



Beschlussvorlage Federführend: Referat Kreisentwicklung, Digitalisierung und Öffentlichkeitsarbeit	Vorlagennummer:	2023/013
	Status:	öffentlich
	Datum:	09.05.2023

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	05.06.2023	Ö
Kreisausschuss (Entscheidung)	14.06.2023	N

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Anlage eines Radweges mit asphaltierter Oberfläche am Mittellandkanal

Beschlussvorschlag:

Die Anlage eines Radweges am Mittellandkanal wird nicht weiterverfolgt.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Der Mittellandkanal durchquert auf einer Länge von rund 24 km den Landkreis Peine. Davon entfallen rund 12% auf das Gebiet der Gemeinde Hohenhameln, 65% auf die Stadt Peine und 23% auf die Gemeinde Wendeburg.

Die begleitenden, bisher unbefestigten und schmalen Wegeverbindungen parallel am Mittellandkanal werden durch Freizeitverkehre genutzt. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSV) bietet nun die Möglichkeit einer 90%igen Förderung bei der Erstellung einer 3 m breiten asphaltierten Fahrbahn an, auf der auch der Radverkehr bessere Bedingungen hätte. Die Region Hannover plant in seiner Gebietszuständigkeit, einen solchen Radweg einseitig anzulegen. Die Verbandsglieder im Gebiet des Großraumes Peine stehen – mit Ausnahme des Landkreises Peine – dem Vorhaben negativ gegenüber.

Nachfolgend erfolgt eine Gegenüberstellung der möglichen Vor- und Nachteile an einer solchen Verbindung.

Vorteile der Anlage einer asphaltierten Fahrbahn:

- Es würde sich um eine gradlinige, niveauarne Verbindung, die keine negative Beeinflussung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweist, handeln.
- Die Anlage im Gebiet des Landkreises Peine würde eine Fortsetzung der Verbindung aus Richtung Hannover bedeuten.
- Die Förderquote ist mit 90% an der Erstellung der Fahrbahn sehr hoch.
- Der Radverkehr würde durch eine Ergänzung der Radverkehrsnetze gefördert werden.

Nachteile der Anlage einer asphaltierten Fahrbahn:

- Die Förderquote von 90% bezieht sich ausschließlich auf die einmalige Erstellung der asphaltierten Wegefläche. Alle weiteren Kosten (Verkehrssicherung, Unterhaltung, Verknüpfung mit dem Radwegenetz), die in erheblichem Ausmaß anfallen würden, müssen selbst vom Initiator getragen werden, das gilt auch für weitere Folgekosten wie z. B. Erneuerung bzw. notwendige Wiederherrichtung. Dadurch ergibt sich ein hohes notwendiges Investitionsvolumen welches entweder durch die anliegenden Gemeinden oder den Landkreis Peine zu tragen wäre.
- Zur Erstellung eines 3 m breiten Weges müsste teilweise in die Böschung eingegriffen werden. Das gilt auch für die Erstellung verkehrssicherer Rampen mit einem maximalen Gefälle von 6%, welche den Weg am Kanal mit den bestehenden Radverkehrsverbindungen verknüpfen sollen. Ggf. würde es zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommen. Die Rampen und der Radweg wären zwingend durch Schutzplanken oder Absturzsicherungen zu sichern. Diese werden ebenfalls nicht gefördert.
- Die WSV bleibt im Besitz / Baulast des Weges, welcher weiterhin als Betriebsweg Vorrang hat. Alle weiteren Investitionen bzw. Folgekosten müssen nach Förderbedingung vom Initiator getragen werden. Alle Belange der WSV wären zu gewährleisten.
- Eine Fortsetzung der Verbindung in Richtung Braunschweig oder Salzgitter (Stichkanal) wird durch die jeweiligen Gebietskörperschaften / Verbandsglieder nicht angestrebt.
- Gegenüber der jetzigen Situation werden mindestens 72.000 m² nur für die Erstellung des Weges zusätzlich versiegelt, die Rampen sind dabei noch nicht berücksichtigt.
- Gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger) sind Nutzungskonflikte zu erwarten, das gilt insbesondere bei der Nutzung durch den schnellen Radverkehr durch Pedelecs oder E-Bikes. Diese Konflikte sind nach den Förderbedingungen ausschließlich vom Initiator zu lösen.

Ziele / Wirkungen:

Die Anlage eines asphaltierten, 3 m breiten Radweges am Mittellandkanal würde das Radverkehrsnetz ergänzen. Andererseits würden Beeinträchtigungen für Fußgänger und den Naturschutz entstehen. Gleichzeitig würde damit ein hohes Investitions- und Unterhaltungsvolumen der Kommunen trotz der hohen Förderkulisse entstehen.

Die Auswirkungen auf den Bereich Klima-/Umwelt-/Naturschutz sind differenziert und in ihrer Wirkungsweise konträr. Während einerseits die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad verbessert werden könnte, würden andererseits Einschränkungen für den Bereich Naherholung/Fußgänger entstehen. Es würden weitere Flächen in Anspruch genommen und versiegelt werden.

Ressourceneinsatz:

In einem ersten Schritt können die Kosten zur Erstellung eines Weges am Mittellandkanal nur grob kalkuliert werden, ohne dass eine Erfassung aller Aspekte berücksichtigt werden kann.

Unterstellt werden kann die Anlage eines Weges auf der nördlichen Seite des Mittellandkanals, da südlich keine Querungen im Bereich des Stichkanals bzw. im Bereich des Peiner Hafens zur Verfügung stehen. In Höhe Mehrum wäre dann im Bereich der bestehenden Brücke auf die südliche Seite zu wechseln.

An Kostensätzen werden 150 €/km² für die Asphaltierung (inklusive Tiefbau und Rändern) und 50 €/lfdm für Schutzplanken angenommen. Keine Berücksichtigung finden die verkehrssichere Ausgestaltung der Rampen (vor-Ort-Begutachtung notwendig) und Kosten für Eingriffe in die Böschung sowie Kosten zur Beseitigung von Nutzungskonflikten.

Ohne Förderung lägen die Investitionskosten bei mindestens 12,6 Mio. € für das gesamte Gebiet des Landkreises Peine. Inklusive einer Förderung würde sich der Betrag auf knapp 3 Mio. € reduzieren. Die jährlichen Pflegekosten würden sich auf mindestens 300.000 € belaufen.

Schlussfolgerung:

Die Anlage eines asphaltierten, 3 m breiten Radweges am Mittellandkanal ist zur Ergänzung der Radverkehrsnetze grundsätzlich sinnvoll. Ob damit eine deutlich messbar positive Wirkung auf den Modal split (Aufteilung nach Verkehrsarten) zugunsten des Radverkehrs einhergehen würde, ist zweifelhaft.

Demgegenüber steht trotz einer Förderung von 90% der Erstellungskosten der Fahrbahndecke ein hoher Kostenanteil für die Kommunen, sowohl für den investiven Bereich als auch für den Unterhalt. Negative Auswirkungen ergeben sich auch auf den Fußgängerverkehr und die Naherholung.

Anlagen
