

# **Buchholz 2025*plus* – Bauliche und verkehrliche Entwicklung im Osten von Buchholz**

## **Dokumentation der Bürgerwerkstatt**

am 4. November 2017  
von 10:00 bis 16:00 Uhr

in der Waldschule, Parkstraße 31, 21244 Buchholz in der Nordheide



## **BEGRÜßUNG UND EINLEITUNG**

Bürgermeister **Jan-Hendrik Röhse** begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für das Engagement. Es sei nicht selbstverständlich, dass man sich als Bürgerin oder Bürger an einem Samstag die Zeit nehme, Politik und Verwaltung der Stadt in ihren Aufgaben zu unterstützen. Dafür bedanke er sich ganz herzlich auch im Namen des Rates der Stadt Buchholz.

Die große Resonanz, die der Aufruf zur Teilnahme durch die Zufallsauswahl gehabt habe, sei außergewöhnlich und zeige ihm, dass in der Stadtgesellschaft großes Interesse an den Belangen der Stadtentwicklung vorherrsche.

Nach einer jahrzehntelangen Diskussion über den Ostring sei es nun an der Zeit, endlich eine Lösung für die verkehrlichen Probleme in der Stadt zu finden. Gleichzeitig gebe es durch die Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg auch einen enormen Druck auf den Wohnungsmarkt in Buchholz. Dies zwingt die Stadt zum Handeln. Wohnungen müssten entstehen, um die Preissteigerungen in allen Bereichen des Immobilienmarktes wenigstens zu stabilisieren.

Es sei daher eine gute Gelegenheit, beide Themen zu verknüpfen, um endlich zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen.

Man habe daher dieses Verfahren angestoßen, um in absehbarer Zeit zu konsensualen Lösungen für beide Themen zu kommen. Nach der heutigen Bürgerwerkstatt folge in drei Wochen eine Ratswerkstatt. Dort soll eine Lösung für beide Themen gefunden werden, die dann in einen Ratsbeschluss münden solle.

Er wünscht der Bürgerwerkstatt einen guten Verlauf und gute Ergebnisse. Er verabschiede sich nun, sei jedoch zur Abschlussdiskussion am Nachmittag wieder dabei.

Der Moderator **Markus Birzer** (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg) begrüßt die Anwesenden ebenfalls und stellt den Ablauf vor.

Er erklärt, dass für die Auswahl der Teilnehmer\*innen die Methode der Zufallsauswahl verwendet worden wäre. Demnach seien 1.260 Buchholzer\*innen angeschrieben worden. Man habe die Auswahl nach den Kriterien Wohnort (Ortsteile), Geschlecht und Altersgruppe getroffen. Bundesweit gebe es bei derartigen Verfahren eine Rücklaufquote von rund drei Prozent. In Buchholz hätten sich rund acht Prozent zurückgemeldet. Dies sei bundesweit Rekord. Man habe also aus den rund 100 Rückmeldungen wiederum nach den genannten Kriterien 50 Personen ausgelost.

Zusätzlich habe man Vertreter\*innen von Interessenverbänden, die bei den Themen Wohnungsbau und Verkehr relevant wären, eingeladen. Es seien sieben Vertreter\*innen anwesend. Er bittet diese, aufzustehen.

Mittels eines sog. „Aufsteh-Soziogramms“ ermittelt der Moderator die Zusammensetzung der Teilnehmenden. Demnach sind nur einige einzelne Teilnehmende gebürtige Buchholzer\*innen. Dies sei im Vergleich zu anderen Städten sehr wenig. Dieses Bild habe sich aber bereits bei früheren Veranstaltungen in Buchholz ergeben und sei auch ein Hinweis auf die enorme Bevölkerungsentwicklung in Buchholz in den letzten Jahrzehnten.

Weiter möchte Herr Birzer wissen, seit wann man in Buchholz lebe. Hier ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Zuletzt zugezogen ist ein junger Man, der aus Hamburg nach Buchholz (zurück)gekommen ist.

Unter den Anwesenden sind darüber hinaus rund drei Viertel Pendler. Etwa die Hälfte davon pendelt mit dem Auto, der Rest mit dem ÖPNV bzw. der Bahn.

Seitens der Verwaltung waren Mitarbeiter\*innen zur Unterstützung anwesend.

In einer ersten kurzen Fragerunde gab es mehrere Wortmeldungen, die sich darauf bezogen, dass es höchste Zeit sei, Lösungen vor allem für die Verkehrsproblematik zu finden. Es sei nicht nachvollziehbar, dass trotz eines eindeutigen Votums der Buchholzer Bürger\*innen die Politik nicht in der Lage gewesen sei, eine Lösung vorzustellen.

Ein Bürger meldete sich nach einigen Wortmeldungen und konstatierte, dass sich vor allem die Interessenvertreter\*innen zu Wort melden würden. Er sei anwesend, um als Bürger an Lösungen mitzuarbeiten. Nach einem kurzen Wortgefecht mit einem Teilnehmer, der sich zuvor gemeldet hatte, verlässt der Bürger erbost die Veranstaltung und war trotz Intervention durch den Bürgermeister nicht zu einer weiteren Teilnahme zu bewegen.

In einem nächsten Arbeitsschritt sollten sich die Teilnehmer\*innen, die in 7er-Runden zusammengesetzt worden waren, gegenseitig kurz vorzustellen, da sie den Tag über zusammenarbeiten würden.

## THEMENBLOCK 1:

### STADTENTWICKLUNG IN BUCHHOLZ: BUCHHOLZ 2025PLUS – GENERELLE ZIELE

Herr **Peter Loginowski** aus dem Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Buchholz stellt grundlegende Entwicklungen und Prognosen aus Gutachten und eigenen Analysen zum Wohnungsmarkt in Buchholz vor.

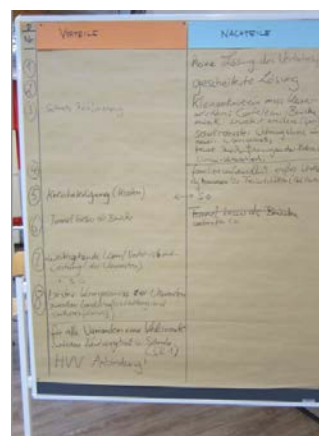
Die Power-Point-Präsentation mit allen relevanten Zahlen und Fakten ist im Internet unter folgendem Link zu finden:

<https://www.buchholz.de/rathaus/planen-bauen-umwelt-und-baubetriebe/planen/-buchholz-2025plus-/>

Nach einer kurzen Rückfragenrunde zu Verständnisfragen sollten die Teilnehmenden in ihren jeweiligen Kleingruppen die Frage beantworten, unter welchen Voraussetzungen oder Bedingungen Buchholz in Zukunft wachsen soll.

Hierzu lag jeder Gruppe je ein Set von generellen und konkreten Zielen vor, die sie gemeinsam den Kategorien „sehr wichtig“, „eher wichtig“, „eher unwichtig“ und „unwichtig“ zuordnen sollten.

Die Ergebnisse der jeweiligen Gruppierungen sowie die kumulierte Auswertung sind unten stehend dokumentiert:



## Gruppe A

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ seniorengerecht</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ Biodiversität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> <li>▪ Nutzungsgemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ multifunktionale Frei- / Grünflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinschaftsräume*</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Plätze</li> </ul>
* hinter „Gemeinschaftsräume“ setzte die Gruppe ein Fragezeichen			

## Gruppe B

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ generationen-übergreifend</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ seniorenrecht</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ Nutzungsgemischte Quartiere</li> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autofrei</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbushlinie</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ multifunktionale Frei- / Grünflächen</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> </ul>

## Gruppe C

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> <li>▪ nutzungsgemischte Quartiere</li> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ generationen-übergreifend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ seniorenrecht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ KITAS</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Plätze*</li> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Passivhäuser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> <li>▪ Multifunktionale Frei- / Grünflächen</li> <li>▪ Shared Spaces</li> </ul>
* hinter „Plätze“ setzte die Gruppe ein Fragezeichen			

## Gruppe D

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ seniorengerecht</li> <li>▪ Nutzungsgemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ Elektromobilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Stadt- / Reihen-häuser</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ KITAS</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ Multifunktionale Freizeitanlagen / Grünflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinschafts-räume</li> <li>▪ Gemeinschafts-gärten / urban gardening</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Einzel- / Doppel-häuser</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrgenerationen-wohnen</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seniorenheime</li> </ul>



## Gruppe E

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ Nutzungsgemischte Quartiere</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ seniorengerecht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ autoarm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ Multifunktionale Frei- / Grünflächen</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Seniorenheime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ E-Ladestationen</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> </ul>

## Gruppe F

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ seniorengerecht</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ emissonsarm / -frei</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ nutzungsgemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ Multifunktionale Frei- / Grünflächen</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> </ul>

## Gruppe G

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ nutzungsgemischte Quartiere</li> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ Biodiversität</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> <li>▪ familienfreundlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ seniorenfreundlich</li> <li>▪ autoarm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ autofrei</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ Multifunktionale Freizeitanlagen / Grünflächen</li> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Shared Spaces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ Car-Sharing</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> </ul>

## Gruppe H

<b>GENERELLE ZIELE</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ÖPNV-Versorgung</li> <li>▪ familienfreundlich</li> <li>▪ kinder- und jugendfreundlich</li> <li>▪ seniorenrecht</li> <li>▪ fahrradfreundlich</li> <li>▪ umweltfreundlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sozial gemischte Quartiere</li> <li>▪ inklusiv / barrierefrei</li> <li>▪ fußgängerfreundlich</li> <li>▪ Elektromobilität</li> <li>▪ nutzungsgemischte Quartiere</li> <li>▪ generationenübergreifend</li> <li>▪ klimafreundlich</li> <li>▪ autoarm</li> <li>▪ emissionsarm / -frei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biodiversität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ortstypische Gestaltungsrichtlinien</li> <li>▪ freie Bebauung (ohne Vorgaben)</li> <li>▪ autofrei</li> <li>▪ flächenschonend / -sparend</li> </ul>
<b>KONKRETES</b>			
<b>sehr wichtig</b>	<b>eher wichtig</b>	<b>eher unwichtig</b>	<b>unwichtig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zusätzliche Stadtbuslinie</li> <li>▪ Kitas</li> <li>▪ Mehrgenerationenwohnen</li> <li>▪ Leihrad-Stationen</li> <li>▪ Car-Sharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze</li> <li>▪ sozial geförderter Wohnungsbau</li> <li>▪ preisgünstiger Wohnungsbau</li> <li>▪ Mehrfamilienhäuser</li> <li>▪ Seniorenheime</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ solartaugliche Dächer</li> <li>▪ Blockheizkraftwerk(e)</li> <li>▪ E-Ladestationen</li> <li>▪ kurze und sichere Wege</li> <li>▪ Spiel- und Bolzplätze</li> <li>▪ geringe Versiegelung</li> <li>▪ Plus-Energie-Häuser</li> <li>▪ Versorgung mit regenerativer Energie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höchstgeschwindigkeit 30km/h</li> <li>▪ Bürgertreffpunkt(e)</li> <li>▪ Dachbegrünung</li> <li>▪ Passivhäuser</li> <li>▪ Multifunktionale Freizeitanlagen / Grünflächen</li> <li>▪ Plätze</li> <li>▪ Einzel- / Doppelhäuser</li> <li>▪ Stadt- / Reihenhäuser</li> <li>▪ Gemeinschaftsräume</li> <li>▪ Fahrradservice-Stationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mischung von Wohnen und Arbeit</li> <li>▪ Shared Spaces</li> <li>▪ Fassadenbegrünung</li> <li>▪ Baugemeinschaften / Baugruppen</li> <li>▪ Gemeinschaftsgärten / urban gardening</li> <li>▪ Essbare Stadt / Essen aus der Stadt</li> </ul>

## Auswertung mit Punktesystem

### Legende:

Den Nennungen in den verschiedenen Kategorien wurden 0 bis 3 Punkte zugeteilt:

3 Punkte = sehr wichtig

2 Punkte = eher wichtig

1 Punkt = eher unwichtig

0 Punkte = unwichtig

### Generelle Ziele

Platz	Ziel	Gruppe A	Gruppe B	Gruppe C	Gruppe D	Gruppe E	Gruppe F	Gruppe G	Gruppe H	Summe
1	ÖPNV-Versorgung	3	3	3	3	3	3	3	3	24
2	familienfreundlich	3	3	2	3	3	2	2	3	21
2	fahrradfreundlich	3	2	2	3	3	2	3	3	21
2	umweltfreundlich	3	3	3	2	2	3	2	3	21
2	sozial gemischte Quartiere	2	3	3	3	2	3	3	2	21
3	inklusiv / barrierefrei	3	3	1	2	2	3	2	2	18
3	fußgängerfreundlich	3	2	1	3	3	1	3	2	18
3	nutzungsgemischte Quartiere	2	2	3	2	2	2	3	2	18
3	generationenübergreifend	2	3	3	2	2	2	2	2	18
3	Biodiversität	3	3	2	2	2	3	2	1	18
4	klimafreundlich	3	3	1	2	2	2	2	2	17
5	autoarm	2	2	3	3	1	2	1	2	16
6	emissionsarm / -frei	2	2	2	2	1	2	2	2	15
6	flächenschonend / -sparend	2	2	2	2	2	3	2	0	15
7	Elektromobilität	2	2	2	1	1	0	1	2	11
8	ortstypische Gestaltungsrichtlinien	0	2	2	0	2	3	0	0	9
9	freie Bebauung (ohne Vorgaben)	1	1	0	0	0	0	0	0	2
9	autofrei	1	0	0	1	0	0	0	0	2

## Konkretes

Platz	Ziel	Gruppe A	Gruppe B	Gruppe C	Gruppe D	Gruppe E	Gruppe F	Gruppe G	Gruppe H	Summe
1	zusätzliche Stadtbuslinie	3	3	3	3	3	3	3	3	24
1	Kitas	3	3	3	3	3	2	3	3	24
2	sozial geförderter Wohnungsbau	3	3	3	3	3	3	3	2	23
2	preisgünstiger Wohnungsbau	3	3	3	3	3	3	3	2	23
2	Spiel- und Bolzplätze	3	3	3	3	3	3	3	2	23
3	Verkehrsberuhigung	3	3	3	3	2	3	3	2	22
4	Mehrfamilienhäuser	2	3	3	3	3	2	3	2	21
5	kurze und sichere Wege	3	2	3	3	1	2	3	2	19
6	geringe Versiegelung	3	2	1	3	2	3	2	2	18
6	Stadt- / Reihenhäuser	2	3	3	3	2	2	2	1	18
7	Quartiersgarage(n) / Sammelparkplätze	2	0	3	3	1	3	3	2	17
8	solartaugliche Dächer	3	3	1	2	0	2	3	2	16
8	Blockheizkraftwerk(e)	3	1	2	2	0	3	3	2	16
8	Höchstgeschwindigkeit 30km/h	3	3	2	3	2	0	2	1	16
8	Einzel- / Doppelhäuser	2	3	3	2	1	2	2	1	16
9	Plus-Energie-Häuser	3	2	0	2	1	2	3	2	15
9	Versorgung mit regenerativer Energie	3	2	1	2	0	2	3	2	15
9	Multifunktionale Frei- / Grünflächen	2	2	0	3	2	2	3	1	15
10	Shared Spaces	1	3	0	3	2	3	2	0	14
11	Plätze	0	2	1	2	2	2	3	1	13
12	Leihrad-Stationen	2	1	1	2	2	0	1	3	12
13	Seniorenheime	2	3	0	0	2	2	1	2	12
13	E-Ladestationen	3	2	1	2	1	0	1	2	12
13	Passivhäuser	3	1	1	2	0	1	3	1	12
13	Mischung von Wohnen und Arbeit	0	1	2	2	2	2	3	0	12
14	Bürgertreffpunkt(e)	1	2	0	3	1	2	0	1	10
14	Baugemeinschaften / Baugruppen	1	1	2	2	3	0	1	0	10
14	Fahrradservice-Stationen	1	1	2	2	2	0	1	1	10
15	Car-Sharing	2	1	0	2	0	0	1	3	9
16	Dachbegrünung	2	0	0	2	0	1	2	1	8
16	Gemeinschaftsräume	0	1	1	2	2	1	0	1	8
16	Gemeinschaftsgärten / urban gardening	1	0	2	2	2	0	1	0	8
17	Essbare Stadt / Essen aus der Stadt	1	0	0	2	2	1	1	0	7
18	Fassadenbegrünung	2	0	0	1	0	1	1	0	5

## **THEMENBLOCK 2:**

### **VERKEHRLICHE ENTWICKLUNG IM OSTEN VON BUCHHOLZ – EINLEITUNG**

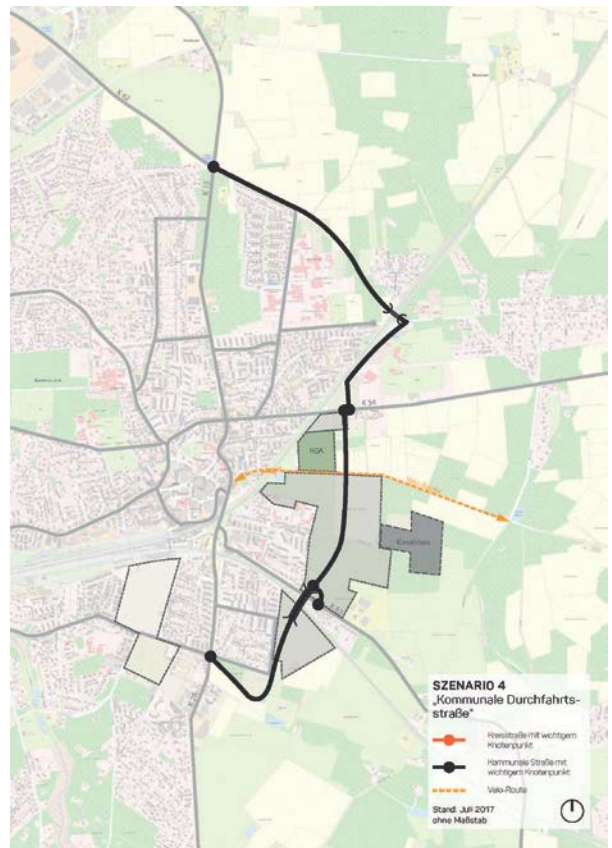
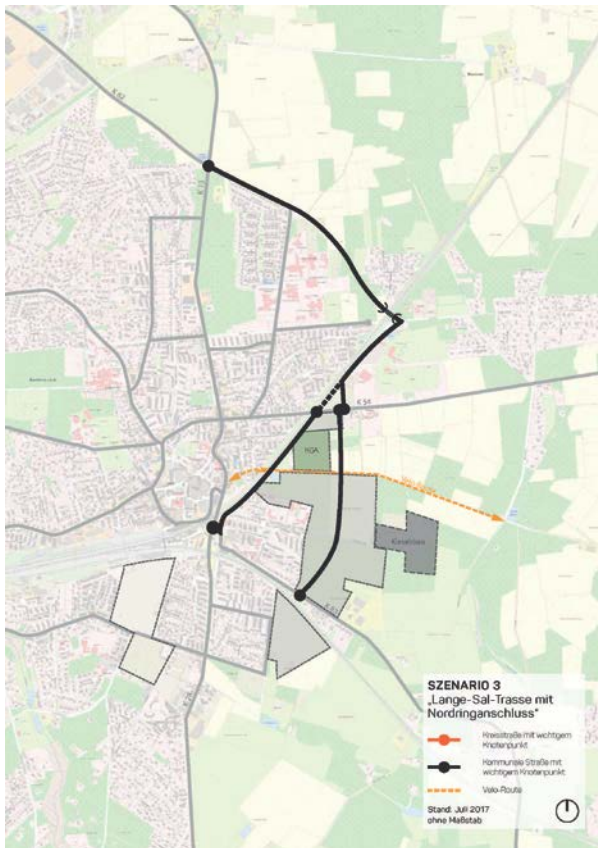
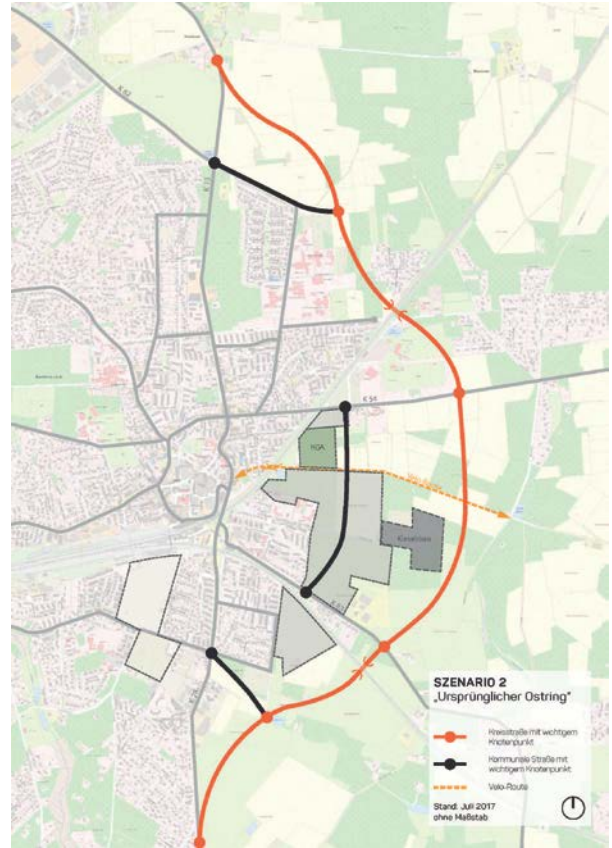
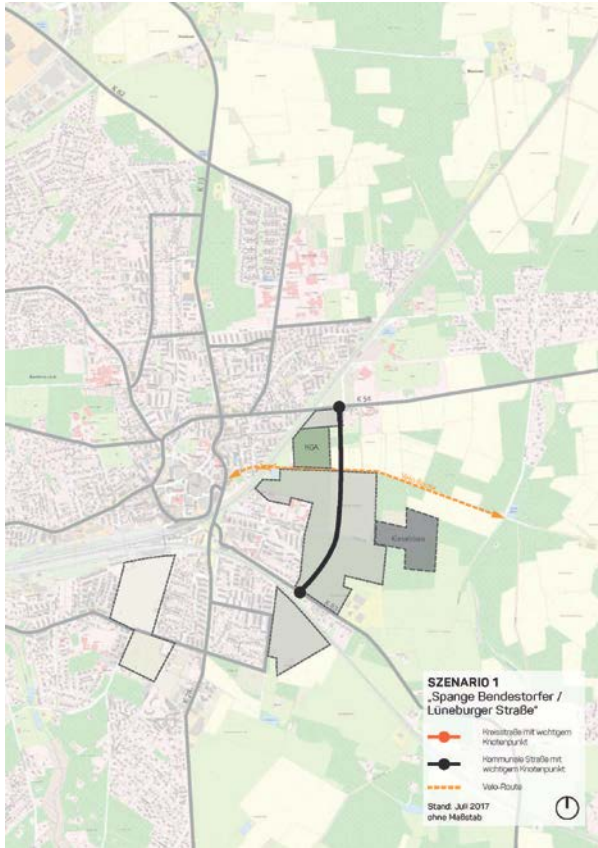
Herr **Peter Loginowski** stellt noch vor der Mittagspause Kennzahlen und Analysen zur Verkehrslage in Buchholz in Buchholz vor.

Die Power-Point-Präsentation mit allen relevanten Rahmenbedingungen und der Darstellung verschiedener Szenarien ist im Internet unter folgendem Link zu finden:

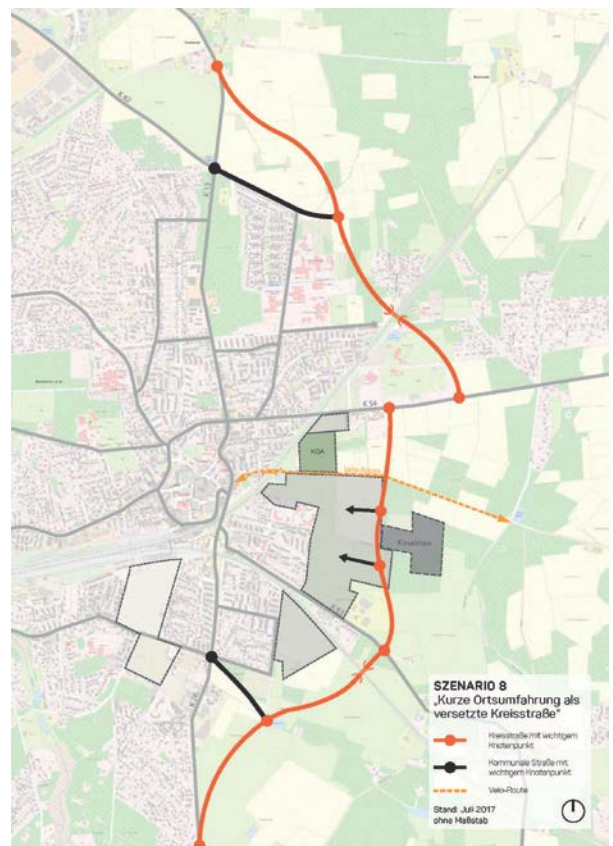
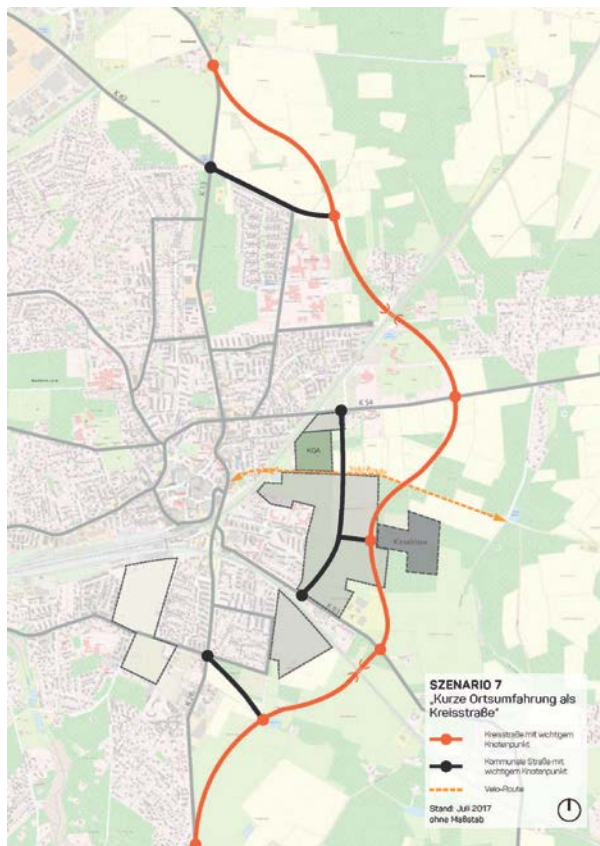
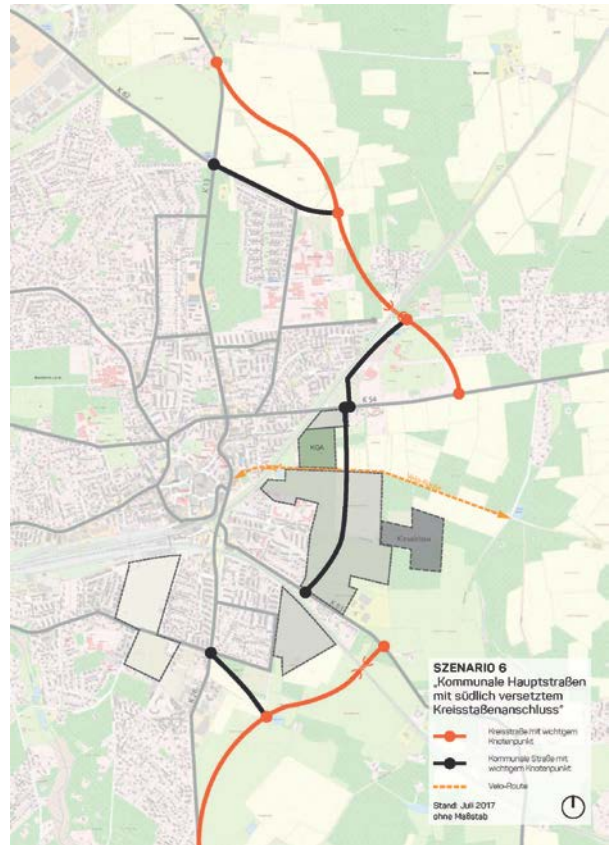
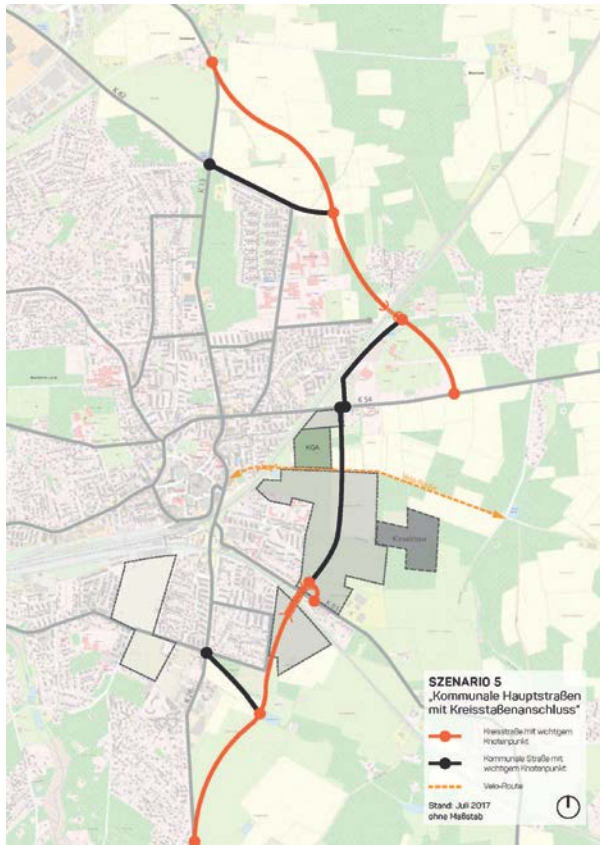
<https://www.buchholz.de/rathaus/planen-bauen-umwelt-und-baubetriebe/planen/-buchholz-2025plus-/>

Die Arbeitsgruppen sollten daraufhin die einzelnen Szenarien diskutieren und die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten, die von der Verwaltung bislang noch nicht herausgearbeitet worden sind, benennen. Zum Abschluss sollten sich die Gruppen auf eine oder zwei Vorzugsvariante(n) einigen.

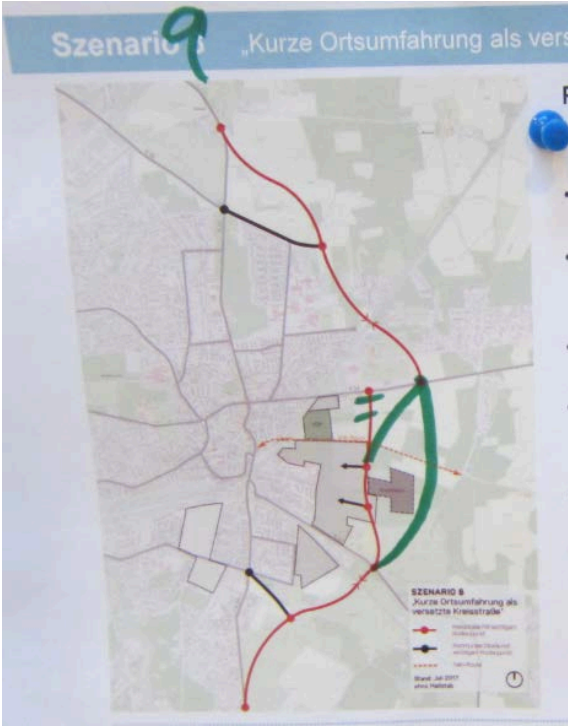
Im Folgenden werden die Gruppenergebnisse dokumentiert. Die einzelnen Varianten inklusive deren Vor- und Nachteile finden Sie im o.a. Internetlink. Zum besseren Verständnis der Ergebnisse werden die acht diskutierten Varianten auch in diesem Dokument in Form kleiner Grafiken abgebildet:







## Gruppe A

Nr.	Vorteile	Nachteile
1	Wenig Landschaftsverbrauch	Keine Lösung des Hauptproblems Nicht ausbaufähig zur weiteren Ortsumgehung
1b	Rückwärtige Erschließung, ansonsten wie Szenario 1 (z.B. M03*) Ausbaufähigkeit zu weiterer Ortsumgehung	Auch keine Lösung des Hauptproblems
2	Erschließung noch weiterer Siedlungsgebiete	Entsprechend weiterer Landschaftsverbrauch
3	∅	∅
4	∅	∅
5	∅	∅
6	∅	Warum nicht gleich Szenario 7
7	Stadteigene Flächen, dadurch weniger privater Flächenankauf (Enteignung)	Weniger Bauland für Wohnungsbau
8	∅	Warum nicht Szenario 7, aber mit rückwärtiger Erschließung des Wohngebietes?
9	<p>Unser Fazit: rückwärtige Erschließung des Wohngebietes Schritt für Schritt möglich Kurzfristig 1b, dann 9:</p> 	
*M03 bezeichnet eine Trassenvariante, die in der Präsentation auf Seite 29 zu finden ist (Link s.o.)		

## Gruppe B

Nr.	Vorteile	Nachteile	
1	Geringster Landschaftsverbrauch		1:7
2		2/3 des Verkehrs ist innerstädtisch	5:2
3			0:8
4			0:8
5			0:8
6			0:8
7		Wegführung um Kieskuhle optimieren	6:2
8			3:5

Legende rechte Spalte: Abstimmung pro:contra

## Gruppe C

Nr.	Vorteile	Nachteile	
1			-
2		Keine Anbindung an das neue Wohngebiet	+
3			-
4			-
5			?
6			-
7	Favorit !!!		+
8			+
8a)	Anmerkung: Kostenminimierung durch Anbindung Holzweg/Kreisel		

Legende rechte Spalte:

- keine Variante
- + möglich
- ? offen

## Gruppe D

Nr.	Vorteile	Nachteile
1		Keine Lösung des Verkehrsproblems
2		Gescheiterte Lösung
3	Schnelle Realisierung	Kleingartenverein muss kleiner werden; Canteleu-Brücke müsste erweitert werden (Spur); schallrobuster Wohnungsbau im neuen Wohngebiet; teure Streckenführung an der Bahn wegen Niveauunterschied
4		Familienunfreundlich: großes Verkehrsaufkommen zu Freizeitstätten (Bad, Skater...)
5	Kreisbeteiligung (Kosten)	s.o.
6	Tunnel besser als Brücke	Ansonsten s.o.
7	Weitestgehende Lärm/Verkehrsentlastung (der Varianten)	
8	Bester Kompromiss der Varianten zwischen Landschaftserhaltung und Verkehrsführung	
	Für alle Varianten eine Veloroute zwischen Neubaugebiet und Schule (Szenario 1) HVV-Anbindung	

## Gruppe E

Nr.	Vorteile	Nachteile
1	Vorteile = ,0'	Zusätzliche Belastung des geplanten Wohngebietes
2		Anbindung geplante Neubaugebiete an Umgehung ist schlecht
3		Nutzung ist fraglich Weitere Planung von Umgehungsstraßen ist vorprogrammiert
4		Mehrbelastung von bestehenden und geplanten Wohngebieten
5		
6		
7		
8		Verkehrsbelastung bei Feuerwehrezufahrt

Favorit: Variante/Szenario 7

Vorschlag: weitere Anbindungen an geplante Neubaugebiete siehe/gemäß Szenario 8

## Gruppe F

Nr.	Vorteile	Nachteile
1	keine	
2	Gewisse Entlastung der Innenstadt Schöpfung eines Naherholungsgebietes	Hoher Anreiz zur weiteren Bebauung des Ostens
3	keine	
4	keine	
5	Macht keinen Sinn	
6	Macht keinen Sinn	
7	Optimierungsfähig -> sonst wie 2	
8	Optimierungsfähig -> mit Lärmschutz	

Variante 2 als beste langfristige Lösung

## Gruppe G

Nr.	Vorteile	Nachteile
1		
2	Optimaler Verkehrsfluss + Schnelle Verkehrsführung von S nach N + Schnelleres Tempo auf der Umgehung + Abstand zu Wohngebieten größer (weniger Lärmbelastung)	Politisch verbraucht Größerer Landschaftsverbrauch als bei Szenario 7 + 8 Nur 2 Anbindungen an Umgehung
3		
4		
5		
6		
7	3 Möglichkeiten, die Umgehung zu erreichen + weniger Verkehr im Wohngebiet + Landschaftsverbrauch geringer als bei Szenario 2 (weniger Naturstörung) +	Umgehungsstraße direkt am Wohngebiet Etwas weniger Wohngebiet durch Umgehungsstraße
8	Weniger Landschaftsverbrauch als bei Szenario 7 + 2 + Weniger Verkehr im Wohngebiet als bei Szenario 7	Kein optimaler Verkehrsfluss (Zeitverlust)

## Gruppe H

Nr.	Vorteile	Nachteile
1	Schnelle Umsetzung	
2		Keine direkte Anbindung an das Neubaugebiet
3		Immissionsbelastung für Siedlungen
4		Immissionsbelastung für Siedlungen
5		Immissionsbelastung für Siedlungen
6		Fehlende Effektivität
7	7 -> 2.0* *Verbindung zwischen Lüneburger Straße und Bendestorfer Straße kleine Lösung wird schneller zu realisieren sein als eine komplette Ostumfahrung Option auf Verlängerung nach N oder S -> Ostumfahrung	
8		

## Abschlussdiskussion

### Frage aus dem Publikum

Gibt es eine Alternative zum Baugebiet Ost? Priorität ist, den Verkehr aus der Stadt zu bekommen. Die Variante 7 ist ganz gut, aber sie trifft auf das Baugebiet.

**Antwort Herr Loginowski:** Im Rahmen des ISEK wurden alle in Frage kommenden Flächen untersucht. Die Flächen im Osten schneiden bei dieser Untersuchung recht gut ab, weil sie nahe am Zentrum liegen. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Stadt dort Flächen besitzt. Natürlich gibt es auch Alternativen auf der „grünen Wiese“. Diese haben aber den Nachteil, dass sie nicht so zentrumsnah sind. Sie erzeugen damit auch mehr motorisierten Individualverkehr (MIV). Daher sehen wir diese Fläche(n) im Osten als ideal an.

### Frage aus dem Publikum

Wie hoch sind die Kosten beim Rütgers-Gelände für das Abtragen und für das Auftragen von Gelände?

**Antwort Herr Loginowski:** Das Rütgers-Gelände liegt ebenfalls sehr günstig zum Stadtgebiet, da es nahe am Bahnhof liegt. Es gibt dort aber zwei problematische Punkte. Zum einen ist dies die Sanierungspflicht des Geländes. Das gesamte Gelände müsste komplett abgetragen und durch frischen Boden ersetzt werden. Dies ist nicht unproblematisch und kann lange dauern. Der zweite Punkt ist, dass auch dieses Gelände verkehrlich nicht erschlossen ist. Trotz der Nähe zum Bahnhof würde die Bebauung des Geländes motorisierten Individualverkehr (MIV) erzeugen, den wir nicht über die Canteleu-Brücke abwickeln können. Zeitnah steht die Entwicklung der Rütgers-Fläche daher nicht zur Disposition. Wenn das Gelände bewohnt werden soll, ist der Boden abzutragen.

**Nachfrage des gleichen Herren:** Sind denn andere Nutzungen als Wohnen auf dem Gelände möglich, zum Beispiel ein Fußballstadion?

**Antwort Herr Loginowski:** Von dem Gelände geht derzeit keine Gefahr aus, da es nicht ausgast. Eine orale Aufnahme ist gefährlich, daher ist das Gelände eingezäunt. Ob eine andere Nutzung als Wohnen möglich ist, müsste im Detail geprüft werden.

**Frage aus dem Publikum:** Was ist aus dem Masterplan Fahrradverkehr geworden, der seit drei Jahren existiert? Er hat sehr viel Arbeit gekostet, beinhaltet mehr als 30 Seiten und sollte bis 2020 umgesetzt sein.

**Antwort Herr Kaufhold:** Der Masterplan Fahrradverkehr wird sukzessive umgesetzt. Was davon noch nicht umgesetzt ist, sind die kostenintensiven Maßnahmen mit sechs- bis siebenstelligen Beträgen. Das sind große Maßnahmen. Alle anderen, kleinen, Maßnahmen sind nach und nach umgesetzt worden.

**Nachfrage des gleichen Herrn:** Was ist mit den Fahrradstreifen in der Bremer Straße?

**Antwort Herr Kaufhold:** Dies ist eine politische Entscheidung.

### Frage aus dem Publikum:

Wir hatten in allen Kleingruppen Vertreter\*innen von Interessengruppen dabei. Mir sind die einzelnen Standpunkte dieser Interessenvertreter\*innen nicht ganz klar geworden. Können sich diese bitte nochmals kurz vorstellen und die Gründe für ihr Kommen darlegen?

**Herr Maliers, Greenpeace Buchholz:** Unser Schwerpunkt ist der Klimaschutz. Ab Montag finden in Bonn auf einer großen Konferenz wieder Klimaschutzverhandlungen statt. Allerdings wird auch in Deutschland für den Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen so gut wie nichts getan. Wenn Stadtentwicklung in Buchholz gemacht wird, muss darauf geachtet werden, dass unsere langfristigen Lebensgrundlagen geschützt werden. Dies gilt in Bezug auf die Versiegelung von Flächen, die Emissionen im Bereich Verkehr und der Art und Weise des Bauens. Wir möchten die Lebensgrundlagen für die nachfolgenden Generationen erhalten.

**Frau Weiland, Bürgerinitiative Ostring (BIO):** Ich bin selbst Autofahrerin und würde sehr gern schnell durch Buchholz fahren. Mir ist jedoch dabei nicht so wichtig, ob zehn Minuten schneller oder kürzer. Ich denke an die Kinder, an meine Enkel, an andere Enkel. Wir wissen, mehr Straßen erzeugt Verkehr. Wir stellen damit Weichen. Wir können das Geld nur einmal ausgeben. Wir können es entweder in Fahrradverkehr investieren, der schwer zu finanzieren zu sein scheint, in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder in Straßen, wodurch mehr Verkehr erzeugt wird. Ich hätte eine neunte Variante vorschlagen können, nämlich keine der anderen acht Varianten. Als kleine Lösung habe ich mich mit der Variante 1 angefreundet.

**Herr Götz von Rohr, Verkehrsclub Deutschland (VCD):** Der VCD setzt sich ein für so viel ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr wie möglich. Wir bewegen uns mit dem MIV – schon seit Jahren – in eine Sackgasse.

**Herr Wolde, BUND e.V.:** Ich schließe mich dem Vorredner an. Wir unterstützen den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Wir erleben immer mehr Autoverkehr, immer mehr Versiegelung. Wir sollten uns bemühen, weniger Auto zu fahren und fordern die Stadt auf, ein Verkehrsgutachten herzustellen, das darauf achtet, dass nicht mehr Verkehr entsteht.

**Herr Wenzel, NaturFreundeDeutschlands, Ortsgruppe Nordheide:** Wir unterstützen die eben genannten Punkte. Unsere Vereinigung versucht, die Menschen möglichst dicht an die Natur heranzuführen und sie die Natur genießen zu lassen. Sie greift sehr früh zum Menschen durch und sagt, wir behalten Natur für den Menschen. Wenn neue Straßen gebaut werden sollen, dann ist das nicht sozial, wenn dadurch bisher beruhigte Wohngebiete jetzt eingelärmt werden. Deshalb haben wir sehr große Sorge, dass der Ostring einmal an der Siedlung Herrenheide und an der Siedlung „An Boerns Soll“ herangebaut werden könnte. Dann werden diese beruhigten Siedlungen und das Schwimmbad eingelärmt. Das ist unsere Sorge und wir würden daher alle anderen Lösungen bevorzugen, die diesen Ostring vermeidet.

**Herr Schlüter, BürgerAktion Mühlenweg (BAM):** Wir haben uns seit Jahren dafür eingesetzt, den Straßenverkehr, insbesondere den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten herauszuführen im Rahmen des Drei-Achsen-Konzeptes, um die Bürger in den Wohngebieten vom Verkehr, vom Lärm und den Abgasen zu entlasten. Dazu haben wir das sogenannte Drei-Achsen-Konzept entwickelt. Das umfasst zum einen den Steinbecker Mühlenweg und den Seppensener Mühlenweg als eine Achse, die Hamburger Straße, die Kirchenstraße und die Canteleu-Brücke als eine Achse und die Königstraße als die am wesentlich belastetste Achse sowie eine dritte Achse als leistungsfähige Straße im Osten der Stadt.

Wenn Buchholz weiter wachsen möchte, auch in einer Perspektive über 500 Wohneinheiten hinaus bis zu 1.400 oder 2.000 Wohneinheiten im Osten, dann ist unseres Erachtens eine östliche Umgehungsstraße unumgänglich.

**Markus Kasten, Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümergebiet Buchholz und Umgebung e.V.:** Ich vertrete die Interessen der Immobilieneigentümer. Wir sehen einen deutlichen Nachfragedruck in Buchholz nach Bauland. Deshalb begrüßen wir es sehr, dass im Osten von Buchholz Bauland entwickelt werden soll. Das sind die einzigen Flächen, in denen gutes Bauland entwickelt werden kann. Dazu ist auch eine östliche Erschließung notwendig.

**Frage aus dem Publikum:** Wir haben heute mehrfach gehört, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werden soll. Welche Maßnahmen sind zur Verbesserung angedacht, z.B. in Bezug auf die Taktung? Welche Initiativen gibt es in Richtung Deutsche Bahn, z.B. in Bezug auf eine Stärkung, damit Autoverkehr verhindert werden kann?



**Antwort Herr Röhse:** Die Verbesserung des ÖPNV ist bei uns ständiges Thema, nicht nur in Buchholz, sondern auch landkreisweit. Dort wie hier werden Konzepte erarbeitet. Für neue Wohngebiete denken wir über neue Stadtbuslinien nach. Wir planen derzeit auch, die Märchensiedlung besser anzubinden. Es ist aber auch immer eine schwierige Abwägung. Bei besseren Taktungen oder Sonntagsfahrten sind die Busse mitunter schlecht ausgelastet. Es braucht auch Konzepte, um die Auslastungen zu verbessern. Es gab auch bereits Pilotprojekte mit verbesserten Anbindungen, die Auslastung war jedoch eher enttäuschend.

**Herr Kaufhold:** Herr Loginowski hatte in seinem Vortrag davon gesprochen, dass die Prognosen in Bezug auf den Verkehr in der Innenstadt und auf der Canteleu-Brücke nicht gestimmt hätten und wir mehr Verkehr haben müssten. Man sollte dabei aber berücksichtigen, dass wir in den 1990er Jahren den Buchholz-Bus eingeführt haben und wir seit 2003 dem HVV angehören. Damit haben die Pendler, die mit ihren Fahrzeugen zum Bahnhof fahren, deutlich zugenommen. Damit konnte verhindert werden, dass der MIV auf der Canteleu-Brücke zunimmt.

Wir bemühen uns, beim HVV in die Tarifzone des Großbereiches Hamburg zu kommen. Dies ist jedoch eine Kostenfrage. Dies ist aber eine Bemühung, um den HVV zu verbessern.

**Frage aus dem Publikum:** Welcher Zeitraum ist für den Beginn der Bauarbeiten bei der Variante 7 realistisch? Idealerweise soll ja bereits in fünf Jahren begonnen werden, Wohnungen zu bauen. Wie viel Zeit muss man für die große Lösung einplanen?

**Antwort Herrn Kaufhold:** Für einen Bebauungsplan planen wir ein bis zwei Jahre Zeit ein. Wir müssen vorher einen Rahmenplan machen. Es hängt auch davon ab, wie schnell man sich politisch einigt. Die Umgehung Dibbersen hat uns gezeigt, dass man schnell planen kann, wenn man sich einigt ist. Statt eines langwierigen Planfeststellungsverfahrens hat man diese Straße mit einem Bebauungsplan geplant.

**Anmerkung aus dem Publikum:** Dass der ÖPNV verbessert werden soll, freut mich sehr. Ich bin selbst Nutzer des ÖPNV. Die Taktung im Halb-Stunden-Takt ist für mich ausreichend. Die Busse stecken ja auch regelrecht fest mittlerweile. Eine kürzere Taktung würde also nicht viel bringen.

Warum aber werden die Busse nicht längst auf Elektroantrieb umgerüstet? Man könnte an den Haltestellen Ladegeräte bereithalten. Es geht in anderen Städten auch. Ich gehe davon aus, dass in den neuen Wohngebieten eine neue Stadtbuslinie fahren wird. Auch, um die Sportanlagen anzubinden.

In Dibbersen hat es so schnell funktioniert, weil Interessen und Kapital im Hintergrund vorhanden waren. Es gibt dort ein neues Gewerbegebiet und eine neue Forschungsanlage, die dort gebaut werden soll.

Bezüglich des Ostringes gibt es seit Jahren eine klare Mehrheit, es gibt auch Anträge diesbezüglich.

**Antwort Herr Röhse:** Wir haben die Frage des Elektrobetriebes für Busse bereits im Aufsichtsrat der Wirtschaftsbetriebe diskutiert. Dies ist allerdings auch eine Kostenfrage. Hamburg hat z.B. Elektrobusse, allerdings ist auch dort nicht die ganze Flotte umgerüstet. Wir haben Busse, die den ganzen Tag im Einsatz sind. Das Aufladen der Busse würde zu lange dauern. Man müsste also mehr Busse kaufen. Dies ist wiederum eine Kostenabwägung.

**Frage aus dem Publikum:** Gibt es Ideen oder Überlegungen zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere um rechtzeitig zur Zugabfahrt zum Bahnhof zu kommen?

**Antwort Herrn Röhse:** Es gibt nicht die Lösung, dann hätten wir sie schon umgesetzt. Es gibt kleine Stellschrauben, die allerdings nicht die große Lösung erbringen. Wir setzen zum Beispiel auf Optimierungen von Ampelschaltungen. Man muss jedoch konstatieren, dass die Stadt Buchholz in den letzten 30 Jahren um 15.000 Menschen gewachsen ist. Die Einwohnerzahl von Holm-Seppensen hat sich fast verdoppelt. Das Straßennetz ist jedoch



gleich geblieben. Das ist das Problem. Vor 30 Jahren gab es durch die Schaffung der Fußgängerzone wesentliche Änderungen der Verkehrsführung.

**Anmerkung aus dem Publikum:** Ich habe seit Weihnachten ein E-Bike. Das ist klasse, es ist wie Autofahren. Man denkt über keinen Hügel in Buchholz mehr nach. Es macht richtig Spaß. Ich bin heute Morgen aus dem Süden von Buchholz hierher in 10 Minuten gekommen.

**Anmerkung aus dem Publikum:** Es sind im letzten Jahr etwa 600 Wohneinheiten neu geplant und bewilligt worden. Das sind alles Wohneinheiten, die innerhalb der Stadt liegen. Es war klares Ziel der Stadt, Innenstadtverdichtung vorzunehmen. Jeder, der länger als 10 Jahre in Buchholz wohnt, sieht, dass dort, wo früher ein Einfamilienhaus stand, heute oft Mehrfamilienhäuser stehen. Dies hat auch einen Zuwachs des Autoverkehrs zur Folge. Mit den Wohneinheiten, die in den nächsten Jahren gebaut werden, wird sich das Verkehrsproblem in der Stadt noch mehr verschärfen, ohne dass etwas geplant ist oder in einigen Jahren umgesetzt ist. Das sollte uns allen bewusst sein.

Die 600 Wohneinheiten waren ein großer Genehmigungsblock. In wieweit sind diese Genehmigungen eingegangen in die Prognose, die uns heute Morgen vorgestellt wurde? Kann man diesen Prognosen Glauben schenken, wenn sie bereits heute überholt sind? Wie belastbar sind sie? Brauchen wir also eher 500 Wohnungen oder eher 1.000?

**Antwort Herr Kaufhold:** 400 der von Ihnen genannten 600 Wohnungen befinden sich nördlich der Bahnlinie, belasten also die Canteleu-Brücke nicht. Ein Wohngebiet mit ca. 150 Wohneinheiten haben wir auf der südlichen Seite.

Bezüglich der Prognosen bin ich ebenfalls sehr vorsichtig. Was den Wohnungsmarkt betrifft, genügt jedoch ein Blick in die Zeitung. Die Preise der Eigentumswohnungen sind explodiert, die Mietpreise und Grundstückspreise ebenso. Es ist deutlich, dass wir einen Bedarf haben.

**Herr Loginowski:** Wir haben die Annahmen von F+B abzüglich der jetzt in Umsetzung befindlichen Wohneinheiten berechnet. Damit sind wir zu der Einschätzung gelangt, einen Minimalstock an Wohnungen zur Verfügung zu stellen und den Wohnungsmarkt dann weiter zu beobachten. Diese Wohneinheiten sind also in der Berechnung inkludiert.

**Anmerkung aus dem Publikum:** Da die eben genannten Wohneinheiten in der Stadt sind, wird der Verkehr auch an Schulen vorbeigeführt, was man sonst vermeiden würde. Aber die Überlastung ist zu groß. Damit sind die meisten Eltern nicht glücklich, die Anwohner auch nicht. Dies wird in den nächsten zwei Jahren auch an der Bremer Straße ähnlich werden.

Wenn man kostengünstigen oder preisgünstigen Wohnraum haben möchte, wird dies nicht damit gehen, dass man den Wohnraum beschränkt und das Wachstum einschränkt. Es gibt viele Städte in Deutschland, wo ganze Häuserblocks leer stehen, aber die Verdichtung in der Stadt Buchholz wird weitergehen. Auch wenn Hamburg 10.000 Wohnungen pro Jahr baut, wird dies nicht reichen, um den Wohnbedarf zu decken. Daher gibt es keine andere Alternative, als ein maßvolles Wachstum zu planen. Und dies bitte nicht für fünf Jahre, sondern bitte auch mit der Perspektive von 20 bis 30 Jahren, denn damit kann man eventuell nachholen, was man in den vergangenen 20 bis 30 Jahren versäumt hat.

**Frage aus dem Publikum:** Wir haben gehört, dass neue Wohngebiete zeitnah kommen sollen und dass die Ortsumgehung mehr Zeit in Anspruch nimmt. Ich bin in Buchholz geboren und kenne Buchholz sehr gut. Ich bin erst vor einem Jahr wieder aus Hamburg hierhergezogen, in ein Neubaugebiet in Trelde. Wenn man sich umsieht, erkennt man, dass viele junge Hamburger Familien mit kleinen Kindern nach Buchholz gezogen sind. Buchholz bemüht sich, sehr familienfreundlich zu sein. Von den Kindern, die eigentlich einen Kita-Platz in Anspruch nehmen könnten, ist kein einziges Kind untergekommen. Da es keine Plätze für die Kinder gab, fahren nun zwei Kinder nach Hamburg in die Kita und eines wird von einer Tagesmutter betreut. Dies ist immer noch ein relativ kleines Neubaugebiet. Wenn ich höre, dass sehr viele Wohneinheiten entstehen sollen, frage ich mich, was wird jetzt bereits getan, um die Infrastruktur zu gewährleisten. Kitas und Schulen sind das eine, das andere ist die ärztliche Versorgung. Zwei von drei

Buchholzer Kinderärzten nehmen keine Patienten mehr an, dann frage ich mich, wo die anderen, die noch dazu kommen sollen, versorgt und untergebracht werden sollen.

**Antwort Herr Röhse:** Es ist ein wesentlicher und wichtiger Punkt, den Sie angesprochen haben. Wir planen und bauen ständig neue Kindergartenplätze. Auch am Buenser Weg/Schaftrift entsteht eine neue Kita. Danach werden wir die Kita in der Klaus-Groth-Straße sanieren und ausbauen. Dort haben wir dann zwei Gruppen mehr. In Dibbersen ist eine große Kita fast vor der Fertigstellung. Dennoch kommen wir mit dem Bedarf kaum hinterher. Wir werden das weiter forcieren. Wenn die Kinderbetreuung allerdings gebührenfrei werden soll, wird dies aber noch eine andere Dimension annehmen. Dies wird sich auch im Krippenbereich zeigen.

Das Thema soziale Infrastruktur ist wichtiges und zentrales Thema bei der Planung einer Erweiterung. Wir haben dies im Blick. Das Problem der Versorgung haben wir aber bereits jetzt. Deshalb können wir eine Erweiterung – auch in Hinblick auf die Schulen – nur verkraften, wenn wir maßvoll wachsen. Dies gelingt nur, wenn wir so wachsen, dass wir keine neue Schule bauen müssen, denn dies wäre eine große finanzielle Herausforderung für die Stadt.

Bezüglich der ärztlichen Versorgung hatte ich kürzlich ein Gespräch mit einem Vertreter der Kassenärztlichen Vereinigung. Es ging dabei um das Thema Kinderärzte und Fachärzte allgemein, z.B. Dermatologen. Es ist nicht nur ein Gefühl, sondern alle wissen, dass es sehr schwer ist, einen zeitnahen Facharzt-Termin zu erhalten. Auch in Gesprächen mit Älteren in Buchholz wird dies angesprochen. Die Kassenärztliche Vereinigung und auch die Krankenkassen erklären, dass mehr Menschen zum Arzt gehen, wenn es mehr Ärzte gibt. Somit steigen die Kosten. Die Kassenärztliche Vereinigung spricht von einer guten ärztlichen Versorgung in Buchholz.

Wir bearbeiten diese Thematik. Meine Familie und ich berührt dieses Problem ebenso wie Sie.

#### **Anmerkung aus dem Publikum:**

Ich bin ebenfalls Radfahlerin. Es wurde viel geplant und auch bereits umgesetzt für die Radfahrer. Dennoch gibt es desolate Radwege in Buchholz. In Richtung Schulzentrum, den Radweg entlang, sind diese nicht mehr zu befahren. Im Winter werden diese Radwege nicht geräumt. Auf den Straßen werden die Radfahrer nicht gern gesehen, gerade im Winter. Ich habe bereits mehrfach, mindestens drei Mal, beim Bürgertelefon angerufen, dennoch passiert nichts. Auch in der Steinbecker Straße gibt es bei Regen riesige Pfützen auf beiden Seiten. Die Autofahrer nehmen keine Rücksicht und fahren mit erhöhter Geschwindigkeit durch diese Pfützen. Man kann als Radfahrer nicht mehr vorbei, muss warten, bis kein Autofahrer mehr kommt. Dies kann zu Stoßzeiten einige Minuten dauern. Fazit ist, die Straßen und die Fahrradwege werden schlecht gewartet. Es besteht an vielen Stellen dringender Handlungsbedarf. Es gibt Aufwerfungen durch Baumwurzeln, Frostschäden und fehlende Beleuchtungen auf den Radwegen.

#### **Antwort Herr Röhse:**

Ich gebe Ihnen Recht. Die Fahrradwege sind in manchen Bereich verbesserungswürdig, allerdings sind diese nicht überall schlecht.

Ich bin häufig in Hamburg und sehe dort die Verbesserungen für Fahrradfahrer. Zum Teil gibt es dort große Veränderungsmaßnahmen, so dass Fahrradfahrer ihren Raum haben. Allerdings haben wir in Buchholz zum Teil diesen Raum nicht. Es sollte daher gelingen, den „Pfropfen“ in der Stadt aufzubrechen. Dann hätten wir in der Stadt mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Wir müssen die Stadt für Fahrradfahrer attraktiver machen, aber dafür bedarf es auch weniger Autos in der Stadt.

#### **Frage aus dem Publikum:**

War dies eine einmalige Veranstaltung, oder gibt es weitere Veranstaltungen?

**Herr Birzer** erklärt, dass dies zunächst eine einmalige Veranstaltung zur Vorbereitung der Ratswerkstatt gewesen sei. Er könne sich aber vorstellen, dass im Verlauf der weiteren Planungen und im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung bei der Aufstellung von Bebauungsplänen weitere Veranstaltungen dieser Art folgen werden.

**Herr Röhse** bekräftigt dies und hofft auf ein Wiedersehen bei einer weiteren Veranstaltung.

**Herr Birzer** und **Herr Röhse** bedanken sich für die Teilnahme, das Engagement und die intensive Mitarbeit.

**Gez.**

Markus Birzer, in Abstimmung mit der Stadt Buchholz