

29.04.2022

Beschlussvorlage Nr.: 2022/094

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

**Grundsatzbeschluss zum Trogbauwerk im Zuge der Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße**

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vor-schlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	04.05.2022 -							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	30.05.2022 -							
Verwaltungsausschuss	07.06.2022 -							
Rat	09.06.2022 -							

**Beschlussvorschlag**

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

**Anlass und Ziele**

Die Verwaltung wurde am 18.03.2021 vom Rat der Stadt Neustadt am Rügenberg damit beauftragt zu prüfen, ob grundsätzlich die Möglichkeit zur Realisierung eines Trogbauwerkes im Verlauf der Siemensstraße besteht. Mit dieser Beschlussvorlage werden den Gremien die wesentlichen zu berücksichtigenden Aspekte, eine erste Einschätzung hinsichtlich Umsetzbarkeit und erforderlicher finanzieller Mittel sowie daraus abgeleitet eine Handlungsempfehlung vorgelegt.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		
Haushaltsjahr: 2022/23		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	0 EUR	0 EUR
Aufwand/Auszahlung	0 EUR	0 EUR
<b>Saldo</b>	<b>0 EUR</b>	<b>0 EUR</b>

### **Begründung**

Das Neustädter Land ist auf dem Weg in eine schrankenlose Zukunft: Für die sechs noch bestehenden Bahnübergänge gibt es bereits konkrete Planungen, wie diese bis zum Jahr 2030 ersetzt werden können. Auch für den Bahnübergang an der „Siemensstraße“ in Neustadt ist der Planungsprozess bereits begonnen worden. Der komplette Verkehr soll künftig südlich des jetzigen höhengleichen Bahnübergangs in Höhe der Q1-Tankstelle und der angrenzenden Kleingartensiedlung über eine neue Brücke geleitet werden. Es ist vorgesehen, neben 7,0 m Fahrbahnbreite die Fußgehenden und Radfahrenden - getrennt voneinander - auf zweimal 5,0 m Nebenanlage sicher und barrierefrei zu führen. Die Zuwegung und das Bauwerk werden beleuchtet, sodass auch in der dunklen Jahreszeit gute Sichtverhältnisse herrschen. Dieses Bauwerk dient als Ersatzbauwerk für den beschränkten, höhengleichen Bahnübergang der Siemensstraße im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Die Kosten für dieses Bauwerk teilen sich die Bundesrepublik Deutschland, das Land Niedersachsen und die DB-Netz AG.

Die Möglichkeit zur Realisierung einer Unterführung für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierte Fahrzeuge, Radfahrende und Fußgehende) wurde umfangreich geprüft. Aufgrund der Platzverhältnisse zwischen Bahndamm und Wunstorfer Straße ist der Bau eines solchen Bauwerkes dort aber nur mit hohem technischen Aufwand und entsprechend hohen finanziellen Mitteln zu realisieren. Anders als eine baustarre Unterführung kann die Zuwegung zur Brücke so verschwenkt werden, dass gesetzlich vorgeschriebene Standards und Richtlinien wie der maximal zulässige Steigungswinkel eingehalten werden können.

Um eine zwingend barrierefreie Unterführung für schwächere Verkehrsteilnehmende nach aktuellen Standards zu realisieren, muss eine Vielzahl gesetzlicher Vorgaben eingehalten werden. Einige wesentliche Punkte werden nachfolgend aufgeführt, eine schematische Darstellung ist in Anlage 1 zu finden. Es wird darauf hingewiesen, dass ein Trogbauwerk an sich eine komplexe Planungs- und Bauaufgabe darstellt, welche aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der zahlreichen Zwangspunkte sich als nochmals anspruchsvoller in der Planung und auch in einer baulichen Umsetzung zeigen würde. Die nachfolgenden Betrachtungen sind qualitativer Natur und dienen einer Einordnung und einer Bewertung hinsichtlich der im Rahmen einer Planung zu bearbeitenden Themen sowie der dafür erforderlichen finanziellen Mittel. Sofern weitergehende Betrachtungen durchgeführt werden sollen, ist die Beauftragung mehrerer Fachbüros und die Durchführung umfassender (Vor-)Planungen unumgänglich.

**Tiefe:** Für Neubauten von Fußgänger- und Radfahrertunneln ist eine lichte Höhe (Durchfahrhöhe) von mindestens 3 Metern erforderlich. Hinzu kommen die Bodenplatte und die den Bahndamm haltende Deckenkonstruktion. Die Fahrbahn des Troges an der „Siemensstraße“ müsste gut 4,50 Meter unter dem Gleiskörper realisiert werden.

**Breite:** Der Durchlass eines derartigen Tunnels muss mindestens 3 Meter breit sein. Inklusive der

Wandung beträgt die Breite des gesamten Bauwerkes rund 5,50 Meter. Ein lediglich 3 Meter breiter Durchlass für eine beidseitige Nutzung von Fußgehenden und Radfahrenden führt in der Praxis erfahrungsgemäß zu Problemen, insbesondere im Begegnungsverkehr. Daher empfiehlt sich eine Breite von 5 Metern (mit Wandung 7,50 Metern). Die Breite von 5 Metern ergibt sich aus je 2,50 Meter Rad- und Fußweg, was den nach Normen vorgesehenen Maßen für die Anlage von Radwegen entspricht.

**Rampen:** Das Gefälle/die Steigung der Rampen darf maximal 6 % betragen. Außerdem muss im Abstand von 6 Metern ein 1,50 Meter langes ebenerdiges „Podest“ eingeplant werden, welches beispielsweise Rollstuhlfahrenden ermöglicht, eine Pause zu machen. Jede Rampe würde somit rund 100 Meter lang sein. Der Anstieg der jeweiligen Rampe kann erst nach dem Gleiskörper beginnen, so dass die Rampe in Richtung Osten somit erst im Kreuzungsbereich der „Bundesstraße 442“ enden würde. Die erforderliche Ausrundung des dann ebenerdigen Verkehrsweges im Kreuzungsbereich wäre somit nicht mehr möglich.

**Verkehrsführung westlich der Bahnstrecke:** Westlich des jetzigen Bahnübergangs Siemensstraße müsste das Trogbauwerk aus der jetzigen Achse der Siemensstraße nach Süden verschwenkt werden, um weiterhin die Verkehrsbeziehung „An der Eisenbahn“ - „Siemensstraße“ aufrecht zu erhalten. Die Einmündung der Straße „An der Eisenbahn“ in die Siemensstraße ist entsprechend anzupassen, für das Trogbauwerk ist Grunderwerb auf dem sogenannten Famila-Gelände zu tätigen.

**Verkehrsführung östlich der Bahnstrecke:** Östlich des jetzigen Bahnübergangs Siemensstraße müsste das Trogbauwerk aus der jetzigen Achse der Siemensstraße nach Norden verschwenkt werden. Dies ist erforderlich, um eine Erschließung der südlich der Siemensstraße gelegenen Grundstücke auch nach Bau eines Trogbauwerks zu gewährleisten. Die Siemensstraße auf der Ostseite würde zur Sackgasse werden, deren Anbindung an die Wunstorfer Straße zur Erschließung der dortigen Grundstücke zwingend erforderlich wäre. Inwiefern die Sackgasse auch nach Bau des Troges die erforderlichen Breiten für die Müllabfuhr oder für LKW-Verkehre (Möbeltransport, Anlieferung von Baumaterialien etc.) zu den dortigen Grundstücken aufweisen könnte, hängt von dem Maß der Verschwenkung des Trogbauwerks nach Norden ab, kann aber im Rahmen dieser qualitativen Betrachtung in keinem Fall belastbar bewertet werden. Dies könnte lediglich im Rahmen einer weitergehenden Entwurfsplanung beurteilt werden. Die schematische Darstellung in Anlage 1 zeigt aber, dass insbesondere der Bereich der Einmündung von Rampe und Siemensstraße (= zukünftig Sackgasse) in die Wunstorfer Straße sehr beengt ist. In jedem Fall ist Grunderwerb im Bereich des Parkplatzes des jetzigen REWE-Marktes erforderlich, welcher nach Realisierung des Trogbauwerks nicht mehr von der Siemensstraße zu erreichen wäre.

**Risikobetrachtung:** Wie bereits ausgeführt, handelt es sich hierbei um qualitative Betrachtungen zur Einordnung und ersten Bewertung. Eine solch komplexe Planungsaufgabe könnte im weiteren Planungsverlauf durchaus weitere, bisher noch nicht berücksichtigte Fragestellungen aufwerfen. Dies können naturschutzfachliche Aspekte sein, aber auch Fragestellungen aufgrund eines hohen Grundwasserstandes, im Zusammenhang mit der Bodenbeschaffenheit (Tragfähigkeit, Qualität, Entsorgung) oder mit rechtlichen Einwänden Dritter. Diese Aufzählung ist nicht abschließend.

### Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Neustadt ist gut versorgt. Wir fördern die Mobilität für alle.

## Auswirkungen auf den Haushalt

Der Bau einer entsprechenden Unterführung mit allen erforderlichen Anbindungen der vorhandenen Infrastruktur (Wegeführung, Entwässerung, Versorgung) sowie dem Grunderwerb wird nach ersten Einschätzungen finanzielle Mittel in Höhe von ca. 12 Millionen Euro erfordern. Auch von Seiten der DB-Netz AG wird der Finanzbedarf mit einem zweistelligen Millionenbetrag beziffert. Hinzu kommen Kosten für Planung, Vermessung, Baugrund- und evtl. weitere Untersuchungen in der Größenordnung von 2,5 Millionen Euro (s. Anlage 2). Für diese weitergehenden Planungen wären im Wesentlichen die Leistungsbilder Ingenieurbauwerke, Tragwerksplanung, Verkehrsanlagen, Entwurfsvermessung und Baugrunderkundung zu bearbeiten sowie eine umfassende Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und den verschiedenen Abteilungen der Deutschen Bahn vorzunehmen.

Die Kirchner Infrastrukturplanung GmbH wurde auf Grundlage der aufgeführten Randbedingungen um Abgabe eines Angebotes gebeten. Alleine die Prüfung einer grundsätzlichen Machbarkeit (Leistungsphasen 1 und 2 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, HOAI) würde laut Angebot der Kirchner Infrastrukturplanung GmbH (s. Anlage 2) ca. 450.000 EUR kosten.

Alle Kosten wären vollumfänglich von der Stadt zu tragen, da die Unterführung zusätzlich zur Brücke gebaut würde und somit nicht Teil der Aufhebung des Bahnübergangs wäre. Dies hat die Pressestelle der DB-Netz AG auf Nachfrage bestätigt.

Die jährlichen Kosten für Abschreibung und Unterhaltung würden sich laut der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (ABBV) auf ca. 170.000 EUR belaufen.

## So geht es weiter

Nach Fassung des Beschlusses werden keine weiteren Planungen für ein Trogbauwerk im Zuge der Siemensstraße mehr verfolgt.

Fachdienst 66 - Tiefbau -

## Anlage/n

- 1 öff Anlage - LageplanTrog
- 2 nöff Anlage- Angebot Kirchner