



<b>Beschlussvorlage</b>		<b>12.01.2023</b>	<b>10/2023</b>		
Bezeichnung			ö	nö	öbF
<b>Radwegführung entlang der Südumgehung zwischen Fort Luise und der Kuhlmannstraße</b>			X		
<b>Beratungsfolge</b>		<b>Abstimmungsergebnis</b>			
Gremium	Datum	Ja	Nein	Enth	
Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz	01.02.2023	12	0	0	
Verwaltungsausschuss	08.03.2023	beschlossen			
Rat	22.03.2023	38	0	0	

<b>Beteiligte Organisationseinheiten</b>	<b>Unterschriften</b>
51 Umwelt und Klimaschutz	
22 Ordnung und Straßenverkehr	
Fachbereichsleitung 2 Recht und Sicherheit	
Stadträtin	

<b>Unterschriften</b>				
Abteilungsleitung	Fachbereichsleitung	Dezernatsleitung	Fachbereichsleitung 1	Oberbürgermeister

**Beschlussvorschlag****10/2023**

Der Rat der Stadt Hameln stimmt zu, dass die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) bei ihrer weiteren Planung der Südumgehung die grüne Variante (vgl. Anlage), zur Anbindung für den Fuß- und Radverkehr von der Südumgehung in das Weservorland, ausarbeitet.

**Begründung****10/2023**

In dem UNK-Ausschuss vom 08.09.2022 wurde unter Top 3 von Herrn Markus Brockmann (Leiter des Geschäftsbereiches Hameln der NLStbV) ein Sachstandsbericht zur Südumgehung gegeben. In dem Sachstandsbericht wurden u.a. zwei Anbindungsvarianten für den Fuß- und Radverkehr von der Südumgehung in das Weservorland vorgestellt (siehe Protokoll Nr. 5/2022 in PV-Rat unter der Sitzung vom 08.09.2022). Bei der ursprünglichen Planung der Südumgehung wurden der Fußgänger- sowie der Radverkehr in diesem Bereich nicht berücksichtigt. Durch Änderungen in der Gesetzeslage plant die NLStbV nun einen Zweirichtungsradweg als Alltagsradweg auf der südlichen Seite der Südumgehung von der Kreuzung Fort Luise bis zur Abfahrt am Tönebönlplatz/Kuhlmannstraße (rote Wegeverbindung). Im Zuge des Sachstandsberichtes bat die NLStbV um städtische Mitteilung, welche Anbindungsvariante in der weiteren Planung der Südumgehung verfolgt werden soll.

Die Verwaltung spricht sich für die grüne Variante aus.

Zur Begründung:

Die rote Wegeverbindung zeigt die Anbindung für den Radverkehr, die die NLStbV in der weiteren Planung als Alltagsradroute berücksichtigt und kostenmäßig auch vollständig tragen wird. Bei dieser besteht keine Anbindung an das Weservorland.

Die grüne und blaue Variante ermöglichen hingegen dem Rad- und Fußgängerverkehr eine Anbindung an das Weservorland. Hiermit ist die Verbindung z.B. zur Altstadt und dem Weserradweg deutlich kürzer. Dies wird von der Verwaltung als zeitgemäß und sinnvoll angesehen.

Die Umsetzung der grünen oder auch der blauen Variante wird eine Kostenbeteiligung in bislang noch nicht bekannter Höhe nach sich ziehen. Die konkrete Kostenhöhe wird erst mit einer weiterführenden Planung ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die städtische Kostenbeteiligung für die blaue Variante höher ist, da hier die zu realisierende Verkehrsfläche größer ist. Unter Umständen würden bei der grünen Variante sogar die Kosten für die notwendige Verbreiterung der „Brücke“ von der NLStbV getragen werden.

Für die grüne Variante spricht zusätzlich, dass keine zusätzlichen Verbindungs- bzw. Querungsmöglichkeit zur roten Variante geschaffen werden muss. Hierdurch kann das ansonsten zu erwartende, gefährliche und widerrechtliche Queren der Südumgehung verhindert werden.

Bei der blauen Variante ist zudem die Flächeninanspruchnahme größer, somit ist der Eingriff in die Natur größer.

Aus den zuvor aufgeführten Gründen, geringere Kosten, sicherere Anbindung und weniger Flächeninanspruchnahme, soll die grüne Variante seitens der NLStbV weitergehend ausgearbeitet werden. Bei vorliegender Vorplanung und Kostenschätzung werden die zuständigen politischen Gremien erneut beteiligt.

Der politische Auftrag, eine Querungsmöglichkeit der Weser (als neue eigenständige Brücke und als ertüchtigte Eisenbahnbrücke) wird planerisch, gemäß Beschluss der Vorlage 168/2021, weiter ausgearbeitet.

**Personelle Auswirkungen**

Ja, die weitere Begleitung der Planung erfolgt mit städtischem Personal.

**Finanzielle Auswirkungen**

Nein.

**Organisatorische Auswirkungen**

Nein.

**Ökologische Auswirkungen** (zusätzlich Angabe in t CO<sub>2</sub>-Äquivalent, soweit möglich)

Nein

**Anlagen****10/2023**

Übersichtsplan

**Änderungen / Ergänzungen****10/2023**