LANDKREIS NIENBURG/WESER
D E R L A N D R A T

AfK/02/2012

Abschrift!

Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen
am Mittwoch, dem 07.11.2012, 15:00 Uhr,
im Großen Sitzungszimmer des Kreishauses A,
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

Beginn: 15:00 Uhr Ende: 17:15 Uhr

Anwesend:

Stimmberechtigtes Mitglied

Herr KTA Friedrich Andermann, 31634 Steimbke	
Herr stellv. Landrat Heinz-Friedel Bomhoff, 31618 Liebenau	
Herr KTA Fritz-Karsten Hüneke, 31628 Landesbergen	Vertretung für Herrn Kreistagsabgeordneten Alfred Plate
Herr KTA Rüdiger Kaltofen, 31604 Raddestorf	
Herr KTA Heinz-Dieter Meinzen, 31628 Landesbergen	
Herr KTA Frank Podehl, 31582 Nienburg	Vertretung für Herrn Kreistagsabgeordneten Günter Kesebom
Herr KTA Heinz Schmidt, 27324 Hämelhausen	
Herr KTA Friedrich Sieling, 31613 Wietzen	
Herr KTA Hansjürgen Waering, 31595 Steyerberg	
Herr KTA Hartmut Waschke, 31582 Nienburg	
Herr KTA Peter Westermann, 31600 Uchte	Vertretung für Herrn Kreistagsabgeordneten Bernd Meyer

Verwaltung

Frau KA Renate Fabisch,
Herr Kreisrat Thomas Schwarz,

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg
Herr Kreisstraßenmanager Volker Sangmeister,
Herr Ltd. BD Uwe Schindler,

Presse
Herr Stüben, "Die Harke",
Herr Wiechert, Kreiszeitung,

Der stellvertretende Vorsitzende KTA Bomhoff eröffnet um 15:00 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen, begrüßt alle Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Einladung, die Beschlussfähigkeit des Gremiums sowie nachstehende Tagesordnung fest:

TOP 1: Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 20.09.2012

TOP 2: Sachstand der laufenden Baumaßnahmen
2012/215

TOP 3: Mittelanmeldungen für den Haushalt 2013 im Fachbereich Umwelt, Fachdienst 551 Umweltrecht und Kreisstraßen, Produkt 55120 Kreisstraßen
2012/216

TOP 4: Radwegneubau im Zusammenhang mit Fahrbahnausbau innerhalb einer Ortsdurchfahrt
2012/217

TOP 5: Sachstandsbericht Zustandserfassung für Radwege an Kreisstraßen
2012/218

TOP 6: Mitteilungen/Anfragen

TOP 6.1: Mitteilungen/Anfragen; hier: Einweihung von Kreisstraßen

TOP 6.2: Mitteilungen/Anfragen; hier: Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen

TOP 6.3: Mitteilungen/Anfragen; hier. PMS für Radwege

TOP 7: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Zur Beglaubigung:

Der stellv. Vorsitzende	Protokollführerin	Der Landrat In Vertretung
gez. Bomhoff	gez. Fabisch	gez. Schwarz
2. stellv. Landrat	Kreisamtfrau	Kreisrat

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 1

07.11.2012

Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 20.09.2012

Beschluss:

Das Protokoll wird einstimmig mit 5 Enthaltungen genehmigt.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 5 Enthaltungen

Beratungsgang:

ohne

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 2

2012/215
07.11.2012

Sachstand der laufenden Baumaßnahmen

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager Sangmeister erläutert die Kreisstraßenbaumaßnahmen, geordnet nach dem Sachstand in folgender Reihenfolge:

a) Baulich abgeschlossene Maßnahmen in 2012

K 6 Fahrbahnausbau und Radwegneubau OD Steimbke
Die Versorgungsunternehmen mussten Leitungen verlegen, was im Vorfeld nicht bekannt war und zu zeitlichen Verzögerungen führte, so dass sich das geplante Bauende von Juni 1012 auf September 2012 verschob. Im Zuge dieser Maßnahme wurden neben dem Fahrbahnausbau ein Radweg sowie ein Fahrbahnteiler hergestellt.

K 34 Fahrbahnausbau und Radwegneubau Wietzen – Buchhorst
Die freie Strecke Blenhorst – Buchhorst sowie die Ortsdurchfahrt Buchhorst wurden in 2012 baulich abgeschlossen.

b) Maßnahmen kurz vor Baubeginn

K 3 Radwegneubau OD Stöckse
Für den rd. 500 m langen Radweg hat die touristische Nutzung eine hohe Bedeutung. In der letzten Woche fand eine Bürgerinformationsveranstaltung über den geplanten Bauablauf statt. Aus der Bevölkerung kam der Hinweis, dass aus Richtung Nienburg kommend zu schnell in den Ort eingefahren wird. Eine Überprüfung der Fahrbahnradien hat ergeben, dass diese den Richtlinien entsprechen. Die daraufhin durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen mit Zählplatten haben ergeben, dass eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 65 km/h gefahren wird, die sich im Bereich der Freilichtbühne auf durchschnittlich 59 km/h reduziert. Man könnte eine Quermarkierung aufbringen, die jedoch für die Anwohner zu Geräuschbelästigungen führen kann.

KTA Andermann möchte wissen, warum der Bordstein von 10 – 12 cm Höhe auf künftig nur 8 cm reduziert wird und ob im Kurvenbereich das Setzen eines etwas höheren Bordsteins möglich ist. Außerdem könnte man evtl. die Kurve verbreitern.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt, dass durch das Absenken im Zufahrtsbereich eine „Berg- und Talbahn“ entstehen würde und daher die etwas reduzierte Hochbordansicht für den Radfahrer einen höheren Fahrkomfort bedeutet. Für einen Lkw oder ein landwirtschaftliches Fahrzeug stellt auch ein 12 cm hoher Bordstein kein Hindernis dar. In der Kurve wird ein erhöhter Bordstein gesetzt.

Kurvenbereiche sind etwas breiter als die restliche Fahrbahn, eine darüber hinausgehende Verbreiterung wäre theoretisch möglich, würde aber höhere Kosten bedeuten.

K 40 OD Deblinghausen
Vor ca. 3 Jahren wurde im Zuge der K 40 ab OD Deblinghausen bis hinter den Friedhof bereits ein Radweg gebaut. In der OD fehlt eine Entwässerung, beidseitige Rinnen sind zwar vorhanden, die Seitenräume stehen aber bei Regen ständig unter Wasser. Da im Seitenraum viel Platz vorhanden ist, wird ein 2,50 m breiter abgesetzter Geh-/Radweg gebaut, ohne hierfür Grunderwerb tätigen zu müssen.

K 151 Bahnübergang Hassel
Vor zwei Wochen fand eine Bauanlaufbesprechung statt, in dieser Woche ist eine Abstimmung zwischen Gemeinde, Firma und DB Netz AG geplant, um die Möglichkeiten hinsichtlich der zu nutzenden Fahrwege zu besprechen. Am 15.11.2012 ist eine Bürgerinformation im Dorfgemeinschaftshaus Hassel angesetzt, um den Bauablauf zu erklären. Aufgrund der von der DB vorgegebenen Sperrpausen wird sich die Bauzeit bis zur Fertigstellung der Brücke bis Mai 2014 hinziehen.

KTA Waschke bemerkt, dass die DB eine andere Durchfahrtshöhe gefordert hat. Wäre dies nicht geschehen, hätte der Landkreis die Kosten allein tragen müssen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister trägt vor, dass der Radweg auf der Nordseite verläuft, weil hier gemeindliche Flächen zur Verfügung stehen, die es ermöglichen, den Eingriff in private Flächen geringer zu halten. Der Radweg ist eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und trägt somit dazu bei, dass die Gesamtmaßnahme gefördert werden kann, wobei die Mehrkosten für den Radwegbau relativ gering sind. Die Kosten für das Brückenbauwerk belaufen sich derzeit auf rd. 1,2 Mio. Euro, für die Fahrbahn werden rd. 530.000 € benötigt und der Radweg kostet rd. 95.000 €. Die Verkehrsbelastung ist hier mit 1.600 Kfz/h relativ hoch.

c) Maßnahmen in der planungsrechtlichen Absicherung

K 2 Radwegneubau Drakenburg – GVS Mehlbergen
Das Planfeststellungsverfahren läuft und der Erörterungstermin soll voraussichtlich noch in 2012 stattfinden. Für diese Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich, wofür mit Unterstützung des Landvolkes Kontakt zu den Anliegern aufgenommen wurde. Der Flächenbedarf konnte etwas reduziert werden, weil ein Anlieger sein gesamtes Flurstück hinter dem Wehr für Ausgleichsmaßnahmen zum Kauf angeboten hat. Die Bauausführung ist von Juni bis Oktober 2013 geplant.

K 24 Fahrbahnausbau Nordel – Landesgrenze NRW
Die Maßnahme ist planerisch fertig. Für den Grunderwerb wurde die grundsätzliche Zustimmung der Anlieger signalisiert, so dass mit Verzicht auf ein förmliches Planfeststellungsverfahren gebaut werden kann. Derzeit werden die Unterlagen in wasserwirtschaftlicher und naturschutzrechtlicher Sicht geprüft. Der vorhandene Gehweg soll verlängert werden. Für einen Radwegbau müsste die Gemeinde die Kosten übernehmen, eine entsprechende Zustimmung wurde nicht abgegeben. Die voraussichtliche Bauausführung ist für Mai – Oktober 2013 geplant.

K 3 Fahrbahnausbau und Radwegbau OD Steimbke
In der OD Steimbke soll ein ca. 750 m langer Radweg bebaut werden. Die Planung für den Knotenpunkt sind gemacht worden. Für die Fahrbahnverlegung muss die Gemeinde den Grunderwerb tätigen, entsprechende Gespräche wurden geführt. Für 2013 ist der Beginn der Maßnahme geplant, ohne hierbei die Einmündung „Hohe Straße“ zu verändern. Dieser Knotenpunkt ist unabhängig von Radwegbau zu betrachten. Beim Radwegbau muss teilweise in Anliegergrundstücke eingegriffen werden, was auch Kosten für den Fahrbahnausbau nach sich zieht.

K 10 Fahrbahnausbau und Radwegbau OD Rehburg
Auf dieser Strecke ist Richtung Steinhude und Mardorf ein hoher Schwerlastverkehr zu verzeichnen. Mit dem Fahrbahnausbau soll eine Bauklassenerhöhung erreicht werden. Im Rahmen der Planaufstellung wurde gleichzeitig geprüft, ob ein Radwegbau sinnvoll ist. Es wurden verschiedene Alternativen erarbeitet. Die bisher favorisierte Lösung sieht vor, die Fahrbahn auszubauen und den Gehweg auf der linken Seite zu erhalten. Gleichzeitig sollen links und rechts Schutzstreifen angelegt werden. Im weiteren Verlauf Richtung Winzlar muss die Fahrbahn einmal gequert werden. Hier bietet eine kurze Radwegführung mit Querungshilfe die verkehrssicherste Lösung. Die Kosten für die Fahrbahn belaufen sich auf rd. 250.000 €, während Radweg und Querungshilfe rd. 80.000 € kosten werden.

K 139 Fahrbahnausbau Calle – Asendorf
Die Planungen sind abgeschlossen. Im Frühjahr 2012 hat eine Bürgerinfoveranstaltung stattgefunden. Ein Baubeginn wird evtl. in 2013 möglich sein.

Stellv. Vorsitzender KTA Bomhoff fragt, ob auch der Bau eines Radweges vorgesehen ist.

Kreisstraßenmanager Sangmeister entgegnet, dass kein Bedarf für einen Radweg gemeldet wurde. Die Gemeinde wollte innerhalb der Ortslage einen Gehweg anlegen, für den die Gemeinde die Baulast und die Kostenträgerschaft übernehmen müsste. Ein Radweg ist hier nicht Bestandteil der Planung. Für den Schulweg der Kinder wäre evtl. ein Gehweg sinnvoll gewesen.

KTA Sieling ergänzt, dass im Bereich des angrenzenden Landkreises Diepholz hier ebenfalls kein Radweg vorhanden ist.

d) Maßnahmen in der Entwurfsvorbereitung

K 37 Radwegneubau Steimbke – Lichtenhorst
Dieser Radweg soll in der OD Steimbke von der B 214 bis zum Freibad führen. Der komplette Landkreisanteil wird von der Gemeinde übernommen. Der Grunderwerb wird von der Gemeinde geregelt. Der Bau ist in 2013 geplant.

K 50 Radwegneubau Steyerberg – Sarninghausen
Der Flecken Steyerberg übernimmt hier ebenfalls den Landkreisanteil. Gleichzeitig ist im Knotenpunkt L 349 / K 50 eine Querungshilfe geplant. Der Bau ist für 2013 vorgesehen.

e) Eigenfinanzierte Maßnahmen

K 4 Fahrbahnerneuerung Teilabschnitt Linsburg – Wenden
Nachdem in 2011 bereits als eigenfinanzierte Maßnahme in verschiedenen Teilabschnitten eine Erneuerung des Fahrbahnoberbaus durchgeführt worden ist, wurde aufgrund des AfK-Beschlusses vom 22.05.2012 die für 2012 vorgesehene eigenfinanzierte Fahrbahnerneuerung in einem weiteren Teilbereich von 1.270 m zurückgestellt, um zu prüfen, ob eine zuwendungsfähige Sanierungsmaßnahme auf der gesamten Strecke möglich ist.
Die Prüfung hat ergeben, dass für den 1. Bauabschnitt ab Bahnhof Linsburg bis Einmündung K 5 die Dringlichkeit noch nicht gegeben ist. Der 2. Bauabschnitt Einmündung K 5 bis Wenden wird nicht gefördert, weil in Teilflächen bereits saniert wurde, die Ausführung erfolgt daher in 2013 als eigenfinanzierte Maßnahme mit Gesamtkosten von rd. 220.000,00 €.

K 22 Radweginstandsetzung Diepenau – Landesgrenze
Hier soll in 2013 der Pflasterbelag erneuert werden.

KTA Sieling befürchtet, dass wieder „Herbstbaustellen“ dabei sein werden. Er fragt, ob die Ausschreibungszeitpunkte günstig gewählt sind und hält einen Baubeginn im Herbst für unglücklich, weil dann die Fahrbahnen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Kreisstraßenmanager Sangmeister antwortet, dass die Straßenbauverwaltung Nienburg auch für den Landkreis Diepholz Kreisstraßenbaumaßnahmen mit einem Baukostenvolumen von über 6 Mio. Euro plant. Verschiedene Leistungen werden extern an Ingenieurbüros vergeben. Bei der K 3 OD Stöckse hat der Zuwendungsgeber uns zunächst „im Regen stehen lassen“. Für die Maßnahme K 40 OD Deblinghausen waren die Planungen im Sommer fertig, dann folgte die Sommerpause mit Ferien und Urlaub. Abläufe im Vergabeverfahren sowie die Beschlussfassung und Genehmigung des Haushaltes verursachen weitere zeitliche Verzögerungen.

Ltd. BD Schindler ergänzt, dass dies auch eine Ressourcenfrage ist. Dazu kommen andere Probleme wie z. B. Leitungen, die niemand kennt, obwohl die Versorger und die Gemeinde beteiligt wurden. Deshalb wird durchgehend gebaut. Die Bauwirtschaft möchte ebenfalls ausgelastet werden, weil bei 5 – 10 ° noch gebaut werden kann. Da das EntflechtG ausläuft, wurden viele Maßnahmen angemeldet, um möglichst alle Fördermittel mitnehmen zu können. Außerdem hat er das Gefühl, dass die Firmen viele Aufträge angenommen haben, obwohl ihre Kapazitäten dadurch zu über 100 % ausgelastet sind.

KTA Sieling versteht das, es entsteht seiner Ansicht nach jedoch der Eindruck, dass in der Regel Herbstbaumaßnahmen entstehen, die im Sommer ausgeschrieben werden.

Ltd. BD Schindler führt aus, dass Planung und Vergabe rechtzeitig vorbereitet werden, um so zu versuchen, dass durchgehend gebaut werden kann. Früher war ein

Baubeginn bereits ohne Vorliegen einer Auftragserteilung möglich, das geht heute nicht mehr. Aktuell ist bei der Maßnahme Bahnübergang K 151 ein Vorlauf von zwei bis drei Jahren erforderlich.

Kreisrat Schwarz erklärt, dass es bei der Landkreisentscheidung durch die Gremien keine Probleme gibt, da Tischvorlagen oder Sondersitzungen für Verwaltung und Politik eine flexible Handhabung ermöglichen.

Stellv. Vorsitzender KTA Bomhoff bekräftigt noch einmal den Wunsch, nicht über die Winterzeit Behinderungen durch offene Baustellen zu haben und meint, dass dieses Problem der Straßenbauveraltung auch deutlich geworden ist.

Anlage: Sachstand Baumaßnahmen

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 3

2012/216
07.11.2012

Mittelanmeldungen für den Haushalt 2013 im Fachbereich Umwelt, Fachdienst 551 Umweltrecht und Kreisstraßen, Produkt 55120 Kreisstraßen

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Ausschuss für Kreisstraßen stimmt den Mittelanmeldungen für das Produkt 55120 Kreisstraßen für den Haushalt 2013 zu.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen.

Beratungsgang:

KA Fabisch erläutert kurz die der Einladung beigefügten Anlagen zur Drucksache. Im Bereich der Investitionen ist u. a. die Maßnahme „K 151 Bahnübergang Hassel-Heithüsen“ mit anteileigen Kosten für 2013 in Höhe von 1,3 Mio. Euro enthalten. Als nächst größere Maßnahme ist der Fahrbahnausbau „K 139 Calle – Asendorf“ mit 637.000 € in 2013 sowie einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 765.000 € zu nennen. Für den Radwegbau K 2 vom Wehr Drakenburg bis zur Gemeindeverbindungsstraße Mehlbergen sind 217.000 € eingeplant und für den Ausbau der K 3 in der OD Steimbke 307.000 €.

Außerdem wurden für verschiedene in 2012 begonnene Maßnahmen die anteiligen Kosten für 2013 veranschlagt. Hierzu gehören der Radwegbau K 3 in der OD Stöckse, der Fahrbahnausbau K 24 Nordel – NRW mit eigenfinanziertem Ausbau der OD Nordel und die OD Deblinghausen im Zuge der K 40.

Als „durchlaufender Posten“ sind die Kosten für die Radwegebaumaßnahmen K 37 OD Steimbke und K 50 Steyerberg – Sarninghausen angemeldet worden.

Neben den v. g. Investitionen, die nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) gefördert werden, plant der Landkreis die eigenfinanzierten Maßnahmen Fahrbahnerneuerung K 4 Linsburg – Wenden (220.000 €) und Radweginstandsetzung K 22 Diepenau - Landesgrenze (30.000 €).

Im Bereich der Aufwendungen und Erträge besteht ebenfalls ein erhöhter Bedarf, damit verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen in Teilabschnitten durchgeführt werden können, deren Verschieben höhere Folgekosten verursachen würde.

Die Mittelanmeldungen erfolgten auch vor dem Hintergrund, dass die Zweckbindung für Straßenbaumaßnahmen nach dem EntflechtG Ende 2013 entfällt und dann auch Hochbaumaßnahmen mit diesen Mitteln gefördert werden sollen.

KTA Meinzen fragt nach, ob die bei der K 38 Nendorf – Steyerberg (Konto 787238) in 2012 veranschlagten Mittel von 15.000 € bereits ausgegeben sind.

KA Fabisch entgegnet, dass die bereits begonnenen Planungen zu Ende geführt werden sollen, ohne dass dadurch eine Realisierungspflicht entsteht.

Stellv. Vorsitzender KTA Bomhoff fragt nach den Hinderungsgründen.

KTA Fabisch erklärt, dass die Gemeinde mittlerweile durch andere Abwägung dem Radweg an der K 50 Steyerberg – Sarninghausen höhere Priorität beimisst. Die Realisierung wurde aufgrund des AfK-Beschlusses vom 04.05.2010, wonach der Bau der nach damaligem Bauprogramm geplanten Radwege zunächst verschoben werden sollte, zunächst zurückgestellt.

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 4

2012/217
07.11.2012

Radwegneubau im Zusammenhang mit Fahrbahnausbau innerhalb einer Ortsdurchfahrt

Beschluss:

Das Gremium beschließt geändert.

Bei Fahrbahnausbauten innerhalb einer Ortsdurchfahrt ist die Notwendigkeit des Ausbaus nach dem jeweils gültigen Radwegebedarfsplan zu prüfen. Erst wenn dieser Plan eine Umsetzungsperspektive erkennen lässt, ist eine technische Prüfung vorzunehmen und eine Entscheidung über die Umsetzung vorzubereiten.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen.

Beratungsgang:

Stell. Vorsitzender KTA Bomhoff möchte sich an der Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt beteiligen und lässt daher über die Wahl von KTA Westermann als Stellv. Vorsitzender für diese Drucksache abstimmen.
KTA Westermann wird einstimmig gewählt und nimmt die Wahl an.

Stellv. Vorsitzender KTA Westermann bittet um Vorschläge für einen Beschlussvorschlag.

Kreisrat Schwarz trägt vor, dass eine mündliche Standartdiskussion zu diesem Thema schon bei dem Radweg K 3 in der OD Stöckse angeschoben worden ist. Planungen kosten natürlich Geld und man sollte diese nicht ohne Not machen. Man sollte aber den Bedarf an Radwegen an Kreisstraßen betrachten und hier die Prioritäten festlegen. Die Prüfung, ob bei einem Fahrbahnausbau der gleichzeitige Bau eines Radweges sinnvoll ist, könnte als zusätzliches Kriterium in die Bewertung nach dem Radwegebedarfsplan einfließen.

KTA Bomhoff hält eine Prüfung im Rahmen von Planungen für sinnvoll, es muss jedoch die Vergleichbarkeit einer solchen Maßnahme mit einer Maßnahme nach dem Radwegebedarfsplan möglich sein. Bei Ortsdurchfahrten müssen daher die gleichen

Kriterien für den Radwegebedarf angewendet werden, wie bei anderen Radwegemaßnahmen.

Er stellt daher folgenden **Antrag:**
Bei der Prüfung, ob bei Fahrbahnausbaumaßnahmen innerhalb einer Ortsdurchfahrt der gleichzeitige Bau eines Radweges sinnvoll ist, müssen dieselben Prüfkriterien wie bei Radwegen nach dem Radwegebedarfsplan herangezogen werden.

KTA Andermann bemerkt, dass bei der K 139 schon eine entsprechende Prüfung vorgenommen wurde und schlägt vor, weiterhin so zu verfahren. Besonders vor dem Hintergrund des Endes der Zweckbindung nach dem EntflechtG sollte der Kreis hier finanziell in Vorleistung gehen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister gibt hierzu den Hinweis, dass Fahrbahnausbaumaßnahmen im Zuge der K 10 in den Ortsdurchfahrten Winzlar und Rehburg im derzeitigen Bauprogramm stehen. Vor dem Hintergrund, dass die Förderung ausläuft sollten die Maßnahmen, die schnell umzusetzen sind, gebaut werden.

In der OD Rehburg sind Nebenanlagen vorhanden, es ist möglich, sichere Anlagen für die Radfahrer zu bauen. Wenn nur die Fahrbahn ausgebaut wird und der Radweg dann erst zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden soll, verursacht dies finanzielle und technische Probleme. Er erinnert daran, dass ein gleichzeitiger Fahrbahnausbau und Bau eines Radweges aus dem Radwegebedarfsplan schon einmal als Kriterium angewendet worden ist.

Ltd. BD Schindler ist der Ansicht, dass bei Fahrbahnausbauten immer die Überlegung ob ein Radweg sinnvoll ist oder nicht gemacht werden sollte. Die Kriterien für die Prüfung der Notwendigkeit sind immer gleich. Eine Bauausführung von Fahrbahn und Radweg zusammen ist immer günstiger, als ein späterer getrennter Radwegbau. Er macht gleichzeitig deutlich, dass eine Prüfung hinsichtlich eines Radwegbaus immer einen Planungsaufwand für die Straßenbauverwaltung bedeutet, der Geld kostet.

KTA Bomhoff schlägt vor, eine vorgelagerte Prüfung, ob überhaupt ein Radweg gewollt ist, vorzunehmen, bevor eine vertiefte Prüfung stattfindet. Wenn keine Notwendigkeit für einen Radwegbau besteht, muss keine Prüfung erfolgen.

Kreisrat Schwarz macht den Vorschlag, folgenden Wortlaut zum Beschluss zu erheben: „Bei Fahrbahnausbauten innerhalb einer Ortsdurchfahrt ist die Notwendigkeit des Ausbaus nach dem jeweils gültigen Radwegebedarfsplan zu prüfen. Erst wenn dieser Plan eine Umsetzungsperspektive erkennen lässt, ist eine technische Prüfung vorzunehmen und eine Entscheidung über die Umsetzung vorzubereiten.“

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 5

2012/218
07.11.2012

Sachstandsbericht Zustandserfassung für Radwege an Kreisstraßen

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager Sangmeister trägt vor, dass es Ziel des Pavement Management Systems (PMS) ist, mit möglichst geringen Mitteln eine möglichst hohe Effizienz zu erzielen.

Bisher hat sich die Zustandserfassung mit PMS landesweit rein auf Fahrbahnen erstreckt, um hieraus ein Bauprogramm zu entwickeln. Die Bauprogramme für Kreisstraßen in den Landkreisen Nienburg und Diepholz beruhen bereits auf PMS. Dieses System zeigt sich als sehr zutreffend und aussagekräftig.

In den letzten Jahren wurden viele Radwege gebaut. Der Radwegebestand an Kreisstraßen im Landkreis Nienburg liegt zwischen 100 bis 105 km, teilweise beidseitig. Die Radwegschäden am Bestand haben sich bisher in Grenzen gehalten. Nach 20 bis 25 Jahren üblicher Nutzungsdauer von Radwegen erhöhen sich die Schäden zunehmend. Es ist daher sinnvoll, auch für Radwege ein PMS einzuführen.

In der Vergangenheit ist versucht worden, die Zustandsdaten der Radwege bei der Erfassung der Fahrbahnen mit aufzunehmen. Für Radwegschäden gelten aber andere Kriterien als für Schäden an Fahrbahnen, so dass eine gemeinsame Erfassung sich als nicht Ziel führend erwiesen hat.

Derzeit wird ein Radwege-PMS entwickelt, was für den kommunalen Bereich „Pilotcharakter“ hat und wobei die Kreisstraßen Vorreiter gegenüber den Bundes- und Landesstraßen sind. Es handelt sich hierbei um ein Erhaltungsmanagement, welches nicht für den Neubau angewendet wird. Die Entwicklung ist nicht so einfach, wie zunächst gedacht. Als erster Arbeitsschritt erfolgten die Erarbeitung einer Basisdatenbank und die Erstellung eines Rechenmodells. Hierzu werden speziell auf Radwege zutreffende Schadensmerkmale für Radwege in Asphaltbauweise oder in Pflasterbauweise festgelegt. Als grundsätzliche Vorgabe gelten eine Nutzungsdauer von 25 Jahren, sowie der optimale Eingreifzeitpunkt bei Erreichen einer Restnutzungsdauer von 0 Jahren und die Vorgabe, dass Schäden frühestens 5 Jahre nach Fertigstellung auftreten. Die visuelle Erfassung der Zustandsdaten ist zu ca. 80 % erledigt. Eine

vorläufige Auswertung liegt vor, die auf Plausibilität der Daten überprüft wird. Nach noch vorzunehmender Einarbeitung der Radwegachsen wird ca. Ende Dezember 2012 mit der Übergabe der Datenbank gerechnet.

Als nächste Arbeitsschritte sollen im neuen Jahr die Aufstellung eines Vorschlages für ein mehrjähriges Bauprogramm für Instandsetzung und Erneuerung von Radwegen sowie ein jährlich fortzuschreibendes Programm für bauliche Unterhaltung (kleinere Reparaturen) erfolgen.

Gleichzeitig wurde vorgeschlagen, eine Projektgruppe mit weiteren Fachbehörden und Einrichtungen zu bilden, um zu prüfen, ob weitere über technische Bewertungen hinausgehende Belange berücksichtigt werden können (z. B. Netzbetrachtung, verkehrliche und touristische Bedeutung).

Zur nächsten AfK-Sitzung soll ein Vorschlag für ein Bauprogramm zur Vorabstimmung vorgestellt werden.

Kreisrat Schwarz führt aus, dass als Produktziel formuliert wurde, dass die Kreisstraßen und Radwege nach dem im Bauprogramm festgestellten Bedarf ausgebaut und in einem guten Bau- und Unterhaltungszustand erhalten werden. Als Ziele für 2013 sollen die Qualitätsmaßstäbe für den Unterhaltungszustand von Straßen und Radwegen definiert werden und der Radwegebedarfsplan soll fortgeschrieben werden.

Die Daten der Zustandserfassung für Kreisstraßen und Radwege sind erst Ende 2012 verfügbar und müssen dann hinsichtlich Bestand, Zustand und Nutzungsprofil zusammengeführt werden. Das für dieses Produkt erforderliche Budget hängt vom Zustand ab.

Stellv. Vorsitzender KTA Bomhoff hält es für eine gute Sache, durch das PMS eine Entscheidungsgrundlage zu bekommen, besonders, wenn es möglich ist, speziell für Radwege und Kreisstraßen getrennte Daten zu bekommen. Er regt an, für die Projektgruppe auch den ADFC und die Radwegepaten mit einzubinden.

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 6.1

07.11.2012

Mitteilungen/Anfragen; hier: Einweihung von Kreisstraßen

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisrat Schwarz erinnert an die für den 09.11.2012 geplante Einweihung der K 34 Wietzen – Buchhorst und schlägt vor, die offizielle Freigabe der Maßnahme K 6 OD Steimbke am Freitag, dem 30.11.2012, um 14:00 Uhr, vorzunehmen.

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 6.2

07.11.2012

Mitteilungen/Anfragen; hier: Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisrat Schwarz teilt zum Sachstand der Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen mit, dass die Gemeinden beteiligt wurden. Für die Meldung ist es nicht ausreichend, auf dem Meldevordruck nur die Kriterien anzukreuzen, sondern es sollen auch nähere Erläuterungen gemacht und Belege vorgelegt werden, z. B. Prospekte für die touristische Nutzung oder Angaben über Schülerzahlen und einzelne Schularten.

Stellv. Vors. KTA Bomhoff fragt, ob für den nächsten AfK, der voraussichtlich im Mai tagen wird, der Entwurf für die Fortschreibung vorgelegt wird, oder ob es möglich ist, einen Entwurf schon vorher an die Fraktionen zu schicken.

Kreisrat Schwarz antwortet, dass es schon einen früheren Sitzungstermin geben wird.

(Anmerkung der Verwaltung:
Die nächste Sitzung des AfK ist am 12.03.2013 geplant.)

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 6.3

07.11.2012

Mitteilungen/Anfragen; hier: PMS für Radwege

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

KTA Andermann erläutert, dass das PMS sicher sein muss. Besonders in Waldgebieten sind gravierende Schäden durch Wurzelaufbrüche an Radwegen entstanden. Aus der Flurbereinigung Steimbke ist ihm bekannt, dass an Wirtschaftswegen im Seitenraum eine Wurzelfräse eingesetzt wurde, die Flachwurzler kappt. Danach hat man fünf bis sechs Jahre Ruhe und die Bäume sterben nicht ab. Er fragt, ob dieses Verfahren auch bei Radwegen eingesetzt werden kann.

Kreisstraßenmanager Sangmeister antwortet, dass die Straßenbauverwaltung seit etwa zwei Jahren in 50 – 60 cm Tiefe Wurzelschutzfolien einzieht, die ein Durchwachsen verhindern. Dies wird jetzt auch bei dem Radweg im Zuge der K 8 Landesbergen – Husum gemacht.

Ltd. BD Schindler ergänzt, dass bei der Radwegeerhaltung die Wurzelschäden nur einen Teilbereich ausmachen. Mit PMS werden noch viele andere Aspekte berücksichtigt. Hinsichtlich der Besetzung der Projektgruppe hält er die Beteiligung des ADFC für gut. Beim Radwegbau werden künftig auch bisher noch nicht berücksichtigte Aspekte wie z. B. die Entwicklung bei den E-Bikes mit verschiedenen Geschwindigkeiten berücksichtigt werden müssen. Das PMS ist ein Steuerungselement für verfügbare Haushaltsmittel. Die endgültige Entscheidung verbleibt bei der Politik. Später können – wie heute bereits bei der Vermessung möglich – auch Straßenzustände per Luftbefliegung erfasst werden.

Kreisstraßenmanager Sangmeister bemerkt, dass mit PMS Schadensentwicklungsmodelle erstellt werden. Straßen, deren Zustand schon jetzt so schlecht ist, wie beispielsweise bei der K 37 Steimbke – Lichtenhorst, müssen nicht in 5 Jahren nacherfasst werden. Im Rahmen der Datenpflege sollen jährlich ca. 20 bis 30 km nacherfasst werden.

Stellv. Vorsitzender KTA Bomhoff fasst zusammen, dass auch der Landkreis als Kommune Entscheidungen zu treffen hat. Das PMS dienst hierfür als Entscheidungsgrundlage, während die Entscheidung selbst durch die Politik getroffen wird.

Öffentliche Sitzung
des **Ausschusses für Kreisstraßen** am 07.11.2012

Protokoll zu TOP 7

07.11.2012

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Beschluss:

Beratungsgang:

ohne