



Stadt Nienburg/Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/006/2021

öffentlich

Datum: 12.02.2021

Produkt: 60400 Einbringung
kommunaler Interessen in Planungen
Dritter

Stadtentwicklung / Klima- und Umweltschutz

Auskunft erteilt: Bigos, Claas / Winkelmann, Adrian

Beratungsfolge:

| <u>Datum:</u> | <u>Gremium:</u> |
|---------------|--------------------------------|
| 24.02.2021 | Ortsrat Erichshagen-Wölpe |
| 25.02.2021 | Ortsrat Langendamm |
| 03.03.2021 | Ortsrat Holtorf |
| 04.03.2021 | Ausschuss für Stadtentwicklung |
| 22.02.2021 | Verwaltungsausschuss |
| 23.03.2021 | Rat der Stadt Nienburg/Weser |

Sachbetreff:

Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover, Blockverdichtung Verden - Nienburg - Wunstorf

hier: Abschließende Entscheidung über die Stellungnahme der Stadt an die DB Netz AG

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:

Die als Anlage 4 beigefügten „Bedingungen der Region“ und die als Anlage 5 beigefügte Kartengrundlage (Anlage zu den Bedingungen der Region) werden seitens der Stadt Nienburg als Forderungen der Stadt an die DB Netz AG zur Eingabe in die Parlamentarische Befassung beschlossen. Die Anlagen 2 (Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung) und 3 (Stellungnahme BUND) sind ebenfalls als Anlagen zu den Forderungen der Stadt in die Parlamentarische Befassung zu geben.

Sachdarstellung:

Im Jahr 2015 wurden aufgrund der Verhandlungsergebnisse im vom Land Niedersachsen und der Deutschen Bahn AG initiierten Dialogforum „Schiene Nord“ die über zwei Jahrzehnte verfolgten Planungen für eine Neubaustrecke „Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover“ zugunsten einer Erweiterung der Bahnkapazitäten im Bestand aufgegeben. Unter dem Arbeitstitel „Alpha-E-Variante“ sind nunmehr eine Blockverdichtung und kleinere Ausbaumaßnahmen auf verschiedenen vorhandenen Strecken, vor allem in den Räumen Lüneburg, Celle, Verden, Rotenburg und Nienburg, vorgesehen.

Auf dem Streckenabschnitt Verden – Nienburg – Wunstorf der Bahnstrecke Wunstorf – Bremen ist die sog. Blockverdichtung vorgesehen, darüber hinaus der Bau eines Überholgleises im Stadtgebiet Nienburg und die Errichtung eines S-Bahn-Wendegleises für die S-Bahn Hannover. Bei der Blockverdichtung werden – vereinfachend dargestellt – die Streckenabschnitte, die jeweils von einem Zug befahren werden dürfen, durch den Einsatz modernerer Signaltechnik verkürzt, was auf einer gegebenen Gesamtstrecke die Streckenabschnittszahl erhöht, so dass mehr Züge auf der Gesamtstrecke verkehren können. Mit dieser Maßnahme lässt sich die Kapazität der durch Nienburg verlaufenden Bahnstrecke erheblich erhöhen. Da es sich bei der Alpha-E-Variante um ein Güterverkehrskonzept handelt, wird sich vor allem die Anzahl der durch Nienburg verkehrenden Güterzüge erheblich erhöhen, insbesondere in der Nachtzeit, in der wenig Berührungen mit dem Schienenpersonenverkehr gegeben sind. Die Anzahl der Mehrfahrten pro Tag bzw. Nacht durch das Stadtgebiet Nienburg dürfte zwischen 75 und 100 liegen.

Außer im Innenstadtbereich Nienburgs, in welchem das zusätzliche Überholgleis und das mittige S-Bahn-Wendegleis vorgesehen sind, handelt es sich bei dem oben beschriebenen Vorhaben nicht um Bauvorhaben, da für die Blockverdichtung an sich keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind. Dies ist immissionsschutzrechtlich von Belang, da nur für Bauvorhaben gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben sind. Daher steht nach der rein rechtlichen Situation zunächst einmal nur dem von dem Bau des Überholgleises und des S-Bahn-Wendegleises betroffenen Siedlungsabschnitt der vollumfängliche gesetzliche Lärmschutz zu. Neben dem Anspruch auf gesetzlichen Lärmschutz wurde im Dialogforum „Schiene Nord“ aber auch ein Forderungskatalog mit Maßnahmen des übergesetzlichen Lärmschutzes erarbeitet. Dabei fordert zum einen die von der Maßnahme betroffene Region bestimmte Schallschutzmaßnahmen ein, wobei diese Forderungen eher abstrakt formuliert sind (z.B. das Einhalten bestimmter Lärmrichtwerte), zum anderen sollen die betroffenen Kommunen ihre Forderungen sehr konkret formulieren (z. B. an welcher Stelle im Gemeindegebiet welcher Lärmschutzwandtyp in welcher Höhe und auf welcher Länge zu errichten ist).

Diese Forderungen werden als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung von der DB Netz AG zusammen mit der von ihr geplanten gesetzlichen Vorzugsvariante zu einem Entscheidungspapier für die sog. Parlamentarische Befassung zusammengefasst und in den Bundestrag eingebracht, welcher über die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die Maßnahme entscheiden muss. Die Parlamentarische Befassung soll sicherstellen, dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eine Umsetzungsvariante zum Gegenstand hat, die politisch zustimmungsfähig ist. Dadurch soll vermieden werden, dass ein eigentlich bereits in der Genehmigungsphase befindliches Projekt aufgrund fehlender politischer Zustimmung (die sich z. B. in entsprechenden Klagen niederschlagen kann) in die Grundlagenermittlung oder Vorplanung zurückfällt und sich verzögert und verteuert.

Eine Forderung aus der benachbarten Region Verden/Rotenburg (Wümme), in welcher

der Planverfahren sehr viel früher begann, weil der Abschnitt Verden-Rotenburg sehr frühzeitig ausgebaut werden soll, war die Einhaltung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm in der Europäischen Union. Diese empfehlen nachts einen Wert von 44 dB(A). Die DB Netz AG hat in Lärmmodellen versucht, diesen Wert zu erreichen. Die einzige Maßnahme, mit welcher dieser Wert erreichbar ist, ist eine vollständige Stahlbeton-Einhausung der Bahnstrecke im Einwirkungsbereich der betroffenen Siedlungsgebiete. Bei einer lichten Durchfahrtshöhe von 6,20 m ergibt sich damit ein „oberirdisch gebauter Betontunnel“, dessen Außenhöhe etwa 7,00 bis 7,50 m über Geländeoberfläche liegt. Für das Stadtgebiet Nienburg ergäben sich bei maximaler Umsetzung Stahlbeton-Volleinhausungen mit einer Gesamtlänge von 7,4 km in insgesamt vier Teilabschnitten. Alternativen hierzu sind sogenannte Lärmschutzgalerien. Hierbei handelt es sich um bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände mit in Richtung der Gleisanlagen bis zu max. 6 m weit schräg auskragenden Oberteilen. Schallschutzwände von 6,00 m Höhe können zu einer Lärminderung von bis zu 15 dB beitragen, Lärmschutzgalerien bis 28 dB(A), jedoch können beide die Forderungen der Region – 44 dB(A) nachts - nicht erfüllen.

Als weitere lärmsenkende Maßnahmen kommen das „besonders überwachte Gleis“ (büG) und sog. Schienenstegdämpfer in Betracht. Beim büG werden die Gleise regelmäßig kontrolliert. Da das Rollgeräusch eines Eisenbahnfahrzeugs erheblich von der Rauheit der von ihm befahrenen Gleisoberfläche abhängt, werden diese Gleise zudem regelmäßig geschliffen, was zu Geräuschminderungen in einer Höhe von 3 – 4 dB beitragen kann. Zu bedenken ist jedoch, dass auch die Schleifarbeiten mit nicht unerheblichem Lärm verbunden sind. Bei Schienenstegdämpfern handelt es sich um Kunststoffplatten, die seitlich an Schienen angebracht werden, damit Vibrationen sowie Luftschall aufgefangen und den Lärm um bis zu weitere 2 – 3 dB senken können.

Als alternative Maßnahme zu Maßnahmen an der Bestandsstrecke hat die Verwaltung die DB Netz AG eine Umfahrung des Stadtgebietes prüfen lassen. Diese würde etwa östlich der B6-Unterführung mittels eines Überwerfungsbauwerks aus der Bestandsstrecke in Richtung Norden abzweigen und im Trassenverbund mit der geplanten B215-Ortsumgehung an Erichshagen-Wölpe vorbeigeführt und in Rohrsen mittels eines weiteren Überwerfungsbauwerks wieder auf die Bestandsstrasse geführt. Angebunden würde auch die Strecke in Richtung Minden. Güterverkehre könnten so um das Stadtgebiet Nienburg herumgeleitet werden. Der Lärm auf der Bestandsstrecke im Stadtgebiet würde um 3 – 6 dB(A) sinken. Änderungen wären an der Strecke nicht mehr erforderlich. Freiwerdende Streckenkapazitäten könnten für Verbesserungen im Personennahverkehr genutzt werden, z. B. zusätzlichen Haltepunkten in Holtorf oder Rohrsen bei einer Anbindung an die S-Bahn Bremen. Auch entlang dieser Güterumgehungstrasse wäre ein Schallschutz erforderlich, jedoch nur einseitig. Bei guter Ausführung könnte dieser die betroffenen Ortslagen auch vor den Lärmemissionen der B215-Ortsumgehung „übergesetzlich“ schützen. Diese würde alleine lediglich den gesetzlichen Immissionschutzansprüchen genügen, was in vielen Fällen wahrscheinlich keinerlei Maßnahmen bedeutet. Im Falle der zusätzlichen Bahnumgehung könnte aber für beide Verkehrsstrassen eine Schallschutzmaßnahme wirksam werden, die für die betroffenen Siedlungsbereiche einen optimalen Schallschutz bedeuten würden. Gleichzeitig könnten z. B. eine Kompensation im Landschaftsbild und ein ökologischer Ausgleich erreicht werden. Die Straßenplanung könnte voraussichtlich wie gehabt fortgeführt werden. Lediglich im Abschnitt nordöstlich von Erichshagen-Wölpe würde es sich anbieten, die Straßentrasse bereits jetzt an die größeren Kurvenradien der Bahn, d. h. auch weiter entfernt vom Siedlungsgebiet, anzupassen. Ein neues Raumordnungsverfahren wäre für diese geringfügige Änderung nach Aussage der Unteren Raumordnungsbehörde nicht erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz

(FStrG) könnte wie zeitlich bisher geplant durchgeführt und die Bundesstraße ohne Verzögerungen gebaut werden. Die Planungen der Bahn könnten bei einer Entscheidung für die Variante der Güterumgebungsbahn in einem dann durchzuführenden Raumordnungsverfahren und einem Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt und die Bahnstrecke an die dann schon bestehende Ortsumgehung angebaut werden.

Im Falle einer Blockverdichtung auf der Bestandsstrecke wurde seitens der Verwaltung empfohlen, eine ökologisch optimierte Stahlbeton-Einhausung einer Lärmschutzgalerie vorzuziehen, da diese einen wirksameren Schutz verspricht und zudem auch anderweitig genutzt werden kann. Denkbar wäre so die Anlage eines bandartigen Parks auf der Einhausung mit Zugangsmöglichkeiten mittels Rampen und Treppen, die Anlage eines Radwegs auf der Einhausung, die Nutzung der Oberflächen für Photovoltaikmodule, Bepflanzungen und für künstlerische Zwecke.

Eine Lärmschutzgalerie-Lösung ist gerade für die dicht besiedelten Bereiche aufgrund der Erhöhung der Lufttemperatur, der Auswirkungen auf das Kleinklima, die Feinstaubbelastung und nicht optimalen Lärmschutz abzulehnen.

Die Verwaltung hatte ab 18.01.2021 eine Gläserne Werkstatt im Vestibül des Rathauses aufgebaut, durch welche Interessierte von Verwaltungspersonal durchgeführt wurden und sich umfänglich über die verschiedenen Varianten, ihrer Schallminderungspotenziale, ihre Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die damit verbundenen Chancen und Risiken und die ergebenden Möglichkeiten für die Stadtentwicklung informieren konnten. Fragen konnten gestellt und Anregungen, Stellungnahmen, Bedenken in einer Sammelbox abgegeben werden. Ursprünglich bis 4. Februar geplant, musste das Rathaus und damit auch die Gläserne Werkstatt aufgrund der hohen Corona-Inzidenzzahlen im Landkreis Nienburg/Weser ab dem 25.01.2021 für den Publikumsverkehr geschlossen werden. In der Vorwoche hatten mehrere Führungen stattgefunden. Um dennoch die Öffentlichkeit möglichst umfänglich über die Alternativen informieren zu können, wurden seitens der Verwaltung zwei Live-Streams via Youtube angeboten, welche von 20 bzw. 10 Teilnehmern angenommen wurden. Online konnten Fragen gestellt werden, welche im Live-Stream beantwortet wurden.

Auch die Ortsräte sollten Ende Januar 2021 / Anfang Februar 2021 in den Beteiligungsprozess eingebunden werden [vgl. *Beschlussvorlage 6/002/2021*]. Während die Ortsratssitzung Erichshagen-Wölpe (27.01.2021) noch planmäßig stattfinden konnte, musste die nachfolgende Ortratssitzung in Langendamm (28.01.2021) wegen mangelnder Beschlussfähigkeit und die in Holtorf (03.02.2021) pandemiebedingt abgesetzt werden. Obwohl es sich bei der Vorlage 6/002/2021 im Prinzip nur um einen Sachstandsbericht handelte, der lediglich zu Kenntnis zu nehmen war, legt sich der Ortsrat Erichshagen-Wölpe in seiner Sitzung fest, dass er die Güterumgebungsbahn ablehnt und eine Stahlbeton-Einhausung bevorzugt.

Darüber hinaus gab seit Beginn der Gläsernen Werkstatt die Möglichkeit, sich auf der Internetseite über die Inhalte der Gläsernen Werkstatt zu informieren. Auch hier konnte abgestimmt werden, welche Variante bevorzugt wurde bzw. es konnten Anregungen, Stellungnahmen und Bedenken vorgetragen werden, ähnlich wie bei der Sammelbox im Rathaus. Der Verwaltung ist bewusst, dass die Ergebnisse dieser Umfragen nicht repräsentativ sein können, da in der Regel lediglich bei persönlicher Betroffenheit von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, dieses Angebot überhaupt anzunehmen. Allerdings unterscheidet es sich hierin nicht von den Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen eines Bauleitplan- oder Planfeststellungsverfahrens. Zudem waren die Hürden bei der

Gläsernen Werkstatt bzw. bei der „Online-Abstimmung“ wesentlich geringer, so dass auch Interessierte, welche den Zugang zu Behörden eher scheuen, die Möglichkeit gehabt hätten, ihre Meinung mitzuteilen. Insofern gibt das Ergebnis der Abstimmung einen Hinweis darauf, welche Variante von der betroffenen Nienburger Bevölkerung bevorzugt wird. Bis zur Erstellung dieser Beschlussvorlage stellte sich das Ergebnis wie in Anlage 2 dargestellt dar. Auch hier fand die Güterumgehungsbahn keine Mehrheit, die Stahlbeton-Einhausung fand die mit Abstand größte Zustimmung.

Mit E-Mail vom 15.02.2021 stellte die Kreisgruppe Nienburg des BUND der Stadt eine die vier Varianten analysierende Stellungnahme zu [vgl. Anlage 3]. Auch der BUND spricht sich deutlich gegen die Umfahrungsvariante und deutlich für eine Stahlbeton-Einhausung aus und nennt in erster Linie hierfür Gründe der Landschaftszerschneidung und des Freiraumverlustes. Weiterhin geht der BUND davon aus, dass bei der Umfahrungsvariante nicht alle vollständigen Kosten aufgeführt sind. Hierzu ist anzumerken, dass es sich bei allen Varianten um mehr oder weniger grobe Kostenschätzungen handelt. Die Umfahrungsvariante beinhaltet entgegen der Annahme des BUND in ihren 250 Mio. € jedoch die Kosten für die Überwerfungs- und die erforderlichen Brückenbauwerke, die 70 Mio. € sind seitens der Stadt sehr großzügig angesetzt, so dass die Gesamtkosten von ca. 320 Mio. € für diese Variante als nicht unrealistisch eingeschätzt werden. Die Kosten für einen Haltepunkt Holtorf gehören nicht zu den Kosten des Bahnprojekts, sondern – wenn schon – eher zu den Kosten eines Projektes „S-Bahn-Verlängerung Bremen“. Es ist seitens der Verwaltung lediglich in den vergangenen Diskussionen darauf hingewiesen worden, dass die frei werdenden Streckenkapazitäten auf der Bestandsstrecke im Zuge einer Umfahrung für einen solchen Nahverkehrsausbau genutzt werden könnten, was aber nicht zwingende Folge sein muss. Mit der Nutzung dieser Option würde auch ein zusätzlicher Nutzen entstehen, welchen die anderen Varianten nicht aufweisen. Insofern würde ein Einbeziehen dieser Zusatzkosten in das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover das Abwägungsergebnis verfälschen. Insofern wird verwaltungsseitig nach wie vor davon ausgegangen, dass es sich bei der Stahlbeton-Einhausung um die nach jetzigem Sachstand kostenintensivste Variante handelt.

Auch wenn verwaltungsseitig nach wie vor auch zahlreiche Vorteile bei einer Umfahrungsvariante gesehen werden, so deutet sich im Zuge der bislang geführten politischen Diskussionen, Befragungen und Stellungnahmen an, dass mehrheitlich im Stadtgebiet diese Lösung nicht gewollt ist, sondern dass die deutlich kostenintensivere Stahlbeton-Einhausung als Vorzugsvariante gesehen wird. Daher soll diese Variante als Vorschlag in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden. Es sei der Vollständigkeit halber noch einmal darauf hingewiesen, dass mit dieser Variante die Unterbringung von zusätzlichen Nahverkehrsangeboten und -haltepunkten erschwert wird, die bei der Umfahrung aufgrund der frei werdenden Streckenreserven leichter hätten umgesetzt werden können.

Um zu vermeiden, dass die nun im Zuge der Parlamentarischen Befassung zu fordernde Einhausungsvariante aufgrund der hohen Kosten von vornherein verworfen wird, wird verwaltungsseitig vorgeschlagen, dass die Nienburger Strecken differenzierter betrachtet werden und eine Einhausung lediglich im dichtbesiedelten Siedlungsbereich mit Schwerpunkten gleisnaher Wohnbebauung gefordert wird, das ist der Gleisabschnitt zwischen den beiden B6-Überführungen über die Bahnstrecke im Nordertor und nördlich von Langendamm. Dieser Abschnitt hat eine Länge von ca. 3.350 m. Das Einbinden der Einhausung an die beiden bestehenden B6-Überführungen bietet folgenden schall-schutztechnischen Vorteil: Die Lärmemissionen der Bahn sind nicht nur im rechtwinkligen Abstand zu den Gleisanlagen wahrzunehmen, sondern auch, wenn sich ein Zug

nähert. Die beiden quer zur Bahnstrecke liegenden Dammbauwerke der B 6 dienen hier als Lärmschutz herannahender Züge vor Einfahrt in die Stahlbetoneinhausung.

Östlich der B6-Brücke nördlich Langendamm liegen keine weiteren größerem Siedlungsgebiete, sondern die Strecke führt durch Waldgebiete, mit Ausnahme kleinerer Streusiedlungen auf der Nordseite der Bahnstrecke. Nördlich des Nordrings liegen auf der Westseite vorwiegend Industrieanlagen und Streusiedlungen, auf der Ostseite Brachflächen, landwirtschaftliche Flächen und einige Holtorfer Wohngebiete, wobei Wohnhäuser nur in wenigen Fällen in unmittelbarer Gleisnachbarschaft liegen, so dass hier Lärmschutzgalerien, teilweise nur einseitig in Ausrichtung auf die dicht besiedelten Stadtquartiere, als sachgerechte und angemessene Lösungsoption gesehen werden. Für weniger dicht besiedelte, einwohnerschwache Streu- und Splittersiedlungen, die zudem teilweise in einiger Entfernung von der Bahnstrecke liegen, wie im Bereich Wilhelmshöhe, Langer Moorweg und Pferdekopfweg werden 6 m hohe Schallschutzwände, das besonders überwachte Gleis und Schienenstegdämpfer als Forderung der Stadt eingebracht, wie diese auch in der Schalltechnischen Untersuchung zum Übergesetzlichen Lärmschutz des Ing.-Büros Obermeyer vorgeschlagen wird [vgl. *Anlage 6*]. Um die Option für Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs insbesondere im Norden Nienburgs nicht gänzlich zu erschweren oder für lange Zeit gar unmöglich zu machen, wird angeregt, im Bereich Holzriede die Lärmschutzgalerien östlich und die Lärmschutzwände westlich der Gleise von vornherein so anzuordnen, dass ein separates Haltegleis für Nahverkehrszüge auf beiden Seiten, mindestens aber auf einer Seite der Strecke möglich ist (ähnlich wie am Haltepunkt Linsburg) und auch genügend Raum für Bahnsteige bleibt, sofern dies technisch machbar und den Lärmschutz nicht unwirksam macht. Ein auch im Flächennutzungsplan der Stadt dargestelltes Wohnquartier könnte so optimal an den Nahverkehr angebunden werden, auf der Westseite der Bahn wären Flächenreserven zur Anlage eines Park-and-Ride-Platzes. Alternativ könnte eine solche Option auch weiter südlich im Bereich der Carlotastaße vorgehalten werden, wo neben Wohngebieten auch Arbeitsstätten an den schienenengebundenen ÖPNV angebunden werden könnten [s. *hierzu auch Anlage 5, S. 2*]. Die Realisierbarkeit ist bei der zweiten Fläche aber durch mehrere Zwangspunkte wie der B6-Brücke und der Waldflächen komplexer.

Die Stahlbeton-Einhausung wird die Stadtquartiere entlang der betroffenen Streckenabschnitte städtebaulich erheblich prägen. Sie wird von außen als 7,50 m hohe Betonwand erscheinen, und in vielen Fällen wird nicht auszumachen sein, wo diese Wand beginnt und wo sie endet. Es wird davon ausgegangen, dass im Bereich des Nienburger Bahnhofs in erster Linie die für den Güterdurchgangsverkehr vorgesehen Gleise eingehaust werden, der Bereich der Personenbahnsteige jedoch nicht. Dies bedeutet zusätzliche Tunnelleinfahrten an beiden Bahnhofsenden. Bei einem zweigleisigen Streckenabschnitt wird von einer Breite der Stahlbeton-Einhausung von etwa 11 m ausgegangen. Seitens der Verwaltung wird angeregt, den Bereich der Einhausung zu gestalten und für die Nienburger Bevölkerung nutzbar zu machen. Aus diesem Grunde wird angeregt, den Deckel der Einhausung als begehbare Parkanlage anzulegen. In der Mitte ist in Längsrichtung ein Fuß- und Radweg anzulegen, vorzugsweise von mind. 4 m Breite. Die Flächen beiderseits des Weges sind zu bepflanzen, es können auch Sitzgelegenheiten und Nischen mit Treffpunkten angelegt werden. In Abschnitten, in denen es sich von der Ausrichtung anbietet, sollten auch Solarmodule aufgestellt werden, welche auch die Funktion als Geländer übernehmen können, außerdem sollten Solarmodule teilweise an den südexponierten Seitenwänden angebracht werden, sofern diese nicht durch Gebäude oder Bewuchs verschattet sind. Im Bereich der im Abstand von max. 500 m anzulegenden Tunnelfluchtwege sind auch Aufgangs- und Auffahrmöglichkeiten anzulegen, um zu vermeiden, dass hier „tote Ecken“ entstehen, die dann vermüllen und

negativ auf ihr Umfeld ausstrahlen. Diese Zugänge und Zufahrten sollen teilweise beiderseits der Einhausung angelegt werden, um die als Barriere wirkende Einhausung überwindbar zu gestalten und ihrem Zerschneidungseffekte entgegenzuwirken. Die Möglichkeiten können je nach städtebaulicher Situation als aufgeschüttete Rampen, als aufgeständerte Rampen oder als Wendelrampen, in Einzelfällen auch als Treppenauf- und -abgänge gestaltet werden. Die Kosten für diese Maßnahmen können insbesondere bei Anschüttungen gering gehalten werden, da davon auszugehen ist, dass im Zuge der Realisierung der Einhausung und auch der Lärmschutzgalerien große Mengen an Bodenaushub anfallen werden, mit welchen in Bereichen, in denen genügend Platz vorhanden ist, Zugangsrampen angeschüttet werden können, die dann abseits der Wegeführungen ebenfalls bepflanzt werden können. Als Möglichkeiten kommen hier der Bereich „Auf dem Kampe“ und „An der Stadtgrenze“ in Betracht, aber auch Bäckerskämpen/Stöckser Straße und zumindest teilweise der Bereich Königstraße, Die Seitenwände der Einhausung, an denen keine Zugangsrampen aufgeschüttet sind und keine Solaranlagen angebracht sind, sind mit Rankhilfen zu versehen und zu bepflanzen.

Neben dem Raum- und Freizeitgewinn könnte die oben beschriebene Integration der Einhausung in das Stadtgefüge auch einen Beitrag zur lokalen Verkehrswende hin zu einer umweltverträglicheren Mobilität ermöglichen, und zwar in mehrfacher Hinsicht: Zum einen ergänzt die bandartige Park- und Wegestruktur das Nienburger Grün- und Radwegenetz, so zum Beispiel die bestehende Meerbachachse, welche durch Fördermittel des Bundes weiter zur „Klima-Achse Steinhuder Meerbach“ aufgewertet werden soll, oder das geplante Premium-Radwegekonzept „3 Flüsse und 1 See“, womit das Radfahren im Stadtgebiet deutlich attraktiver werden soll. Zum anderen kann der durch die Photovoltaik-Module erzeugte Strom in grünen Wasserstoff umgewandelt werden und damit die Stadtbusflotte umweltverträglich betrieben werden.

Für die Bereiche außerhalb der Stahlbeton-Einhausung werden Lärmschutz-Galerien gefordert. Auch diese sollten an der gleisabgewandten Seite mit Rankhilfen versehen und begrünt werden. Die Erfahrungen mit den bestehenden Lärmschutzwänden zeigen auch, dass mit Rankhilfen ausgestattete Lärmschutzwände weniger durch Graffiti verunstaltet werden.

Parallel zu den Planungen für das Bahn-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover wird im Zusammenhang mit dem sog. Deutschlandtakt seitens einer anderen Abteilung der DB Netz AG die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Nienburg geplant. Zur von der Verwaltung favorisierten Lösung gehört zurzeit die sog. Netzvariante, welche einen Ersatz des Bahnübergangs Führser Mühlweg durch ein Brückenbauwerk an gleicher Stelle vorsieht, für die Beseitigung der zwei Bahnübergänge „Zum Führser Busch“/„Zur Stadtforst“ und „Auf dem Kampe“/„An der Stadtgrenze“ aber nur ein Ersatzbauwerk östlich der Bundesstraßenbrücke der B 6 über die Bahn, welche über die sog. „Osttangente“ angebunden würde. Als Ersatz für ein entfallendes Bauwerk wurde seitens der Verwaltung der Bau einer Radwegebrücke zwischen Deula und IGS angeregt, welches sich jedoch nur schwer innerhalb der Systematik des Eisenbahnkreuzungsgesetzes unterbringen und damit finanzieren lässt. Hier sind im Zusammenhang mit der Stahlbeton-Einhausung Synergien erkennbar, da diese einen Beitrag zur Überquerung der Bahnstrecke in diesem Streckenabschnitt leisten kann [s. auch Anlage 5].

Im Zuge der weiteren Plankonkretisierung muss die Stadt Nienburg/Weser darauf achten, dass Unternehmensgleisanschlüsse auch im Falle einer Stahlbeton-Einhausung erhalten und auch zusätzlich ermöglicht werden. Dies betrifft das Anschlussgleis Industriepark Nord/BASF, Bahnhof, für die Zukunft ggf. den Bereich Max-Eyth-Straße/DEULA und die Abzweige Schäferhof und Langendamm. Der Vorsitzende des Verkehrsaus-

schusses des Bundestages, Cem Özdemir, hatte erst im Dezember 2020 festgestellt, dass die Zahl der Unternehmensanschlüsse von ca. 11.000 im Jahr 1997 auf ca. 2.000 im Jahr 2020 zurückgegangen ist, was genau das Gegenteil dessen ist, was erforderlich ist, um die Verkehrs- und Klimaprobleme zu lösen.

Sobald eine Entscheidung durch den Bundestag im Zuge der Parlamentarischen Befassung getroffen ist und in die konkrete Planung der Variante eingestiegen werden kann, müssen aus Verwaltungssicht städtebauliche Voruntersuchungen und eine städtebauliche Gesamtplanung für die Anknüpfungspunkte erarbeitet werden, aus denen erkennbar wird, wie das Vorhaben insgesamt in die Stadt, aber auch in die jeweiligen Quartiere integriert werden kann. Hierfür soll versucht werden, zu gegebener Zeit Landesmittel zu aquirieren.

Für den Fall, dass die Stahlbeton-Einhausung durch den Bundestag abgelehnt wird, wird seitens der Verwaltung für erforderlich gehalten, dass sich die Stadt für diesen Fall eine Neubewertung der Maßnahme einschließlich einer weiteren Untersuchung der Umfahrv Variante vorbehält. Dies ist geboten, da nur die Einhausung und die Umfahrung in der Lage sind, die „Bedingungen der Region“ einzuhalten und das deutliche Votum davon ausgeht.

Eine bestandsnahe Umfahrv Variante kann möglicherweise auch bahnseitig noch einmal in weiterer Zukunft von Interesse sein, wenn nämlich im Zuge der Verkehrswende von der Straße auf die Schiene auch die jetzigen Blockverdichtungsmaßnahmen nicht ausreichen, um zukünftige Verkehre aufzunehmen. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass im Zuge des Bahnprojektes Bielefeld – Hannover, welches Kapazitätserweiterungen zwischen Hannover und dem Ruhrgebiet beinhaltet, möglicherweise auch die Bahnstrecke zwischen Nienburg und Minden wieder an Bedeutung gewinnt und dann doch – wie im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen – zweigleisig ausgebaut werden könnte.

Auf der Grundlage der obigen Beschreibungen sind die Forderungen der Stadt an die DB Netz AG und den Bundestag für die Parlamentarische Befassung überarbeitet worden [s. Anlage 4, Kapitel 5]. Zum besseren Verständnis der Maßnahmen ist in Anlage 5 der seitens der Verwaltung favorisierte Verlauf der Stahlbeton-Einhausung mit beispielhafter Darstellung der Zugangsmöglichkeiten dargestellt. In Anlage 4 wird mehrmals auf die Schalltechnische Untersuchung des Ing.-Büros Obermeyer verwiesen, weshalb diese ebenfalls als Anlage 6 beigefügt ist. Ebenfalls werden die Ergebnisauswertung der Gläsernen Werkstatt [Anlage 2] und die Stellungnahme des Umweltverbandes BUND [Anlage 3] für die Parlamentarische Befassung eingereicht, da es sich hier um Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung handelt, welche die Forderungen der Stadt untermauern und somit ein Entscheidungskriterium im Zuge der Parlamentarischen Befassung sein können. Verwaltungsseitig wird empfohlen, diese vier Dokumente für die Parlamentarische Befassung einzureichen.

Anlagen:

- Anlage 1: Auszüge aus der Präsentation der DB Netz AG zu dem Vorhaben
- Anlage 2: Ergebnisse der Abfrage der Gläsernen Werkstatt
- Anlage 3: Schriftliche Verbandsstellungnahme (BUND)
- Anlage 4: Vordruck „Forderungen der Region“ der DB Netz AG mit durch die Verwaltung der Stadt ergänzten Vorschlägen für die Kapitel 4 und 5
- Anlage 5: Planerische Darstellung der Forderungen der Stadt
- Anlage 6: Schalltechnische Untersuchung Vorplanung, Übergesetzlicher Schallschutz, Bereich Gemeinde Nienburg, ABS/NBS HHBH, Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf, Strecke 1740