

Östliche Umfahrung

in der SPD gibt es durchaus abweichende Einzelmeinungen von der mehrheitlichen Fraktionsmeinung. Ich werde z.B. aus verschiedenen Gründen gegen eine östliche Umfahrung stimmen.

Das Projekt Buchholz 2025 koppelt die städtebauliche Entwicklung mit einer Umfahrungsstraße.

Was bislang nicht wirklich öffentlich gemacht wurde ist die Tatsache, dass die Realisierung der Umfahrung mit Planung und Bauzeit und **ohne** zeitverzögernde Klagen knapp 10 Jahre dauern wird. **Mit** den zu erwartenden Klagen - unabhängig davon wie diese ausgehen - wird sich der Zeitraum noch erheblich verlängern.

Solange möchte ich alle jene die bezahlbaren Wohnraum suchen nicht vertrösten, deshalb müssen wir kurzfristig im Bereich des Finanzamtes gemeinsam mit der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft dringend Wohnungen bauen und dies im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur. Auf den übrigen Flächen von Buchholz 2025 wird die Stadt kaum in der Lage sein bezahlbaren Wohnraum zu fördern, da die Vermarktung der stadteigenen Flächen erforderlich ist, um wenigstens teilweise zur Finanzierung der Umfahrung und der übrigen notwendigen Infrastruktur wie Schule KiTas, Grünflächen und Erschließungsstraßen beizutragen.

Ein Großteil der Rahmenplanung kann auch deshalb nur in Gänze umgesetzt werden, auch weil sonst das Gesamtkonzept mit Grünvernetzung, Nahversorgung, Cafes und Dienstleistungen nicht funktioniert.

Deshalb müssen wir zur Schaffung von Wohnraum die Möglichkeit zur Nachverdichtung nutzen z.B. auf der Fläche des stadteigenen Parkplatzes beim City Center.

Auch das Projekt Rütgers als Konversionsfläche mit einer sehr attraktiven Lage zur Bahn muss umgehend entwickelt werden. Die Investoren standen einer Entwicklung als autoarmes Quartier sehr aufgeschlossen gegenüber. Damit würde dieses Quartier auch ohne Umfahrung funktionieren. Auf der Canteleubrücke sind die

Verkehrszahlen seit 2004 rückläufig und stagnieren seit längerem obwohl allein in den letzten 10 Jahren Hunderte von WE südlich der Bahn entstanden sind und in ganz Buchholz über 3000 Wohneinheiten hinzugekommen sind. Dies ist im wesentlichen durch Verdichtung und Arrondierung geschehen.

Ein Blick auf die demografische Entwicklung zeigt zudem das ab 2030 / 5 eher mit einer Stagnation bei der Bevölkerungsentwicklung zurechnen ist und sich damit auch die Nachfrage nach Wohnraum stabilisiert. Heute Wohnraum für frühestens 2030 zu planen ist daher nicht zielführend.

Das gleiche gilt für eine Umfahrungstraße, die frühestens in 10 Jahren eröffnet wird. Sie ist das Gegenteil von dem was die Mobilitätswende erfordert. Wir müssen den Umweltverbund stärken, das heißt den Radverkehr und den ÖPNV fördern und **nicht** den motorisierten Individualverkehr.

Diese Umfahrung soll vor allem ein Angebot an die Pendler sein- von denen die meisten in Richtung Hamburg fahren.

Hamburg aber denkt seinen Mobilitätsmix neu: Bus, Bahn, Sharing-Angebote und das Fahrrad werden gestärkt

Die innere Stadt soll autoarm werden und Hamburg will Fahrradstadt werden. Der ÖPNV in Hamburg soll konsequent ausgebaut werden. In Buchholz sind wir daher gut beraten, wenn wir ebenfalls auf den Umweltverbund setzen und den Pendlern ein gutes Angebot beim ÖPNV und Radverkehr machen können. Denn wenn Hamburg den Motorisierten Individualverkehr zurückdrängt nutzt eine Umfahrung in Buchholz wenig.

Der Stadtumbau West bietet viele gute Ansätze für eine nachhaltige Mobilität: vom ZOB bis zum Radverkehr. Wenn wir also trotz Corona Haushalten investieren können - dann in den Stadtumbau West. Ansonsten müssten wir auch noch Fördergelder in Millionenhöhe zurückzahlen, um in eine Straße zu investieren, die vielleicht in 10 Jahren fertig ist sofern Fördergelder überhaupt weiter für derartige Projekte fließen und nicht geklagt wird.

Kritik muss man auch am geplanten Ausbaustandard als Kreisstraße äußern, d.h. z.B. an den großen Radien und an einer Geschwindigkeit von 90 km/h. Zudem sind in Holm- Seppensen in der Planung 2 Anbindungen vorgesehen, um überhaupt Verkehrszahlen zu erreichen die eine Umfahrung rechtfertigen. Dies macht einmal mehr deutlich, das der Verkehr in der Innenstadt vorrangig aus Ziel- und Quellverkehr besteht für den der Bau der Umfahrung keine Vorteile bringt

Noch ein Wort zu notwendiger Infrastruktur und damit erforderlichen Bahnquerungen. Im Zuge der Planungen für den Mühlentunnel wurde für 2035 die Zustandsklasse 4 genannt. D.H eine Standsicherheit ist damit nicht mehr gegeben ist.

Dann muss dieser Tunnel ersetzt sein und damit es eine leistungsfähige innerstädtische Querung wird, muss sich die Stadt an diesem Projekt beteiligen. Anfang 2030 wird sich der Rat also wieder mit dem Mühlentunnel beschäftigen müssen und damit wird es mittelfristig auch wieder eine neu leistungsfähige Querung geben. Und dies nicht an der Peripherie sondern in der Kernstadt, wo diese Querung gebraucht wird.

Ein sehr gewichtiges Argument habe ich noch nicht genannt und das ist der Landschaftsverbrauch und die Landschaftszerschneidung. Dies sind auch die Hauptursachen für das [Artensterben](#).

Meine Damen und Herren, es macht keinen Sinn ein Klimaforum zu installieren, es dann z.B mit der Frage zu beschäftigen, ob das Schneeschieben auf Radwegen effizienter als der grüne Pfeil für Radfahrer.

Mit derartigen Maßnahmen werden wir in Buchholz nicht den erforderlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Wir brauchen ein grundsätzliches Umdenken und das muss sich auch bei derartigen Projekten zeigen.