



AfK/02/2014

Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen
am Donnerstag, dem 18.09.2014, 15:00 Uhr,
im Großen Sitzungszimmer des Kreishauses A,
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:20 Uhr

Anwesend:

Stimmberechtigtes Mitglied

Herr KTA Friedrich Andermann, 31634 Steimbke
Herr KTA Jens Beckmeyer, 31592 Stolzenau

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Hartmut
Waschke

Herr stellv. Landrat Heinz-Friedel Bomhoff, 31618 Liebenau
Herr KTA Bernd Brieber, 31608 Marklohe

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Heinz-Dieter
Meinzen

Herr KTA Werner Cunow, 31608 Marklohe

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Alfred Plate
Vertreter für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Hansjürgen
Waering

Herr KTA Fritz-Karsten Hüneke, 31628 Landesbergen

Herr KTA Rüdiger Kaltoven, 31604 Raddestorf
Herr KTA Günter Kesebom, 27324 Hassel
Frau KTA Ute Paczkowski, 31623 Drakenburg

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Bernd Meyer

Herr KTA Heinz Schmidt, 27324 Hämelhausen
Herr KTA Friedrich Sieling, 31613 Wietzen

Zuhörer

Herr KTA Manfred Reinke, 27333 Warpe

Verwaltung

Frau KA Renate Fabisch,
Herr Kreisrat Thomas Schwarz,
Herr FDL Claus Witt

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Herr Dipl.-Ing. Jürgen Callies,
Herr Ltd. BD Uwe Schindler,

Presse

Frau Anika Bokelmann, Syke
Herr Stüben, "Die Harke",

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 25.03.2014 | |
| TOP 2: | Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 25.04.2014 | |
| TOP 3: | 1. Nachtragshaushaltsplan 2014; Veränderungsmeldung für die Mittelansätze im Produktbereich 55120 Kreisstraßen | 2014/168 |
| TOP 4: | Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zum Pilotprojekt "Fahrradschutzstreifen in Nendorf auf der K 38 und der K 15" | 2014/171 |
| TOP 5: | Radwegbreite an Kreisstraßen | 2014/175 |
| TOP 6: | Flächensicherung im Zuge der K 148 Warpe - Wietzen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Warpe | 2014/176 |
| TOP 7: | Sachstandsbericht über die Fortschreibung des Bauprogramms | 2014/177 |
| TOP 8: | Richtlinie für die Freigabe von Kreisstraßenbaumaßnahmen | 2014/178 |
| TOP 9: | Mitteilungen/Anfragen | |
| TOP 9.1: | Mitteilungen/Anfragen; hier: Sanierungsmaßnahmen im Zuge der K 34 | |

TOP 10: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

TOP 10.1: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Flächensicherung
im Zuge der K 148

TOP 10.2: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Fahrbahnausbau
im Zuge der K 139

Zur Beglaubigung:

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



Protokoll zu TOP 1

18.09.2014

**Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses
für Kreisstraßen vom 25.03.2014**

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Das Protokoll wird einstimmig bei 4 Enthaltungen genehmigt.



Protokoll zu TOP 2

18.09.2014

Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 25.04.2014

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Das Protokoll wird einstimmig bei 7 Enthaltungen genehmigt.



Protokoll zu TOP 3

2014/168

18.09.2014

1. Nachtragshaushaltsplan 2014; Veränderungsmeldung für die Mittelansätze im Produktbereich 55120 Kreisstraßen

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Ausschuss für Kreisstraßen empfiehlt, den veränderten Mittelanmeldungen für das Produkt 55120 Kreisstraßen zuzustimmen.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Beratungsgang:

KA Fabisch erläutert, dass die Ansätze im Ergebnishaushalt bis auf die 131.500 € Mehreinnahmen bei dem Ertragskonto 55120 348000 „Erstattungen vom Bund“ unverändert geblieben sind. Hier sind nicht vorhersehbare Mehreinnahmen für den Einsatz von Kreisstraßenwärtern auf Bundesstraßen entstanden, die im Rahmen des Lohnstundenausgleichs erstattet wurden.

Im Bereich der Investitionen war es erforderlich, einige Ansätze zu verändern:

K 2 OD Drakenburg und K 2 Radwegneubau Drakenburg – Balge

Hierbei handelt es sich um eine buchungstechnische Veränderung, weil im Zuge des Haushaltsplanes 2014 der Ansatz von 43.000 € zwar richtig angemeldet wurde, tatsächlich aber der falschen K 2-Maßnahme zugeordnet worden ist.

K 3 OD Stöckse Fahrbahnausbau und Radwegneubau (2. BA)

Planungskosten von 20.000 € für die in 2017/2018 geplante Baumaßnahme. Fahrbahnausbau war zunächst eigenfinanziert geplant, Radwegmaßnahme aus Radwegbedarfsplan ist noch nicht im Bauprogramm enthalten.

K 3 OD Nienburg Fahrbahnerneuerung (eigenfinanzierte Maßnahme)

Maßnahme war für 2014 mit Kosten von 190.000 € geplant. Auf kurzfristig vorgetragenen Wunsch der Stadt Nienburg wurde die Maßnahme auf 2015 verschoben. Ersatzweise soll für 2017 geplante K 26 OD Stolzenau vorgezogen werden.

K 10 OD Rehburg Fahrbahnausbau

Ausschreibung musste im August aufgehoben werden. Es lagen nur zwei Angebote vor, von denen der erste Bieter der Verlängerung der Zuschlagsfrist nicht zugestimmt hat und somit ausgeschlossen war und der zweite Bieter mit seiner Angebotssumme 56 % über der Kostenberechnung lag und damit eine Vergabe an ihn unwirtschaftlich gewesen wäre. Die erneute Ausschreibung und Vergabe sollen noch in 2014 erfolgen. Für die hauptsächliche Bauausführung nach der Winterpause werden günstigere Angebote erhofft.

Die bereitgestellten Haushaltsmittel sollen im Haushalt 2014 verbleiben, im Nachtrag muss jedoch die Verpflichtungsermächtigung für die noch durchzuführende Vergabe auf 232.100 € erhöht werden.

K 22 Diepenau – Landesgrenze NRW Radweginstandsetzung (eigenfinanziert)

Für diese eigenfinanzierte Maßnahme aus 2013/2014 werden noch 6.500 € für die Schlussrechnung benötigt.

K 26 OD Stolzenau Fahrbahnerneuerung und Erneuerung Rinnen (eigenfinanziert)

Eigenfinanzierte Maßnahme aus 2017 soll als Ersatz für die verschobene K 2 OD Nienburg gebaut werden. Hierfür sind 187.600 € über den Nachtrag zu veranschlagen.

K 29 B 214 – Pennigsehl Radwegneubau

Planungskosten von 46.100 € für die in 2016/2017 geplante Maßnahme. Die Radwegmaßnahme aus Radwegebedarfsplan ist noch nicht im Bauprogramm enthalten.

Durch die drei geplanten Radwegebaumaßnahmen K 29, K 3 und K 50 aus dem Radwegebedarfsplan verschieben sich lt. Bauprogramm noch nicht abgearbeiteten Fahrbahnausbaumaßnahmen K 22, K 151 und K 24.

K 50 Sarninghausen – Deblinghausen Radwegneubau

Planungskosten von 18.000 € für die in 2018/2019 geplante Maßnahme. Die Radwegmaßnahme aus Radwegebedarfsplan ist noch nicht im Bauprogramm enthalten.

K 139 Calle – Asendorf Fahrbahnausbau

Maßnahme muss wegen Verzögerungen durch Planfeststellung verschoben werden. Ausschreibung und Baubeginn (Baufeldfreiräumung) sollen noch in 2014 erfolgen, die hauptsächliche Bauzeit liegt nach der Winterpause in 2015. Der Haushaltsansatz 2014 soll im Nachtrag um 2,0 Mio. € gekürzt und die Verpflichtungsermächtigungen sollen um diesen Betrag erhöht werden, damit die Vergabe in 2014 erfolgen kann. In 2015 werden die Mittel erneut veranschlagt.

In Abhängigkeit von den Auszahlungen verringern sich entsprechend die Einzahlungen. Durch den Nachtrag verringern sich die Auszahlungen um 1.911.800 € und die Einzahlungen verringern sich um 1.170.000 €.

KTA Sieling fragt, ob durch die geplanten Verschiebungen Zuschüsse verloren gehen. Gleichzeitig begrüßt er die erneute Ausschreibung der K 10 im Herbst und erhofft sich dadurch ein günstigeres Ergebnis. Außerdem ist es vorteilhaft, dass hier keine Winterbaustelle entstehen wird.

KTA Bomhoff möchte wissen, warum als Ersatzmaßnahme für die eigenfinanzierte K 3 die erst für 2017 geplante K 26 gebaut werden soll und nicht eine für frühere Jahre geplante Maßnahme.

VA Witt erklärt, dass die K 26 als Ersatzmaßnahme eingeschoben wurde, weil hier die Planung kurzfristig umgesetzt werden konnte und die Kostenhöhe in etwa der der K 3 entspricht.

KTA Andermann regt an, dass vor dem Hintergrund evtl. sinkender Zuschüsse die Mittel für die Maßnahmen aufgestockt werden sollten.

Ltd. BD Schindler gibt zu bedenken, dass die Maßnahmen auch zeitlich gesehen umgesetzt werden können.

KA Fabisch erläutert, dass die Fördermittel für die einzelne Maßnahme bisher weiterhin 60 % betragen. Die gesamten Zuwendungsmittel, die das Land nach dem EntflechtG für Verkehrsmaßnahmen gewährt, verringern sich jedoch zugunsten des ÖPNV um jährlich 5 % bis sich das Verhältnis von ursprünglich 60 % für Straßenbaumaßnahmen und 40 % für Maßnahmen des ÖPNV umgekehrt hat.

KTA Bomhoff wundert sich, dass in der letzten Sitzung der Planfeststellungsbeschluss für die K 139 kurzfristig in Aussicht gestellt wurde und jetzt immer noch nicht rechtskräftig ist.

Kreisrat Schwarz trägt vor, dass im FB Recht nur eine Teilzeitstelle für diese und weitere Aufgaben vorhanden ist und dass daher aufgrund der Vielzahl von Verfahren Verzögerungen eintreten. Für die Grunderwerbsverhandlungen ist der Planfeststellungsbeschluss jedoch eine wichtige Voraussetzung. Die Personalsituation wird bereits durch Ramböll untersucht.

Ltd. BD Schindler ergänzt, dass der Planfeststellungsbeschluss auch für Bundes- und Landesstraßenmaßnahmen ein Problem darstellt. Grunderwerbsverhandlungen sind aber nur mit Rechtsabsicherung sinnvoll, da sonst durch eine Klage das ganze Verfahren angehalten werden kann.

Kreisrat Schwarz schlägt vor, Einzelheiten für das Stocken nachzufragen. Zuwendungsmittel für die K 139 gehen nicht verloren, da noch in 2014 der Förderantrag gestellt werden soll und die Ausschreibung und Baufeldfreimachung ebenfalls noch in 2014 erfolgen sollen. Insgesamt sei zu bedenken, dass die Haushaltslage schlecht ist und dem Gesamthaushalt 2 Mio. Euro gut tun.

KTA Andermann hat aus der Presse erfahren, dass alle Brücken in Deutschland marode sind und fragt, wie das bei Kreisstraßen zu sehen ist.

Ltd. BD Schindler erklärt, dass zum Zeitpunkt des Baus vieler Brücken andere Verkehrsbelastungen einkalkuliert wurden. Insbesondere sind Brücken, die mit Spannbeton gebaut wurden, schon vor ihrer vor Jahrzehnten ermittelten Lebensdauer abgängig, weil auch der Schwerlastverkehr überproportional angestiegen ist. Im Bereich der Brücken im Zuge von Kreisstraßen gibt es hier kaum Spannbetonbrücken.



Protokoll zu TOP 4

2014/171

18.09.2014

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zum Pilotprojekt "Fahrradschutzstreifen in Nendorf auf der K 38 und der K 15"

Beschluss:

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.

Eine Beschlussfassung wird auf die kommende Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen am 13.11.2014 vertagt.

Beratungsgang:

VA Witt trägt die Argumente der SPD-Kreistagsfraktion aus dem Antrag vor und erläutert die Grundvoraussetzungen nach der ERA 2010 für eine Markierung von Schutzstreifen für Fahrradfahrer.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei der K 15 in Nendorf, Mindener Straße, eine Markierung von Schutzstreifen wegen zu geringer Fahrbahnbreite nicht möglich ist.

Bei der K 38 in Nendorf, Steyerberger Straße, wird eine Markierung von Schutzstreifen für Fahrradfahrer durch die Straßenbauverwaltung und den ADFC grundsätzlich befürwortet, sofern die Beschädigungen an der vorhandenen Rinne beseitigt werden.

Die Polizei hat eine Markierung abgelehnt, da hinsichtlich der bei der K 15 nicht möglichen Markierung kein einheitliches Verkehrskonzept in der Ortslage Nendorf zu erreichen ist. Der FD Straßenverkehr hat ebenfalls eine ablehnende Stellungnahme abgegeben, weil die Fahrbahnkante Verdrückungen aufweist und die Gosse nicht befahrbar ist. Außerdem liegen zu geringe Verkehrsstärken von 145 Kfz/h vor.

Darüber hinaus wurde gleichzeitig wurde von der SPD-Kreistagsfraktion beantragt, dass der angrenzende Gehweg für Radfahrer freigegeben wird.

Hier befürworten die NLStBV und der ADFC grundsätzlich eine Freigabe des Gehweges im Zuge der K 15, sofern eine Ausbesserung der Gehwegschäden erfolgt. Die Polizei sowie der FD Straßenverkehr haben hierzu keine Stellungnahme abgegeben.

Die Freigabe des Gehweges im Zuge der K 38 wird von der NLStBV und dem ADFC ebenfalls unter der Voraussetzung, dass eine Ausbesserung der Gehwegschäden erfolgt, befürwortet. Die Polizei hat hierzu ebenfalls keine Stellungnahme abgegeben.

ne. Der FD Straßenverkehr hat eine Freigabe aufgrund einer zu geringen Gehwegbreite abgelehnt.

Nach der StVO besteht die Fahrradnutzung von Gehwegen eine Benutzungspflicht für Kinder bis zum 8. Lebensjahr und darüber hinaus ist dies für Kinder bis zum 10. Lebensjahr eine Kann-Bestimmung. Somit haben Grundschulkinder grundsätzlich die Möglichkeit, den sicheren Gehweg nutzen zu können.

KTA Beckmeyer führt aus, dass es sich im Zuge der K 15 um eine nur rd. 50 m lange Strecke handelt, während bei der K 38 eine Strecke von rd. 1 km betroffen ist. Der Verwaltungsausschuss hat in der Sitzung am 17.09.2014 beschlossen, für die Gehwegsanierung bzw. die Sanierung der Nebenanlagen im Zuge der K 26 und K 38 Haushaltsmittel bereit zu stellen. Sofern die Markierung der Schutzstreifen nicht sofort umgesetzt werden kann, ist dies auch z. B. 2017 im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme in Ordnung.

Er schlägt vor, die Gehweganlage und die Bordkanten zunächst zu sanieren, dann müsste es möglich sein, die Markierung als Gesamtziel/Pilotprojekt umzusetzen. Bei einzelnen Engstellen könnte die Markierung evtl. ausgesetzt werden. Auch wenn bei Bundes- oder Kreisstraßen der DTV-Wert nicht erreicht wird, hält er eine Markierung für die günstigste Lösung für die Ortslage. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit hätte bei der K 38 außerdem einen positiven Effekt.

Gegenüber den ERA-Empfehlungen könnte eine einheitliche Verkehrsführung den Vorrang haben.

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie eine weitestgehende Umsetzung unter Beteiligung der Gemeinde umgesetzt werden kann.

VA Witt erinnert, dass eine verkehrsbehördliche Anordnung Voraussetzung für die Markierung der Schutzstreifen ist. Er hält die Umsetzung im Zusammenhang mit der derzeit für 2017 geplanten eigenfinanzierten Fahrbahnerneuerungsmaßnahme und der dann erfolgenden Beseitigung der oben genannten Schäden für einen guten Lösungsansatz.

Kreisrat Schwarz hält es für wichtig, dass ohne rechtliche Absicherung nicht gebaut werden kann, um keine Präzedenzfälle zu schaffen. Die Entscheidung ist Rechtsanwendung im übertragenen Wirkungskreis und keiner politischen Abwägung zugänglich.

KTA Briber kennt den Bereich aus eigener Erfahrung und hat festgestellt, dass auf der B 441 durch die vorgenommene Markierung der Verkehr langsamer geworden ist. Da der Verkehr auf der K 38 noch schnell ist, bittet er – auch im Hinblick auf das Pilotprojekt – alle Möglichkeiten zur Durchführung zu prüfen. Auch wenn lt. ERA ein DTV von über 400 Kfz/h vorgegeben ist, reicht bereits ein Raser, um die Radfahrer zu gefährden.

KTA Kaltofen erklärt, dass die Maßnahme zunächst positiv aufgenommen worden ist. Er kann die vorgetragenen Bedenken teilen und schlägt vor, die Schäden zu beseitigen und dann neu über den Antrag zu entscheiden.

KTA Schmidt hat von allen Parteien gehört, dass der Antrag generell nicht abgelehnt wird. Er bittet daher noch einmal Überlegungen anzustellen und nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Dipl.-Ing. Callies berichtet, dass der ADFC sich nicht zwingen lassen will, auf Radwegen zu fahren. Abstufungen sind daher richtig, auch die Empfehlung des DTV-Wertes von über 400 Kfz/h. Markierungen gelten als Verkehrszeichen, hierüber entscheidet daher maßgeblich die Verkehrsbehörde durch Anordnung.

KTA Beckmeyer plädiert dafür, Lösungen für eine Umsetzung zu suchen und hierfür evtl. erforderliche Maßnahmen durchzuführen.

Kreisrat Schwarz erklärt, dass der FD-Leiter Straßenverkehr zurzeit nicht da ist und schlägt vor, über den Antrag in der nächsten Sitzung gemeinsam mit dem FD Straßenverkehr zu beraten.

Ltd. BD Schindler stimmt zu und schlägt vor, dieses Thema evtl. mit dem ADFC, dem FD Straßenverkehr und der Polizei zu kommunizieren.

Vors. KTA Kesebom unterstützt den Vorschlag, den FD Straßenverkehr zu beteiligen und verlegt den Tagesordnungspunkt auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen am 13.11.2014.



Protokoll zu TOP 5

2014/175

18.09.2014

Radwegbreite an Kreisstraßen

Beschluss:

Das Gremium beschließt geändert.

Bei künftigen Radwegebaumaßnahmen im Zuge von Kreisstraßen soll die Radwegbreite im Zuge des Grobkonzeptes der Vorplanung beschlossen werden.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit: 10 Ja-Stimmen Nein-Stimmen 1 Enthaltungen

Beratungsgang:

Dipl.-Ing. Callies erläutert die wesentlichen Kriterien aus der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) hinsichtlich der Breite von Radwegen. Bisher sei eine Radwegbreite von grundsätzlich 2 m als Empfehlung vorgegeben, welche zumindest an Bundes- und Landesstraßen künftig in 2,5 m Breite vorgesehen ist (bzw. Hochbord = 3 m Breite).

Auch wenn die Regelungen der ERA nicht zwingend in Bezug auf die Ausführung von Radwegen an Kreisstraßen anzuwenden ist, so macht eine Mindestbreite von 2,5 m im Hinblick auf die steigende Nutzung durch schnell fahrende Fahrräder (Pedelecs und E-Bikes) seiner Meinung nach durchaus Sinn. Dies wird im Bereich Bundes- und Landesstraßen auch landesweit künftig praktiziert.

Gleichwohl wird deutlich gemacht, dass eine Förderfähigkeit auch künftig für Mindestradwegbreiten von 2 m gegeben ist.

KTA Brieber ist der Meinung, dass – bezogen auf den Landkreis Nienburg/Weser – der außerörtliche Radwegeverkehr im Regelfall einen geringen Begegnungsverkehr aufweist, so dass eine Mindestbreite mit 2 m durchaus ausreichend ist. Lediglich darüber hinaus hält er eine Einzelfallprüfung, sofern dann erforderlich, für sinnvoll.

KTA Bomhoff gibt zu Bedenken, dass eine generelle Ausführung in 2,5 m unter dem Aspekt eines Sicherheitsgewinnes für die Radfahrer und des gleichzeitig damit verbundenen „höheren“ Förderanteils des Landes durchaus berücksichtigt werden sollte. Er schlägt daher eine generelle Radwegbreite von 2,5 m vor; lediglich im Einzelfall

sollte per Entscheidung vorab durch den Fachausschuss hiervon abgewichen werden.

KTA Cunow schließt sich der Auffassung seines Vorredners gerade in Bezug auf den stetig wachsenden Verkehr schnell fahrender Radfahrer an. Stark frequentierte Strecken sollten seiner Meinung nach grundsätzlich in 2,5 m Breite ausgeführt werden.

KTA Sieling verweist auf die Vielzahl der in der letzten Zeit neu gebauten Radwege im Kreisgebiet. Ihm sei aus der jüngeren Vergangenheit heraus gesehen nicht bekannt, dass es Beschwerden aufgrund zu geringer Radwegbreiten gegeben hat. Dies zeige, dass 2 m Breite ausreichend ist.

KTA Bomhoff hält an seiner Auffassung fest. Seiner Meinung nach sollten örtlich bekannte Besonderheiten, welche einer Ausführung in 2,5 m Breite rechtfertigen könnten, durchaus Berücksichtigung finden. Daher plädiert er für eine generelle Breite von 2,5 m. Sollte hiervon aus Sicht der Verwaltung/Straßenbauverwaltung abgewichen werden, so sollte eine Einzelfallentscheidung durch den Fachausschuss angestrebt werden.

KTA Schmidt gibt zu Bedenken, dass grundsätzlich ja der Wunsch aller bestehe, möglichst viele Radwege bauen zu können. Man dürfe auch die Folgekosten, welche sich aus der Unterhaltung der Radwege ergeben, nicht vergessen. Diese würden bei einer generellen Radwegbreite von 2,5 m, auf die Zukunft gesehen, dann noch erheblicher ausfallen. Auch er hält eine generelle Breite von 2 m für ausreichend.

Vorsitzender Kesebom macht deutlich, dass in der Vergangenheit immer eine Mindestbreite von 2 m eingehalten wurde und diese auch ausreichend bemessen war. Bei einer generellen Breite von künftig 2,5 m sieht er das Problem, dass Anbindungen an bereits vorhandene Strecken mit dann unterschiedlichen Breiten zu Unmut in der Bevölkerung führen könnte (Beispiel: K 3 OD Stöckse). Er plädiert weiterhin für eine Ausführung in 2 m Breite, lediglich bei ausdrücklicher Empfehlung der Verwaltung/Straßenbauverwaltung sollte eine Ausführung in 2,5 m Breite erfolgen. Darüber sollte dann eine Beratung und Entscheidung im Ausschuss erfolgen.

Kreisrat Schwarz weist darauf hin, dass die Frage der Radwegbreite bereits im Planfeststellungsverfahren „feststehen“ müsse und damit im Nachhinein keine Beratung im Fachausschuss mehr möglich wäre.

Ltd. BD Schindler ergänzt hierzu, dass in der frühen Planungsphase diesbezüglich zwar noch Handlungsspielraum bestehe, spätestens in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens dies aber feststehen müsste.

KTA Sieling macht den Vorschlag, den Beschluss dahingehend zu ändern, dass generell in 2 m Radwegbreite auszuführen ist, bei erforderlichen Ausnahmen hiervon lediglich nach vorheriger Beschlussfassung durch den Fachausschuss.

Kreisrat Schwarz macht im Hinblick auf die überschaubare Anzahl von „lediglich“ 3-4 Radwegneubauten in den kommenden Jahren deutlich, dass eine grundsätzliche Beratung und Entscheidung vorab im Ausschuss durchaus möglich wird. Er schlägt deshalb vor, den Beschluss dahingehend zu ändern, dass eine Entscheidung über die jeweilige Radwegbreite im Zuge des Grobkonzeptes der Vorplanung zu beschließen ist.

Der Änderungsvorschlag wird bei 10 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung angenommen.

KTA Briber verlässt anschließend die Sitzung.



Protokoll zu TOP 6

2014/176

18.09.2014

Flächensicherung im Zuge der K 148 Warpe - Wietzen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Warpe

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Einer Flächensicherung im Bereich der Gemeinde Warpe im Rahmen des derzeitigen Flurbereinigungsverfahrens durch die LGLN Sulingen für den späteren Bau eines Radweges an der K 148 wird zugestimmt.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit: Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthaltungen

Beratungsgang:

VA Witt berichtet über den aktuellen Stand des Verfahrens. Die Straßenbauverwaltung hatte – wie in der Sitzung am 18.11.2013 erläutert – den Auftrag, eine erneute genauere Ermittlung des Flächenbedarfs durchzuführen.

Darüber hinaus war die Frage der voraussichtlich entstehenden Kosten zu klären.

Zunächst erläutert hierzu Dipl.-Ing. Callies die Ermittlung des Flächenumfanges. Der nunmehr festgestellte Bedarf mit rd. 8.700 m² für den geplanten rd. 1,6 km langen Teilbereich in der Gemeinde Warpe (das Flurbereinigungsverfahren in der Gemeinde Wietzen ist zwischenzeitlich abgeschlossen) basiert auf der Ermittlung des Flächenbedarfs für die Bereiche mit abgesetzter Führung des Radweges (rd. 8.100 m²) und der Führung auf Hochbord (rd. 600 m²) unter Zugrundelegung des Bedarfes ab Fahrbahnkante, da Straßenseitenraumgrenzen in der Örtlichkeit nicht erkennbar sind. Bei abgesetzter Trassenführung wird – je nach örtlichen Begebenheiten – mind. 6,25 m bzw. max. 9,50 m Fläche benötigt, für den Bereich mit Hochbordführung entsprechend rd. 1,25 m. Hinweisend ergänzt er, dass eine noch genauere Ermittlung ohne amtliche Katasterunterlagen nicht möglich wird.

Eine Trassenführung an der Westseite wird sinnvoll, da der vorhandene Radweg in Warpe ebenfalls auf dieser Fahrbahnseite befindet und der vorhandene Gehweg in

der Gemeinde Wietzen bei einem Bau auf dieser Straßenseite mit „genutzt“ werden könnte.

KTA Sieling bestätigt in Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten, dass eine Trassenführung auf der Westseite durch den vorhandenen Radweg in Warpe und die Anbindung in Wietzen damit faktisch vorgegeben ist.

Kreisrat Schwarz erläutert die Kostensituation. Ein Vorratskauf wäre nur dann vertretbar, wenn Pachteinahmen für den vorgesehenen Flächenbedarf die Kosten der Kredite bis Baubeginn abdecken. Unter Berücksichtigung eines Richtwertes für ldw. Nutzflächen von rd. 3 €/m² wären Pachteinahmen in einer Größenordnung von rd. 450-600 €/ha realisierbar. Dies entspräche rd. 2% Kreditzinsen und wäre akzeptabel. Auch unter dem Aspekt, dass auf diesem Streckenabschnitt im Bereich der Gemeinde Warpe verwaltungsseitig lediglich eine geringe Anzahl von Grunderwerbsfällen zum tragen kommt, wäre eine Umsetzung des Wunsches der Gemeinde denkbar.

KTA Sieling ergänzt, dass jetzt, wo ein genauer ermittelter Flächenbedarf feststehe und dieser darüber hinaus erheblich unter dem zunächst ermittelten Wert liegt, auch die Chance zur Umsetzung der Flächensicherung im Flurbereinigungsverfahren genutzt werden solle. Der Radweg werde ja (irgendwann) gebaut werden.

KTA Kaltofen bemerkt, dass damit aber nicht wieder die Abwicklung der Maßnahmen aus dem Radwegebedarfsplan infrage gestellt werden dürfe. Eine Umsetzung des Antrages der Gemeinde dürfte seiner Meinung nach definitiv nicht zu einer erneuten Diskussion über die festgelegte Reihenfolge führen.

KTA Andermann stimmt dem Vorhaben zu, auch dem Aspekt, dass eine Kosteneinsparung (Notarkosten) gegeben wäre und zudem jetzt nicht absehbar ist, ob ein Kauf in der Zukunft auch noch zum jetzigen Richtwertpreis möglich wäre.



Protokoll zu TOP 7

2014/177

18.09.2014

Sachstandsbericht über die Fortschreibung des Bauprogramms

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit: Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthaltungen

Beratungsgang:

KA Fabisch erläutert den Stand der Abwicklung der Maßnahmen aus dem bestehenden Bauprogramm vom 14.9.2010 in der Fassung der Fortschreibung vom 15.11.2011, welche dem Protokoll beigelegt ist. Sie geht auf verschiedene Einzelmaßnahmen, welche ursprünglich für 2014 vorgesehen waren, aber in diesem Jahr nicht mehr umgesetzt werden können (Fahrbahnerneuerung K 3 OD Nienburg auf Wunsch der Stadt Nienburg, Aufhebung Ausschreibung K 10 OD Rehburg, Fahrbahnausbau K 139 aufgrund später Rechtskraft Planfeststellungsbeschluss) ein. Ebenso stellt sie die mögliche Einbindung, bzw. zeitliche Integration der ersten Radwegebaumaßnahmen aus dem Radwegebedarfsplan in das Bauprogramm zur Diskussion (lfd. Nr. 8-11).

KTA Bomhoff findet den seitens der Verwaltung vorgetragenen Vorschlag gut, erwartet aber, dass der in diesem Jahr aus dem Produkt Kreisstraßen zur Verfügung gestellte Betrag in Höhe von rd. 2 Mio. € (wegen Entfall Bau K 139 in 2014) für den Neubau der IGS in Nienburg im kommenden Jahr haushaltsmäßig „on Top“ zur Verfügung gestellt werden müsse.

Dies wird vom Vorsitzenden Kesebom ebenfalls so gesehen.

KTA Andermann merkt zum Vortrag von KTA Bomhoff an, dass seine Ansichtswiese, angesichts der Tatsache, dass KTA Bomhoff selbst Mitglied im Finanzausschuss ist, als interessant zu werten sei.

Kreisrat Schwarz macht an dieser Stelle die allgemeine Lage im Gesamthaushalt des Landkreises deutlich. Man dürfe die immensen Kosten für den IGS-Neubau und den Umbau der BBS nicht so einfach verdrängen. Alle Fraktionen sollten sich über die Gesamthaushaltsslage des Kreises im Klaren sein.

KTA Bomhoff verweist auf frühere Sitzungen des Fachausschusses. Es war immer Wunsch aller gewesen, möglichst viele Maßnahmen zeitnah umzusetzen, um die derzeit noch gesicherte Förderfähigkeit effektiv ausnutzen zu können. Durch ein Verschieben von Maßnahmen entstehe die Gefahr, dass längst vorgesehene Maßnahmen dann unter Umständen nicht mehr gefördert werden könnten.

Kreisrat Schwarz bemerkt abschließend, dass bei vielen Maßnahmen bisher lediglich eine Kostenschätzung im Rahmen der Planung vorliege. Planung sichere zwar eine Kostenermittlung, aber nicht alle Planungen müssen, bzw. können auch zwangsläufig zeitnah umgesetzt werden.

KTA Paczkowski verlässt gegen 16.45 Uhr die Sitzung.



Protokoll zu TOP 8

2014/178

18.09.2014

Richtlinie für die Freigabe von Kreisstraßenbaumaßnahmen

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der im Sachverhalt beschriebenen Vorgehensweise, geltend für künftige Baumaßnahmen, wird zugestimmt.

Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit: Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthaltungen

Beratungsgang:

Kreisrat Schwarz begründet den Vorschlag der Verwaltung, künftig Regelungen für die Freigabe von Baumaßnahmen zu definieren. So fallen unter anderem nicht unerhebliche Personalkosten für die Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen an. Zudem sei das Begehren seitens der Gemeinden, Radwegebaumaßnahmen im Rahmen einer Einweihungsfeier bzw. Freigabe zu würdigen, in der jüngeren Vergangenheit angestiegen. Bei einer Festlegung von „Spielregeln“ stelle dies auch Planungssicherheit seitens der Verwaltung dar. Das Beispiel „Freigabe Radweg K 50 Steyberg-Sarninghausen“ wird angesprochen.

KTA Kaltofen empfiehlt den Vorschlag der Verwaltung hinsichtlich der Staffelung des Auftragsvolumens, ist aber der Meinung, dass bei Maßnahmen < 1 Mio. € Volumen nicht nur der Ausschussvorsitzende als Vertreter des Fachausschusses, sondern alle ortsansässigen Ausschussmitglieder eingeladen werden sollten.

KTA Cunow vertritt die Auffassung, dass eine Abgrenzung an Summen festgemacht, nicht immer eine glückliche Lösung darstellt. Vielmehr sollte dies an der Bedeutung einer Baumaßnahme für die Allgemeinheit festgeschrieben werden.

KTA Sieling meint am Beispiel der erwähnten Maßnahme „Radwegfreigabe K 50“, man solle dies pragmatisch angehen, gerade, wenn – wie in diesem Fall – die Ge-

meinde die Maßnahme geplant hat. Im Übrigen wäre er mit dem Vorschlag einverstanden.

Vorsitzender Kesebom vertritt ebenfalls die Meinung, dass bei einem Auftragsvolumen < 1 Mio. € alle ortsansässigen Mitglieder des Ausschusses für Kreisstraßen einzuladen wären. Im Übrigen hält auch er den Vorschlag der Verwaltung für sinnvoll.

Der Vorgehensweise wird in Abänderung bei Maßnahmen < 1 Mio. € Auftragsvolumen dahingehend zugestimmt, dass neben dem genannten Personenkreis alle ortsansässigen Mitglieder des Fachausschusses ebenfalls einzuladen sind.



Protokoll zu TOP 9.1

18.09.2014

Mitteilungen/Anfragen; hier: Sanierungsmaßnahmen im Zuge der K 34

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

KTA Sieling möchte den Hintergrund erfahren, warum im 1. Bauabschnitt Wietzen – Blenhorst bereits eine Vielzahl von Ausbesserungsarbeiten erforderlich wurden.

Ltd. BD Schindler beantwortet die Frage dahingehend, dass ihm der Einzelfall nicht exakt bekannt sei, aber in der jüngeren Vergangenheit oftmals die (schlechte) Qualität des Bitumens hierfür ausschlaggebend war. Die Firmen seien hier abhängig vom angelieferten bzw. abgegebenen Material der Mischwerke. Das Material altere früher, so dass oftmals nicht einmal das Ende der Gewährleistungszeit erreicht würde.



Protokoll zu TOP 10.1

18.09.2014

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Flächensicherung im Zuge der K 148

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Herr Reinke als Zuhörer spricht den Mitgliedern des Ausschusses gegenüber seinen Dank für den positiven Beschluss einer Flächensicherung an der K 148 im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens in der Gemeinde Warpe aus, auch wenn der Radweg erst in unbestimmter Zeit gebaut werden wird.



Protokoll zu TOP 10.2

18.09.2014

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Fahrbahnausbau im Zuge der K 139

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Hinsichtlich der Fahrbahnausbaumaßnahme K 139 Calle – Asendorf möchte Herr Reinke als Zuhörer angesichts ihm vorliegender Informationen wissen, ob Engpässe in der Bearbeitung/Abwicklung seitens der Straßenbauverwaltung bestehen.

Ferner befürwortet er eine generelle Umsetzung von Kreisstraßenbaumaßnahmen und findet eine Umschichtung zu Gunsten anderer Maßnahmen (Beispiel: IGS) bedauerlich. Für den Bürger könne der Eindruck entstehen, die Maßnahme werde dann nie umgesetzt. Auch hält es für richtig, Ausschreibungsverfahren im Winter durchzuführen, um für das Folgejahr bessere Konditionen zu erzielen. Allerdings gelte es auch zu berücksichtigen, dass Bauverzögerungen Kosten verursachen würden. Er würde es begrüßen, wenn Ende 2015 eine Fertigstellung dieser Maßnahme möglich wäre.

Ltd. BD Schindler sieht dies in Bezug auf die K 139 ebenso, hinsichtlich eines Engpasses der Abwicklung seitens der Straßenbauverwaltung kann er jedoch bestätigen, dass dies nicht der Fall ist.