



AfK/02/2017

Abschrift!

Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen
am Mittwoch, dem 15.11.2017, 15:00 Uhr,
im Großen Sitzungszimmer des Kreishauses A,
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:35 Uhr

Anwesend:

Stimmberechtigtes Mitglied

Frau KTA Anja Altmann, 31582 Nienburg
Herr KTA Andreas Cordes, 31622 Heemsen
Herr KTA Karsten Heineking, 31606 Warmßen

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Rüdiger Kalt-
ofen

Herr KTA Jörg Hille, 31608 Marklohe
Herr KTA Tim Höper, 31637 Rodewald
Herr KTA Johann Hustedt, 27318 Hilgermissen
Herr KTA Lothar Kopp, 31595 Steyerberg

ab TOP 2

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Alfred Plate

Frau KTA Viktoria Kretschmer, 31582 Nienburg
Herr KTA Gerd Linderkamp, 31595 Steyerberg

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Bernd Heck-
mann

Herr KTA Stefan Meyer, 27333 Bücken

Zuhörer

Herr Berthold Vahlsing

Verwaltung

Frau KA Renate Fabisch
Herr Kreisrat Lutz Hoffmann
Herr BD Manuel Wehr
Herr Claus Witt

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Herr Kreisstraßenmanager Volker Sangmeister

Herr Ltd. BD Uwe Schindler

Presse

Herr Stüben, „Die Harke“

Der Vorsitzende KTA Hustedt 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 26.04.2017
- TOP 2: Vorstellung des Pavement-Management-Systems (PMS) für die Zustandserfassung von Kreisstraßen und Radwegen
2017/208
- TOP 3: Entwurf zur Fortschreibung des Bauprogramms für Kreisstraßen- und Radwegebaumaßnahmen ab 2021
2017/214
- TOP 4: Mittelanmeldungen für den Haushalt 2018 im Fachbereich Umwelt, Fachdienst 551 Umweltrecht und Kreisstraßen, Produkt 55120 Kreisstraßen
2017/216
- TOP 5: Varianten zum Fahrbahnausbau im Zuge der K 10 in der OD Winzlar
2017/217
- TOP 6: Mitteilungen/Anfragen
- TOP 6.1: Mitteilungen/Anfragen; Besetzung Ausbildungsplatz Kreisstraßenwärter
- TOP 6.2: Mitteilungen/Anfragen; Sitzungstermine 2018
- TOP 6.3: Mitteilungen/Anfragen; Grenzmarkierungspfähle an Straßen

TOP 7: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

TOP 7.1: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; Anmerkungen zum PMS und zur K 10 OD Winzlar aus Sicht des ADFC

Zur Beglaubigung:

Der Vorsitzende

Protokollführerin

Der Landrat
In Vertretung

gez. Hustedt

gez. Fabisch

gez. Hoffmann

Kreistagsabgeordneter

Kreisamtfrau

Kreisrat



Protokoll zu TOP 1

15.11.2017

Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 26.04.2017

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Beratungsgang:

ohne



Protokoll zu TOP 2

2017/208

15.11.2017

Vorstellung des Pavement-Management-Systems (PMS) für die Zustandserfassung von Kreisstraßen und Radwegen

Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Ltd. BD Schindler gibt zunächst einige allgemeine Informationen zum Pavement-Management-System (PMS). Hierbei handele es sich nicht um eine subjektive Bewertung, sondern um ein objektives System mit belastbaren Zahlen, welches nach einer regelmäßigen Befahrung der Kreisstraßen und Radwege den Zustand erfasse und den optimalen, wirtschaftlichsten Zeitpunkt für erforderliche Maßnahmen ermittle.

Kreisstraßenmanager Sangmeister stellt das für die Zustandsbewertung der Kreisstraßen und Radwege eingesetzte PMS vor und erläutert die Ziele und Einsatzmöglichkeiten dieses Systems. Zur einheitlichen und verlustfreien Definition von Standards würden verschiedene Regelwerke angewendet werden. Für das Kreisstraßennetz seien dies in erster Linie die Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen 2012 (E EMI 2012). Nach der Zustandserfassung mit 11 Zustandsmerkmalen würde die Zustandsbewertung nach Zustandsklassen erfolgen, voraus unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer mit dem PMS letztendlich eine Berechnung von erforderlichen Maßnahmen erstellt werden würde. In Abhängigkeit von der Schadensentwicklung würde PMS für jeden Schadensabschnitt mehrere Varianten der Sanierung berechnen und unter Berücksichtigung des Nutzen-Kostenfaktors die wirtschaftlichste Variante – evtl. unter Budgetvorgabe – vorschlagen.

Damit würde das PMS den politischen Gremien eine verbesserte Möglichkeit geben, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Rahmen der Bauprogramme wirtschaftlich und bedarfsorientiert einzusetzen und dies auch für Außenstehende transparent und nachvollziehbar zu gestalten.

Auch die Radwege würden inzwischen neben dem Verkehrswert ein erhebliches Vermögen darstellen, welches nach PMS rd. 33 Mio. € an Herstellungskosten betragen würde. Im Vergleich zu den Kreisstraßen würden hier etwas andere Zustandsmerkmale zugrunde gelegt, ansonsten erfolge aber die gleiche Auswertung durch PMS.

KTA Höper fragt, ob der aufgrund des Haushaltes ermittelte Abschreibungsbetrag für die Erhaltung des Kreisstraßenvermögens eingesetzt werde.

Kreisstraßenmanager Sangmeister berichtet, dass ihm aus der Teilnahme an Kennzahlenvergleichen bekannt sei, dass dies aufgrund von verschiedenen Netzstrukturen unterschiedlich gehandhabt werden würde. Manche Landkreise würden die Abschreibungssumme als Investitionssumme einsetzen, andere würden es aber auch anders handhaben, weil der Betrag evtl. nicht ausreichend sei.

Ltd. BD Schindler ergänzt, dass z. B. bei Brücken von einer Lebensdauer von 80 bis 100 Jahren ausgegangen werden würde, am Ende der Lebensdauer würden jedoch nicht die für einen Neubau evtl. notwendigen 5 Mio. Euro bereitstehen. Der vorherige Ausschuss für Kreisstraßen hätte sich für die Anwendung des PMS ausgesprochen. Es sei wichtig, nicht nur zu investieren, sondern zu überlegen, wie das Kreisstraßenvermögen erhalten werden könne. Hierfür sei der Eingreifzeitpunkt für eine Sanierung von besonderer Bedeutung. Trotz der Vorschläge des PMS habe letztendlich die Politik die Entscheidungsfreiheit.

KTA Hille dankt für den detaillierten Vortrag und ist der Ansicht, dass die Einführung des PMS vor ca. 10 Jahren sich gelohnt habe und eine faktenbasierte Ermittlung ermöglichen würde.

KTA Höper merkt an, dass für den Bereich der Radwege die Schäden nicht durch die Verkehrsbelastung entstehen würden, sondern oftmals aufgrund von Wurzelschäden durch Straßenbäume. Er fragt, ob diese Schäden aus dem Naturschutzhaushalt beglichen werden müssten.

Kreisstraßenmanager Sangmeister antwortet, dass der Geschäftsbereich Nienburg beim PMS für Radwege eine Vorreiterrolle spielen würde. Die Verkehrsbelastung bei der Erhaltung von Radwegen würde eine eher sekundäre Bedeutung haben. Bäume im Bereich von Radwegen würden andere Schadensbilder aufweisen als bei Fahrbahnen und daher andere bauliche Maßnahmen erfordern. Bei Radwegen würde man von einer technischen Nutzungsdauer von rd. 20 Jahren ausgehen können. Ein Großteil der vorhandenen Radwege sei in den 90er Jahren gebaut worden. Hier müsse man damit rechnen, dass diese in den nächsten 4 bis 5 Jahren kaputt seien. Das PMS für Radwege werde bisher nur für die technische Erhaltung eingesetzt, nicht für irgendwelche Komfortmerkmale.

KTA Kretschmer möchte wissen, wie oft eine Zustandserfassung durchgeführt werden würde, ob Besonderheiten berücksichtigt werden könnten und ob das PMS auch Nachteile beinhalten würde.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erläutert, dass jährlich für ca. 20 % des Straßennetzes eine Nacherfassung durchgeführt werde, damit seien nach 5 Jahren alle Kreisstraßen neu erfasst. Bund und Land würden alle 5 Jahre eine Neuerfassung des gesamten Straßennetzes durchführen.

Als nachteilig würde er den notwendigen hohen Pflegeaufwand des Systems bezeichnen, wobei das PMS nach seiner Erfahrung aber genauer als andere Systeme arbeiten würde. Je weiter in die Zukunft gerichtet man eine Betrachtung vornehmen würde, desto ungenauer würde das System werden. Die Bedienung des PMS sei nur durch fachkundiges Personal sinnvoll.

Ltd. BD Schindler erklärt, dass technisches Personal erforderlich sei, welches bei der NLStBV vorhanden sei.

KTA Heineking spricht in diesem Zusammenhang die Leinebrücke im Zuge der B 6 in Neustadt an. Er habe gehört, dass mit einer Bauzeit von 10 Jahren zu rechnen sei. Auch vor Einführung des PMS seien Dringlichkeitsreihungen vorgenommen worden. Die Baumaßnahme sei bereits vor 10 Jahren im Gespräch gewesen und auf den Weg gebracht worden.

Ltd. BD Schindler entgegnet, dass die derzeitigen Umleitungen als Folge der geplanten Sanierung erforderlich seien, weil andere Umleitungsstrecken nicht vorhanden seien. Der Schwerlastverkehr müsse sogar Umwege von rd. 30 km in Kauf nehmen. Die Leinebrücke sei 1955 gebaut worden, aufgrund der Alterung der Baustoffe sei die damals geplante Haltbarkeitsdauer nicht zu erreichen. Für etwa Dezember 2018 sei derzeit geplant, eine Sanierung vorzunehmen, wodurch die Brücke zunächst verstärkt werden solle. Dann werde das Planfeststellungsverfahren für einen Neubau durchgeführt werden.

Vorsitzender KTA Hustedt bemerkt abschließend, dass er festgestellt habe, dass hinsichtlich der Nutzungsdauer bei Radwegen durch Schneeräumfahrzeuge Spuren auf den Radwegen verursacht werden würden.



Protokoll zu TOP 3

2017/214

15.11.2017

Entwurf zur Fortschreibung des Bauprogramms für Kreisstraßen- und Radwegbaumaßnahmen ab 2021

Beschluss:

Das Gremium beschließt geändert.

Der Fortschreibung des Bauprogramms wird zugestimmt.

Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager Sangmeister stellt den Vorschlag zur Fortschreibung des Bauprogramms vor, der aus dem PMS ermittelt worden sei. Für die Auswertung seien die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) sowie ein unbegrenztes Budget zugrunde gelegt worden, um alle möglichen Maßnahmen mit einer Nutzungsdauer bis 2024 erfassen zu können.

Bei den eigenfinanzierten Erhaltungsmaßnahmen sei eine Sortierung nach dem Nutzen-Kostenfaktor (NK-Faktor) unter Betrachtung benachbarter Abschnitte vorgenommen worden. Für die Fördermaßnahmen nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) seien Strecken, die die Nutzungsdauer überschritten hätten und aufgrund des niedrigen NK-Faktors nicht in die Bewertung für eine Erhaltungsmaßnahme gelangen könnten, betrachtet worden.

Ltd. BD Schindler ergänzt, der Vorschlag wäre mit der Verwaltung bereits abgestimmt worden.

FDL Witt trägt vor, dass die Beschlussvorlage von der Verwaltung so gestaltet worden sei, dass in der Sitzung lediglich die Vorstellung des Entwurfs erfolgen sollte, damit anschließend in den Fraktionen die Beratung durchgeführt werden könne. Der Beschluss über die Fortschreibung des Bauprogramms könne dann in der nächsten Sitzung im Frühjahr gefasst werden, sei aber auch schon heute möglich. Karten über die einzelnen Baumaßnahmen sollten dem Protokoll beigelegt werden.

KTA Heineking wäre mit einer Beratung in den Fraktionen einverstanden. Die heutigen Erläuterungen durch Kreisstraßenmanager Sangmeister seien transparent und gut gewesen, so dass man dem Vorschlag folgen könne, dies müsse nicht unbedingt heute sein.

KTA Hille hätte grundsätzlich kein Problem damit, die Fortschreibung des Bauprogramms bereits heute zu beschließen. Er hätte gerne nähere Erläuterungen zu der Maßnahme K 8/B 215 Hormannsche Kurve in der OD Landesbergen.

FDL Witt berichtet hierzu, dass die Bundesstraßenverwaltung vor ca. 6 Monaten an den Landkreis herangetreten sei, mit dem Vorhaben, die Hormannsche Kurve zu entschärfen. Die Gemeinde habe den Hormann-Hof erworben, um das Grundstück einer neuen Nutzung zuzuführen. Bedingt durch den vorgesehenen geänderten Kurvenverlauf der Bundesstraße müssten sowohl die K 8 als auch die Gemeindestraße entsprechend angepasst werden. Der Bund als Baulastträger der B 215 würde in diesem Fall vorgeben, was geplant sei und der Landkreis sowie die Gemeinde müssten folgen. Die geschätzten Gesamtkosten von 600.000 € sollten gedrittelt werden. Wenn vom Land planmäßig eine Förderung von 60 % gewährt werden würde, würde für den Landkreis noch ein Eigenanteil von 80.000 € verbleiben.

Auf die Frage von KTA Heineking, ob ein Kreisell in diesem Bereich sinnvoll sei, antwortet Ltd. BD Schindler, dass dieses schon seit 15 Jahren im Gespräch sei, dass der Bund aber keine Flächen hierfür zur Verfügung hätte. Dieser Ausbau würde aber kein Verhinderer für die Ortsumgehung Leese sein, sondern im Vorfeld eine Optimierung ausmachen.

KTA Höper bemerkt, dass sich gefühlt für ihn die nächste Kurve in Fahrtrichtung Leese als noch schwieriger darstellen würde, worauf Ltd. BD Schindler entgegnet, dass hier keine Flächen für eine Optimierung zur Verfügung stehen würden.

KTA Höper stellt fest, dass lt. Fortschreibung des Bauprogramms in den Jahren 2019 bis 2023 das Radwegevermögen ca. 33 Mio. Euro ausmachen würde, was bei einer Abschreibung auf 20 Jahre einen Abschreibungsbetrag von rd. 1,6 Mio. Euro ausmachen würde. Wenn man zusätzlich noch etwa 10 Mio. Euro Abschreibung für das Kreisstraßenvermögen investieren könnte, würde das hervorragend sein.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt hierzu, dass jährlich in Abstimmung mit dem Haushalt ca. 3,5 bis 4 Mio. Euro in das Kreisstraßenvermögen investiert würden.

KTA Linderkamp ist der Ansicht, dass man nicht so an der Abschreibung festhalten sollte, da diese erst vor einigen Jahren eingeführt worden sei, vielmehr sollte man prüfen, was wir uns leisten könnten. Die Plandaten im Bauprogramm würden weiter gehen als die mittelfristige Planung im Haushalt. Er halte das System für gut und die 4,8 Mio. Euro Eigenanteil im Bauprogramm für eine solide Zahl.

Kreisstraßenmanager Sangmeister sagt, dass das derzeitige Bauprogramm bis voraussichtlich 2020 laufen würde. Die jetzige Fortschreibung des Bauprogramms sei auch im Zusammenhang mit der mittelfristigen Planung im Haushalt erforderlich.

KTA Altmann verlässt um 16:40 Uhr die Sitzung.

BD Wehr ergänzt, dass es sich im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Bauprogramms um keine so enge Budgetvorgabe handeln würde, sondern dass man einen 5-Jahres-Zeitraum zugrunde legen und hierzu die entsprechenden Flächen

betrachten würde. Bei Einbeziehung der Abschreibungsbeträge würde man hier auf der sicheren Seite liegen. Durchschnittlich würde man von rd. 2 Mio. Euro jährlich abzüglich Fördermittel ausgehen können. Er schlägt vor, dass die Fraktionen sich die Fortschreibung des Bauprogramms ansehen sollten. Für die einzelnen Maßnahmen würden dem Protokoll Übersichtskarten beigelegt werden.

KTA Kretschmer verlässt um 16:45 Uhr die Sitzung.

Ltd. BD Schindler bittet evtl. Fragen der Fraktionen an die Verwaltung zu geben.

KTA Heineking meint hierzu, dass die Fraktionen sich noch damit befassen würden und Kreisausschuss und Kreistag später darüber beschließen würden.

Auf Nachfrage von KTA Höper ob der DTV-Wert für die Verkehrsbelastung im PMS berücksichtigt worden wäre, antwortet Kreisstraßenmanager Sangmeister, dass hierfür eine gewisse jährliche prozentuale Steigerung in die Auswertung einfließen würde.

KTA Meyer ist der Ansicht, dass das Bauprogramm keine Festschreibung sei, sondern dass jederzeit über den Nachtragshaushalt nachgesteuert werden könnte.

Vorsitzender KTA Hustedt lässt über folgenden geänderten Beschlussvorschlag abstimmen:

„Der Fortschreibung des Bauprogramms wird zugestimmt.“

Anlagen:

- Bauprogramm mit Übersichtskarten zu den Baumaßnahmen



Protokoll zu TOP 4

2017/216

15.11.2017

Mittelanmeldungen für den Haushalt 2018 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 2018 mit den in der Beschlussvorlage genannten Änderungen zu.

Beratungsgang:

KA Fabisch erläutert die Mittelansätze im Ergebnishaushalt und im Finanzhaushalt für den Haushalt 2018 für das Produkt 55120 Kreisstraßen anhand der Anlagen zur Drucksache.

Im Teilergebnisplan sei als wichtigster Posten der Ansatz 55120 421200 für die Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens (Pos. 15) mit 1.788.100 € zu nennen. Im Vergleich zum Vorjahr würde dieser Ansatz um 282.700 € höher liegen, was zu einem Anteil von rd. 264.000 € damit zu begründen wäre, dass ab 2018 das Bankettschälgut als belastet einzustufen sei und somit größtenteils der Entsorgung zugeführt werden müsse. Diese Kosten würden künftig jährlich entstehen.

Im investiven Bereich wurden die – vorbehaltlich der Aufnahme in das Jahresbauprogramm des Landes – mit Zuwendungsmitteln des Landes geförderten Maßnahmen sowie die eigenfinanzierten Maßnahmen näher erläutert.

In der Gesamtsumme seien Investitionsmittel in Höhe von 2.051.500 € veranschlagt worden, wovon nach Abzug der zu erwartenden Zuwendungen ein Eigenanteil für den Landkreis in Höhe von 1.044.300 € verbleiben würde.

Bei den Ansätzen 2017 für die Maßnahme „Fahrbahnausbau K 10 Rehburg – Winzlar (freie Strecke)“ würde es zu Verschiebungen innerhalb der einzelnen Positionen kommen, weil diese Maßnahme lt. AfK-Beschluss vom 26.04.2017 als eigenfinanzierte Maßnahme ausgeführt werde und dadurch die eingeplanten Fördermittel entfielen.

In der Beschlussvorlage seien bereits folgende Änderungen bei den mittelfristig dargestellten Ansätzen für das Jahr 2021 genannt worden:

K 29 KVP Liebenau – Einmündung K 40

Ansatz 2021 beträgt 0 € weil Baubeginn erst 2022 sein wird

K 13 Fahrbahnerneuerung OD Loccum

K 3 Radwegerneuerung Stöckse – Steimbke

K 10 Radwegerneuerung Kreisgrenze – Loccum

Bau erst in 2022, Ansätze daher noch nicht im Haushalt darzustellen

Alle vorgenannten Änderungen seien in der Anlage 3 zur Beschlussvorlage bereits berücksichtigt worden. In der Anlage 2 würden diese Änderungen durch die Kämmeri zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

KTA Höper würde die Kosten für die Entsorgung des Bankettschälgutes gerne auf andere umlegen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt, dass für 2017 zunächst eine Strecke von 60 km an Kreisstraßen beprobt worden sei. Die Ergebnisse würden in Kürze vorliegen, erst dann würde man sagen können, welche Menge im Vergleich zu den aufgestellten Hochrechnungen tatsächlich entsorgt werden müsste und welcher Anteil in technischen Bauwerken wieder eingebaut werden könnte. Insgesamt sei aber davon auszugehen, dass die Kosten hierfür ansteigen würden.

KTA Linderkamp verlässt vor der Abstimmung um 17:15 Uhr die Sitzung.



Protokoll zu TOP 5

2017/217

15.11.2017

Varianten zum Fahrbahnausbau im Zuge der K 10 in der OD Winzlar

Beschluss:

Das Gremium beschließt geändert.

Der Umsetzung der Variante I wird zugestimmt.

Beratungsgang:

FDL Witt trägt vor, dass die K 10 in einem ersten Abschnitt zunächst in der OD Rehburg ausgebaut worden sei, derzeit werde als zweiter Abschnitt die freie Strecke zwischen Rehburg und Winzlar ausgebaut und als dritter Abschnitt sei in den Jahren 2019/2020 die OD Winzlar vorgesehen.

Unter der Voraussetzung einer Förderung mit Zuwendungsmitteln des Landes solle im dritten Abschnitt die Fahrbahn in der Ortslage Winzlar auf einer Gesamtlänge von rd. 1,4 km auf vorhandener Fahrbahnbreite einschließlich der vorhandenen Rinnen im Tiefenbau ausgebaut werden.

Die für das Mehrjahresprogramm (MJP) im Jahr 2016 angemeldete und im Dezember 2016 in das MJP aufgenommene Variante I würde den Fahrbahnausbau auf vorhandener Breite von 6,50 m beinhalten, wobei die Nebenanlagen beidseitig unverändert erhalten bleiben sollten. Auf der Fahrbahnostseite sei die Herstellung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens für Radfahrer vorgesehen.

Von Nachteil für den Kfz-Verkehr sei bei dieser Variante, dass der Radfahrer im Begegnungsverkehr unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes nicht überholt werden könne. Diese Variante würde jedoch, auch unter Berücksichtigung des v. g. Aspektes, den Förderrichtlinien entsprechen.

Die Variante II beinhalte den Fahrbahnausbau und eine Verbreiterung der Fahrbahn einschließlich der Rinnen auf 7,00 m, die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (je 1,25 m) und den Rückbau des kombinierten Geh-/Radweges an der Westseite zu einem 1,50 m breiten Gehweg sowie den Erhalt der Nebenanlage auf der Ostseite.

Die Variante II sei erarbeitet worden, um dem Wunsch der Stadt Rehburg-Loccum Rechnung tragen zu können, dass – wie auch in der OD Rehburg – ein beidseitiger

Schutzstreifen angelegt werden könnte. Die Entscheidung über die Zuwendungsfähigkeit für diese Variante durch den Zuwendungsgeber würde aber noch ausstehen.

Bei Variante II müsse die Stadt Rehburg-Loccum unter der Voraussetzung der Förderfähigkeit die Mehrkosten in Höhe von rd. 495.000 € tragen. Dieser Anteil sei im bisherigen Schriftverkehr mit der Stadt Rehburg-Loccum falsch mit 330.000 € beziffert worden. Die Stadt Rehburg-Loccum habe signalisiert, dass die Angelegenheit in den örtlichen Gremien beraten werden müsste und eine Entscheidung erst im Februar/März 2018 getroffen werden könnte.

Die Varianten sollten heute vorgestellt werden und entsprechend dem Beschlussvorschlag sollte unter der Voraussetzung, dass die Mehrkosten von der Stadt übernommen würden und dass eine Anerkennung der Zuwendungsfähigkeit erfolge, in der heutigen Sitzung der geänderten Variante zugestimmt werden. Ansonsten sollte die Variante I beibehalten werden.

Aufgrund der Tatsache, dass die Förderfähigkeit bei Variante I gesicherter sei, würde die Verwaltung den Bau der Variante I empfehlen.

KTA Hille würde sich für Variante I entscheiden, zumal diese Variante wirtschaftlicher wäre, da weniger Flächen zu unterhalten seien. Eine „Verkehrsberuhigung“ durch die notwendige Rücksichtnahme auf die Radfahrer auf dem Schutzstreifen sei ebenfalls zu begrüßen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt, dass die Variante I bis Oktober 2018 baureif sei für eine Ausführung in 2019. Bei Variante II müsste die planungsrechtliche Absicherung bzw. ein Verzicht auf Planfeststellung durchgeführt werden, die einen Bau frühestens in 2020 ermöglichen würde.

KTA Heineking hält es für gut, die Stadt Rehburg-Loccum zu beteiligen, würde sich aber wegen der aufgezeigten Verzögerungen für die Variante I aussprechen.

KTA Linderkamp bemerkt, dass erfahrungsgemäß eine Förderung nur erfolgen würde, wenn die technischen Vorgaben erfüllt seien und fragt, ob diese Voraussetzungen bei Variante II nicht vorliegen würden.

Kreisstraßenmanager Sangmeister entgegnet, dass nur der Fahrbahnausbau nach Variante I zum MJP angemeldet worden wäre. Diese Variante würde hier aufgrund der Verkehrsmenge auch zugelassen sein. Es seien bisher keine Unfälle mit Radfahren bekannt geworden. Sollte Variante II zur Ausführung gelangen, könne nach Entscheidung durch die Gremien der Stadt Rehburg-Loccum erst ab März/April 2018 mit den Planungen begonnen werden, eine Ausführung in 2019/2020 sei dann nicht möglich.

KTA Linderkamp spricht sich dafür aus, dass man bei Gefährdung der Erlangung einer Förderung dem Vorschlag der Verwaltung folgen sollte, der gut und überzeugend wäre. Hinzu käme, dass nicht sicher sei, ob Rehburg-Loccum aufgrund der Haushaltslage den erforderlichen Kostenanteil für Variante II tragen könnte.

KTA Kopp schlägt vor, dass man der Stadt Rehburg-Loccum Gelegenheit zur Entscheidung bis zum 31.12.2017 geben könnte.

KTA Hille empfiehlt, die Ausführung der Variante I zu beschließen.

Vorsitzender KTA Hustedt lässt über folgenden geänderten Beschluss abstimmen:

„Der Umsetzung der Variante I wird zugestimmt.“



Protokoll zu TOP 6

15.11.2017

Mitteilungen/Anfragen

Beschluss:



Protokoll zu TOP 6.1

15.11.2017

Mitteilungen/Anfragen; Besetzung Ausbildungsplatz Kreisstraßenwärter

Beschluss:

Beratungsgang:

FDL Witt teilt mit, dass der Ausbildungsplatz für den Beruf des Straßenwärters zum 14.08.2017 bei der Straßenmeisterei Vilsen mit Herrn Marvin Cordes aus Heemsen besetzt worden wäre.

Damit wären jetzt 21 Kreisstraßenwärter und 1 Auszubildender beim Landkreis Nienburg/Weser beschäftigt.



Protokoll zu TOP 6.2

15.11.2017

Mitteilungen/Anfragen; Sitzungstermine 2018

Beschluss:

Beratungsgang:

FDL Witt trägt vor, dass aus Sicht der Verwaltung in 2018 voraussichtlich zwei Sitzungen des Ausschusses für Kreisstraßen stattfinden sollten. Nach Abstimmung mit dem Büro des Landrates wäre es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich, die genauen Termine festzulegen.

Er schlägt vor, dass die Sitzungen im April 2018 und im November 2018 stattfinden sollten.



Protokoll zu TOP 6.3

15.11.2017

Mitteilungen/Anfragen; Grenzmarkierungspfähle an Straßen

Beschluss:

Beratungsgang:

KTA Hille führt aus, dass er am 11.11.2017 in der Kreiszeitung einen Artikel über Pfähle im Straßenseitenraum der L 351 gelesen hätte. Diese Pfähle müssten nach Schwengelrecht in einem Abstand von 60 cm zum Nachbargrundstück stehen. Er möchte wissen, ob solche Pfähle auch im Zuge von Kreisstraßen vorhanden wären.

Ltd. BD Schindler ist der Ansicht, dass es sich hier um eine Einzelfallentscheidung handeln würde. Es würde sich um keine Einfriedung, sondern um eine Kenntlichmachung der Grenzen handeln.

Solche Pfähle würde es auch im Zuge von Kreisstraßen geben. Sofern jemand eine fremde Fläche in Anspruch nehmen würde, erhielte er ein Anschreiben dazu. Teilweise würden die Ackergrenzen auch für Anpflanzungen genutzt werden.



Protokoll zu TOP 7

15.11.2017

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Beschluss:



Protokoll zu TOP 7.1

15.11.2017

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; Anmerkungen zum PMS und zur K 10 OD Winzlar aus Sicht des ADFC

Beschluss:

Beratungsgang:

Herr Vahlsing, ADFC hält das PMS für eine ausgesprochen gute Einrichtung, da hierdurch eine Sanierung von Radwegen auf Zuruf vermieden werden könnte.

Hinsichtlich der Maßnahme K 10 OD Winzlar würde er die Ausführung der Variante I ebenfalls für gut halten. Schutzstreifen in einer Breite von 1,50 m seien zu begrüßen. Sie wären die Ausnahme und sonst nirgends vorzufinden.