



Fragen zum Tagesordnungspunkt Brückenneubau Hahnstraße in Borstel

1.

Wie soll die Umleitung für den Schwerlastverkehr während der Bauphase (u.a. zum Sägewerk und zur Sandkuhle) erfolgen?

2.

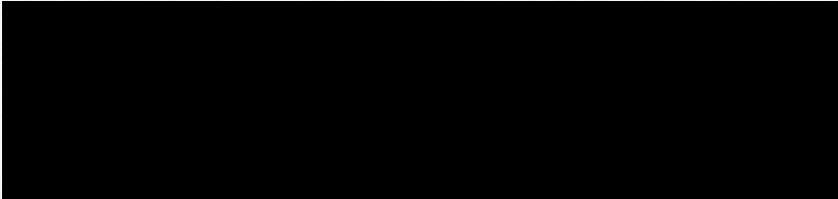
Wenn diese über Wirtschaftswege des Realverbandes erfolgen soll, wird hier ausreichend berücksichtigt, dass diese Wege nicht für den Schwerlastverkehr (ggf. mit Begegnungsverkehr) geeignet sind?

3.

Wenn die zweite Brücke „Wasserkamp“ nach der Bauphase für den Schwerlastverkehr gesperrt wird,

wie ist dann die Straße Zum Wasserkamp mit LKW (z. B. Müllwagen) zu erreichen, wenn hier keine Wendemöglichkeit besteht?

Wird hier eine dauerhafte Nutzung der Wirtschaftswege angestrebt?



Frage 1

Hat jemand von den Verantwortlichen die Beschlussvorlage 2024/140/1 vom 26.02.25 wirklich richtig gelesen ? Wenn man diese von unten anfängt zu lesen, heißt es Zitat „ **die Bauwerksprüfung hat ergeben..... das, keine gesicherte Querung für Fußgeher und Radfahrer bietet**“ → dann etwas weiter oben, Beschlussvorschlag/Zitat „..... **Der geplante Gehweg (2,00m breit) entfällt**“ Heißt → das Argument für die Sanierung soll wegen möglicher Einsparung aufgehoben werden ? Ist das nur eine peinliche Formulierung oder eine Vorlage für die Satiresendung „heute Show“ ?

Frage 2

Ist den Entscheidern bewusst, dass durch die Erhöhung des Bauwerks, insbesondere der Kraftverkehr aus der Ortsmitte den Kreuzungsbereich hinter der Brücke schlechter einsehen kann und somit insbesondere Kinder, Fußgänger und Fahrradfahrer besonders leicht übersehen und gefährdet sind ? Anschlussfrage, wieviel ist der Stadt ein Menschenleben (Kind) wert, genau 300.000 Tsd. Euro

Frage 3

Ist mein Bedenkensreiben vom 04.11.2024 zu diesen Thema aktenkundig ? und wieso bekommt man trotz Bitte um Eingangsbestätigung, eine solche nicht ?

Frage 4

Wieso wird kategorisch eine Teilerneuerung anhand des Bestandsbauwerks ausgeschlossen, wobei eigentlich jeder Hobbystatiker recherchieren kann, das Bauen auf bewährter Gründung (in diesem Fall seit 170 Jahren bewährt) durchaus möglich ist, eine Brückenspannweite von ca.10,-m , niedrigere Kosten und statische Anforderungen erfordert als eine Brücke mit 16,-m Spannweite, sowie die Belastung bei normal ausgelegten 40 to LKW-Kombination bei eine kurze Spannweite nur ca.30 to beträgt und bei einer längeren Version die komplette Lastaufnahme erfordert ?

Frage 5

Wieso wird nach kritischer Diskussion aus unterschiedlichen Richtungen, nicht zuletzt politischen Lagern und meiner Meinung nach, an der offensichtlichen Fehlplanung und Kalkulation festgehalten, ohne Alternativen einzubeziehen, ggf. kompetentere Ingenieurbüros welche es sogar in Hannover gibt und die wohlmöglich innovativere, kostengünstigere Lösungen haben ?

.....und Schlussendliche Satirisch gefragt, wie soll das Material für 49 Hektar geplanter Solarfläche über die Baustellen und Umleitungsrouten kommen ?

Betreff:

Bahnbrücke Borstel km 41,845

Betrifft: Formelle Anmeldung von Bedenken zum Planungsstand der Bahnbrücke Hannover Bremen km 41,845

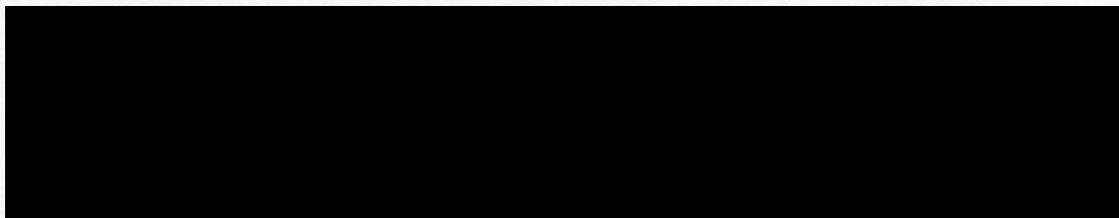
Sehr geehrte Verwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge,

mit diesen Schreiben äußere ich nachfolgend meine Bedenken zu den Planungen für die oben genannte Brückenerneuerung, bitte das Schreiben zu Ihren Akten zu nehmen und mir den Eingang zu bestätigen.

Grundlage und Informationsstand:

- Ortschaftssitzung Mühlenfelder Land am 21.08.2024 , Vorstellung der Vorplanung durch [REDACTED]
- Informationsgespräch Stadt Neustadt am 17.09.2024 , [REDACTED]
- Zeitungsbericht Neustädter Zeitung vom 05.10.2024
- Zeitungsbericht Leine Zeitung vom 23.10.2024
- Sitzung Ausschuss Usfo vom 29.10.2024 , Diskussion und Abstimmung

In Funktion und Interessenvertretung:



Vorwort:

Ich bin 1965 geboren und seit dem in Borstel „hinter bzw. an und mit der Bahn“ aufgewachsen, sowie später gehörte die Bahn und Bahnbrücke sowohl beruflich als auch ehrenamtlich zu meinen Leben. Ich habe dort alles miterlebt, Baumaßnahmen, Böschungsbrände und Unterspülungen durch Starkregen, Oberleitungsschäden, Sturmschäden durch abgebrochene Bäume, lose Schienen, Wildunfälle und leider auch Suizid. Schon als Kind gehörte es zu unseren Aufgaben die „Brücke“ zu pflegen, zu Ostern, Pfingsten, Schützen- und Erntefesten wurde gefegt und auch der Grünbereich zurückgeschnitten. Durch meine wirtschaftlichen Aktivitäten habe wir sowohl im Gewerbebetrieb als auch in der Landwirtschaft viel und umfangreich gebaut, so das mir auch Bodenbeschaffenheit und Grundwasserstände bekannt sind.

Historie:

Die Historie ist sicherlich größtenteils bekannt und Aktenkundig, trotzdem möchte ich einige Punkte noch einmal hervorheben:

- Der Bau den Bahnstrecke wurde 1844 beschlossen, schon 1845 begannen die Bauarbeiten und Ende 1847 die Einweihung, einschließlich der zwei Brücken in Borstel.

- Zeitgleich entstand eine neue Gebietsordnung durch der „Königlichen Hannoverschen Landdrostei“ der sogenannte „Receß“ welcher den privaten Grundbesitz und Allgemeingut regelt. Dieser hat heute noch seine Gültigkeit.
- Daraus ergab sich ein Regelwerk bzw. Genehmigungsvoraussetzungen für den Bau der Bahn, Verkehrsweg und Wasserführung. Die Bahn hat sowohl Verkehrswege als auch Gräben unterbrochen und wurde somit zu Ersatzmaßnahmen verpflichtet.
- Unglücklicher Weise war wieder zeitgleich 1964 die Elektrifizierung der Bahnstrecken einher mit der Brückensanierung „Borsteler Str./Hahnstr.“ und eine Novellierung / Regelung von solchen besagten Kreuzungen / Wegequerungen. Es entstand ebenfalls 1964 das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Wieso und weshalb es dann zwischen der damaligen Gemeinde Borstel und der Bahn zu einer Vereinbarung gekommen ist, welche die Bahnbrücke in Verantwortung und Eigentum der Gemeinde Borstel stellt, ist unklar und meines Erachtens auch tatsächlich auf Rechtssicherheit zu prüfen, zumal es wenige Kilometer südöstlich, in der Gemarkung Hagen, ein topografisch und baulich gleiches Brückenbauwerk gibt, welches sich immer noch in der Verantwortung bzw. Eigentum der Bahn befindet.
- Inhalt der Vereinbarung von 1964 ist aber in jedem Fall, das die Bahn für den Berührungsschutz weiterhin verantwortlich ist.
- Für die Brücke „Wasserkamp“ finde ich leider keine Aufzeichnungen, diese müsste Ende der 60ziger Jahre komplett Neugebaut sein und wer bzw. wie dort die Eigentumsregelung getroffen wurden bleibt ebenfalls zu prüfen.
- Weiterhin regelt das Eisenbahnkreuzungsgesetz das heutige Vorgehen bei Neubauten und Sanierungen, darin heißt es z.Bsp. „Kostenträger der Maßnahme ist derjenige welcher die Maßnahme wünscht. Wenn es allerdings zu Forderungen der anderen betroffenen Partei kommt, wodurch für Dieser Vorteile entstehen, dann sind die Kosten aufzuteilen.“ Dieses scheint mir hier gegeben zu sein, weil die Bahn eine Erhöhung der lichten Durchfahrthöhe fordert, um u.a. schneller und sicherer fahren zu können, also wirtschaftlicher Vorteil. Außerdem entbindet die Vereinbarung, weder noch Eisenbahnkreuzungsgesetz die Bahn von der Verpflichtung die Überquerung zu ermöglichen.

Meine eigentlichen Bedenken zu der bisher vorgestellten Planung (mir sind nicht alle Plandetails bekannt), oberflächlich betrachtet ist die Planung absolut unrealistisch und das Folgethema welches daraus entstanden ist, die Kostendiskussion auf politischer Ebene, absolut nachvollziehbar. Wird tatsächlich mit den zwei Brücken Borstel so verfahren wie vorgestellt, garantiere ich, dass die geplanten Kosten bei weitem nicht ausreichen das Projekt durchzuführen, abgesehen von einer zukunftsorientierten, praktikablen Gestaltung der Infrastruktur. Selbst die am 19.10.2024 beschlossenen Einsparungen (Verschmälerung, kein Gehweg) werden diese Tatsache nicht aufwiegen, zeigt aber den politischen Willen, minimalistischer und kostengünstiger zu bauen. Für den Brückenneubau Borsteler Str./Hahnstr. sehe ich nur eine Möglichkeit diese zu realisieren, Neubau analog des Bestandsbauwerks, gleiche Lage, gleiche Maße und besonders wichtig, Ausführungen in kürzester Zeit mit Fertigteilen ! Nur so wäre auch eine Erhöhung der lichten Durchfahrthöhe realistisch ohne nachhaltige Verkehrsbeeinträchtigungen und einer Kostenexplosion der nachgeschalteten Verkehrsführung.

Begründung und Sachverhalt:

- Die Brücke Borsteler Str./Hahnstr. gibt es seit mehr als 175 Jahren und genügt heute noch den geänderten Anforderungen des Verkehrs und der Fahrzeugkombinationen.
- Sie wurde gebaut für Pferdefuhrwerke und hält heute noch auf den ursprünglichen Fundamenten nahe dem Grundwasser, einen stark frequentierten Schwerlastverkehr aber auch Zug- /Güterverkehr aus. Welch gigantische Bauleistung !
- Die Brücke hält diese Belastung stand, weil Sie mit gut 10,-m Spannweite relativ kurz ist und der normale Schwerlastverkehr niemals die volle Belastung gleichzeitig auf die Brücke bringt und durch die Größe und Lage (nachfolgende Kreuzung) immer eine Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt, so auch das „Schwingen“ der Brücke reduziert wird.
- Für die Brücke Zum Wasserkamp gibt es diese Erfahrungen nicht, Sie ist sehr viel länger und hat die letzten 50 Jahre bei weitem nicht die Schwerlastbelastung gehabt. Ob die Brücke einen lang anhaltenden Schwerlastverkehr im Umleitungsfall durchhält, bleibt abzuwarten.
- Angefangen mit den vorgestellten Abrissarbeiten, die Planung erscheint mir sehr zweifelhaft, das Anfahren, Sichern und der Abtransport aus dem Trog der Gleisanlage erfordert sehr große Rampen oder

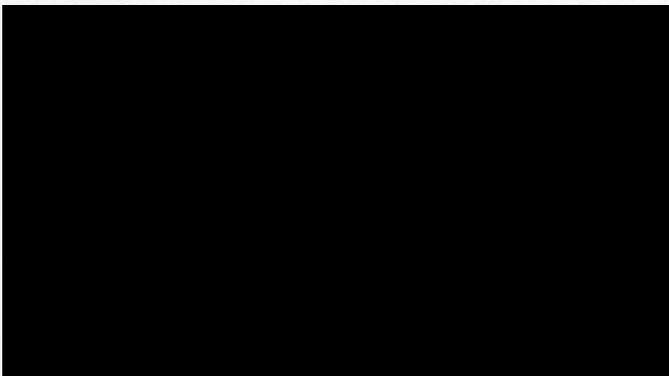
Spezialmaschinen über die Gleisanbindung, auch hier gibt es praktikable, schnelle und saubere Lösungen die Brücke abzubauen.

- Von planerischer Seite wird immer wieder die vorgesehene Verlagerung der Widerlager begründet mit den Eingriff im Eisenbahnverkehr (zu nah an den Gleisen) und der unsicheren Gründung (Fundament). Das ist durchaus einzusehen aber trägt in diesem besonderen Fall nicht zur Lösung bei. Die Umstände und vielleicht auch höheren Kosten einer solchen Bauweise, können überwiegend den Einsparungen der Folgebauwerke entgegengesetzt werden. Mir gegenüber geäußerte Bemerkungen „Sie würden auch nicht Ihr neues Haus auf alten Fundamenten bauen“ tragen ebenso wenig zur Lösung bei. Natürlich würde ich ein neues Haus auf bewährter Gründung bauen, zumal man heute durchaus ohne Fundament baut, vielmehr mit einer Stahlbetonbodenplatte. Auch im Sägewerk habe ich im Laufe der Jahre, zweimal größere und Leistungsstärkere Gattersägen erfolgreich auf alten Fundamenten in Grundwassernähe aufgebaut und letztendlich gibt es viele historische Beispiele (Speicherstadt Hamburg etc.) Und bei der vielfach beschworenen hiesigen „Ingenieurskunst“ sollte das eigentlich das geringste Problem sein. Beispiele und Referenzen gibt es zahlreiche im heutigen modernen Eisenbahnbau.
- Eine Vergrößerung der Spannweite kann meines Erachtens nur Teurer sein und höhere statische Anforderungen haben, Diese muss dem entgegengesetzt werden.
- Durch die so geplante größere Brücke sind erhebliche Veränderungen im Kreuzungsverlauf notwendig, komplette neue Gestaltung der Kurvenradien und Rampen. Auch hier bin ich der Meinung nicht zu Ende geplant zu haben. So ist für das Grundstück Ecke Hahnstr. /Trift 1 bisher noch keine Planung für Stützwände und Oberflächenwasserführung vorgesehen, es gibt dort jetzt schon private Stützwände welche aber eine andere Gestaltung des Straßenniveaus nicht zulassen.
- Ebenfalls für das Neubaugrundstück Rahlandsweg 2a wird die so vorgestellte Planung und Kalkulation nicht genügen, es werden keine einfachen L-Stützen den hohen und nah an der Grundstücksgrenzen verlaufenden Schwerlastverkehr genügen und ein einfaches Gelände zur Absturzsicherung ebenfalls nicht. Da werden wir eher, wegen den Kurvenverlauf in jenen Bereich, zu einer Brückenähnliche Konstruktion mit stabiler Anfahrleitplanke kommen. Erwähnenswert ist da noch die Diskussion in der Ausschusssitzung vom 29.10.2024, in der gleichen Sitzung schlägt die Verwaltung eine Gestaltung bzw. Begründung der Stützwand beim Brückenneubau „Nordstraße“ parallel B6 vor, Dieses wird von der Politik abgelehnt / eingeschränkt, aber auf Nachfrage der Politik für die Gestaltung unserer Spundwand, äußert sich die Verwaltung, Zitat „wir bauen auch unseren Grund und können so bauen wie wir wollen“ . Irgendwie wird dort mit zweierlei Maß argumentiert.
- Im weiteren Verlauf ist die Zufahrt zu dem Grundstück Rahlandsweg 2a, sowie die Verrohrung des Grabendurchlass und ev. auch noch die Anpassung der Hoffläche Rahlandsweg 2 sowie die jetzige Gestaltung der Ausweichfahrbahn (Verbreiterung Sägewerkseinfahrt) noch nicht geklärt und wahrscheinlich auch nicht mit Kosten bewertet. Gleiches gilt dann auch für die Oberflächenwasserführung, bisher versickert ein Großteil im großzügigen, gepflegten Seitenraum mit Baumwuchs, das entfällt dann auch und es muss sich über Regenwasserkanal Gedanken gemacht werden.
- Nördlich der Bahnstrecke gibt es weitere Anpassungen an der Kreisstraße, Bürgersteig und der einzige Zufahrt zu den östlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen, dort ist die Planung auch noch nicht zu Ende gedacht.
- Dann werden über die vorhandene Brücke noch einige wichtige Versorgungsleitungen (Strom, Glasfaser, Abwasser) geführt, diese provisorisch oder endgültig zu verlagern, bedarf einiges an Aufwand, Genehmigung und Kosten.
- Letztendlich noch der Umleitungs- Baustellenverkehr während der Bauphase, sehr stark abhängig von der Dauer, umso kürzer, desto unproblematischer, für die Brücke Wasserkamp aber insbesondere für unsere Realverbandswege. Der befestigte Teil ist meistens nur 2,60m Breit und dann ist sogar noch ein unbefestigter Bereich vorgesehen, die Wege werden den Verkehr in keinem Fall aushalten, sie müssten davor und wahrscheinlich auch danach umfangreich hergerichtet und entschädigt werden. Nach unseren Erfahrungen wird ein landwirtschaftliches Wegenetz heute auf eine Fahrbahnbreite von 3,50m gebaut und Dies wird alleine bei der Länge einen hohen 6-stelligen Betrag erfordern.
- Wie im Nachgang die Herabsetzung der Tragfähigkeit der Brücke Wasserkamp zu bewerten ist, vermag ich nicht zu sagen, ich weiß allerdings, das bei der Schließung unseres ebenerdigen Bahnübergang „Rüthebach“ auf Realverbandsebene, die Diskussion von Betroffenen über private Mehrwegeentschädigung eine große Rolle spielte und auch noch ein Fall Gutachterlich behandelt wird.

- Die von mir geäußerte Option das Sägewerksgrundstück von der südöstliche Seite rückwärtig anzufahren, funktioniert auch nur, wenn der Kurvenbereich südlich der Brücke Wasserkamp angepasst wird, unser 3,00m breite Grundstückstreifen einen befestigten Ausbau bzw. Befahren aufgrund Lage und Bahnböschung erlaubt, sowie die Stadt eine Erschließung lastenfrei genehmigt.
- Weiterhin muss ebenfalls jederzeit die Zuwegung zur „Trift“ mit landwirtschaftlichen und anderen Schwerlastverkehr gesichert bleiben, es gibt dort keine geeignete Umleitungsmöglichkeit, insbesondere wird die Zuwegung in Erntezeiten dringend benötigt.
- Abgesehen von den oben aufgeführten Punkten, und der bereits Jahre andauernden Planung, bewegen wir uns in einer Inflation bzw. Kostensteigerung, umso länger die Maßnahme verschoben wird, desto teurer.

Ich Bitte sehr darum, meine Ausführungen in der weiter anstehenden Planung mit einfließen zu lassen, insbesondere eine pragmatische Bauplanung- und Ausführung in kürzester Zeit, bewahrt uns vor einer Kostenfalle. All das sollte mit gemeinsamen zeitnahen, direkten Gesprächen der Beteiligten, Deutsche Bahn, Verwaltung, Planung, Anliegern, Politik sowie der bereits schon erwähnten „Ingenieurskunst“ mit moderner Technik und Fertigelementen, doch möglich sein ?

Mit freundlichem Gruß



Vertraulichkeitshinweis

Diese Nachricht und jeder übermittelte Anhang beinhaltet vertrauliche Informationen und ist nur für die Personen oder das Unternehmen bestimmt, an welche sie tatsächlich gerichtet ist. Sollten Sie nicht der Bestimmungsempfänger sein, weisen wir Sie darauf hin, dass die Verbreitung, das (auch teilweise) Kopieren sowie der Gebrauch der empfangenen E-Mail und der darin enthaltenen Informationen gesetzlich verboten ist und gegebenenfalls Schadensersatzpflichten auslösen kann. Sollten Sie diese Nachricht aufgrund eines Übermittlungsfehlers erhalten haben, bitten wir Sie, den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen.

Sicherheitswarnung: Bitte beachten Sie, dass das Internet kein sicheres Kommunikationsmedium ist. Obwohl wir im Rahmen unseres Qualitätsmanagements und der gebotenen Sorgfalt Schritte eingeleitet habe, um einen Computervirenbefall weitestgehend zu verhindern, können wir wegen der Natur des Internets das Risiko eines Computervirenbefalls dieser E-Mail nicht ausschließen.