



Arbeitskreis Vorverfahren Balge

Ergebnisprotokoll über die 5. Arbeitskreissitzung am 28.07.2021 in der Gaststätte Haß-Bremer in Balge

Anwesend:	Herr Stührmann	ArL Leine Weser – Geschäftsstelle Sulingen
	Herr Baalman	ArL Leine Weser – Geschäftsstelle Sulingen
	Frau Hagemann	ArL Leine Weser – Geschäftsstelle Sulingen
	Herr Lippel	Fachbereichsleiter Wasserstraßen; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser (WSV) – zeitweise anwesend

sowie die Arbeitskreismitglieder gem. anliegender Teilnehmerliste (Anlage 1)

Herr Stührmann begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Arbeitskreissitzung um 18:00 Uhr. Er stellt Herrn Lippel vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser vor, der heute über die Hintergründe und den Stand der Planungen zur Anpassung der Durchfahrtshöhen für die Brücken am Schleusenkanal informiert.

Gegen Form und Frist der Ladung werden keine Einwendungen erhoben.

Vortrag von Herrn Lippel zum Rahmenkonzept Mittelweser

Herr Lippel erläutert anhand einer Präsentation (Anlage 2) die Gründe für die Aufstellung des Rahmenkonzeptes Mittelweser. In den letzten Jahren hat der Verkehr auf der Mittelweser deutlich zugenommen. Auch die Größe der Schiffseinheiten nimmt zu. Zur Überwachung des Schiffsverkehrs wurde eine automatische Verkehrsbeobachtung (AIS) eingeführt.

Bei größeren Schiffen kommt es im ungeladenen Zustand zu Zeitverlusten, da die Schiffe auf Grund der geringen Durchfahrtshöhe bei den Brücken am Schleusenkanal den Tiefgang durch Aufnahme von Wasser (ballastieren) erhöhen müssen. Das aufgenommene Wasser wird nach Durchfahrung wieder abgepumpt.

Für die Brücken am Schleusenkanal sollen jetzt die Vorplanungen beginnen. Das WSV hat hierfür einen Bauingenieur eingestellt. Grundsätzlich gibt es für den Schleusenkanal drei Varianten:

- a) Kommt die Kosten-Nutzenanalyse zum Ergebnis, dass kein Mehrwert durch die Baumaßnahmen zu erwarten ist, bleibt alles so wie es ist. Herr Lippel hält dies für sehr unwahrscheinlich.
- b) Die Brücken in Buchhorst (12 to), Holzbalge (12 to), Balge (30 to) und Sebbenhausen (6 to) werden um ca. 0,50 m angehoben. Bei dieser Vorgehensweise würde sich keine Verbesserung bzgl. der zulässigen Tonnage ergeben. Dies bedeutet, dass der landwirtschaftliche Verkehr aufgrund der heutigen Gewichte ausschließlich die Brücke in Balge (K 2) nutzen dürfte.

Die Brücke über die Schleuse in Sebbenhausen hat bereits eine ausreichende Durchfahrtshöhe und hat noch eine gute Zustandsstufe. An dieser Brücke sind daher keine Baumaßnahmen erforderlich.

- c) Wegfall von zwei Brücken. Die dadurch eingesparten Unterhaltungskosten können für einen kompletten Neubau von zwei Brücken (60 to) eingesetzt werden. Herr Lippel geht für neuen Brücke von einer Lebensdauer von ca. 80 Jahren aus.

Theoretisch ist der Bau einer neuen Brücke auch an anderer Stelle denkbar. In diesem Fall übernimmt die WSV allerdings nicht die Kosten für die Anrampung. Eine Veränderung des Wasserstandes ist nicht vorgesehen.

Der Arbeitskreis Flurbereinigung, Vertreter der Ortschaft Buchhorst und der Gemeinderat haben sich bereits für die Variante C ausgesprochen, und zwar mit der Maßgabe, dass die Brücken in Sebbenhausen und Holzbalge entfallen.

Die genaue Ausführung einer neuen Brücke (z.B. Breite) steht noch nicht fest und kann vereinbart werden. Ggfs ist auch eine leichte Drehung der Achse möglich (z.B. bei der Brücke in Buchhorst).

Die nautischen Probleme im Bereich der Einfahrt in den Schleusenkanal können durch eine Erhöhung und ggfs. Drehung der Brückenachse beseitigt werden.

Aus dem Arbeitskreis wird die Frage gestellt, ob eine Erhalt der Brücke in Sebbenhausen möglich ist, da hier zurzeit der Weserradweg verläuft. Herr Lippel kann sich dies durchaus vorstellen, allerdings nur, wenn ein anderer Träger die Unterhaltung der Brücke übernimmt. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Träger gefunden wird ist allerdings sehr gering.

Bei einem Wegfall der Brücke in Sebbenhausen müsste der Weserradweg wahrscheinlich über die Schleusenbrücke beführt werden. Eine Verbreiterung der Schleusenbrücke ist aber nur möglich, wenn die Gemeinde/Samtgemeinde die Kosten übernimmt (Kreuzungsvereinbarung). Ähnlich ist die Vorgehensweise, wenn die Brücke in Balge (K 2) mit einem separaten Radweg gebaut wird. In diesem Fall müsste der Landkreis die Mehrkosten (ggfs. mit Förderung des Landes) übernehmen.

Durch die Schleuse ist die Durchfahrtshöhe bei der Brücke in Sebbenhausen im Normalfall ausreichend. Allerdings kommt es bei höheren Wasserständen in der Weser (hauptsächlich im Winter) zu einem Rückstau in den Schleusenkanal. Nach Auskunft von Herrn Lippel ist dies an ca. 80 Tagen im Jahr der Fall und damit für die WSV nicht tolerierbar.

Die Vorplanungen sollen bis Ende 2021/Anfang 2022 abgeschlossen werden. Herr Lippel bietet an, die Gemeinde zeitnah über die Ergebnisse der Vorplanung zu informieren. Herr Lippel ist auch bereit, die Vorplanung in einer Arbeitskreissitzung im Detail vorzustellen. Nach Abschluss der Vorplanung ist ein Plangenehmigungsverfahren (Planfeststellung oder Plangenehmigung) erforderlich. Die Dauer kann 1,5 Jahre (oder auch mehr) in Anspruch nehmen.

Die WSV kann den Bedarf an Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen auf eigenen Flächen (Weser) befriedigen.

Herr Stührmann stellt abschließend die vorgestellten Varianten noch mal zur Abstimmung. Der Arbeitskreis votiert mehrheitlich (ohne Gegenstimme und mit einer Enthaltung) für die Variante C (Verzicht auf die Brücken in Sebbenhausen und Holzbalge sowie Ausbau der Brücken in Buchhorst und Balge (K 2) nach dem derzeitigen Stand der Technik (60 to). Die WSV wird über dieses Votum informiert.

Wegekonzept

Herr Baalman berichtet über die Gespräche mit der Straßenbauverwaltung (NLStBV) und dem Landkreis Nienburg (Fachdienst Umweltrecht und Kreisstraßen) hinsichtlich der angeregten Verlegung der Kreisstraße westlich der Kanalbrücke. Die NLStBV schätzt die Kosten für eine Verlegung auf rd. 675.000,00 €. Selbst unter Berücksichtigung einer evtl. Förderung würde dies einen Eigenanteil des Landkreises i.H.v. 260.000,00 € bedeuten. Da es aus Sicht des Landkreises keine zwingende Erforderlichkeit für eine Verlegung gibt, wird der Vorschlag vom Landkreis abgelehnt.

Im Anschluss wird diskutiert, ob auch ohne eine Verlegung der Kreisstraße eine Parallelverbindung westlich der Ortschaften Balge und Sebbenhausen bis zur Raiffeisen Warengenossenschaft Sinn macht. Dies erfordert einen Neubau der Brücke über den Blenhorster Bach (60 to) und auch eine Neutrassierung in diesem Bereich. Für den nördlichen Teil wird dies begrüßt. Kontrovers diskutiert wird die Frage, ob südlich von Balge eine neue Verbindung an die Landesstraße geschaffen werden sollte. Einige Arbeitskreismitglieder halten dies nicht für erforderlich, andere schon. Strittig ist auch, ob eine neue Verbindung in Verlängerung der K 2 oder besser 250 m weiter südlich trassiert werden sollte. Auch ein Vorschlag, die Verbindung südlich der Straße „Eichenring“ zu bauen, wird besprochen (sh. anliegende Übersichtskarte, Anlage 3). Eine abschließende Entscheidung wird auf die nächste Sitzung vertagt.

Einigkeit besteht darüber, dass rel. wenig Verkehr von Westen in Richtung Drakenburg fließt. Deutlich höher ist das Verkehrsaufkommen von der Belinger Mühle nach Norden Richtung Genossenschaft.

Verschiedenes

Die nächste Sitzung soll am Donnerstag, den 23.09.2021 um 18:00 Uhr stattfinden.

Die Sitzung wird um 20:30 Uhr geschlossen.

Sulingen, den 29.07.2021

gez. Baalman