

Positionspapier zur geplanten Beseitigung des Bahnübergangs Siemensstraße

Kurze Wege für Radfahrer und Fußgänger !

weitere Informationen

Wir begrüßen die geplante Beseitigung des Bahnübergangs in der Siemensstraße. Das trägt erheblich zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei. Die oft langen Wartezeiten vor den Schranken können endlich entfallen.

Eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung („Tunnel“) im Zuge der Siemensstraße oder an anderer, nah gelegener Stelle trägt dazu bei, lange Umwege für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden und ist ein Kennzeichen für die Förderung des Radverkehrs in unserer Stadt. Besondere Bedeutung erhält dieses angesichts der Neubausiedlungen Hüttengelände und ggf. später südlich der Siemensstraße.

Der Bau eines Tunnels wurde bisher von der Stadtverwaltung als nicht umsetzbar bewertet. Einige Fragen sind bisher jedoch offen geblieben bzw. nicht überzeugend geprüft und erläutert worden.

Auch wenn die Planungen vorangeschritten sind, erwarten wir von der Stadtverwaltung und der Politik umgehende Entscheidungen, um diese Variante der Querung in die laufenden Aktivitäten einzubeziehen und eine Grundlage für eine belastbare Entscheidung zu erarbeiten. Der Ratsbeschluss vom 3.12.2020 ist nicht umfassend bearbeitet worden. Eine für ein derartiges Verfahren notwendige und vom Rat beauftragte Variantenuntersuchung als rechtssichere Planungsgrundlage sowie eine formale Information und Befassung der Gremien hat in den vergangenen ca. 1,5 Jahren nicht stattgefunden.

Die mit dem Ratsbeschluss beauftragte Variantenprüfung soll jetzt durch die Politik ohne belastbares Ergebnis beendet werden mit der Gefahr von Verzögerungen durch nun mögliche Klagen (u.a. Aussagen der Pressestelle der Bahn, kein Vergleich von Varianten bezüglich Raumbedarf, Errichtungskosten, Verkehrsströme). Im Folgenden sind Punkte aufgeführt, die bisher nicht begründet beantwortet wurden. Die Variantenprüfung muss schnellstens nachgeholt werden, um den weiteren Ablauf nicht zu verzögern und Rechtssicherheit zu bringen.

Aus dem im Folgenden aufgeführten Sachverhalt können und sollten die politischen Mandatsträger nicht über eine mögliche Einstellung der Planungen einer Unterführung entscheiden, sondern die Verwaltung auffordern, das Verfahren wie für ein derartiges Vorhaben üblich umfänglich untersuchen und voranzutreiben.

Sachstand

Ratsbeschluss 3.12.2020 (BV 2020/235)

„Der Einleitung der Bauleitplanungen für den Bau eines Brückenbauwerks zur Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße wird zugestimmt. Gleichzeitig wird zur Deckung der Kosten eine überplanmäßige Auszahlung im Umfang von 36.000 EUR bewilligt.“

Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierbarkeit einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Siemensstraße unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten zu prüfen. Im laufenden Bauleitverfahren ist die dafür notwendige Fläche für eine etwaige Troglösung einzustellen bzw. zu berücksichtigen.“

BV 2022/094 v. 29.04.2022

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

„Eine bauliche Umsetzung eines Trogbauwerks im Zuge der Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße sowie die dafür erforderlichen Planungen werden nicht weiter verfolgt.“

	Unsere Hinweise	Weitere Informationen
Wer wir sind	Verschiedene bürgernahe Interessenvertretungen ADFC, NABU, UWG, Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragte, Bürger	Die Initiative „Fußgänger-/Radfahrerunterführung an der Siemensstraße“ setzt sich für die Erhaltung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer nach Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs an der Siemensstraße, Neustadt-Kernstadt, ein. Zurzeit setzt sich die Initiative aus ADFC, NABU, dem Seniorenbeirat, der Behindertenbeauftragten und der UWG Neustadt e.V. zusammen. Im Rahmen unseres Engagements nehmen wir eine breite Zustimmung der betroffenen Anwohner Neustadts wahr.
Was uns bewegt	<ul style="list-style-type: none"> Wir fordern eine Unterführung in der Nähe des Bahnübergangs Siemensstraße. Bisher gibt es keine belastbare Prüfung von Varianten für eine Entscheidung für oder gegen eine Unterführung. Die derzeit geplante Verlagerung der Querung führt zu einer nicht akzeptablen Belastung für den Fuß- und Radverkehrs. 	<p>Die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs ist zeitgemäß und muss als Ziel der Verkehrswende Neustadts umgesetzt werden. Eine Unterführung verkürzt Wege und verbindet Stadtteile miteinander. Am 17. Mai 2022 hat die DB Netz AG über die Aufhebung aller Bahnübergänge in einer öffentlichen Videokonferenz berichtet. Hierbei wurde für den Ersatz des Bahnübergangs Siemensstraße nur die Variante „Brücke für alle Verkehrsträger“ vorgestellt.</p> <p>Die Verlegung der Querung nach Süden wird eine erhebliche, nicht akzeptable Einschränkung für (insb. mobilitätseingeschränkte) Fußgänger und Radfahrer darstellen.</p>
Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> Bisher gibt es keine zeitnahe, rechtskonforme Information der politischen Entscheidungsträger über den Stand der Planungen. Die Entscheidungen des Rates als öffentliches Entscheidungsgremium sind von der Verwaltung umzusetzen. Für die vom Rat am 03.12.2020 geforderte Variantenprüfung ist die Betrachtung weiterer Linienführungen zu prüfen, da die aktuelle Vorlage der Stadtverwaltung (2022/094) nur „einen Strich“ (sehr oberflächliche Argumentation) vorlegt. Die von der DB am 17.05.2022 online öffentlich vorgelegte Trassenführung ist den politischen Gremien umgehend zur Beratung vorzulegen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Öffentlichkeit wurde in der Videoveranstaltung der DB Netz erstmalig darüber informiert, dass sich das Projekt bereits in der Entwurfs-/Genehmigungsplanung befindet. Es darf davon ausgegangen werden, dass die Planungen der DB in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung erfolgten. Die politischen Vertreter und die Öffentlichkeit wurden bisher von der Stadt darüber jedoch nicht informiert! Der Rat hatte am 03.12.2020 eine Variantenprüfung für einen Tunnel beschlossen. Nach 1,5 Jahren wurde lediglich „ein Strich“ vorgelegt. Eine qualifizierte Prüfung steht nach wie vor aus. Es ist nicht bekannt, ob es qualifizierte Gespräche mit dem Land Niedersachsen und der DB zu Fragen der Kofinanzierung gegeben hat. Die Durchführung von Entwurfs- und Genehmigungsplanung einer neuen Überquerung durch die DB ohne einen Ratsbeschluss zu dieser Trasse ist rechtswidrig gem. Kommunalrecht und öffnet die Möglichkeit einer Normenkontrollklage von Planungsgegnern.

<p>Finanzierung</p>	<p>Gespräche mit fachlich zuständigen Stellen zur Prüfung von Möglichkeiten einer Kofinanzierung sind erforderlich. Auch wenn nach 1,5 Jahren Bearbeitungszeit der Prozess weit fortgeschritten scheint, besteht immer noch die Möglichkeit, mit den Baulastträgern zu verhandeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> Land Niedersachsen: Förderung gem. NGVFG, Radverkehrsförderung, etc.; ggf. weitere Fördermöglichkeiten sind zu ermitteln Deutsche Bahn: Zuschuss bei Verringerung der Breite des Brückenbauwerks und damit verbundenen Einsparungen sind zu verhandeln Stadt Neustadt: Einsparungen bei Verringerung der Breite der Zuwegungsstraße (Bau, Grundstückserwerb und Unterhaltung) 	<p>Laut Schätzung der Verwaltung betragen die Kosten 12 Mio. € für Stadt Neustadt, es sei keine Kofinanzierung möglich</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur Ermittlung dieser Summe liegen keine Informationen vor. Vergleich mit gepl. Baukosten Unterführung Bahnhof Poggenhagen Durch den Bau eines Tunnels können die Fuß- u. Radwege der Bahnüberführung schmaler gebaut werden (z. B. <u>Entfallen des Fußwegs</u>). Dadurch entstehen für alle Baulastträger Einsparungen. Die bisherige Auskunft, dass die DB Netz AG den Tunnel nicht finanziert, erfolgte nur durch die Pressestelle der DB. Würden Kompensationsmöglichkeiten (Verschmälerung der Wege und Brücke berücksichtigt)? Die aktuelle Breite der bestehenden Straße (Hans-Böckler-Straße) für die zukünftige Zuwegung zur Brücke ist mit aktuell weniger als 5 m deutlich zu schmal. Hierfür ist neben den Kosten für den Bau der breiten Straße auch der Grunderwerb einzuplanen.
<p>Verkehrskonzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Straße für die Zuwegung zum Überführungsbauwerk wurde bisher nur von der DB in einem online-Vortrag am 17.05.2022 vorgestellt. Diese Planung ist öffentlich politisch zu behandeln und zu beschließen. Dies gilt für alle Aufhebungen im Stadtgebiet. Die veränderten Verkehrsströme des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs einschl. Länge der Umwege über das Überführungsbauwerk wurden nicht dargestellt. Auswirkungen auf den gesamten Rad- und Fußgängerverkehr wurden nicht geprüft. Die Priorität des nicht motorisierten Verkehrs stellen wir in Frage. Nur mit einer Unterführung wird sich die Situation für (insb. mobilitätseingeschränkte) Fußgänger und Radfahrer nicht verschlechtern. 	<p>Mehr als 2/3 der Kernstadtbevölkerung wohnt westlich der Bahnlinie, wohingegen Versorgungseinrichtungen, Verwaltung, Arbeits- und Ausbildungsplätze, etc. östlich der Bahnlinie lokalisiert sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Planung der Zuwegung zum Brückenbauwerk ist lt. online-Vortrag der DB Netz AG am 17.05.2022 bereits im Entwurfs- und Genehmigungsstadium – ohne Befassung der Politik und ohne Ratsbeschluss, wohl aber in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Gibt es ein aktuelles Verkehrskonzept für die Kernstadt? Es liegen keine Verkehrsdaten (Verkehrszählung, Modellrechnungen über die Veränderung der Verkehrsströme) aus Zählungen vor. Eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Bahnhofsunterführung ist nicht möglich: <ol style="list-style-type: none"> Die DB hat erklärt, dass die Bahnhofsunterführung nur für Fußgänger genutzt werden kann (HAZ 03.02.2022). Auf der Ostseite des Bahnhofs gibt es für Radfahrer keine sichere Weiterfahrt (ZOB-Busverkehr, Herzog-Erich-Allee). Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer bestehen derzeit an den Bahnübergängen Nienburger Straße, Landwehr, Bahnhof und Siemensstraße. Die Sicherheit des Radverkehrs an der Landwehr ist aufgrund der räumlichen Begrenzungen nicht gewährleistet.

	<ul style="list-style-type: none"> • Dem REWE-Markt werden erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen. • Die Nahversorgung für Kunden aus dem Südwesten wird sich verschlechtern. • Die vom Rat geforderte qualifizierte Variantenprüfung liegt nicht vor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Schließung des Übergangs Siemensstraße führt für (insb. mobilitätseingeschränkte) Fußgänger und Radfahrer zu einem Umweg von bis zu einem Kilometer. • Der REWE-Markt ist im kürzlich beschlossenen Einzelhandelskonzept der Stadt Neustadt als Versorgungszentrum der südlichen Kernstadt ausgewiesen. Nach Schließung des Bahnübergangs kann der Markt nur noch über Umwege erreicht werden, was den Vorgaben des Konzeptes widerspricht. Darüber hinaus erwartet der Betreiber des Marktes erhebliche wirtschaftliche Einbußen.
<p>Technische Realisierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Unterführung an der Siemensstraße ist nicht komplexer als andere in der Planung befindliche Unterführungen wie in Poggenhagen und Wunstorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Hinweis auf die „Komplexität“ wurde bisher nur eine (nicht realisierbare) Variante vorgestellt: nur eine gradlinige, nicht verschwenkte Zuwegungen zur eigentlichen Unterführung unter den Gleisen. • Die bereits am Bahnhof realisierte verschwenkte Zuwegung wurde bisher nicht in die Betrachtungen einbezogen, obwohl hierfür ausreichend Platz zur Verfügung steht bzw. z.T. notwendige Flächen zur Verfügung gestellt werden können (REWE-Markt). • Die für heute und die Zukunft von der Stadtverwaltung als ausreichend beschriebene Unterführung am Bahnhof hat eine Zuwegungsbreite für den gegenläufigen Rad- und Fußgängerverkehr von 3,5 m. • Nach vorliegenden Informationen soll der Verkehr über eine ca. 400 m südlich gelegene Brücke geführt werden. Hierfür soll eine Zuwegung und eine Brücke mit einer Breite für Kfz von 7 m, für Rad- und Fußweg beidseitig von 5 m, insgesamt 17 m, von der Siemensstraße errichtet werden. <p>Die Komplexität der Planungen und Ausführung einer Unterführung für den Rad- und Fußgängerverkehr ist vergleichbar mit anderen Projekten, die in diesem Zusammenhang realisiert werden: Unterführung Poggenhagen, Wunstorf Luther Weg. Die Zuwegung zum eigentlichen Tunnel wurde erst vor einigen Jahren am Bahnhof realisiert – auch diese Erfahrungen können genutzt werden.</p>
<p>Weitere Informationen/ Perspektive</p>	<p>Es ist Aufgabe des Stadtrates, über die Zukunft der Stadt zu entscheiden. Daher ist eine Beteiligung der politischen Entscheidungsträger in öffentlicher Sitzung mit Bürgerinnen und Bürgern nachzuholen.</p>	<p>Die DB hat Vorplanungen und Planungen zur Aufhebung auch anderer Bahnübergänge in Neustadt (Nienburger Straße, Eilvese, Himmelreich) vorgestellt, die bisher ohne formale, rechtlich notwendige Befassung durch die Politik und Öffentlichkeit. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Planungen mit der Stadtverwaltung abgestimmt wurden, ohne dass der Stadtrat als Entscheidungsträger beteiligt wurde.</p>