



AfK/01/2013

Abschrift!

## Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen  
am Dienstag, dem 12.03.2013, 15:00 Uhr,  
im Großen Sitzungszimmer des Kreishauses A,  
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

---

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 16:40 Uhr

Anwesend:

### Stimmberechtigtes Mitglied

Herr KTA Friedrich Andermann, 31634 Steimbke  
Herr stellv. Landrat Heinz-Friedel Bomhoff, 31618 Liebenau  
Herr KTA Rüdiger Kaltofen, 31604 Raddestorf  
Herr KTA Günter Kesebom, 27324 Hassel  
Herr KTA Heinz-Dieter Meinzen, 31628 Landesbergen  
Herr KTA Bernd Meyer, 27333 Schweringen  
Herr KTA Alfred Plate, 31618 Liebenau  
Herr KTA Heinz Schmidt, 27324 Hämelhausen  
Herr KTA Friedrich Sieling, 31613 Wietzen  
Herr KTA Hansjürgen Waering, 31595 Steyerberg  
Herr KTA Hartmut Waschke, 31582 Nienburg

### 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 Reckleben, „Die Harke“  
Herr Henschel, Kreiszeitung

### Zuhörer

Herr Bürgermeister Lesemann, Pennigsehl

Der Vorsitzende KTA Kesebom 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 07.11.2012
- TOP 2: Sachstand der laufenden Baumaßnahmen **2013/035**
- TOP 3: Vorabstimmung über ein aus PMS entwickeltes Bauprogramm für die Instandsetzung und Erneuerung von Radwegen **2013/036**
- TOP 4: Sachstand zur Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen **2013/038**
- TOP 5: Winterdienst auf Kreisstraßen **2013/039**
- TOP 6: Mitteilungen/Anfragen
- TOP 7: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Zur Beglaubigung:

Der Vorsitzende	Protokollführerin	Der Landrat In Vertretung
gez. Kesebom	gez. Fabisch	gez. Schwarz
Kreistagsabgeordneter	Kreisamtfrau	Kreisrat



**Protokoll zu TOP 1**

---

12.03.2013

**Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses  
für Kreisstraßen vom 07.11.2012**

Beschluss:

Das Protokoll wird einstimmig bei 3 Enthaltungen genehmigt.

Beratungsgang:

ohne



**Protokoll zu TOP 2**

---

**2013/035**

12.03.2013

**Sachstand der laufenden Baumaßnahmen**

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager Sangmeister erläutert die Kreisstraßenbaumaßnahmen geordnet nach dem Sachstand wie folgt:

**a) Maßnahmen im Bau**

K 3 Radwegneubau OD Stöckse

Im 1. Abschnitt sind die Rinnen und Fahrbahnverschwenkungen im Bau. Die Fertigstellung ist für Mai 2013 vorgesehen.

K 40 OD Deblinghausen

Da in der OD Deblinghausen kein funktionierender Regenwasserkanal vorhanden ist, müssen die Entwässerungsanlagen neu hergestellt werden. Die Entwässerung soll in Form einer Rigolenversickerung erfolgen. Bei dem Radwegbau fehlt noch die Verlegung der Pflasterung. Als Fertigstellungstermin ist Mai 2013 geplant.

K 151 Bahnübergang Hassel

Die Arbeiten liegen im Zeitplan. Zwangspausen ergeben sich durch die vorgegebenen Sperrzeiten. Beide Stützen sind fertig, das Traggerüst für den Oberbau steht. Derzeit befinden sich die Widerlager im Bau.

Ltd. BD Schindler ergänzt, dass die Firma Spieker aus Oldenburg die Bauarbeiten – gebremst durch die Sperrpausen – bis zum Frühjahr 2014 fertig gestellt haben wird. Ohne die notwendige Einhaltung der Sperrpausen wäre dies viel früher möglich. Im Mai/Juni 2013 wird die Brücke errichtet werden. Sofern der Wunsch besteht, könnte das Bauwerk evtl. besichtigt werden.

Kreisstraßenmanager Sangmeister fährt fort:

**b) Maßnahmen in der planungsrechtlichen Absicherung**

K 2 Radwegneubau Drakenburg – GVS Mehlbergen

Im Januar 2013 fand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Erörterungstermin statt. Wenn der Planfeststellungsbeschluss rechtswirksam ist, kann nach Einigung mit den Grundstückseigentümern im Frühjahr/Sommer der Baubeginn erfolgen. Da die Maßnahme im Überschwemmungsgebiet der Weser liegt, sind hier ab 15.10. keine Arbeiten mehr möglich.

#### K 24 Fahrbahnausbau Nordel – NRW

Die Maßnahme wurde von 2012 auf 2013 verschoben. Da der Grunderwerb und planungsrelevante Angelegenheiten geklärt sind, kann hier mit einem Verzicht auf ein förmliches Planfeststellungsverfahren gearbeitet werden.

#### K 3 Fahrbahnausbau und Radwegbau OD Steimbke

Hier stehen nur geringe Breiten zur Verfügung, die Regelung der Entwässerung ist äußerst schwierig. Der Knotenpunkt mit der Einmündung der Gemeindestraße „Hohe Straße“ soll zusätzlich neu geregelt werden. Ein Schlossereibetrieb liegt in einer Senke, hierdurch gibt es Schwierigkeiten bei der Zu- und Abfahrt. Als Baubeginn ist 2013 geplant.

#### K 139 Fahrbahnausbau Calle – Asendorf

Mit den Anliegern wurde frühzeitig gesprochen. Anregungen wurden soweit möglich im Entwurf berücksichtigt. Zu vermeidende Hangabrutsche und die fehlende Entwässerung in der Ortslage erschweren die Planung, die inzwischen fertig gestellt ist. Sobald das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, ist der Baubeginn in 2013 vorgesehen.

### **c) Maßnahmen in der Entwurfsvorbereitung**

#### K 10 Fahrbahnausbau und Radwegbau OD Rehbürg

Auf dieser Strecke liegt eine hohe Verkehrsbelastung. Der Planentwurf liegt vor. In zwei bis drei Jahren ist der Ausbau bis zur B 441 vorgesehen.

#### K 23 Fahrbahnausbau Nordel – L 343

Die alte Fahrbahn hat ein rundes Profil. Grundpläne liegen vor. Baubeginn ist voraussichtlich 2014/2015.

#### K 24 Fahrbahnausbau Warmsen – Essern – Nordel

Vom Fahrbahnaufbau her soll eine Bauklassenverbesserung erfolgen. Die Strecke hat eine hohe Belastung mit Schwerlastverkehr von 150 bis 200 Fahrzeugen pro Tag. Die Grundpläne wurden erstellt. Vorgesehener Baubeginn ist 2014.

#### K 13 Fahrbahnausbau Loccum – Seelenfeld

Die Grundpläne für den Fahrbahnausbau vom Ortsausgang Loccum bis zur Landesgrenze werden in Kürze erstellt. Baubeginn ist voraussichtlich in 2014.

### **d) Radwegemaßnahmen von der Gemeinde finanziert**

#### K 50 Steyerberg - Sarninghausen

Der Grundplan ist fertig, die Lage der Querungshilfe ist mit dem Flecken Steyerberg abgestimmt. Jetzt kann mit der Aufstellung des Radwegeentwurfes begonnen werden. Mit dem Flecken muss eine Vereinbarung geschlossen werden. Wenn der Grunderwerb durch den Flecken geregelt ist, kann noch in 2013 gebaut werden.

#### K 37 OD Steimbke B 214 – Freibad

Lt. Zuwendungsgeber fehlt ein eigenständiger Verkehrswert da keine Anbindung an ein Radwegenetz besteht. Dieses trifft jedoch nicht zu und wird noch einmal begründet. Die Maßnahme muss noch in das Jahresbauprogramm aufgenommen werden. Ein Baubeginn wird evtl. erst in 2014 möglich sein.

#### **e) Eigenfinanzierte Maßnahmen**

#### K 4 Fahrbahnerneuerung Linsburg – Wenden

Zwei Teilabschnitte der K 4 sind in den vergangenen Jahren bereits ausgebaut worden. Dieser knapp einen Kilometer lange Abschnitt wurde aus 2012 auf dieses Jahr verschoben.

#### K 22 Radweginstandsetzung Diepenau – Landesgrenze

Die Pflasterdecke des Radweges ist zerdrückt. Da eine Nutzung des Radweges so nicht mehr möglich ist, wird dieser in 2013 auf rd. 450 m neu gepflastert. Der Fahrbahnausbau auf dieser Strecke ist für etwa 2016 geplant.

KTA Andermann fragt, wann der 2. Bauabschnitt des Radweges im Zuge der K 3 in der OD Stöckse erfolgen wird.

KTA Sangmeister entgegnet, dass der 2. Bauabschnitt des Radweges in der OD Stöckse erst dann gebaut werden wird, wenn auch der Fahrbahnausbau in der OD Stöckse erfolgt. In etwa drei bis vier Jahren wird man eine Fahrbahnerneuerung vornehmen müssen. In diesem Zuge könnte – sofern dies vorgesehen ist – ein Radwegneubau erfolgen, bei dem eine andere Querschnittsgestaltung zu Grunde gelegt werden könnte, als wenn man einen Radweg separat planen würde.

Ltd. BD Schindler führt aus, dass der Landkreis Nienburg/Weser bezüglich der Investitionen im Kreisstraßenbereich niedersachsenweit recht weit vorne liegt und im Vergleich zu anderen Landkreisen gut aufgestellt ist.



## Protokoll zu TOP 3

---

**2013/036**

12.03.2013

### **Vorabstimmung über ein aus PMS entwickeltes Bauprogramm für die Instandsetzung und Erneuerung von Radwegen**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Vorsitzender KTA Kesebom erinnert daran, dass älteren Kreistagsabgeordneten das PMS für Kreisstraßen bereits ein Begriff ist.

Ltd. BD Schindler erklärt, dass das PMS auf Bundes- und Landesstraßenebene schon seit Jahren angewendet wird, ebenso für Brückenbauwerke. Man kann sich die Maßnahmen entweder noch angucken und aus dem Erfahrungswert heraus sagen, welche Straße neu bebaut werden soll oder man setzt das PMS ein. Dieses gibt es auch im Hochbau oder im Leitungsbau.

Das PMS liefert belastbare Zahlen und ist ein System für eine objektive Beurteilung. Als Grundlage sind die Daten des Anlagevermögens erfasst mit Breite, Länge usw. Das PMS für Kreisstraßen kann nicht 1:1 auf Radwege übertragen werden. Beispielsweise ist bei Radwegen die Verkehrsbelastung nicht so ausschlaggebend wie bei Kreisstraßen. Auch beim Radwege-PMS erfolgt in einem ersten Schritt die Bestandsaufnahme der Daten, dann die Zustandsbewertung (Risse usw.) und schließlich das Steuern mit Daten.

Sofern Interesse besteht, schlägt er einen separaten Termin vor, um zu zeigen, wie das PMS funktioniert und um einzelne Schritte zu erläutern.

Vorsitzender KTA Kesebom hält einen entsprechenden Termin in Verbindung mit einer Besichtigung des Brückenbauwerkes im Zuge der K 151 Hassel z. B. im Dorfgemeinschaftshaus Hassel für möglich.

Kreisstraßenmanager Sangmeister trägt vor, dass man durch das PMS mit geringem Mitteleinsatz eine hohe Effizienz erreichen kann, indem das System die Maßnahmen auflistet, die man mit den zur Verfügung stehenden Mitteln am sinnvollsten durchführen sollte. Das PMS für Kreisstraßen wurde bereits vor Jahren entwickelt und daraus werden Vorschläge – wie z. B. das derzeitige Bauprogramm – entwickelt.

Vor etwa einem Jahr kam die Idee, auch für Radwege ein PMS zu entwickeln. Die Nutzungsdauer einer Radwegdeckschicht beträgt rd. 25 Jahre. Im eigenen Bereich wird der Landkreis in den nächsten Jahren investieren müssen, weil die Restnutzungsdauer vieler Radweg dann abläuft.

Ziel des Radwege PMS ist es, eine Dringlichkeitsreihung für bauliche Maßnahmen im Rahmen der baulichen Erhaltung zu ermitteln.

In einer Basisdatenbank sind sieben Schadensmerkmale hinterlegt, getrennt nach Asphalt- oder Pflasterbauweise. Aus dem Maßnahmenkatalog wird eine Reparaturmethode für diese Kleinschäden vorgeschlagen, wodurch auch die Kosten erfasst werden können.

Die Datenbank wird der Straßenbauverwaltung in Kürze zugestellt und dann sind Visualisierungen möglich.

Herr Bürgermeister Lesemann von Pennigsehl verlässt um 16:00 Uhr die Sitzung.

Ltd. BD Schindler ist der Ansicht, dass die Erläuterungen im Detail in der gesonderten Veranstaltung im Mai vorgestellt werden sollten. Er unterstreicht noch einmal, dass das PMS ein Hilfsmittel für Entscheidungen ist, mit dessen Hilfe man die Vorgehensweise transparent machen kann. Die Entscheidung für eine andere Priorität ist trotzdem möglich.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erläutert abschließend, dass mit dem PMS z. B. eine Plausibilitätsüberprüfung für die Mittelanmeldung für Radwege im Rahmen eines mehrjährigen Bauprogramms für Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden kann.



## **Sachstand zur Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen**

### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

### Beratungsgang:

Kreisrat Schwarz stellt den Sachstand zur Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes an Kreisstraßen vor. Gegenüber den mit der Einladung verschickten Unterlagen gibt es inzwischen eine neue Liste und einen ergänzten Plan.

Besonders für die jeweiligen Gemeinden handelt es sich hier um ein sensibles Thema, wodurch es oft etwas länger dauert, bis das Ergebnis der gemeindlichen Entscheidung gemeldet werden kann.

Insgesamt gibt es etwa 110 km Radwege an Kreisstraßen. 55 Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 130 km wurden gemeldet. Die in der Liste dargestellte Priorität ist die Meinung der jeweiligen Gemeinde. Dieser Rangfolge muss sich nicht angeschlossen werden.

Grundlage der Verteilung der Gewichtung der Kriterien für Radwege an Landesstraßen war im vergangenen Jahr als 1. hartes Kriterium die Verkehrsbelastung. Der DTV-Wert der gemeldeten K 29 ist der höchste DTV-Wert aller gemeldeten Abschnitte. Herr Bürgermeister Lesemann ist leider schon gegangen und kann somit keine weiteren Aspekte vortragen. Weitere Kriterien im Bereich der Radwege an Landesstraßen waren:

2. Unfälle (Rad)
3. Schulwegsicherung
4. Arbeitsplatz
5. Freizeit
6. Touristik
7. Lückenschluss
8. Bonus ADFC

Man könnte noch weitere Kriterien mit betrachten, die bei den Radwegen an Landesstraßen nicht mit berücksichtigt wurden.

Er schlägt zum weiteren Vorgehen vor, dass die Meldungen der Gemeinden zugrunde gelegt werden. Man könnte prüfen,

1. ob alle Kriterien berücksichtigt werden
2. wie Maßnahmen außerhalb der OD berücksichtigt werden
3. ob lieber viele Maßnahmen mit kurzen Strecken oder wenige Maßnahmen mit langen Strecken gebaut werden

KTA Bomhoff bestätigt, dass es grundsätzlich richtig ist, dass man den Gemeinden glauben soll, aber hier haben die Gemeinden unterschiedliche Vorgehensweisen angewendet, so hat z. B. Uchte alles angekreuzt. Seines Erachtens müsste eine Differenzierung vorgenommen werden.

KTA Andermann ist der Ansicht, dass eine Gewichtung der Kriterien in der Liste aufgeführt ist, dass aber die Datenbank der Polizei mit herangezogen werden sollte.

Auf die Anmerkung von KTA Schmidt, dass die K 147 auch als Lückenschluss mit aufgeführt werden müsste, entgegnet Kreisstraßenmanager Sangmeister, dass die K 56 im Bereich der Samtgemeinde Heemsen verläuft, während sich die restliche Strecke als K 147 im Bereich der Samtgemeinde Grafschaft Hoya befindet.

KTA Waering betont, dass die gemeindlichen Prioritäten angegeben sind, jedoch bei der Samtgemeinde Grafschaft Hoya bei den gemeldeten 9 Maßnahmen nur von 1. bis 4. eingestuft wurde.

Kreisrat Schwarz erklärt, dass man den gemeindlichen Prioritäten in der übergeordneten Planung des Kreises nicht gerecht werden kann. Innerhalb der Gemeinden sollen diese Prioritäten berücksichtigt werden.

KTA Meinzen merkt an, dass die Samtgemeinde Mittelweser die K 14 nur in die 3. Priorität eingeordnet hat, obwohl hier mehr Kriterien angekreuzt sind, als bei anderen Maßnahmen.

KTA Waering ergänzt, dass Steyerbergs Radwegebedarfsplan hinsichtlich der Rangfolge hier schon eingeflossen ist und dass man sich von Gemeindeseite schon Gedanken gemacht hat, die man berücksichtigen sollte.

Vorsitzender KTA Kesebom fasst zusammen, dass noch viel Arbeit in die Fortschreibung des Radwegebedarfsplanes gesteckt werden muss.



## Protokoll zu TOP 5

---

**2013/039**

12.03.2013

### Winterdienst auf Kreisstraßen

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Ltd. BD Schindler führt aus, dass sowohl mit eigenen Fahrzeugen und Mitarbeitern als auch mit Externen der Winterdienst durchgeführt wurde. Ein Unimog fasst 4,5 t Streusalz und 1 t Sole. Dieses Gemisch aus Salz und Sole bleibt auf den Straßen besser liegen. Für ein Ausbringen von Feuchtsalz müssten alle Fahrzeuge umgerüstet werden.

Im Landkreis Nienburg/Weser werden durchschnittlich 15 g/m<sup>2</sup> gestreut, da sich dies im Winter bewährt hat. Bei 310 km Kreisstraßen werden rd. 26 t je Umlauf gestreut. Die Geschäftsbereiche Verden, Hameln und Nienburg haben im Rahmen einer gemeinsamen Ausschreibung einen Preis von z. Z. 90 €/ t brutto erzielt. Für das gesamte Straßennetz des Geschäftsbereichs Nienburg mit Bundes-, Landes- und Kreisstraßen werden 140 t je Umlauf benötigt. Nach den zwei starken Wintern wurden in diesem Winter bis zum 06.03.2013 rd. 10.500 t verbraucht.

Die Straßenbauverwaltung ist bemüht, evtl. im Bereich B 6 – Meinkingsburg ein weiteres Lager anzumieten. Der Streusalzbedarf 2013 wird von den Geschäftsbereichen Hameln und Nienburg zusammen ausgeschrieben. Hierbei hofft man auf einen Preis von 60 € bis 70 € je Tonne.

Die Frage von KTA Waschke, ob das Salz eine bestimmte Körnung hat, beantwortet Ltd. BD Schindler dahingehend, dass dem Salz Zusatzstoffe gegen ein Verklumpen zugegeben werden. Bund und Land haben Fahrzeuge wie Streuer, Schneepflüge usw. im Wert von 1,5 Mio. Euro neu gekauft.

KTA Andermann möchte eine grobe Schätzung für das Protokoll hinsichtlich Personal- und Maschinenkosten für einen Winter mitgeteilt bekommen.

KTA Waschke berichtet, dass die Stadt Nienburg vor vier Jahren 400.000 € für den Winterdienst aufwenden musste.

#### Anmerkung der Verwaltung zu den Winterdienstkosten:

Für das Jahr 2011 stellen sich die Winterdienstkosten aufgrund der Anschreibungen und Ausgaben des Jahres 2011 wie folgt dar und beinhalten somit nicht einen ganzen Winter, sondern „zwei halbe“ Winter:

Lieferung von Salz und Sole	111.260 €
Einsatz von Fremdfirmen für den Räum- und Streudienst	110.630 €
Einsatz von Fahrzeugen Bund/Land für den Räum- und Streudienst	38.480 €
Personalkosten Kreisstraßenwärter (Verrechnungssatz des Landes)	<u>76.900 €</u>
Summe 2011	<u>337.270 €</u>

Die Ausgaben für das Jahr 2012 konnten bisher noch nicht vollständig ausgewertet werden. Auf der Basis des Salzverbrauchs werden die Winterdienstkosten im Jahr 2012 in der Summe lt. überschlägiger Berechnung der NLStBV bei ca. 570.000 € liegen.



**Protokoll zu TOP 6**

---

12.03.2013

**Mitteilungen/Anfragen**

Beschluss:

Beratungsgang:

ohne



**Protokoll zu TOP 7**

---

12.03.2013

**Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde**

Beschluss:

Beratungsgang:

ohne