



Stadt Nienburg/Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/037/2020

öffentlich

Datum: 15.06.2020

Produkt: 60200 Informelle räumliche
Planung / Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Onkes, Henning

Beratungsfolge:

<u>Datum:</u>	<u>Gremium:</u>
02.07.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung
13.07.2020	Verwaltungsausschuss
29.09.2020	Rat der Stadt Nienburg/Weser

Sachbetreff:

Aufhebung von vier höhengleichen Bahnübergängen im Bereich der Bahnstrecke Nienburg - Wunstorf im Stadtgebiet Nienburg/Weser

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine Mittelbedarf < 10.000 € u. planmäßig verfügbar
- Mittelbedarf > 10.000 € (s. Anlage Finanzierung)
- Teilauftrag für eine beschlossene Gesamtmaßnahme; der festgelegte Finanzrahmen wird nicht überschritten (daher ohne Anlage Finanzierung)
- _____

Beschlussvorschlag:

Das Konzept – Netzlösung DB – zur Aufhebung von vier höhengleichen Bahnübergängen wird unter der Bedingung, dass die Fortführung des Radwegekonzeptes Teilbereich-West parallel mit umgesetzt wird, zustimmend zur Kenntnis genommen.

Sachdarstellung:

Die DB Netze ist an die Stadt herangetreten, um eine Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge im Zuge der Bahnstrecke Nienburg – Wunstorf abzustimmen. Grundlage waren Machbarkeitsuntersuchungen, die für den „Führser Mühlweg“ eine Brücke (ca. 6 Mio. €), für die Straße „Am Führser Busch“ eine Brücke (ca. 6 Mio. €) und für den Überweg „Am Exerzierplatz/Auf dem Kampe“ eine Tunnellösung (ca. 25 Mio. €) vorsehen. Angefragt wurde, ob auch von Seiten der Stadt eine alternative Netzlösung möglich ist.

Seit 2020 ist die Finanzierung der Kreuzungsbauwerke mit der Bahn zwischen Bund, Bahn und Land neu geregelt. Die Städte/Gemeinden sind seitdem investiv nicht mehr beteiligt, tragen aber weiterhin die Unterhaltung.

In der Prognosebelastung 2015 sind für „Am Exerzierplatz“ 3.300, „Am Führser Busch“ 1.250 und „Führser Mühlweg“ 2.200 Kfz/Tag angegeben. Die Schließzeiten haben sich und werden sich – über das Alpha E – deutlich erhöhen, sodass gerade in Bezug auf Fahrradverkehre eine sehr unzureichende Situation vorliegt, die sich künftig ohne Abhilfe stetig weiter verschärfen wird.

Ausgangspunkt der von der Stadt angeregten Netzlösung war es daher nicht, nur traditionell vom Kfz her Lösungen zu erarbeiten und dann die Radwege „anzuhängen“, sondern von den Bedürfnissen des Radfahrers/der Radfahlerin her zu denken. Hierbei standen die Siedlungsbereiche am Langen Moorweg (Fahrradstraße 1 Mio. €), künftige Siedlungsbereiche im Flächennutzungsplan (Fahrrad-Anbindung 1 Mio. €), eine Fahrradbrücke (6 Mio. €) zum Steinhuder Meerbach und Entlastungen insbesondere im Bereich Berliner Ring und Hannoversche Straße, die für bessere Fahrradqualitäten genutzt werden können, im Vordergrund.

Die Ausgangsvariante der ersten Machbarkeitsuntersuchung beläuft sich auf ca. 37 Mio. €. Die verwaltungsseitig empfohlene Netzvariante DB einschließlich der Osttangente (ähnlich Parallelstr. mit rd. 10 Mio. €) liegt investmäßig bei der Hälfte. Unterstellt man einen kommunalen Unterhaltungsaufwand von 1-2 % im Jahr, so kann dieser ebenfalls halbiert werden.

Die klare Ausrichtung der Netzvariante DB auf den Fahrradverkehr verbessert für die Nutzer*innen den ökologischen Fußabdruck (Umweltbundesamt CO2-Rechner bei 3.000 km pro Jahr: 0,67 t/Jahr – Verbrenner/Mittelklasse mit 8,3 Litern Durchschnittsverbrauch – 0,19 t/Jahr Pedelec, 0,16 t/Jahr ÖPNV und 0,0 t/Jahr Fahrrad), bringt erhebliche gesundheitliche Vorteile und spart Kosten (Fahrrad 5 ct, Pedelec 20 ct und Pkw > 50 ct bei 5.000 Jahreskilometern bei Fahrrädern und 15.000 Jahreskilometern bei Pkw).

Verwaltungsseitig wird empfohlen, die Maßnahmen über Planfeststellungsverfahren zu betreiben. Eine Informationsveranstaltung ist in Ergänzung zu dem Ausbau Langer Moorweg vorgesehen.

Anlagen:

Anlage 1: Bestand Bahnübergänge

Anlage 2: Entwurfsplanung Bahnübergänge