

Lieber Ortsrat, liebe Ortsbürgermeisterin.

Weshalb planen Sie , obwohl Neustadt Fahrradfreundlich werden soll, eine Brücke bei der ich als Rollstuhlfahrender, Kinderradfahrender, Fahrradfahrende mit Anhänger oder auch nur als zu Fuß gehender eine 7m hohe Rampe überwinden muss die auf der anderen Seite als, mal mehr mal weniger Steile Abfahrt auf schmalen Wegen endet ?

In Zukunft werden also Schülerinnen und Schüler, die Klimakonform, mit dem Fahrrad zur Schule fahren , nachdem sie die Brücke hinaufgeschoben haben am Ende in einem nicht vorfahrtberechtigten Kreiseln rasen, der bekanntlich für schwächere Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsproblem darstellt. So wie das Bauwerk geplant ist erscheint es mir sowieso wie ein potemkinsches Dorf. Auf jeder Seite breite Rad und Fußwege die am Ende, östlich wie westlich, entweder auf einem 1,5m breiten Mischweg oder komplett ohne weiterführenden Radweg enden.

Nicht das Sie das falsch verstehen, ich möchte nicht für eine Vorfahrtberechtigung am Ende einer Brücke plädieren. Ich erläutere das nur, um auf die Gefahren eines solchen Bauwerks hinzuweisen. Um eben diese Gefahren zu erfahren sind Sie herzlich eingeladen an einer kleinen Fahrradtour an der Nordstrasse teilzunehmen. Die Rampen sind zwar etwas steiler als an der Siemensstraße geplant, aber der Höhenunterschied ist der gleiche. Viele Fahrradfahre*innen schieben im übrigen dort Ihr Gefährt hinauf. Bei der Gelegenheit können sie auch gleich einmal erfahren wie es ist, wenn neben Ihnen ein Kraftfahrzeug, mit kaltem Dieselmotor, so richtig Gas gibt um die Steigung zu bewältigen, während Sie Ihre Lungen mit Feinstaub und Stickoxiden vollpumpen.

Eine Überführung ist für die vorab genannten Verkehrsteilnehmer*innen kein Zugewinn, im Gegenteil. Wo ist da der Anreiz auf das Fahrrad umzusteigen ?

Die Variantenprüfungen beziehen sich nur darauf wie eine Verschwenkung der Strasse im Westen dar Bahn aussehen kann. Das ist keine Variantenprüfung.

Eine Lösung wie in Poggenhagen ist möglich ! Das eine 6,5m breite Unterführung für den nicht motorisierten Verkehr an alter Stelle nicht passen würde kann ich nicht nachvollziehen. 11,75 m ist die Siemenstrasse auf der Ostseite breit. Nach einfacher Subtraktionsrechnung bleiben 5,25m für eine Sackgasse mit 2! Anliegern. Es gibt in Neustadt viele Straßen die enger sind wo sogar ein Müllfahrzeug hineinfährt.

Die Argumentation, dass es kompliziert sei, eine Unterführung zu bauen ist auch nicht nachvollziehbar. Eilvese, Poggenhagen, Wunstorf schaffen das. Was ist in Neustadt so kompliziert ? Der Untergrund kann es nicht sein, da sogar in Bahnhofsnähe gerade eine 2 stöckige Tiefgarage gebaut wird. Scheinbar ohne Probleme.

Überhaupt ist so eine Brücke ein Narrativ aus den 1970er Jahren. Heute haben wir es mit ganz anderen Herausforderungen zu tun. Klimawandel, Verkehrswende, die nicht mit einer Antriebswende vom Verbrenner auf den Elektromotor verwechselt werden darf, sowie schwindende Artenvielfalt um nur ein paar zu nennen. All diesen Herausforderungen wird so eine Brücke nicht gerecht.

Wieso behandeln Sie so ein Bauwerk als Einzelmassnahme wenn doch, durch die Schliessung aller ebenengleichen Bahnübergänge, völlige neue Verkehrsflüsse entstehen? Wurde überhaupt eine Verkehrszählung durchgeführt ?

Wenn im Zuge der Blockverdichtung die Bahn den Übergang an der Nienburgerstrasse schliesst wird es voraussichtlich weniger Verkehr von Wunstorf aus in Richtung Nienburg geben. Die Wunstorferstrasse würde erheblich entlastet. Bräuchte man denn dann überhaupt noch eine Querung für den Kraftfahrzeugverkehr an der Siemensstrasse ? Der ließe sich doch über die vorhandene Unterführung an der Landwehr leiten. Ich weiß, das ist eine steile These aber es wäre ein starkes Zeichen für den Radverkehr wenn der Ortsrat erst eine Unterführung nur für den nichtmotorisierten Verkehr von der Bahn bauen ließe, um danach zu schauen ob eine zusätzliche Querung für Kraftfahrzeuge überhaupt noch nötig ist.

Wenn der Radverkehr sicherer wird steigen auch mehr Menschen um. Auch Transportlösungen sind mit dem Fahrrad möglich. Anhänger und Lastenfahrräder sind die bekannten Alternativen. Schauen Sie mal über den Tellerrand nach Holland oder Dänemark. Dort gibt es Handwerksetriebe die ihren Geschäft mit einem Fuhrpark auf E-bikes mit angebauten Transportcontainern nachgehen. Wenn die Infrastruktur stimmt werden viele auf alternative Transportmittel umsteigen. Es ist auch noch für alle billiger.

Über die Infrastruktur aber bestimmen Sie, lieber Ortsrat, nicht die Bürger. Welche Antworten habe Sie für die nahe Zukunft was die Fragen des Klimawandels, des Artensterbens und Ressourcenverbrauchs angeht in Neustadt ?

Wenn Sie von der Bahn verlangen das eine Brücke gebaut werden soll, wird eine Brücke gebaut. Verlangen sie eine Unterführung, würde die Bahn, wie in anderen Städten auch, eine Unterführung bauen. Die zusätzlichen Kosten lassen sich mit Sicherheit durch einen der EU-Fördertöpfe, auf denen die Bahn im übrigen auch zugreift, kompensieren.

Warum bevorzugen Sie die Klimaschädlichste und Ressourcen verschwendeste Variante ?

Im Bebauungsplan Nr. 175 steht unter 6.2: „Zur Herstellung des Straßenkörpers sind Aufschüttungen notwendig. Die Führung des Straßenkörpers in Dammlage ist notwendig, um die Bahnanlagen zu überbrücken. Die Höhe des Brückenbauwerks ist zu diesem Verfahrenszeitpunkt noch nicht exakt bekannt. Die Aufschüttungen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Sie sind mit Straßenverkehrsfläche überlagert.“

Haben Sie sich überlegt woher die Aufschüttung kommen soll ? Das sind Tausende Kubikmeter Erde die für so ein 17 Meter breites Bauwerk benötigt werden. Woher soll der Boden kommen ? Welches Stück Erde wird dabei zusätzlich zerstört ?

Nur für den Transport werden 500 LKW benötigt. Ist das Ressourcenschonend ?

ÜBRIGENS: Bei dem Bau einer Unterführung könnte man den Aushub gleich für den Deichbau an der Marschstrasse nehmen. Das wäre nicht nur eine intelligente , zeitgemässe Planung sonder auch noch die Umweltfreundlichste.

Weiterhin heisst es untere 5.2 Erläuterung der Umweltbelange

„Durch das Planvorhaben wird zu Teilen unbeplante Fläche in Anspruch genommen und landwirtschaftliche Fläche aus ihrer Nutzung genommen. Zum anderen werden beplante Bereiche einer anderen, für den neuen Straßenverlauf entsprechende Nutzung zugeführt. Darunter fallen auch für die Naturraumpotentiale wichtige Bereiche (z. B. Gartenkolonie, Ruderalflur entlang der Gleise) und Bereiche die dem Menschen als Erholungsraum (Gartenkolonie) dienen. **Wenn doch immer mehr landwirtschaftliche Flächen zur Nahrungsmittelproduktion und Energieversorgung benötigt werden, wieso stimmen Sie dann einer Versiegelung solcher Flächen zu ?**

Haben Sie eigentlch das Gutachten zu Fauna und Biotoptypen Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße gelesen ? Vielleicht haben sie sich ja auch die Kartierungsbilder angeschaut die sehr aussagekräftig sind.

Die Abia GbR hat das Areal untersucht wobei noch ergänzende Untersuchung, nach meinem Kenntnisstand, fehlen.

Dort heisst es: 4.3.1 Arten und Funktionsräume

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt fünf Fledermausarten bzw. Artengruppen im Untersuchungsgebiet nachgewiesen:

- Bartfledermäuse (Myotis brandtii oder M. Mystacinus)
- Myotis unbestimmt
- Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)
- Großer Abendsegler (Nyctalus noctula)

- Breitflügel-Fledermaus (*Eptesicus serotinus*)

Auf den Karten ist sehr schön zu sehen das hauptsächlich im Osten der Bahn diese Fledermäuse zu beobachten waren.

Die Zwergfledermaus ist so klein, sie benutzt unter anderen abstehende Baumrinde als Tageseinstand. Andere bevorzugen alte Schuppen als Unterstand.

Wir Naturschützer stellen uns oft die Frage wie hoch der Stellenwert von Natur für Sie überhaupt noch ist. In Poggenhagen wird eine Schneise in den Wald geschlagen, im Himmelreich werden 500 Meter alte, wertvolle Hecken gerodet. Alles für den Autoverkehr.

Sind sie sich darüber bewusst, dass wir in Zeiten des grössten Artensterbens seit dem verschwinden der Dinosaurier, mit so einer Baumassnahme den Lebensraum dieser Tiere vernichten ? Wie gehen Sie damit um ?

??

Fazit meiner Betrachtung und eine letzte Frage:

Ich erwarte nicht das Sie jetzt aufstehen und sagen: „Das hat mir aber noch keiner gesagt, dann ändere ich meine Meinung“. Ich möchte nur erreichen das sie nicht dem autmatismus folgen und den Weg des kleinsten Widerstandes gehen. Wenn Sie das tun werden wir die Herausforderungen der nahen Zukunft nicht meistern. Denken Sie noch einmal darüber nach und wenn Sie heute ,oder wann immer Ihre Hand heben um für das Vorhaben zu stimmen, sollten Sie im Kopf haben, dass wir die Welt nur geliehen haben. Das hört sich etwas pathetisch an aber wir Umwelt schützer, die sich täglich mit der Natur beschäftigen, wissen worum es in dem Satz geht. Denken Sie an zukünftige Generationen und Ihr Vermächtniss. Betrachten sie die Siemensstasse nicht als isolierte Maßnahme sondern im Kontext zu allen Verkehrsplanungen die noch anstehen. Füllen Sie keine voreilige Entscheidung. **Wer Strassen sät wird Verkehr ernten. Haben Sie daran schon einmal gedacht ?**

Antworten bitte an:

Thomas Dietze
[REDACTED]

Ramona Dahke




Frage 1)

An die Verwaltung: Welche konkreten, belastbaren Konsequenzen hat es, wenn heute nicht über die Beschlussvorlage 2022/094 abgestimmt wird?

Frage 2)

Wenn heute den Beschlussvorlagen 2022/094, 2022/115 und 2022/121 zugestimmt wird, ist der Grobverlauf damit faktisch festgelegt oder kann es noch gravierende Änderungen geben, z.B. eine andere Streckenführung oder Unterführung?

**Behindertenbeauftragte
der Stadt Neustadt a. Rbge.**

Irene Siedow
31535 Neustadt

Siedow, 31535 Neustadt

An den

Ortsrat der Stadt Neustadt a. Rbge.

Neustadt, den 04.07.2022

**Anfrage: In wie weit möchten die Ortsratsmitglieder den Bau einer eingeschränkt
barrierefreien Brücke unterstützen?
Oder setzt sich der Ortsrat für eine komplett barrierefreie Lösung, evtl. durch
Prüfung alternativer Bauprojekte ein?**

Sehr geehrte Damen und Herren,

da bisher meine Anfrage nach der eingeschränkten Barrierefreiheit der Brücke nicht
beantwortet ist, wende ich an Sie, die Ortsratsmitglieder.

Denn mobilitätseingeschränkte Personen können mit großer Wahrscheinlichkeit die neu zu
erbauende Brücke nicht nutzen. Dies widerspricht dem Niedersächsisches
Behindertengleichstellungsgesetz §7 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau
und Verkehr.

Mit freundlichem Gruß



Irene Siedow

Das Verkehrskonzept für Neustadt a.Rbge aus dem Jahr 1985 / 1987 (Gutachten der Universität Hannover) sieht als Problem nicht nur:

- Höhegleiche Bahnübergänge
- sondern auch:
- Der Verlauf der B442 durch die Innenstadt

Die Abschaffung der höhengleichen Bahnübergänge verbessert nicht die starke Verkehrsbeeinträchtigung zwischen Altstadt und Bahnhof.

Mit der Erweiterung der Stadt in den Osten (Gewerbegebiet Ost) und Nordwesten (Neubaugebiet) hat sich die Situation über die Jahre hinweg im Bereich Landwehr-Unterführung / Nienburger Str./ Wunstorfer Str. und Herzog-Erich Allee nochmals deutlich verschlechtert.

Ohne diesen offensichtlichen Hang zum Aussitzen von Problemen, mit dem wir heute zu kämpfen haben, wäre der Lösungsdruck heute kaum derart akut.

Frage:

Wie kann die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs tatsächlich eine Verbesserung des Verkehrsflusses an diesem Knotenpunkt bewirken?

46. Änderung und Begründung

Es werden Varianten unter den Punkten 2.6.1.1 bis 2.6.1.4 verglichen.
Bei allen diesen Varianten handelt es sich um Überführungen über die Bahngleise.

Frage:

- Warum wurden nicht auch Unterführungen als Variante geprüft? (besserer Schallschutz)
- Warum wurden nicht auch Kreisel- / Tunnellösungen als Varianten geprüft.
- Hat nur die Bahn die Varianten vorgegeben?

Es ist geplant, dass ich ein Grundstücks-
anteil abgeben muss. Dadurch wird mein
Betrieb wertlos.

Frage:

Werde ich nur für den Grundstückspreis entschädigt
oder auch für den Wertverlust meines Betriebes?

