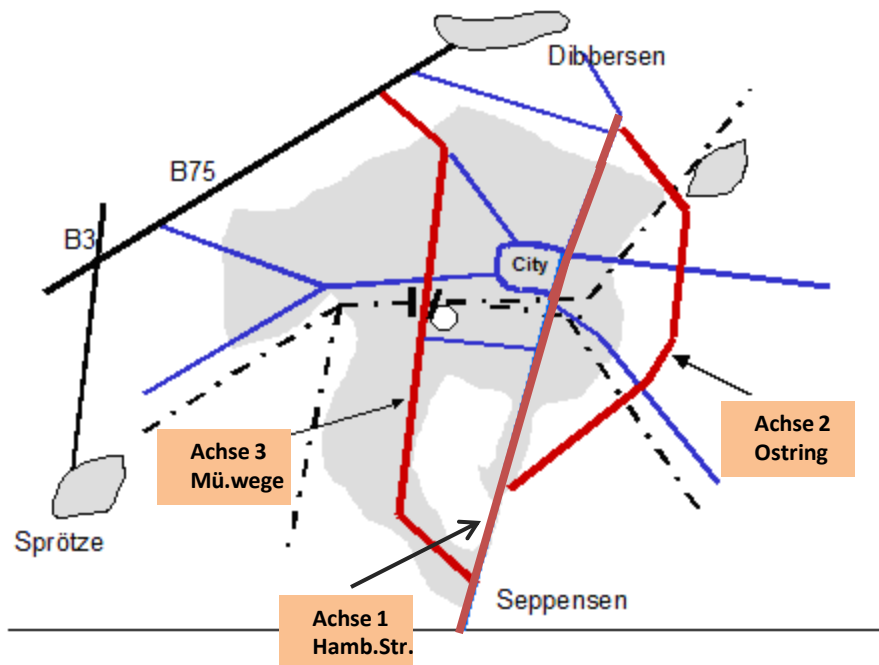


Das
DREI - ACHSEN - KONZEPT

Ein Gesamtkonzept für eine stufenweise
Lösung der Buchholzer Verkehrsprobleme.



Erstellt von der **BürgerAktion Mühlenwege**

Juli 2011

Wo können Sie was lesen?

Kurzfassung unseres Vorschlages	Seite 1
Die Beschreibung des DREI-ACHSEN-KONZEPT als Stufenlösung mit Grafik	Seite 2 + 3
Die Begründung der Entscheidung für das DREI-ACHSEN-KONZEPT und für die stufenweise Umsetzung	Seite 4 + 5
Eigene Kostenschätzung als Ergänzung zu den vorliegenden nicht aktuellen Kostendaten und Hinweis auf die von der Stadt zu übernehmenden Kostenanteile für die jeweiligen Maßnahmen	Seite 6 + 7
Beweisführung für wesentliche Daten und Aussagen	Seite 8 + 9

Kurzfassung:

Das Konzept geht davon aus, dass eine Entlastung der Buchholzer Innenstadt durch eine ausschließlich „innere Erschließung“ des Verkehrs (der Versuch, die Innenstadt durch interne Verlagerung des Verkehrs - auch in Wohngebiete - zu entlasten) nicht erfolgreich sein wird. Deshalb kann der Neubau des Mühlentunnels als einzige, auf lange Sicht zu realisierende, „innere Maßnahme“ nicht die Lösung sein. Sie führt zu einer nicht akzeptablen Belastung der Wohngebiete, ohne die Innenstadt entlasten zu können. Wirtschaftlich ist sie zudem für die Stadt die denkbar schlechteste Lösung.

Nach unserer Auffassung liegt die Lösung in einer Kombination von „innerer“ und „äußerer Erschließung“. Das bedeutet, die bisherige „innere Achse“ Hamburger Straße/Soltauer Straße ist um eine „äußere Achse“, den Ostring, und um eine „zweite innere Achse“, die Mühlenwege plus Bremer Straße, zu ergänzen.

Wir schlagen die Umsetzung des Konzeptes in drei Stufen vor. Die „äußere Erschließung“ des Verkehr durch den Ostring als Erstmaßnahme. Diese Maßnahme führt sofort zu einer spürbaren Entlastung der Innenstadt. Zusätzlich gibt dieser Schritt der Stadt den finanziellen Spielraum (siehe Kostenschätzung und Kostenbeitrag Stadt), um parallel dazu die Planung und den Bau eines Fahrrad隧nells für den Seppenser Mühlenweg als Teilschritt der „inneren Erschließung“ in Angriff zu nehmen.

Als abschließende Maßnahme, im Rahmen der „inneren Erschließung“, erfolgt dann die Erweiterung des Mühlentunnels als „kleine Lösung“, abweichend von den vorliegenden Plänen zum Neubau eines großdimensionierten Tunnels. Der vorgezogene Bau des Ostrings führt zu Veränderungen in den Verkehrsströmen, die andere „kleinere“ und kostengünstigere Lösungen für den Mühlentunnel ermöglichen. Lösungen, die den Naherholungsraum Stadtsee in seiner jetzigen Funktion nicht gefährden und die Belastungen der Wohngebiete in Grenzen hält.

Dieses Konzept kann jederzeit durch zusätzliche Maßnahmen wie Optimierung Ampelschaltung, Stärkung ÖPNV, Ausbau Radfahrwege, ergänzt werden. Nach unserer Überzeugung bringen diese Maßnahmen allein nicht die Wirkung, die einen Verzicht auf die „äußere Erschließung“ zulassen.

Auf den folgenden Seiten wird das Konzept im Detail erläutert, die Grundlagen unserer Entscheidung für diesen Weg dargelegt und um die notwendige Beweisführung bei den entscheidenden Daten und Aussagen ergänzt.

Das DREI-ACHSEN-KONZEPT als Stufenlösung

Stufe 1

kurzfristig

1. Änderung der Ampelschaltung Kreuzung Steinb.Mühlenweg/Bremer Str. mit dem Ziel, Rückstau auf der Linksabbieger-Spur Bremer Straße Richtung Tunnel zu vermeiden, in dem der Stau in den Steinbecker Mühlenweg verlagert wird → Kürzere Phase für Rechtsabbieger-Ampel im Steinb. Mühlenweg.
2. Prüfung, ob der geplante Ausbaustandard des Ostrings „abgespeckt“ werden könnte, um die Baukosten zu senken. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die Straße ihre zugeordnete Funktion erfüllen kann und die Finanzierung aus Land- und Kreismitteln erhalten bleibt.

Stufe 2

mittelfristig

1. Bau des Ostrings, evtl. auf Grundlage einer „abgespeckten“ Planung
2. Planung und Bau eines Fahrradtunnels für den Seppenser Mühlenweg (Denkbar als separater Fahrradtunnel oder als ein in eine spätere Erweiterung des Mühltunnels integrierbarer Fahrradtunnel)
3. Im Zusammenhang mit der Detailplanung des Fahrradtunnels Grobplanung für die Erweiterung des Mühltunnels, um Optionen für die Integrierung des Fahrradtunnels zu prüfen bzw. vorzusehen.
4. Beobachtung der Veränderung in den Verkehrsströmen nach dem Ostringbau. Prüfen, ob die Annahme sich bestätigt, dass eine Tunnelerweiterung als „kleine Lösung“ (s.u.) ausreicht und auch der Bau der Südtangente nicht mehr Voraussetzung für die Tunnelerweiterung sein muss.

Stufe 3

langfristig

1. Fortsetzung der Detailplanung für den Tunnel auf Grundlage der durch den Ostring veränderten Verkehrsströme (Annahme: die kostensparende „kleine Lösung“ ist möglich)
2. Erweiterung des Tunnels auf zwei Spuren (evtl. Integration des schon bestehenden Fahrradtunnels) und entsprechender Ausbau der Kreuzungssituation Seppenser Mühlenweg/Bremer Straße /Steinbecker Straße (dafür sind verschiedene Varianten möglich, s.u.)
3. Planung und Bau der Südtangente (Da der Ostring Verkehr vom Tunnel abzieht, wird der Druck auf die Bremer Straße auch geringer und damit der zeitliche Spielraum für den Bau der Südtangente größer)

Die „kleine Lösung“ für den Ausbau der Mühltunnels

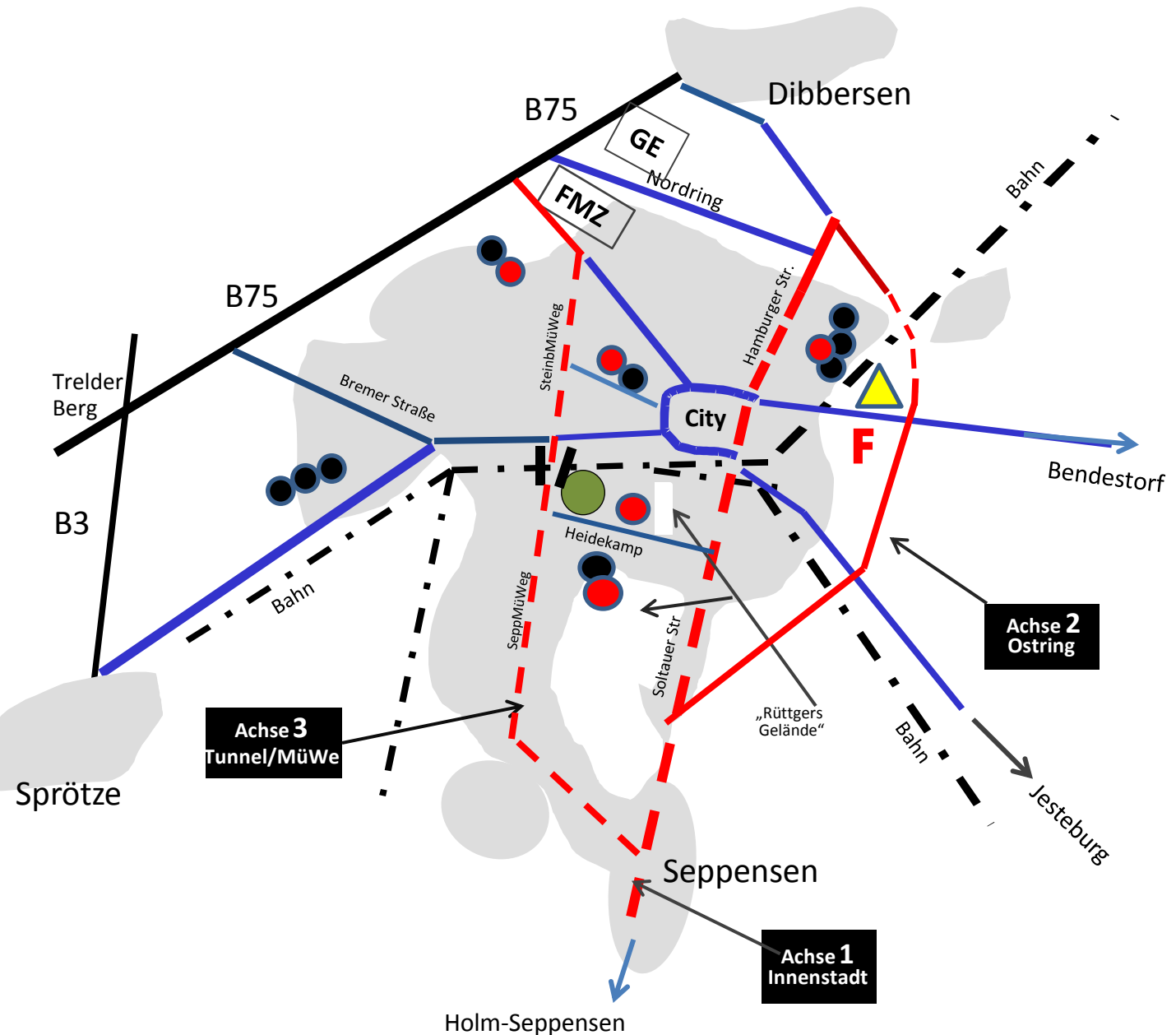
Die „kleine Lösung“ versteht sich als Alternative zur bisherigen Planung, den alten einspurigen Tunnel aufzugeben und durch einen auch für den Schwerlastverkehr geeigneten neuen großen Tunnel zu ersetzen. Dieser Tunnelneubau soll als alleinige zweite Bahnquerung den Durchgangs- und den Entlastungsverkehr für die Innenstadt aufnehmen und wird damit zu starken zusätzlichen Belastungen für die davon betroffenen Wohngebiete führen. Außerdem wird das Naherholungsgebiet Stadtsee erheblich gefährdet.

Die „kleine Lösung“ wird möglich, weil durch den Bau des Ostrings auch der Tunnel deutlich vom Verkehr entlastet wird und der Schwerlastverkehr nicht mehr durch den Tunnel geführt werden muss.

Die „kleine Lösung“ steht für eine Erweiterung des bestehenden Tunnels auf zwei Spuren und für einen separaten oder integrierten Fahrradtunnel (der bereits vorher gebaut werden könnte). Die Straßenführung vor und nach dem Tunnel bleibt unverändert. Geändert wird die Kreuzungssituation Sepp-Mühlenweg/Bremer Str./ Steinbecker Straße, um dort den Verkehr zu entzerren und die Rückstaus in Spitzenzeiten aufzulösen. Dafür sind mehrere Varianten denkbar (siehe auch Variantenvorschläge d. Planungsbüros GFL, 2005): Ampel, Kreisverkehr, Verlegung Einmündung Steinb. Mühlenweg.

Die „kleine Lösung“ wird geringere Baukosten verursachen, sie erfordert keinen Eingriff in das Stadtsee-Gebiet und sie hält die Mehrbelastung der Wohngebiete in Grenzen. Die Folgeinvestitionen in nachgelagerte Kreuzungen, entfallen bzw. werden deutlich geringer, als beim Neubau eines großen Tunnels.

Stadt Buchholz: Lenkung der Verkehrsströme mit „DREI-ACHSEN-KONZEPT“



Achse 1

Soltauer Str./Kirchenstr./Hamburger Str. - Hier muss entlastet werden, hier liegen viele kritische Knotenpunkte, hier wird der innenstadtbezogene Verkehr künftig zunehmen (z.B. neues Einkaufszentrum). Sollte aufnehmen: An-/Abfahrten Zentrum, An-/Abfahrten Wohngebiete Innenstadt und teilweise im Osten und Norden, / >> 3,5 km >>

Achse 2

Ostring - Sollte aufnehmen: Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr, Umfahrung Innenstadt für Stadtrandziele, An-/Abfahrten Wohngebiete Osten u teilweise Süd, teilweise FMZ, Schulzentrum Buenser Weg, Sportzentrum / >> 0,5 km >>

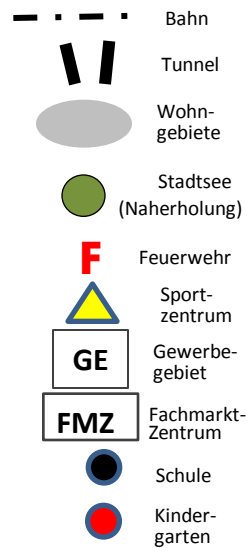
Achse 3

Mühlenwege - Sollte aufnehmen: An-/Abfahrten Wohngebiete Süden, Westen. An-/Abfahrten FMZ und Gewerbegebiete 1+2, An-/Abfahrten Schulen/Kiga's, wahrscheinlich auch noch Anteil Durchgangsverkehr (PKW) / >> 4,0 km >>

- Streckenführung der Achsen
- - - Streckenführung der Achsen durch Wohngebiete
- >> 0,3 km >> Länge der Streckenführung durch Wohngebiete

Reihenfolge:

- 1.
- 2.



Die Begründung für das DREI-ACHSEN-KONZEPT (D-A-K) 1

Der Ostring als erster Schritt aus folgenden Gründen:

- Entlastungswirkung**
- der Ostring führt als einzige Maßnahme zu einer spürbaren Entlastung der Innenstadt, weil Durchgangs-, nicht innenstadtbezogener – und Schwerlastverkehr um die Stadt herumgeführt werden. Verringerung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt um ca. 30 % (siehe Seite „Beweisführung“)
 - Entlastung der Innenstadt durch weniger Staus, besserer Verkehrsfluss und damit geringere Lärm- und Feinstaubimmissionen. Diese Entlastung macht die Innenstadt für die Anwohner lebenswerter und für Besucher attraktiver..
 - der Ostring wird auch den bestehenden Tunnel wesentlich entlasten und erlaubt aufgrund der geänderten Verkehrsströme eine kostengünstigere sowie eine für Wohnen und Natur schonendere Lösung.
- Finanzielle Wirkung**
- Der Ostring erfordert von der Stadt den Einsatz wesentlich geringerer Eigenmittel. Im Vergleich zum geplanten Tunnelneubau erhält die Stadt einen zusätzlichen finanziellen Spielraum von ca. 1,1 – 1,5 Millionen Euro. Diese Mittel könnten sofort für Planung und Bau des vorgeschlagenen separaten Fahrrad隧nells eingesetzt werden (siehe Seite „Beweisführung/Kostenschätzung Tunnel“). Das Gesamtbudget für diese Verkehrsinvestition bliebe gleich, nur anders verwendet bzw. aufgeteilt.
- Verkehrstechnische Notwendigkeit**
- alle vorliegenden Gutachten/Aussagen der externen Experten sind einig darin, dass der Tunnelneubau nicht als Erstmaßnahme erfolgen sollte, weil dann mehrere Kreuzungen der betroffenen Straßen ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen überlastet werden.
- | | |
|---|---|
| Gutachten Hinz 2002:
(beauftragt v. SPD/GRÜNE) | Ausbau Mühltunnel nur als flankierende Maßnahme zum Ostring |
| Planungsbüro GFL 2005:
(beauftragt v. SPD/GRÜNE) | Ein Kreisverkehr für die Kreuzung Bremer Straße/Steinb. Mühlenweg ist nur möglich, wenn das prognostizierte Verkehrsaufkommen um 25% gesenkt werden kann. |
| Gutachten Topp 2005:
(beauftragt v. SPD/GRÜNE) | Voraussetzung für den Neubau Mühltunnel ist der vorherige Bau der Südtangente, um die Kreuzung Bremer Straße/Neue Straße nicht zu einem neuen neuralgischen Knoten werden zu lassen. Außerdem sollte der Mühltunnel-Neubau nur als ergänzende Maßnahmen zu einer zusätzlichen Bahnbrücke gesehen werden und es sind weitere Folgeinvestitionen in dann kritisch werdende Verkehrsknoten zu tätigen (Steinb. Mühlenweg/Steinb. Straße u.a.). |
- Feuerwehr**
- In der Sicherheitsdiskussion wird immer wieder der Feuerwehruzugang zum Süden angeführt, wenn die Canteleu-Brücke gesperrt sein sollte. Dieser Problemfall kann mit der gleichen Wahrscheinlichkeit auch für die Bahnbrücke Bendstorfer Straße auftreten. In diesem Fall hätte die Feuerwehr überhaupt keinen normalen Zugang zur Stadt. Ein neuer Tunnel ändert nichts daran. Der Ostring dagegen bietet der Feuerwehr mehrere schnelle Zugänge zu allen Teilen der Stadt, auch bei Sperrung beider Brücken.

Die Begründung für das DREI-ACHSEN-KONZEPT (D-A-K) 2

Die Vorteile des DREI-ACHSEN-KONZEPT gegenüber dem geplanten Tunnel-Neubau:

- Verkehr:** Der Tunnelneubau löst keine der bestehenden wesentlichen Verkehrsprobleme, sondern schafft auf Basis der vorhandenen Pläne zusätzliche neuralgische Verkehrsknoten (siehe vorherige Seite). Diese führen wiederum zu Ausweichverkehren in die Wohngebiete. Das **D-A-K** baut dagegen in Stufenschritten diese Probleme ab und schafft für den Tunnelausbau neue Optionen.
- Wohnen:** Der geplante Tunnelneubau führt zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung der Wohngebiete rund um die Mühlenwege, Heidekamp, Bremer Straße und Teilen der Steinbecker Straße: Es wird das Verkehrsvolumen deutlich erhöht. Z.B wird im Steinbecker Mühlenweg die bereits heute schon kritische Lärmbelastung weiter erhöht und damit bewusst gegen die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie verstoßen (siehe Seite „Beweisführung“). Zusätzlicher Schwerlastverkehr wird in und durch die Wohngebiete gelenkt. Die Sicherheit wird durch das wesentlich erhöhte Fahrzeugaufkommen nicht wie versprochen verbessert, sondern verschlechtert sich für alle Verkehrsteilnehmer, auch für die große Zahl der Schulkinder, die die Mühlenwege queren müssen.
- Wie der Tunnelneubau die Lärmimissionen von der Bahn beeinflusst ist noch offen.
- Das **D-A-K** verhindert einen Anstieg der Lärmbelastung, es verhindert durch eine Vermeidung von zusätzlichem Durchgangs-, Entlastungs- und Schwerlastverkehr eine Verschlechterung der Sicherheitssituation und führt durch den vorgesehenen Fahrradunnel zu einer Entspannung der subjektiv gefühlten unsicheren Situation für Radfahrer im bestehenden Tunnel (objektiv lässt sich die Gefährdungssituation durch Zahlen nicht belegen.)
- Umwelt:** Der geplante Tunnelneubau und das dann prognostizierte hohe Verkehrsaufkommen führt zu einer hohen Gefährdung des Naherholungsgebietes Stadtsee. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt auch zu einer verstärkten Gefahr für die jährliche Krötenwanderung. Auch die Auswirkungen dieser Baumaßnahme auf die vorhandenen (z.T. seltenen) Fledermauskolonien sind noch ungeklärt.
- Das **D-A-K** mit der „kleinen Lösung“ für den Tunnel lässt den Stadtsee unberührt und hält die Zunahme des Verkehrsvolumens in Grenzen.
- Finanzen:** Die bisher genannten Kosten für den Tunnelneubau sind veraltete Zahlen und geben nicht alle anfallenden Kosten wieder. Der Tunnel wird teurer als die bisher genannten Summen (siehe Seite „Kostenschätzung Tunnel“) und er erfordert zusätzliche Folgeinvestitionen in dann kritisch werdende Verkehrsknoten. Der Tunnelneubau nimmt deshalb die Finanzen der Stadt deutlich stärker in Anspruch und verringert die finanziellen Spielräume für andere notwendige Maßnahmen.
- Das **D-A-K** bietet die Chance, den gewonnenen Spielraum durch geringeren Eigenmitteleinsatz für den Ostringbau, für die sofortige Planung und Bau eines neuen Fahrradunnels einzusetzen. Alternativ sind diese Mittel für andere Maßnahmen zu nutzen.
- Kosten-Nutzen-Verhältnis** Den Kosten für den ausschließlichen Tunnelneubau stehen eine nur marginale Entlastung der Innenstadt, eine deutliche Mehrbelastung der Wohngebiete und zusätzliche neue neuralgische Verkehrsknoten gegenüber. Ein höherer Eigenmitteleinsatz der Stadt führt beim Tunnelneubau zu keiner Entlastung bei den bestehenden Problemen in der Innenstadt aber zu neuen Problemen im Westen der Stadt. Der Tunnelneubau ist aus Kosten-Nutzen-Sicht die wirtschaftlich denkbar schlechteste Lösung für Buchholz.
- Das **D-A-K** bietet im Vergleich dazu ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis bei 19 Mio. Euro Baukosten für den Ostring. Das **D-A-K** entlastet die Innenstadt um das 5-fache gegenüber der Entlastung die mit dem Tunnelneubau erreicht wird. (siehe Seite „Beweisführung“). Das **D-A-K** bietet die Chance einer kostengünstigeren Tunnellösung und verringert die Folgeinvestitionen in kritische Verkehrsknoten.

Eigene Kostenschätzung für den geplanten Tunnelneubau 1

	<u>alle Zahlen in Mio. Euro</u>	
Kosten Tunnel	6,9 - 7,5	} Kostenschätzungen der Stadt im Frühjahr 2006 und Zahlen der GFL Studie 2004/5
Kosten Straßenbau /LSA	1,0 - 1,3	
Kosten Wasserwirtschaft	0,1 - 0,3	
Verfüllung alter Tunnel	0,1	
Planungskosten	1,03	
Kosten auf Preisbasis Ende 2005	9,1 - 10,2	
Preissteigerung bis 11/10 seit 2005 für Straßenbaumaßnahmen beträgt 19% ¹⁾	1,73 - 1,94	
Kosten auf Preisbasis Ende 2010	10,83 - 12,14	
Plus bisher noch nicht berücksichtigte Kosten (geschätzt : Grunderwerbskosten, Ausgleichsmaßnahmen Umwelt, Kosten der DB Netz AG ²⁾ für Koordinierungskosten, Sicherungsarbeiten, usw.)	0,2	} hohes Unsicherheitspotenzial bei den DB –Kosten, eher zu gering geschätzt.
	11,03 - 12,34	
Plus Risikopuffer von 10% (für zusätzliche Leistungen im Rahmen der Detailausschreibung ²²⁾ , für zusätzliche Gutachten zur Aktualisierung der alten Daten, für kostenwirksame Unwägbarkeiten während der Bauphase, für mögliche Preiserhöhungen in 2011)	1,1 - 1,23	} eigene Kostenschätzungen
	12,13 - 13,57	
Plus Ablösesumme an DB ³⁾ geschätzt	0,3	
Zu erwartende Kosten für 2011	12,43 - 13,87	← Min. Diese Kosten ermöglichen Vergleich mit Ostring-Baukosten von ca. 19 Mio.
Plus notwendige Folgeinvestitionen in Knoten wg. zunehmender Belastung ⁴⁾		} Max.
Kreisverkehr Steinb.Müweg/Steinb.Straße	0,7	
Kreisverkehr Sepp.Müweg/Amselweg	0,4	
Plus vorgesehene Rückbaumaßnahmen für Einmündung Steinb. Mühlenweg ⁵⁾	0,1	} nicht in die Rechnung einbezogen wird ein evtl. notwendiger Kreisverkehr an der Kreuzung Bremer Str./Sprötzer Weg.
Kosten 2011 incl. notw. Folgeinvestitionen	13,63 - 15,07	

- 1) Daten des Baupreisindex für Straßenbau vom Stat. Bundesamt, Datenbasis 2005 = 100%
- 2) Die DB lässt sich diese Kosten bezahlen, laut DB muss während der Bauarbeiten mit Hilfsbrücken gearbeitet werden. Das Bauvorhaben wird als kompliziert bezeichnet bei Aufrechterhaltung des intensiven Bahnverkehrs.
- 22) Alle bisherigen Planungen sind lediglich Machbarkeitsstudien/Grobplanungen. Die Detailplanungen stehen noch aus
- 3) Kosten berechnen sich nach dem Umfang des Bauvorhaben/Erhaltungsaufwand. Beispiel : Stadt Jena: Verlängerung Personentunnel, Baukosten 470 000 €: Ablösesumme 81 000 €, Koordinierungskosten 10 000 €. Für den Ostring wird eine Ablösesumme von 700 000 € angesetzt
- 4) Die Planer/Gutachter (GFL/ Topp) weisen darauf hin, dass der alleinige Tunnelneubau das Verkehrsvolumen so stark ansteigen lässt, dass die erwähnten Straßenkreuzungen ausgebaut werden müssen wg. Überlastung bzw. wg. Sicherheit.
- 5) Diese Maßnahmen sind in den vorgeschlagenen Varianten des Planungsbüros vorgesehen.

Eigene Kostenschätzung für den geplanten Tunnelneubau 2

Bei einem frühestmöglichem Baubeginn 2014 müssen die Kosten noch um die geschätzten Preiserhöhungen für die Jahre 2012, 2013, 2014 erhöht werden. Annahme pro Jahr 2% = + 6% gesamt (das ist eher konservativ gerechnet angesichts des aktuellen Preisauftriebs).

Tunnelkosten 2011 ohne Folgeinvestitionen	12,4 - 13,9 Mio. €
+ 6% Preiserhöhung	0,7 - 0,8 Mio. €
Tunnelkosten 2014 ohne Folgeinvestitionen	<u>13,1 - 14,7 Mio. €</u>
Tunnelkosten 2014 mit Folgeinvestitionen	<u>14,2 - 15,8 Mio. €</u>

Eigenanteil der Stadt an den Kosten von Tunnel und Ostring

Anteil der Stadt: Ostring 20%, Tunnel 40%

	Kostenanteil am Tunnel	Zum Vergleich Kosten- anteil Stadt am Ostring
Tunnel o. Folgeinvestition 2011	4,96 - 5,56 Mio.	3,8 Mio.
Tunnel m. Folgeinvestition 2011	5,4 - 6,0 Mio.	3,8 Mio.
Tunnel o. Folgeinvestition 2014	5,24 - 5,88 Mio.	4,03 Mio
Tunnel mit Folgeinvestition 2014	5,68 - 6,32 Mio.	4,03 Mio. Ostringkosten auch um 6% erhöht

Die von der Stadt einzusetzenden Eigenmittel sind beim Neubau des Tunnels mit Folgeinvestitionen um 1,6 – 2,2 Mio. Euro höher, ohne Folgeinvestitionen um 1,2 – 1,7 Mio. Euro als beim Bau des Ostrings. Diese Mittel ermöglichen zusätzlichen Spielraum für andere Maßnahmen, z.B. Fahrradtunnel.



Wie werden die Bürger zurzeit über die Kosten des Tunnels informiert?

- Im Februar 2011. nennt Ex-Bürgermeister Norbert Stein (SPD) in der HAN Kosten in Höhe von 5 Mio. Euro
- Im April 2011 berichtet die HAN über Aussagen der Verwaltung zu Kosten in Höhe von 8 Mio. Euro.
- Im Juni 2011 nennt die Verwaltung in einer Drucksache an den Rat Kosten in Höhe von 9,5 Mio. Euro. Diese Zahlen basieren aber auf alten Kostenschätzungen aus 2005/6.

¹⁾ Zu den Folgeinvestitionen: Wenn der Tunnel vor Ostring bzw. zusätzlicher Bahnbrücke gebaut wird, weisen alle Gutachten auf das zu erwartende hohe Verkehrsvolumen hin. Mit der Folge, dass heute nicht kritische Kreuzungen dann überlastet werden. Diese müssten ausgebaut werden. Gutachter Topp sieht das vor für die Kreuzung Steinb.Müweg/Steinb.Straße.

GFL schlägt das auch aus Sicherheitsgründen für die Kreuzung Amselweg/Reiherstieg/Sepp. Müweg vor. Um den Verkehr zu entschleunigen werden Rückbaumaßnahmen für die Einmündung Steinbecker Mühlenweg vorgeschlagen. (Die Kosten für diese Maßnahmen sind eher konservativ geschätzt worden)

Nicht berücksichtigt haben wir den dann noch dringenderen Ausbau der Kreuzung Sprötzer Weg/Bremer Str. und zusätzliche Querungshilfen für den südlichen Teil des Steinbecker Mühlenwegs als Folge des stark zunehmenden Verkehrs

Beweisführung zu einzelnen Aussagen 1

Lärmimmissionen , EU-Umgebungslärmrichtwerte, Überschreitung Lärmwerte

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung sieht die oben genannte EU-Richtlinie folgende Auslöseschwellen für lärmindernde Maßnahmen vor:

<u>Handlungsziel</u>	<u>Handlungszeitraum</u>	<u>Lärmwert/Tag</u>	<u>Lärmwert/Nacht</u>
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB (A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Wir gehen beim Steinbecker Mühlenweg von einer aktuellen Belastung von täglich 7500 – 7800 Fahrzeugen aus. Das bedeutet eine Lärmbelastung von **66,5 dB(A) bei Tag und 56,3 dB(A) bei Nacht**. Diese Werte wurden berechnet für 7500 Fahrzeuge, einen Abstand von 12 m von der Fahrbahn, für Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 50km/h und einer Höhe des Immissionsortes über den Fahrstreifen von 2 m. (Quelle: dB(A)-Rechner des Umweltamtes der Stadt Stuttgart)

Das heißt, schon heute werden die Grenzwerte überschritten. Statt lärmindernde Maßnahmen sind mit dem Tunnelneubau sogar lärmsteigernde Vorhaben geplant. Die Prognose für das Verkehrsaufkommen lautet **mehr als 10 000 Fahrzeuge pro Tag** (Topp 2005) , **d.h. der Lärmwert steigt an auf 67,7/Tag und 57,5/Nacht**.

Bei diesen Werten sind die gefahrenen hohen Geschwindigkeiten auf dem Steinbecker Mühlenweg nicht berücksichtigt (so ist ein Fahrzeug, das 60 km/h statt 40 km/h fährt, mehr als doppelt so laut). Auch der zunehmende Anteil an Schwerlastverkehr wurde noch nicht berücksichtigt.

Entlastungswirkung von Ostring und Tunnel für die Innenstadt / Kosten-Nutzen-Vergleich

Um quantitative Werte für eine Kosten-Nutzen-Betrachtung zu erhalten, haben wir die wichtigsten innenstadtbezogenen Straßen/Knoten mit Ihrem Verkehrsvolumen summiert und ermittelt, um wie viel wird dieses Volumen durch den Ostring bzw. durch den geplanten Tunnelneubau reduziert. Diese Straßen/Knoten sind: Soltau Straße, Lüneburger Straße, Canteleubrücke, Kirchenstraße, Schützenstraße, Hamburger Straße, Bendestorfer Straße. Folgende Entlastungszahlen, je nach Gutachten (Vergleich Prognose 2015/20 ohne Maßnahme mit Prognosezahlen 2015/20 der jeweiligen Einzelmaßnahme):

	<u>Gutachten Topp/2005</u>	<u>Gutachten Hinz/2002</u>
Entlastung Innenstadt durch alleinigen Tunnelneubau	- 7800 Fahrten	- 4700 Fahrten
Entlastung Innenstadt durch Ostring ohne Tunnel	- 31000 Fahrten	- 35400 Fahrten

Die Unterschiede in den Gutachten sind z.T. den unterschiedlichen Vorgaben durch die Politik geschuldet (Präferenz für äußere oder innere Erschließung). Insgesamt finden pro Tag in Buchholz schätzungsweise 100 000 Fahrzeugbewegungen statt.

Die Daten für das Kosten-Nutzen-Verhältnis des von der Stadt zu tragenden Investitionsanteils:

Ostringbau: Eigenanteil der Stadt 3,8 Mio. Euro, um die Innenstadt von 31-35400 Fahrten zu entlasten	= ca. 30%
Tunnelbau: Eigenanteil der Stadt 5-6 Mio. Euro, um die Innenstadt von 4700-7800 Fahrten zu entlasten	= ca. 6%

Der Tunnel ist für die Stadt aus Kosten-Nutzen-Sicht die schlechteste Alternative.

Anstieg der Verkehrszahlen im Westen nach erfolgtem Tunnelneubau

Der mit dem Tunnelneubau verfolgte Ansatz, die Mühlenwege als Durchgangs- und Entlastungsstraßen zu nutzen, führt zu einer starken Zunahme des Verkehrs mit allen bereits aufgezeigten negativen Auswirkungen. Je nach Gutachten wird sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen gegenüber heute um bis zu 70% steigern. Folgende Zuwächse in % prognostizieren die Gutachten für die Straßen als Folge der vorliegenden Tunnelplanung (Vergleich jeweiliges IST heute mit der Prognose 2015/20):

	<u>Gutachten Hinz/2002</u>	<u>Gutachten Topp/2005</u>
Seppenser Mühlenweg Süd	+ 68%	+ 37%
Seppenser Mühlenweg/Stadtsee	+ 56%	+ 62%
Heidekamp West	+77%	+53%
Steinbecker Mühlenweg/Süd	+ 46%	+34%
Steinbecker Mühlenweg/Nord	+47%	+32%
Parkstraße	nicht aufgeführt	+44%

Beweisführung zu einzelnen Aussagen 2

Gefährdung des Naherholungsraumes Stadtsee

Die Straße rückt infolge des Tunnelneubaus bei der geplanten Trassenführung näher an das Seeufer heran, der dortige breite Grüngürtel wird schmaler. Der kleine Wald zum Bahndamm hin fällt der Straße zum Opfer. Die „grüne Wand“ des Bahndamms in Front des Sees wird auf einer Breite von ca. 70 m zerschnitten und durch einen breiten Straßentunnel- Eingang ersetzt. Das Landschaftsbild wird sich deutlich verändern. Dominieren wird der Tunneleingang mit einer Höhe ca. 15 – 16 m.

Der Lärm von den unmittelbar angrenzenden Straßen Heidekamp und Seppenser Mühlenweg wird ebenfalls deutlich zunehmen als Folge der starken Steigerung des Verkehrsaufkommens.