

Aktueller Sachstand Verkehrsplanung in der Stadt Neustadt a. Rbge.

Historie (1971-2012)

Bereits in dem 1. Generalverkehrsplan der Stadt aus dem Jahr 1971 war neben einem Brückenbauwerk über die Bahnstrecke im Süden (Höhe Südstraße) mit östlicher Verlängerung zur B6 (Leinesprung) die Aufhebung des Bahnübergangs Nienburger Straße und des Bahnübergangs Marktstraße/Landwehr als Ausführungsvorschlag vorgesehen. Die Umsetzung sollte stufenweise in einem realisierungszeitraum von etwa 20 bis 30 Jahren erfolgen.

1977 begannen die Planung der Deutschen Bahn (damals Bundesbahn) und des Bundes zur Beseitigung des Bahnübergangs Nienburger Straße. Diese Planung wurde 1981 durch das Bundesverkehrsministerium genehmigt. 1982 wurde der zugehörige Finanzierungsplan mit dem „Gesehenvermerk“ des Bundesfinanzministeriums versehen. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die Bezirksregierung Hannover wurde 1985 eingeleitet. Ein Jahr später (1986) wurde das Planfeststellungsverfahren auf Antrag der Stadt Neustadt a. Rbge. unterbrochen, da sich mit dem Wunsch der Stadt, die beiden Bahnübergang Siemensstraße und Moordorfer Straße ebenfalls mitaufzuheben eine neue Zielvorstellung ergeben hatte. Das Planfeststellungsverfahren für den Bahnübergang Nienburger Straße wurde 1989 offiziell eingestellt.

1987 beauftragte die Stadt das Verkehrsplanungsbüro Hinz aus Langenhagen mit der Erarbeitung des 2. Generalverkehrsplanes, der das nun geänderte Vorhaben der DB, nämlich die Aufhebung der drei höhengleichen Bahnübergänge in der Kernstadt, berücksichtigen sollte. Parallel zu dem Verkehrskonzept wurde der Generalgrünplan (Büro Nagel) und ein städtebauliches Entwicklungskonzept (Büro Spengelin) erarbeitet. Die Abstimmung erfolgte in interdisziplinären Arbeitsgruppen. Bestandteil des neuen Generalverkehrsplanes war erneut ein Stufenkonzept, dessen Realisierung auf etwa 20 Jahre angelegt war. Inhaltlich war neben der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge eine Westverlegung der B 442 vorgesehen. Die Planungsrechtliche Vorbereitung sollte nicht durch ein Planfeststellungsverfahren, sondern – einem Beschluss des Rates aus dem Jahr 1988 folgend – durch Bauleitplanungen erfolgen. 1992 wurde der Aufstellungsbeschluss der 40. Änderung des damaligen Flächennutzungsplanes gefasst. Es folgten intensive und umfängliche Abstimmungen zwischen Stadt, DB, Land und Bund, die schließlich 1995 in einem Bauentwurf durch das Büro Haas-Consult mündeten. 1998 erfolgte der „Gesehenvermerk“ des Bundesverkehrsministeriums zur Planung und Finanzierung. Die öffentliche Auslegung der 40. Flächennutzungsplanänderung wurde im Jahr 2000 durchgeführt. Aufgrund sehr kontrovers geführter öffentlichen Debatten fasste der Rat im Jahr 2002 den Beschluss die Westverlegung der B 442 im Zuge der Aufhebung von drei höhengleichen Bahnübergang in der Kernstadt zunächst nicht weiterzuverfolgen und ein neues Verkehrskonzept zu beauftragen.

Für die ursprüngliche Planung mit Westverlegung der B 442 und Ersatz des Bahnübergangs Nienburger Straße durch eine Nordspange (Bollriede) wurden in den Jahren 1990 bis 1997 Grundstücke im Wert von ca. 3,6 Mio. EUR erworben, die mittlerweile auf Grundlage des Ratsbeschlusses aus 2013 (s.u.) teilweise wieder veräußert worden sind.

Der Auftragsinhalt für die Erarbeitung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes wurde im Jahr 2002 vom Rat beschlossen. 2003 erfolgte die Beauftragung des Verkehrsentwicklungsplanes bei Prof. Dr. Friedrich aus Hannover (IVH). Die Erarbeitung des Konzeptes wurde von einem interdisziplinär

besetzten Arbeitskreis konstruktiv begleitet. Als Leitbild entschied man sich für „Sicherung der Mobilität und Bewahrung der Lebensqualität“. 2006 fasste der Rat den Beschluss den Planfall P6 (gutachterliche Empfehlung) umzusetzen. Die erforderlichen Planfeststellungsverfahren sollten eingeleitet werden.

In Gesprächen mit der DB und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zeigte sich, dass der im Planfall P6 vorgesehene Knoten D als Ersatz des Bahnübergangs Nienburger Straße faktisch nicht zu realisieren ist. Die Stadt müsste nach Aussage der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr den vorhandenen Knoten Himmelreich auf eigene Kosten zurückbauen, da die Knotenabfolge auf der B6 andernfalls zu kurz wäre. 2010 entschied der Rat, dass die Maßnahme B – (Nord-Westtangente zwischen den Kreuzungspunkten Himmelreich und Moorstraße/östlich ASB) des Planfalls 6 nicht realisiert werden soll.

Status Quo (ab 2013)

Für die Stadt Neustadt a. Rbge. hat sich mittlerweile vor dem Hintergrund der bislang erfolglosen Umsetzung der bisherigen Planungen eine weiter differenzierte Sichtweise für die Bewertung der innerstädtischen Verkehrssituation ergeben. Anlass ist aus Sicht der Stadt nun nicht mehr allein das Vorhaben der DB, die höhengleichen Bahnübergänge aufzuheben, sondern insbesondere die herrschenden Verkehrsprobleme in den Stadtteilen Neustadt (Kernstadt), Poggenhagen und Empede (Himmelreich) zu lösen. Neben den Wartezeiten insbesondere am Bahnübergang Moordorfer Straße sollten die Schwierigkeiten, die sich aus der Belastung des Versatzstückes „B 442 zwischen Marktstraße/Landwehr und Herzog-Erich-Allee“ mit ca. 17.000 Kfz/24h ergeben, einer Lösung zugeführt werden. Hier liegt die Summe der maßgebenden Hauptströme in der Spitzenstunde über der Kapazität. An diesen Knotenpunkten kommt es während der Hauptverkehrszeiten häufig zu einer Überlastung mit hohen Wartezeiten für die Kraftfahrzeugströme. Durch die Überlagerung der Verkehrsströme auf dem Versatzstück entsteht im Zentrum der Stadt für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr ein Engpass, der durch die zur Verfügung stehende Kapazität auch bei optimaler Ausnutzung der Verkehrsanlagen nicht behoben werden kann. Als weiteres Problem ist die starke Belastung der einzigen innerstädtischen Ost-West-Verbindung über die Leinebrücke anzuführen.

Der Rat der Stadt hat am 07.02.2013 beschlossen, die Beschlüsse zum VEP 2006 aufzuheben und das Verkehrskonzept zu modifizieren. Dieser Prozess zur Aktualisierung des VEP wurde mit insgesamt vier extern moderierten interdisziplinär besetzten Lenkungsgruppensitzungen unterfüttert. Die Hauptakteure einer späteren Umsetzung (z.B. Bund, DB, Region, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) waren als Mitglieder der Arbeitsgruppe eingebunden. Das Gesamtziel des Prozesses war die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr in den Stadtteilen Neustadt (Kernstadt), Poggenhagen und Empede (Himmelreich).

Mit der Erarbeitung des Konzeptes ist die Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert aus Hannover beauftragt. Die Moderation des Prozesses hatte das Büro KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung übernommen. Durch die Ostfalia Hochschule wurden 2013/14 die Verkehrsmengen und Schrankenschließungszeiten an den Bahnübergängen erfasst. Die Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert hat ergänzend weitere Zählungen durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurden Lösungsbausteine erarbeitet, die in der Lenkungsgruppe erörtert und schließlich beschlossen wurden. Die Verkehrsprobleme vor den Bahnübergängen in Poggenhagen wurden dabei

in einer ausgegliederten Arbeitsgruppe separat erörtert. Anhand der erhobenen Daten hat sich die Facharbeitsgruppe Poggenhagen dabei auf die Verlegung der K 336 als Lösung der unzureichenden verkehrlichen Situation vor den Bahnübergängen im Poggenhagen verständigt. Diese Lösung wurde von der Lenkungsgruppe so ebenfalls beschlossen und wird vom zuständigen Straßenbaulastträger (Region Hannover) derzeit weiter vorangetrieben.

Die letztlich von der Lenkungsgruppe verabschiedete gutachterliche Empfehlung für die Kernstadt sieht insgesamt drei Ausbaustufen (A, B1, B2) vor, die auf folgenden Zielsetzungen basieren:

- Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Bahnhof / ZOB und Innenstadt
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs
- Aufhebung der Bahnübergänge Nienburger Straße und Siemensstraße
- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen Wunstorfer Straße, Herzog-Erich-Allee und Landwehr
- leistungsfähige Anbindung des P&R Standorts

Seit Ende 2016 ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Norddeutschland für den steigenden Güterverkehr aus den Seehäfen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (Konzept Alpha-E). Danach wird u.a. die Strecke Bremen – Hannover ausgebaut. Genaue Planungen liegen noch nicht vor. Es ist sinnvoll, seitens der Stadt Neustadt a. Rbge. die Beseitigung der höhengleichen Eisenbahnkreuzungen im Zuge dieser Maßnahmen zu fordern. Die Finanzierungsschlüssel für diese Baumaßnahmen sind nach Zusagen des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr voraussichtlich für die Stadt Neustadt a. Rbge. günstiger als nach dem EKrG. Die Umsetzung der weiteren Bedingungen des Alpha-E-Konzepts (Lärmvorsorge, Qualitätssicherung Schienenpersonennahverkehr, Verbesserung der Siedlungsentwicklungen an den betroffenen Strecken) ist derzeit ebenfalls offen, dafür notwendige bundesrechtliche Regelungen sind in der im Herbst endenden Legislaturperiode durch den Bundestag nicht beschlossen worden.

Ausbaustufe A

→ Einbahnsystem „Versatzstück“ und Schlosstraße

- als Versuchsphase mit Anpassung der Fahrstreifeneinteilungen und Signalschaltungen
- anschließend Bewertung der Verkehrsablaufs / Entscheidung über Einbahnsystem

→ Änderung der Klassifizierungen

→ Umgestaltung des „Versatzstücks“ und ergänzende Maßnahmen

Die Ausbaustufe A kann mittelfristig realisiert werden, da in dieser Ausbaustufe keine Bahnübergänge aufgehoben werden. Realisierung eines Einbahnsystems auf dem „Versatzstück“ und der Leinstraße. Die Wunstorfer Straße („Versatzstück“) ist nur noch von Süd nach Nord befahrbar. Die Schlosstraße kann nur in Richtung Süden befahren werden.

Die Lenkungsgruppe hat sich für eine Versuchsphase ausgesprochen, in der nach Möglichkeit zunächst nur Fahrstreifeneinteilung und Signalschaltungen angepasst werden sollten. Danach soll der Verkehrsablauf bewertet und eine Entscheidung getroffen werden, dieses System ggf. langfristig beizubehalten. Diese Richtungsentscheidung über das zukünftige Straßennetz ist Voraussetzung für eine anschließende Umgestaltung des "Versatzstücks" und die Ableitung weiterer ergänzender Maßnahmen im Gesamtkonzept zur Nachhaltigen Mobilität. Wichtig wäre es im nächsten Schritt,

zunächst die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen der Umklassifizierungen zu klären: Eine Bundesstraße muss immer in zwei Richtungen befahrbar sein. Die Wunstorfer Straße müsste bei einer Einbahnregelung also umklassifiziert werden.

Die Testphase des Einbahnsystems konnte bislang aufgrund der bis mindestens in das Jahr 2020 vorgesehenen Sanierungen der überörtlichen Straßen in der Kernstadt noch nicht eingeleitet werden.

Ausbaustufe B

→ **Stufe B1:** Aufhebung der Bahnübergang Siemensstraße und Nienburger Straße

- Siemensstraße: Unterführung der Bahn (höhenbegrenzt) und Anschluss an die Straße An der Eisenbahn
- Nienburger Straße: Unterführung der Bahn für Fuß- und Radverkehr

→ **Stufe B2:** Überführung Landwehr und Anschluss an die Straße An der Eisenbahn

Die Ausbaustufen B1 und B2 sind nur langfristig realisierbar und sehr kostenintensiv. Die Ausbaustufe B1 sieht die Aufhebung des Bahnübergangs Siemensstraße und den Bau einer Unterführung vor. Der Trogbau der Siemensstraße wird aufgrund der geringen Entwicklungslänge der östlichen Rampe höhenbegrenzt sein und daher bei einer lichten Höhe von ca. 2,50m von LKW nicht genutzt werden können. Ein Anschluss an die Straße "An der Eisenbahn" ist ebenfalls geplant. Auch der Bahnübergang Nienburger Straße ist aufzuheben. Hier ist eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr sinnvoll. Die Ausbaustufe B2 sieht den Bau einer Entlastungsstraße mit Überführung der Landwehr und Anschluss an die Straße "An der Eisenbahn" (P+R) vor. Hier sind weitere Varianten zu prüfen. Das genaue Vorgehen und der Zeitrahmen der Ausbaustufe B sind mit weiteren Akteuren abzustimmen (u.a. der Deutschen Bahn). Um eine abschließende Entscheidung fällen zu können, sind darüber hinaus Kostenschätzungen erforderlich.

Vorbehaltlich des weiteren Abstimmungs- und Anpassungsbedarfs hat sich die Lenkungsgruppe dafür ausgesprochen, auch die Ausbaustufen B perspektivisch zu verfolgen und weiter zu entwickeln.

Es ist vorgesehen, dass der Rat der Stadt am Ende des noch nicht abgeschlossenen Aktualisierungsprozesses des VEP die wesentlichen Bestandteile der Konzeption in Form eines Endberichtes beraten und beschließen soll.