

Ein Meilenstein für die Stadtentwicklung

Ratswerkstatt Buchholz 2025+ macht den Weg für ein neues Stadtviertel mit bis zu 1500 Wohneinheiten und den Bau einer Umgehungsstraße frei



Buchholz (hh). Wie soll sich Buchholz weiter entwickeln? Und wie soll die Stadt ihre Verkehrsprobleme in der Innenstadt angehen? Nachdem in der Bürgerwerkstatt Buchholz2025+ die Teilnehmer sich mit großer Mehrheit für ein moderates Wachstum und den Bau einer Umgehungsstraße ausgesprochen hatten, war jetzt die Politik in der Ratswerkstatt Buchholz 2025+ am Zug. Nach rund sechs Stunden „sehr konstruktiver Mitarbeit“, wie Moderator Markus Birzer bilanzierte, war ein Jahrzehnte währender Streit beigelegt, ein breiter Konsens gefunden.

Große Einigkeit gibt es somit beim Thema Wohnen. Um bis zu 1500 Wohnungen soll Buchholz in den kommenden Jahren im Bereich rund ums Finanzamt wachsen. „Ein neuer Stadtteil wird entstehen, das wird eine schöne Aufgabe“, freut sich Bürgermeister Jan-Hendrik Röhse. Auf Anregung der Buchholzer Liste (BULI), die einer weiteren Wohnbebauung sehr kritisch gegenüber steht, wird regelmäßig berichtet, wie sich der Bedarf in der Wohnraumnachfrage entwickelt, um die Planungen möglichst genau an die Nachfrage anzupassen. Auch die Immobilienwirtschaft soll in dieses Monitoring mit einbezogen werden.

Weil mehr Wohnungen mehr Verkehr bedeutet, wurde - wie schon in der Bürgerwerkstatt - im zweiten Schritt das Thema Umgehungsstraße diskutiert. Und auch hier ist das Ergebnis eindeutig. „Es gibt eine große Übereinstimmung, die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten“, fasst Röhse die Debatte zusammen. Die große Mehrheit der Ratsmitglieder sei sich einig, dass eine Umgehungsstraße gebaut werden müsse, die beide Bahnlinien überspanne. Lediglich die BULI lehnt das auch weiterhin ab.

Für die Stadtplaner im Rathaus bedeutet das vor allem eins: viel Arbeit. Bis Mitte Januar müssen sie die von der Ratsmehrheit favorisierte Variante sieben sowie die als suboptimaler betrachtete Variante vier im Detail auf ihre Vor- und Nachteile prüfen (siehe Anhang). Die Ergebnisse der Prüfung sollen dann einer aus Mitgliedern des Rates bestehenden Redaktionsgruppe vorgelegt werden. Diese soll daraus einen Beschlussvorschlag für den Rat entwickeln, der im ersten Quartal 2018 darüber entscheiden und damit die Weichen für die künftige Entwicklung von Buchholz im Areal rund ums Finanzamt stellen wird. Wie groß die Einigkeit ist, zeigte die Abstimmung über dieses Vorgehen: Einstimmig bei einer Enthaltung.

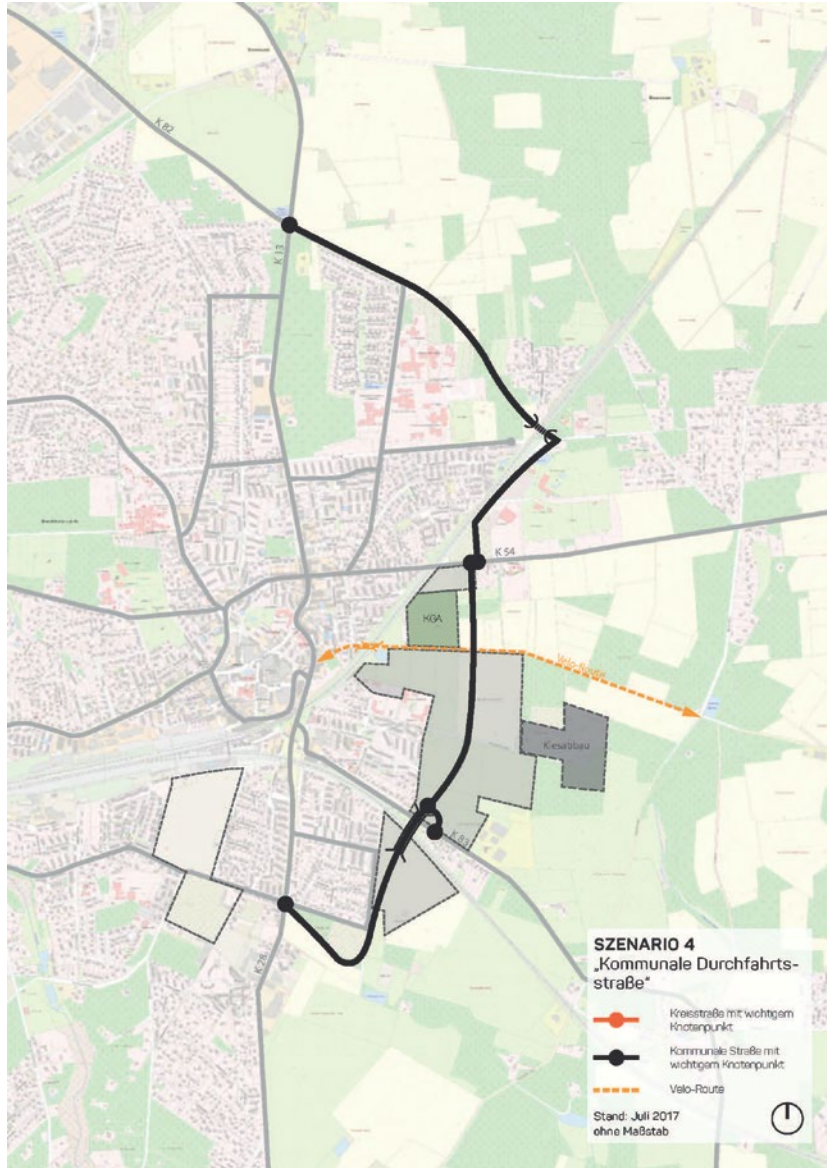
„In dieser Form zu diskutieren hat viel gebracht“, bilanziert das Stadtoberhaupt die beiden Werkstätten. Und lobt alle Beteiligten. Bürgerinnen und Bürger wie auch Politikerinnen und Politiker „haben zielorientiert nach Lösungen gesucht“. Ein besonderes Kompliment macht Röhse gleichwohl den Politikerinnen und Politiker: „Sie haben den Weg frei gemacht.“ Dies sei auch ein starkes Signal an den Landkreis. Röhses Fazit: „Das ist ein Meilenstein für die Stadtentwicklung.“

Dokumente im Anhang:

- Variante 4
- Variante 7

Mitteilung der Stadt Buchholz i. d. Nordheide vom 27.11.2017

Szenario 4 „Kommunale Durchfahrtsstraße“



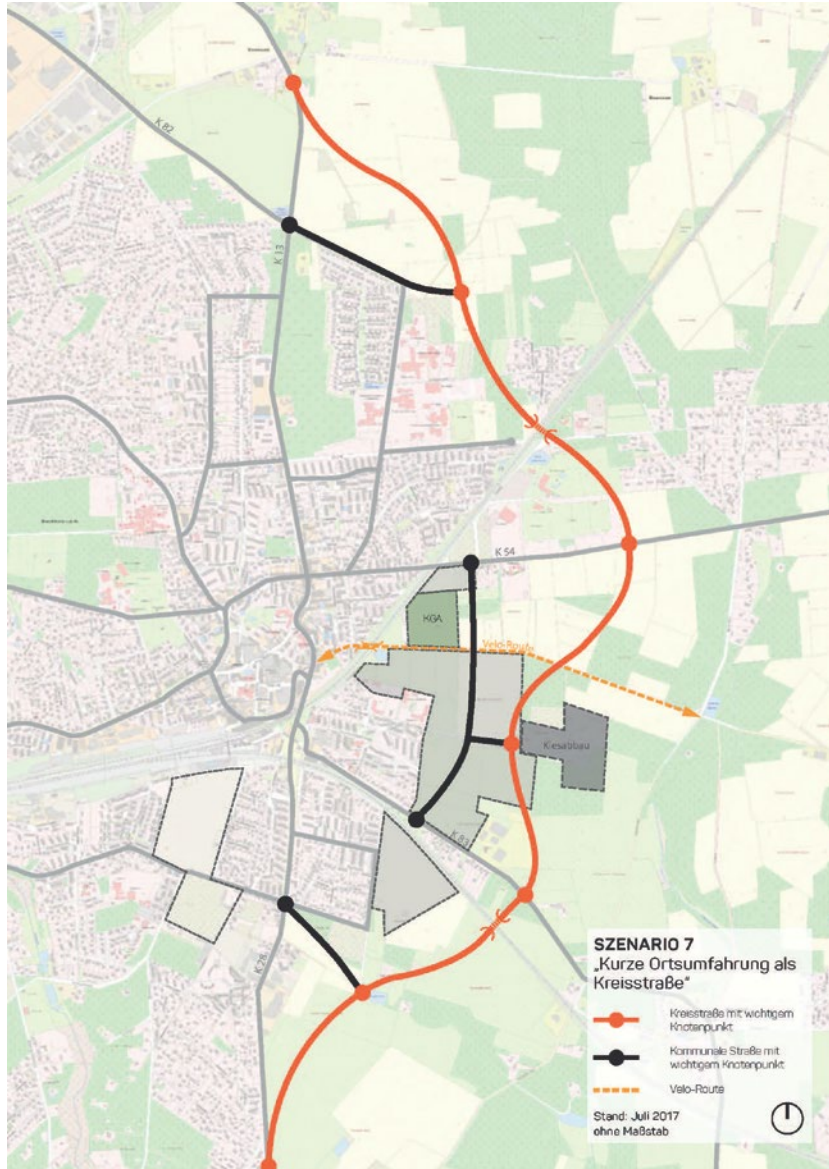
Pro

- Geringer Landschaftsverbrauch aufgrund Einbindung der inneren Haupterschließung
- Frühzeitige Ableitung der Regionalverkehre eingeschränkt möglich
- Neue Verkehre aus der östlichen und südlichen Siedlungserweiterung (Rütgers) direkt abführbar
- Verfahren liegt allein bei der Stadt

Kontra

- Kosten liegen allein bei der Stadt bei kreisstraßenähnlicher Ausformung
- Regionalverkehre durchlaufen Neubauquartier; höhere Lärmbelastung („*schallrobuster Städtebau*“ nötig)
- Verminderte Entlastungswirkung aufgrund verwinkelter Streckenführung
- Es verbleiben vier Kreisstraßen in der Innenstadt
- Stadtnahe Eisenbahnquerung lärmtechnisch schwierig (Brücke/Tunnel)

Szenario 7 „Kurze Ortsumfahrung als Kreisstraße“



Pro

- Maximale Entlastung der Innenstadt vom Regional- und Durchgangsverkehr
- Kommunale Haupteerschließung führt ausschließlich Gebietsverkehre ab
- Kreisstraßenring ersetzt vier bestehende Kreisstraßen in der Innenstadt
- Neue Verkehre aus der östlichen und südlichen Siedlungserweiterung (Rütgers) direkt abführbar
- Geringfügig kürzere Fahrstrecke und etwas weniger Landschaftsverbrauch im Vergleich zu Szenario 2

Kontra

- Kreisstraße tangiert Siedlungskörper (Lärmschutz)
- Regionalverkehre belasten Anrainer der neuen Trasse erstmalig
- Landschaftsverbrauch und Kosten