauerhafte Instandhaltung in die Zuständigkeit von Buchholz i.d.N. über.

Kürzung öffentlicher Ausgaben:

Informationen darüber, wo bei so immensen Projektkosten an anderer Stelle zwingend Ausgaben gekürzt oder sogar gestrichen werden müssen, werden weder in den öffentlichen politischen Gremien noch in der örtlichen Presse publik gemacht. **Zu erwarten ist jedoch, dass der finanzielle Spielraum für Leistungen der Stadt, die gegenwärtig noch allen Buchholzer*innen zugute kommen, deutlich eingeschränkt werden muss.** ÖPNV, Bücherei, Schwimmbad, Kita-Plätze, Innenstadt- oder Grünflächen-Gestaltung – auf all diese Einrichtungen wird dann ein enormer Kostendruck zukommen. Auch ohne die immensen Ausgaben für Buchholz 2025+ haben wir es bereits mit einer so angespannten Haushaltslage zu tun, dass im letzten Jahr die Streichung der kompletten Förderung sämtlicher Buchholzer Vereine beantragt wurde.

Fazit: Die kürzlich veröffentlichte „Energie- und Treibhausgasbilanz 2010-2018 für die Stadt Buchholz i.d.N.“ vom August 2019 legt unserer Stadt „extreme Anstrengungen“ im Bereich Klimaschutz nahe. Auch vor diesem Hintergrund fordern wir Sie eindringlich dazu auf, sich als die Repräsentanten der städtischen Politik, dafür stark zu machen, dass Buchholz seine finanziellen Mittel zukunftssichernd in eine **Verkehrswende hin zu umwelt- und klimafreundlicher Mobilität** einsetzt. Hiermit ist ein moderates Wachstum im Inneren der Stadt – inklusive sozialem Wohnungsbau – durchaus vereinbar. In einem modernen Verkehrskonzept ist jedoch kein Platz für einen Ostring!

Mit freundlichen Grüßen

Grit Weiland
Dr. Rolf-Reineke-Koch
BIO-Vorstand