



Stadt Nienburg / Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/005/2011

öffentlich

Datum: 23.02.2011

Produkt: 60900 Planung und Bau von Verkehrsflächen

Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Michael Pohl

Beratungsfolge:

<u>Datum:</u>	<u>Gremium:</u>
28.02.2011	Ortsvorsteher Schäferhof-Kattriede
10.03.2011	Ortsrat Langendamm
24.03.2011	Bauausschuss
11.04.2011	Verwaltungsausschuss
12.04.2011	Rat der Stadt Nienburg/Weser

Sachbetreff:

Maßnahmebeschluss Neubau Ortsentlastungsstraße Südring

Beschlussvorschlag:

Der Neubau einer Ortsentlastungsstraße zwischen der B 215 und der B6 im Zuge des Südrings wird nach den Plänen und der Kostenschätzung vom 07.02.2011, die mit ca. 11 Mill. € einschl. 19 % MwSt. abschließt, vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Regelung beschlossen.

Sachdarstellung:

1) Vorbemerkung

Der Rat der Stadt Nienburg hat in seiner öffentlichen Sitzung am 26.05.2009 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 101 beschlossen. Ziel der Planung ist die Festsetzungen von Verkehrsflächen für eine Ortsentlastungsstraße und die Ausweisung von Gewerbegebieten.

Für die Planungsleistungen der Ortsentlastungsstraße wurde eine europaweite Ausschreibung durchgeführt. Mit dem Beschluss des Verwaltungsausschuss vom 29.03.2010 wurde die Bietergemeinschaft IBV, 30173 Hannover und BPR (Künne) 28195 Bremen mit den Planungsleistungen beauftragt. In einem ersten Teilauftrag wurden die Leistungsphasen 1-3 vergeben.

In Zusammenarbeit mit der Stadt wurden die Trassierungsbedingungen für die neue Straße festgelegt. Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Straße beträgt 70 km/h. Für den Querschnitt wurde gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q) ein RQ (Regelquerschnitt) 10,5 festgelegt. Dieser ergibt sich aus den zu erwartenden Verkehrsstärken, der Bemessungsgeschwindigkeit und dem Lkw-Anteil. Die Breite eines straßenbegleitenden Radweges sollte gemäß RAS-Q 3,0 m betragen.

Die grundsätzliche Linienführung ist bereits über den Flächennutzungsplan bestimmt worden. Der westliche Startpunkt der Straße ist über den bisher ausgebauten Bereich des Südrings fixiert. Anschließend kreuzt die Straße die Bahnlinie Nienburg-Minden und den Steinhuder Meerbach. Im Anschluss daran erfolgt eine ca. 1.200 m lange Streckenführung bis an den Anschlusspunkt an die Hannoversche Straße in Höhe Langendamm. Für den Anschlusspunkt an die Hannoversche Straße wurden seitens des Büros die einzelnen Ausgestaltungsmöglichkeiten des Kreuzungsbereiches hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit geprüft.

2) Querung der DB-Strecke Nienburg-Minden

Der maßgebliche Punkt bei der Betrachtung der Trassenführung ist die Querung der Straße mit der Bahnlinie Nienburg-Minden. Bei der Entwicklung dieses Kreuzungspunktes müssen mehrere Zwangspunkte und Randbedingungen berücksichtigt werden.

Die Bahn hat im Bundesverkehrswegeplan einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Nienburg-Minden angemeldet. Das hat zur Folge, dass alle Bauwerke auf diesen möglichen zweigleisigen Ausbau ausgelegt werden müssen. Durch diese Vorgabe verbreitert sich das Bauwerk um ca. 5 – 6 m. Gegenüber einer eingleisigen Streckenführung bedeutet dies Mehrkosten von ca. 250.000,00 – 300.000,00 €.

Ein weiterer Zwangspunkt ist die in diesem Bereich verlaufende Harzwasserleitung. Sie kreuzt von Osten kommend im Bereich einer möglichen Querung die Bahnlinie. Der weitere Verlauf geht anschließend in Richtung des bereits ausgebauten Teiles des Südrings.

Ein dritter beachtenswerter Punkt ist ein im Bereich der möglichen Kreuzung liegender Biotoptypenkomplex. Dieser besteht aus einer Brachfläche mit einem Teich und mehreren Gehölzbeständen.

Das beauftragte Planungsbüro hat 4 Varianten für die Querung der Straße mit der Bahnlinie entwickelt.

- Die Variante 1 knickt kurz nach dem Anschlusspunkt an den Südring nach Süden ab, kreuzt die Bahnlinie und verschwenkt kurz vor dem Meerbach auf die ursprüngliche Trasse.
- Die Variante 2 ist die ursprünglich im Flächennutzungsplan festgelegte Trasse, wobei der Flächennutzungsplan hier Anpassungen im Zuge der Konkretisierungen der Planungen ausdrücklich zulässt.
- Die Variante 3 verschwenkt nach dem Anschlusspunkt Südring nach Norden, kreuzt die Bahn und läuft vor dem Meerbach wieder in die ursprünglich vorgesehene Trasse.
- Die Variante 4 schwenkt ebenfalls nach Norden, jedoch sehr viel weiter als die Variante 3.

Für die 4 Varianten wurde unter der Berücksichtigung der Randbedingungen eine Abwägung aus Sicht des Straßenbau, des Umweltschutzes und aus grünordnungsplanerischer Sicht erstellt.

Abwägung Straßenbau

Die Länge der Strasse ist bei allen vier Varianten mit ungefähr 2.400 m in etwa identisch. Für das Brückenbauwerk gibt es eine maximale Längsneigung von 4,0 %. Die lichte Höhe im Bereich der Bahnüberführung beträgt zwischen den Gleisen und der Unterkante des Bauwerks mindestens 6,20 m.

Aufgrund dieser Parameter ergibt sich folgender Vergleich zwischen den 4 Varianten:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Kreuzungswinkel mit der Bahnlinie	57 gon	44 gon	40 gon	58 gon
Brückenlänge	28 m	35 m	49 m	27 m
Durchlass Bärenfallgraben	Durchlass Ø 2,0 m	Durchlass Ø 2,0 m	kein Durchlass notwendig	kein Durchlass notwendig
Verlegung Harzwasserleitung	250 m	350 m	350 m	180 m
Baukosten	11,2 Mio. €	11,4 Mio. €	11,9 Mio. €	10,9 Mio. €

Ein entscheidendes Kriterium ist, dass je rechtwinkliger die Brücke über die Bahn führt, diese umso kürzer in der Baulänge wird und sich somit auch die Kosten verringern. Ein weiterer Vorteil der Varianten 3 und 4 besteht darin, dass die Kreuzung mit der Bahn so gelegt ist, dass neben der Überführung der Bahn auch die bereits vorhandene Kreuzung des Bärenfallgrabens genutzt wird. Dadurch wird ein Kreuzungsbauwerk gespart und somit die Kosten weiter minimiert.

Weiterhin werden die Kosten für eine Verlegung der Wasserleitung bei der Variante 4 minimiert. Bei dieser müsste lediglich eine Kreuzung mit dem Bauwerk hergestellt werden. Bei den drei anderen Varianten wäre eine Verlegung außerhalb der Trasse notwendig, was zu wesentlich höheren Kosten führen würde. Dies gewährleistet die von den Harzwasserwerken geforderte Zugänglichkeit der Leitung. Die Einsparung dadurch beträgt je nach Variante zwischen 40.000,00 € und 90.000,00 €.

Da alle Varianten planerisch und bautechnisch umsetzbar sind und den Richtlinien entsprechen, ist die Variante 4 die aus Sicht des Straßenbaus bevorzugte Variante auf-

grund der Einsparung im Bereich des Brückenbauwerkes sowie der Tatsache, dass kein Durchlass und keine Verlegung der Wasserleitung notwendig ist.

Abwägung Umweltschutz und Grünordnungsplan

Die zu betrachtenden und schützenswerten Flächen liegen westlich der Bahnlinie im Bereich der möglichen Bahnquerung. Es handelt sich um einen Biotoptypenkomplex bestehend aus mehreren Gehölzbeständen und einer Brachfläche mit einem Teich.

Dieses Gebiet ist ein Jagdhabitat für verschiedene Fledermausarten. Möglicherweise nutzen auch Fledermäuse aus dem Flora/Fauna/Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) Nienburger Bruch dies Gebiet zum Jagen.

Weiterhin wurde in der Brachfläche, eine ehemalige Obstplantage, der Feldschwirl festgestellt. Diese Vogelart ist auf der Roten Liste in der Gefährdungsstufe 3 verzeichnet und somit besonders schützenswert.

Die Variante 1 beansprucht auf der nördlichen Bahnseite die Fläche des dreieckförmigen geschlossenen Gehölzbestandes und südlich der Bahn eine relativ kleine Fläche des Feuchtgrünlands. In Ihrer Trassenführung rückt sie aber näher an das FFH-Gebiet Nienburger Bruch heran, so dass hier die Lärmbelastung durch den zukünftigen Verkehr - auch für die südwestlich gelegene Siedlung Kattriede - als erheblicher einzustufen ist als bei den anderen Varianten. Generell greift dieser Verlauf stärker in den offenen Landschaftsraum ein.

Die Variante 2 zerschneidet den Biotoptypenkomplex zwischen dem geschlossenen dreieckförmigen Gehölzbestand unmittelbar an der Bahnlinie und der nördlichen strukturreichen Teilfläche aus Gras- und Staudenfluren, Obstbäumen und weiteren eingestreuten Gehölzbeständen. Bei diesem Trassenverlauf bleibt der geschlossene Gehölzbestand südlich der Trasse weitgehend erhalten. Von der nördlichen angrenzenden strukturreichen Teilfläche geht die südliche Randzone anlagebedingt verloren. Es verbleibt dennoch eine relativ große unzerschnittene Restfläche einschließlich der Teichanlage. Bei dieser Variante ist das Beeinträchtigungsrisiko für den Lebensraum des gefährdeten Feldschwirls geringer einzuschätzen als bei den anderen Varianten.

Um den dreieckförmigen Gehölzbestand zu erhalten, wurde die Variante 3 entwickelt, die aber einen erheblichen Flächenverlust bei der Brachfläche verursacht. Zusätzlich wird Feuchtgrünland südlich der Bahn mittig zerschnitten und damit in seiner Bedeutung wertlos.

Die Variante 4 greift zwar noch etwas weiter in die Brachfläche ein als die Variante 3, sie beansprucht dafür aber nur etwas mehr Fläche des Feuchtgrünlands südlich der Bahn als die Variante 2. Gemeinsam ist den Varianten 3 und 4, dass sie den Bärenfallgraben gemeinsam mit der Bahnlinie kreuzen, so dass eine zusätzliche Verdunkelung dieses Gewässers vermieden wird, was der biologischen Durchlässigkeit zugute kommt. Beide Varianten rücken mit ihrer Trasse näher an die Bebauung Lehmwandlung heran und verstärken somit die Verkehrslärmimmissionen. Für die Belastungen aus den Verkehrslärmimmissionen wird derzeit ein Schallgutachten erstellt. Die Variante 4 ermöglicht auch eine nördliche Randzone für den dreieckförmigen geschlossenen Gehölzbestand.

Als Fazit aus der Abwägung kann aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes der Variante 2 der Vorzug gegeben werden. Unter Berücksichtigung der oben zusätzlich dargelegten Punkte und der Maßgabe, dass im Zuge rechtzeitig begonnener Ersatzmaßnahmen Ausgleich für die verloren gehende Brachfläche geschaffen wird, ist der Variante 4 aus

Umweltsicht der Vorzug zu geben. Die Ausgleichsfläche kann dann südlich der Straßentrasse und nordwestlich der Bahntrasse angelegt werden, um zusammenhängende Biotopstrukturen zu erhalten.

3) Bewertung der Varianten

Zusammenfassend ist zu sagen, dass keine der Varianten uneingeschränkt zu befürworten ist. Die Variante 4 hat Vorteile durch ihre günstige Kostensituation und der bevorzugten Einschätzung aus der Sicht des Umweltschutzes. Dem Nachteil der verlorengehenden Brachfläche muss durch zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen vorgebeugt werden. Die Variante 1 dagegen hat den Vorteil, dass die Beeinträchtigungen für den Arten- und Biotopschutz relativ gering sind, aber für die Bauarbeiten wesentliche Mehrkosten entstehen und der schützenswerte Baumbestand zerstört wird. Die beiden Varianten 2 und 3 sind in ihrer Kostensituation und der Beeinträchtigungen für den Umwelt-, Arten- und Biotopschutz keine ernsthaften Alternativen zu der bevorzugten Variante 4.

4) Kreuzungspunkt B 6

An diesem Kreuzungspunkt wird ein Kreisverkehrsplatz erstellt, um die an diesem Punkt auftretenden Verkehre behinderungsfrei abzuwickeln. Eine mögliche Lichtsignalanlage könnte die Kreuzung bei den jetzt entstehenden Verkehren auch abwickeln, wäre jedoch an der obersten Grenze der Belastbarkeit. Da die Verkehrsstärken und dabei insbesondere der Schwerverkehr in den kommenden Jahren zunehmen, ist ein Kreisverkehrsplatz von der Kapazität und der Verkehrsabwicklung die umsetzbare Variante.

5) Radwegeführung

Im Zuge der Planungen wurde auch die Radwegführung überarbeitet. Vorgesehen war ein straßenbegleitender Radweg vom Südring über das Brückenbauwerk über die Bahn bis an den Nienburger Bruchweg. Im Zuge der Ausarbeitung des Bebauungsplanes und der Planungen der Flurbereinigung wurde jedoch eine alternative Radwegführung erarbeitet, durch welche sich die Herstellungskosten verringern lassen. Vorgesehen ist nun, den Radweg vom Südring bis zu dem geplanten Gewerbegebiet –Baufeld A- anzulegen. Alle weiteren Radwegebeziehungen werden über entweder bestehende oder neu anzulegende Wege abgewickelt.

6) Maßnahmenrealisierung

Nach Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes Nr. 101 „Südring“ ist vorgesehen, die Umsetzung der Maßnahme in den Jahren 2012 und 2013 durchzuführen. Begonnen wird an dem vorhandenen Ausbau des Südrings als erstem Bauabschnitt für 2012. Als Fixpunkt ist hier der Bau der Eisenbahnüberführung anzusehen. Für die Arbeiten im Bereich der Bahntrassen muss die Zustimmung der Bahn eingeholt werden. Diese vergibt dann Zeitfenster, in denen die Umsetzung der Maßnahme realisiert werden kann. Für den Bau der Überführung ist der Zeitraum von Juni 2012 bis August 2012 vorgesehen. Anschließend erfolgen die Anschüttungen der Rampen sowie der Bau der Straße bis zur Brücke über den Steinhuder Meerbach. In 2013 erfolgt der Bau der Meerbachbrücke, der Streckenausbau bis nach Langendamm sowie der Bau des Knotenpunktes Ortsentlastung/Hannoversche Straße.

7) Erschließung neuer Gewerbegebiete

Im Verlauf der Ortsentlastungsstraße ist vorgesehen, mehrere neue Gewerbegebiete anzuschließen. Jeweils zwei sollen zwischen Lehmwandlungsgraben und der Verlängerung des Lehmwandlungsweges entstehen, und ein weiteres in dem Bereich zwischen der Ortsentlastungsstraße und dem Bahnhof Langendamm. Für die Anbindung der Gewerbegebiete sind Erschließungsstraßen vorgesehen. Im Bereich der Einmündungen wird die Straße aufgeweitet und mit einer Linksabbiegespur versehen. Dadurch bleibt die

Leichtigkeit des Verkehrs erhalten und es kommt nicht zu Behinderungen auf der jeweiligen Fahrspur. Zusätzlich muss die Zufahrt zu den Grundstücken Hannoversche Straße 156 b-d neu geregelt werden. Hierfür wird eine neue Straße gebaut, die einerseits weitere Gewerbeflächen erschließt und andererseits die Grundstücke erschließt.

8) Kosten

Die Maßnahme wurde vom Büro Schubert im Rahmen einer Machbarkeitsstudie von 2001 mit brutto 7,65 Mio. € veranschlagt. Aufgrund der Steigerung des Baukostenindex für den Straßenbau im Zeitraum 2001 – 2005 von etwa 25 % ergibt eine der Baukostensumme von ca. 9,55 Mio. €. Des Weiteren besteht in der Kostenschätzung im Zuge der Vorplanungen gemäß HOAI eine Kostenunsicherheit von 20 % – 30 %, entsprechend 1,90 Mill. € bedeuten. Somit schließt die Kostenschätzung gem. HOAI mit ca. 11 Mill. € ab.

Für den Bau der Ortsentlastungsstraße wurde ein Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) gestellt. Nach Mitteilung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde diese Maßnahme in das Mehrjahresprogramm mit aufgenommen. Somit stehen Fördergelder für die Maßnahme bereit, die 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten beträgt.

Weitere Angaben sind den in der Anlage beigefügten Unterlagen zu entnehmen.

Anlagen