



AfK/01/2019

Abschrift!

Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen
am Mittwoch, dem 03.04.2019, 15:02 Uhr,
im Großen Sitzungszimmer des Kreishauses A,
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

Beginn: 15:02 Uhr

Ende: 16:53 Uhr

Anwesend:

Stimmberechtigtes Mitglied

Frau stellv. Landrätin Anja Altmann, 31582 Nienburg
Herr KTA Andreas Cordes, 31622 Heemsen
Herr KTA Bernd Heckmann, 31608 Marklohe
Herr KTA Jörg Hille, 31608 Marklohe
Herr KTA Tim Höper, 31637 Rodewald
Herr KTA Johann Hustedt, 27318 Hilgermissen
Herr KTA Thomas Köhler, 31638 Stöckse

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Peter Schie-
mann

Frau KTA Viktoria Kretschmer, 31582 Nienburg
Frau KTA Elisabeth Kurowski, 27333 Schweringen

Vertretung für Herrn
Kreistagsabgeord-
neten Rüdiger Kalt-
ofen

Herr KTA Stefan Meyer, 27333 Bücken
Herr KTA Alfred Plate, 31618 Liebenau

Zuhörer

Herr Hogreve, 31634 Steimbke

Verwaltung

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

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Herr Kreisstraßenmanager Volker Sangmeister

Herr Ltd. BD Uwe Schindler

Presse

Herr Hildebrandt, "Die Harke"

Der Vorsitzende KTA Hustedt eröffnet um 15:02 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 13.11.2018
- TOP 2: Sachstandsbericht zu den aktuellen Investitionsmaßnahmen **2019/028**
- TOP 3: Mögliche Nachmeldung von Investitionsmaßnahmen für das Mehrjahresprogramm 2019; Bereitstellung von Mehrmitteln durch das Land **2019/029**
- TOP 4: Sanierungskonzept zur Fahrbahnerneuerung K 37 Steimbke - Lichtenhorst **2019/030**
- TOP 5: Festlegung der Variante für die Planung und den Bau des Radweges an der K 20 Haselhorn - NRW **2019/032**
- TOP 6: Abschlussbericht über den Haushalt 2018 im Fachbereich 55, Produkt 55120 Kreisstraßen **2019/031**
- TOP 7: Mitteilungen/Anfragen
- TOP 7.1: Mitteilungen/Anfragen; hier: Brückensanierung in Neustadt im Zuge der B 6
- TOP 7.2: Mitteilungen/Anfragen; hier: Bundesautobahngesellschaft
- TOP 8: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Zur Beglaubigung:

Der Vorsitzende

Protokollführerin

Der Landrat
In Vertretung

gez. Hustedt

gez. Fabisch

gez. Hoffmann

Kreistagsabgeordneter

Kreisamtfrau

Kreisrat



Protokoll zu TOP 1

03.04.2019

**Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses
für Kreisstraßen vom 13.11.2018**

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.



Protokoll zu TOP 2

2019/028

03.04.2019

Sachstandsbericht zu den aktuellen Investitionsmaßnahmen

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager Sangmeister erläutert zunächst anhand einer Baustellenkarte die derzeitigen Baustellen an Kreisstraßen im Landkreis Nienburg/Weser.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Baumaßnahmen:

K 20 Radwegneubau Warmsen – Sapelloh

Die Submission der 2. Ausschreibung habe – vorbehaltlich der noch erforderlichen Nachrechnung – eine Kostensteigerung von rd. 50.000 € ergeben. Die NLStBV werde jetzt die Kostenberechnung für die Änderung des Zuwendungsbescheides aktualisieren. Die Umsetzung der Maßnahme sei weitestgehend in 2019 vorgesehen.

K 3 Fahrbahnausbau und Radwegneubau OD Stöckse

Hier liefe noch das Ausschreibungsverfahren, die Submission werde Mitte April sein. Die Bauarbeiten würden sich über den Jahreswechsel bis Ende 2020 hinziehen. In 2019 sei geplant, den 1. Bauabschnitt bis zum Friedhof fertigzustellen, mit Fahrbahnausbau und Neubau des Regenwasserkanals in der Fahrbahn. Die einzelnen Bauabschnitte seien noch abzustimmen. Vor Baubeginn werde ca. Anfang/Mitte Mai eine Info-Veranstaltung vor Ort stattfinden.

K 38 Fahrbahnerneuerung Nendorf Steyerberg (eigenfinanziert)

Bei der in 2018 bereits begonnenen Baumaßnahme werde jetzt noch die Deckschicht in der OD Nendorf erneuert und es würden einige Unterhaltungsmaßnahmen ausgeführt werden.

K 8 Radwegerneuerung OD Husum (eigenfinanziert)

Die Maßnahme solle voraussichtlich in der nächsten Woche fertiggestellt werden.

K 22 Fahrbahnausbau Diepenau – Kreisgrenze NRW und
K 22 Radweginstandsetzung (eigenfinanziert)

Der NGVFG-Förderantrag für den Fahrbahnausbau solle nächste Woche in Hannover abgegeben werden. Der Ausbau in 2020 sei dringend, weil sich in diesem Bereich unmittelbar danach eine Baumaßnahme im Zuge der L 348 anschließe.

K 10 Fahrbahnausbau OD Winzlar

Auch hier werde der NGVFG-Förderantrag nächste Woche in Hannover vorgelegt werden. Baubeginn sei für den Herbst 2019 geplant.

B 215 / K 8 Umbau Knotenpunkt „Hormannsche Kurve“ in Landesbergen

Für diese Gemeinschaftsmaßnahme zwischen Bund und Landkreis läge die Planungsreife vor, der Bau solle in 2019 erfolgen.

K 34 Fahrbahnerhaltung OD Wietzen (eigenfinanziert)

Die Vergabe sei im Juni vorgesehen, der Bau solle in 2019 erfolgen.

K 141 Radweginstandsetzung Hilgermissen – Loge, 2. und 3. BA (eigenfinanziert)

Submission sei Ende März, der Bau solle in 2019 erfolgen.

K 3 Radwegneubau Stöckse – Einmündung K 46

Der Entwurf werde aufgestellt. Da nur 3 Anlieger betroffen seien, sei voraussichtlich ein Verzicht auf Planfeststellung möglich. Die Einhaltung der Terminvorgabe des Zuwendungsgebers hinsichtlich des Vorliegens der Baureife am 30.08.2019 werde knapp, bisher wäre der Termin erst Ende September gewesen.

K 151 Fahrbahnausbau Hassel – Heithüsen

Die Fahrbahn solle auf 5,50 m ausgebaut werden. Es sei kein Grunderwerb nötig, daher sei das Vorliegen der Baureife Ende August 2019 voraussichtlich kein Problem.

KTA Höper fragt, ob beim Zuwendungsgeber mehr Mitarbeiter zur Verfügung stünden oder woran es läge, dass so viele Maßnahmen gemeldet werden könnten.

Kreisstraßenmanager Sangmeister entgegnet, dass derzeit in großem Umfang Mittel zur Verfügung stünden. Ohne personelle Veränderungen wäre eine Abwicklung sonst nicht möglich gewesen.



Protokoll zu TOP 3

2019/029

03.04.2019

Mögliche Nachmeldung von Investitionsmaßnahmen für das Mehrjahresprogramm 2019; Bereitstellung von Mitteln durch das Land

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

FDL Witt erklärt, dass der Landkreis anlässlich des letzten Einplanungsgesprächs Ende Februar durch den Zuwendungsgeber angehalten worden sei, weitere Maßnahmen für das Mehrjahresprogramm 2019 anzumelden. Hierfür sei aber nur eine knappe Meldefrist bis Mitte März gesetzt worden. Beim Landkreis habe man zunächst überlegt, ob evtl. auch die Möglichkeit einer höheren Förderquote z. B. für den Radweg K 20 möglich sein könnte. Damit würde man gleichzeitig der Gemeinde Warmssen hinsichtlich des Eigenanteils entgegenkommen. Diese Möglichkeit bestehe aber leider nicht.

Um weitere Maßnahmen aus dem Bauprogramm oder dem Radwegebedarfsplan bis zum 15.03.2019 für das MJP 2019 (Bauausführung 2020) nachmelden zu können, müsse hierfür am 30.08.2019 die Baureife vorliegen, d. h. neben der planungsrechtlichen Absicherung müssten auch Grunderwerb und Finanzierung gesichert sein.

Aus dem jetzigen Bauprogramm könnten hierfür evtl. folgende 3 Maßnahmen infrage kommen:

K 2 Fahrbahnausbau Erichshagen (B 214) - Holtorf (B 215)

Gesamtlänge rd. 2,1 km, Gesamtkosten rd. 2,1 Mio. Euro (Kostenermittlung 2018), derzeitige geplante Umsetzung 2020/2021

- Nachmeldung nicht möglich, weil Stadt Nienburg zeitgleich bauen wolle und die K 2 als Umleitungsstrecke benötigt werde,

K 29 Kreisel Liebenau (Stern) - Einmündung K 40

Gesamtlänge rd. 5,2 km, Gesamtkosten rd. 3,9 Mio. Euro (Kostenermittlung 2018), derzeitige geplante Umsetzung 2022/2023

- Nachmeldung nicht möglich, weil für die geplante Verbreiterung von 5,20 m auf 5,50 m Grunderwerb erforderlich würde, was zeitlich bis zum 30.08.2019 nicht möglich wäre.

K 4 Fahrbahnausbau Meinkingsburg - Einmündung K 5

Gesamtlänge rd. 5,9 km, Gesamtkosten rd. 4,5 Mio. Euro (Kostenermittlung 2018), derzeitige geplante Umsetzung 2022/2023

- Nachmeldung nicht möglich wegen großem Kostenumfang und unter Beachtung des Eckwertebeschlusses, der die Nettoinvestition für die Jahre 2019 - 2017 auf jährlich 12 Mio. Euro begrenzt. Für das Produkt Kreisstraßen sei das Budget auf jährlich durchschnittlich 1,1 Mio. Euro für den jeweils zu Grunde zu legenden Dreijahreszeitraum festgelegt worden.

Im Ergebnis lägen wir jetzt schon an der Obergrenze. Nach Vorliegen der neuesten Ausschreibungsergebnisse würden wir vermutlich die Grenze schon überschreiten, so dass keine Maßnahme hätte nachgemeldet werden können.

Neben dem Fachausschuss seien auch die Gemeinden für die evtl. mögliche Förderung von gemeindlichen Maßnahmen durch den Zuwendungsgeber entsprechend unterrichtet worden.



Protokoll zu TOP 4

2019/030

03.04.2019

Sanierungskonzept zur Fahrbahnerneuerung K 37 Steimbke - Lichtenhorst

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur Herbstsitzung des AfK ein nachhaltiges Sanierungskonzept mit dem vorgeschlagenen oder einem gleichwertigen Bauverfahren aufzustellen.

Beratungsgang:

FDL Witt trägt vor, dass das Thema K 37 bereits in der Novembersitzung des AfK angesprochen worden sei. Bereits damals seien Bilder über den Fahrbahnzustand präsentiert worden, die die vorhandenen Aufbrüche, Aufplatzungen, Risse, Absackungen usw. zeigten. Auf weiteren aktuellen Fotos sei zu erkennen, dass z. B. Risse mit einer Breite von 3 - 4 cm eine Tiefe von 20 cm hätten.

Nach der letzten Ausschusssitzung wäre am 27.11.2018 ein Ortstermin mit Straßenverkehrsbehörde, NLStBV, Polizei und Landkreis durchgeführt worden. Daraufhin sei zunächst überlegt worden, welche Maßnahmen möglich/nötig seien, um die Verkehrssicherung gewährleisten zu können. Hierbei habe man sogar über eine Einbahnstraßenregelung nachgedacht.

Im Ergebnis sei eine Sperrung für den Zweiradverkehr damals als richtige Maßnahme angesehen worden. Die Fachbehörden seien beteiligt worden. Bei der angedachten Umleitungsstrecke seien dann aber erste Zweifel der Anlieger und der Gemeinde vorgebracht worden, weil diese Strecke auch über private Wege führen sollte. Einige Bürger hätten dann auch ihren Unmut bei der Gemeinde und dem Landkreis vorgebracht.

Aufgrund der Bedenken habe jetzt ein neuer Ortstermin stattgefunden, an dem neben der Straßenverkehrsbehörde, der NLStBV, der Polizei und dem Landkreis zusätzlich Vertreter der Gemeinde und des ADFC teilgenommen hätten.

Die in 2018 festgestellten Schäden hätten sich bis jetzt nicht verschlechtert. Somit könne man lt. Verkehrsbehörde von einer Sperrung für den Zweiradverkehr zunächst absehen. Die Straßenmeisterei werde wöchentliche Kontrollen durchführen. Sollten

hierbei Veränderungen festgestellt werden, müsse eine neue Bewertung vorgenommen werden.

Es sei jedoch zu bedenken, dass diese Situation grenzwertig sei, weil dem Landkreis als Straßenbaulastträger die Verkehrssicherungspflicht obliege und er in einem evtl. Schadensfall haften müsse, sofern dies auf den genannten Fahrbahnzustand zurückzuführen sei.

KTA Köhler bemerkt, dass die K 37 vom Stern in Lichtenhorst bis nach Steimbke für den Linienverkehr freigegeben sei und dass zu beobachten sei, dass darüber hinaus verschiedene LKWs diese Strecke als Maut-Umgehungsstrecke nutzen würden. Das Problem liege hierbei darin, dass weitere Schäden, besonders im Seitenraum, auftreten würden, wenn die Straße weiterhin durch LKWs befahren würde.

KTA Altmann fragt, welche Erkenntnisse zu der Öffnung geführt hätten.

FDL Witt antwortet, damals habe auf der Basis der vorhandenen Schäden aus Verkehrssicherungsgründen eine möglichst schnell umzusetzende Maßnahme getroffen werden müssen. Jetzt, wo die Polizei und selbst der ADFC eine Sperrung nicht für nötig gehalten hätten, habe die Straßenverkehrsbehörde nach reiflicher Überlegung zunächst von der Sperrung abgesehen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister ergänzt, dass man bei der zunächst vorgenommenen Sperrung kurzfristig eine Umleitungsstrecke für den Zweiradverkehr habe anbieten müssen. Eine Umleitung über das klassifizierte Straßennetz wäre nur über die B 214 und die L 192 möglich gewesen und hätte Umwege von 15 - 20 km ausgemacht.

Leider hätte es sich bei der eilig angebotenen Umleitungsstrecke teilweise auch um private Wege von Verbänden gehandelt, die hierfür die Verkehrssicherung nicht hätten übernehmen wollen.

KTA Höper stellt fest, dass die Umleitungsstrecke wohl schlechter sei als die K 37. Da die Schäden sich nicht verschlechtert hätten, sei die Sperrung aufgehoben worden, sofern sich der Zustand verschlechtern würde, würde die Verkehrsbehörde die Strecke sperren.

Ltd. BD Schindler bestätigt, dass der Zweiradverkehr abgesichert werden müsse, weil es so zu gefährlich sei.

Kreisrat Hoffmann fasst zusammen, dass die NLStBV den Fahrbahnzustand vorläufig so beurteilt habe, dass eine Gefahr da sei und somit eine Sperrung nötig würde. Eine hierfür eigentlich erforderliche verkehrsbehördliche Anordnung sei gründlich untersucht worden, mit dem Ergebnis, dass diese nicht ausreichend zu begründen sei, weil die Umleitungsstrecke nicht geeignet sei.

FDL Witt berichtet, dass die Straßenmeisterei jetzt die wichtigsten Abschnitte erfasst habe und dass an diesen neun besonderen Schadenstellen zusätzliche Schilder und Leitbaken aufgestellt werden sollten.

Bei Betrachtung der Kostenseite müsse man feststellen, dass man entweder wie in den vergangenen Jahren Unterhaltungsmittel "versenken" oder jetzt eine grundhafte

Erneuerung vornehmen könne. Besonders der letzte sehr trockne Sommer habe zu größeren Schäden geführt. Herr Sangmeister würde hierfür einen Lösungsvorschlag vorstellen.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt, dass die Sperrung im November/Dezember 2018 in Abstimmung mit der Polizei und der Verkehrsbehörde zunächst als verkehrliche Sofortmaßnahme entschieden worden sei, weil eine bauliche Maßnahme nicht so schnell umgesetzt werden könne.

Aktuell seien jetzt neun besonders betroffene Abschnitte erfasst worden. Hiervon läge ein Abschnitt in einem Kurvenbereich und müsse evtl. schon vorab durch eine bauliche Maßnahme verbessert werden, weil sonst aus Verkehrssicherheitsgründen eine Einengung mit Ampel erforderlich werden könne.

In den letzten Jahren habe man das Geld in den Sand bzw. Torf gesetzt. Durch den trockenen Sommer hätten sich dann noch größere Schäden ergeben. Als diese bekannt geworden waren, habe man Kontakt zu verschiedenen Ingenieurbüros aufgenommen, um über geeignete Bauweisen zu sprechen.

Ende der 80er Jahre sei der alte 4 m breite Fahrbahnkern, der sog. Knüppeldamm, verbreitert worden. Für eine Auskoffnung des gesamten Bereiches hätte man größere Eingriffe in Baumalleen und Waldbereiche vornehmen und ca. 15 m tief in die angrenzenden Grundstücke eingreifen müssen. Um diese extremen Eingriffe zu vermeiden, hätte man sich für eine damals neue Bauweise entschieden, bei der die Auskoffnung 60 cm tief vorgenommen worden sei und eine hydraulisch gebundene Tragschicht sowie Asphalt über die gesamte Strecke eingebaut worden sei. Seit nunmehr etwa 10 Jahren müsse man aber regelmäßig größere Beträge aufwenden, um die auftretenden Schäden zu beseitigen, die sich besonders durch Risse in den Verbreiterungsbereichen zeigen würden. Da auch in den kommenden Jahren weiterhin Torfabbau betrieben werde und Grundwasserabsenkungen vorgenommen würden, fände im Untergrund weiterhin Bewegung statt.

Ende des letzten Jahrhunderts habe sich die Politik für eine „dauerhafte UI-Lösung“ entschieden, dies sei aber künftig aufgrund der Extremwetterereignisse nicht mehr sinnvoll. Gemeinsam mit der Gemeinde und einem Ingenieurbüro habe man festgestellt, dass die Bereiche in Steimbke ab B 214 bis durch den Wald hindurch und in Lichtenhorst vom Stern bis rd. 800 m Richtung Steimbke noch gut seien. Der schlimmste Bereich läge dazwischen, um Eckelshof herum.

Der Landkreis Cuxhaven habe ebenfalls auf einer Moorstrecke vor wenigen Jahren eine neue Bauweise im „Schaumbetonverfahren“ gebaut und hierbei bisher gute Erfahrungen gemacht, Langzeiterfahrungen lägen allerdings noch nicht vor. In den Landkreisen Rotenburg-Wümme und Harburg habe man mit den gleichen Problemen zu kämpfen und suche ebenfalls nach einer geeigneten Bauweise.

Mit konventionellen Baustoffen läge eine zu hohe Last auf dem Torf. Die Verbreiterungsbereiche würden damit einen inhomogenen Fahrbahnaufbau aufweisen. Wenn man die Fahrbahn nicht 3 m tief auskoffern wolle und wenn man nicht weit in die angrenzenden Grundstücke hineingehen wolle, wäre die neue Schaumbetonbauweise eine relativ schnelle Ausführungsmöglichkeit. Hierbei sei keine Schalung erforderlich, das Kofferbett diene als Begrenzung, der Schaumbeton sei flüssig und nivelliere sich

selbst. Die Oberfläche würde dann profilgerecht gefräst, danach könnten die Asphalttragschicht und die Asphaltdeckschicht aufgebracht werden.

Dieses Verfahren stelle scheinbar eine technisch gute Variante dar, weil die Auflast reduziert werde und über die gesamte Breite ein homogener Aufbau entstehe. Die bisher kontaktierten Firmen hätten nicht alle Erfahrungen mit dieser Bauweise. Vor weiteren Planungen solle jetzt die Marschrichtung festgelegt werden.

Kreisrat Hoffmann fragt, wie lange andere Landkreise Erfahrungen mit diesem Einbau hätten.

Ltd. BD Schindler entgegnet, dass Torf sich wie ein Schwamm verhielte. Ein Mittelweg sei hier Schaumbeton, weil dieser leicht sei. Styropor sei ebenfalls leicht und ginge evtl. auch. Man könne auch den gesamten Torf herausnehmen oder in Pfahlbauweise bauen, dies sei allerdings noch teurer. Zunächst solle man sich mit den wenigen Firmen, die auf diesem Gebiet Erfahrungen hätten und mit Geologen abstimmen und nach Lösungen suchen.

Problematisch sei, dass die Fahrzeugverkehre immer schwerer würden und dadurch die Seitenbereiche schneller brechen würden. Hinsichtlich der K 37 sei er erstaunt darüber, dass der ADFC sich nicht so kritisch geäußert habe. Er selbst würde diese Strecke häufiger mit dem Rennrad befahren und sei der Ansicht, dass Schilder allein nicht ausreichend seien, sondern dass Baken aufgestellt werden müssten, die nachts beleuchtet seien. Aus Verkehrssicherheitsgründen hielte er regelmäßige Kontrollen für notwendig.

Kreisstraßenmanager Sangmeister ergänzt, dass eine Sanierung frühestens im nächsten Jahr möglich sei. In dem einen genannten Kurvenbereich müsse man prüfen, welche Unterhaltungsmaßnahme hier vorab sinnvoll sei.

BD Wehr berichtet, dass bei der letzten Tagung des Landkreistages vom Landkreis Cuxhaven berichtet worden sei, dass dort vor mehreren Jahren ein längerer Abschnitt im Schaumbetonverfahren saniert worden sei. Es habe damals nur zwei Bieter für dieses nicht ganz billige Verfahren gegeben, von denen ein Bieter aus dem hiesigen Bereich kam. Der Einbau sei erfolgreich gewesen, es gäbe bisher aber keine Langzeiterfahrungen hierfür.

KTA Hille möchte wissen, wie oft bei der neuen Bauweise dann Sanierungen anfallen würden, auch bei den unteren Schichten.

Kreisstraßenmanager Sangmeister entgegnet, dass die Verschleißschicht die gleiche Haltbarkeit hätte, wie bei der konventionellen Bauweise. Die Frostempfindlichkeit der Schaumbetonschicht sei aufgrund der größeren Hohlräume evtl. etwas höher, als die einer Schotterschicht. Die Deckschicht der K 36 Heemsen - Lichtenhorst sei vor ca. 20 - 25 Jahren erneuert worden und immer noch in einem guten Zustand.

KTA Höper weist darauf hin, dass die K 37 eine wichtige Funktion habe, spätestens als Umleitungsstrecke bei anstehenden Baumaßnahmen an der B 214. Man solle die Strecke nicht sperren, sondern erhalten. Er hielte die vorgeschlagene Lösung für vernünftig, zumal auf diese Weise auch die seitlichen Lasten abgefangen werden könnten. Ihn würde interessieren, ob dann bei einer Sanierung der B 214 auch wieder LKWs die K 37 als Umleitungsstrecke nutzen könnten.

BD Wehr entgegnet, dass auf der sanierten Kreisstraße im Landkreis Cuxhaven auch wieder LKWs darüber fahren würden.

KTA Meyer fragt, ob durch die Schaumbetonbauweise das bisherige Problem, dass die Längsachse wegbreche, dann auf die Querachse verlagert werden könnte.

Kreisstraßenmanager Sangmeister meint, dass wir dieses Problem hier nicht hätten, weil sich im Falle von Setzungen der ganze Straßenkörper setzen würde und somit keine Risse mehr entstehen könnten.

Ltd. BD Schindler würde dies nicht ganz ausschließen wollen. Bei dem B 6-Ausbau habe man damals um sicher zu gehen 3 - 4 m ausgekoffert, was aber viele Millionen gekostet hätte. Bei der K 37 sei es ratsam, Geologen einzuschalten.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erinnert daran, dass man vor vielen Jahren über die Bauweise mit Sandpfählen nachgedacht habe. Im Landkreis Harburg habe sich diese Bauweise aber nicht bewährt. Die Baukosten für eine Fahrbahnerneuerung im Schaumbetonverfahren beliefen sich bei der K 37 auf einer Strecke von ca. 4,7 km auf 4,2 Mio. Euro, hinzu kämen für die nicht so stark betroffenen Abschnitte am Anfang und Ende der Gesamtstrecke von 2,5 km Länge noch rd. 200.000 € für eine Deckschichterneuerung sowie Ingenieurleistungen von etwa 400.000 € für die gesamte Maßnahme.

Wegen der grundsätzlichen Möglichkeit, eine Förderung für einen solchen Ausbau zu erhalten, müsse man in Hannover nachfragen.



Protokoll zu TOP 5

2019/032

03.04.2019

Festlegung der Variante für die Planung und den Bau des Radweges an der K 20 Haselhorn - NRW

Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Umsetzung der Entwurfsplanung für den geplanten Neubau eines Radweges an der K 20 Haselhorn – NRW, bezogen auf die Variante 1, wird zugestimmt.

Beratungsgang:

FDL Witt erläutert, dass nach der Kreisstraßenbereisung durch den AfK im letzten Jahr ein Planungsauftrag an die NLStBV für den Bau eines Radweges im Zuge der Kreisstraße 20 in dem Abschnitt Haselhorn - Landesgrenze NRW - Richtung L 770 - erteilt worden sei. Hierbei sei es nötig, eine Teilstrecke auf dem Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen zu bauen.

Die NLStBV habe für den geplanten Radweg drei Varianten erarbeitet. Bei Variante 1 mit einer Gesamtlänge von rd. 1.250 m erstrecke sich die Ausbaulänge bis zu einer Gemeindestraßeneinmündung zu rd. 30 m auf das Gebiet des Landes NRW. Dies sei aber erforderlich, um für eine grundsätzliche Förderfähigkeit einen verkehrlich selbstständig bewertbaren Abschluss vorzuweisen. Nachteilig sei, dass hierbei drei Grundstücke auf Seiten des Landkreises Nienburg/Weser nicht an den Radweg angeschlossen würden.

Variante 2 habe eine Gesamtlänge von rd. 1.650 m, davon rd. 430 m Ausbaulänge auf dem Gebiet des Landes NRW. Hierbei würden alle Grundstücke auf Nienburger Seite angeschlossen, es sei aber kein verkehrlicher Anschluss gegeben und eine Förderung somit evtl. nur eingeschränkt möglich.

Variante 3 habe eine Gesamtlänge von rd. 1.950 m, davon rd. 730 m auf dem Gebiet des Nachbarlandes und würde dort kurz vor der L 770 enden. Den Radfahrer direkt auf die L 770 zu führen sei zu gefährlich, weil auf der L 770 kein Radweg vorhanden sei und dort Tempo 100 km/h gefahren werde. Auch im Zuge der südlich der Landesstraße verlaufenden K 11 sei vom Nachbarkreis kein Radweg geplant.

Für alle drei Varianten wären der Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen beiden Landkreisen und die Genehmigung durch die jeweilige Aufsichtsbehörde erforderlich.

Die Variante 2 würde unter Zugrundelegung neuester Ausschreibungsergebnisse gegenüber Variante 1 Mehrkosten von bis zu 180.000 € ausmachen. Hierbei müsse man auch den Eckwertebeschluss im Auge behalten.

Der Nachbarkreis habe sich für die Variante 1 ausgesprochen; dem schließe sich die Verwaltung an.

KTA Hille fragt, wer die Kosten für die 30 m übernehmen würde.

FDL Witt entgegnet, dass Minden-Lübbecke selbst keinen Radweg plane und auch keine Kosten für den Radweg übernehmen würde, auch keine späteren Unterhaltungskosten.

KTA Altmann und Herr Heckmann verlassen um 16:20 Uhr die Sitzung



Protokoll zu TOP 6

2019/031

03.04.2019

Abschlussbericht über den Haushalt 2018 im Fachbereich 55, Produkt 55120 Kreisstraßen

Beschluss:

Der Ausschuss für Kreisstraßen nimmt Kenntnis.

Beratungsgang:

KA Fabisch erläutert die einzelnen Punkte des Abschlussberichtes.

Die Ziele für das Jahr 2018 seien erreicht worden. Bei den Kennzahlen hätten sich Abweichungen bei den Unterhaltungskosten je km Fahrbahn bzw. je km Radweg im Plan-Ist-Vergleich ergeben. Dies sei auf die Bereitstellung zusätzlicher Unterhaltungsmittel in Höhe von 500.000 € und auf die Neuregelung der Abgrenzung zwischen Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen zurückzuführen. Hierdurch hätten längere Fahrbahnabschnitte als Unterhaltungsmaßnahme umgesetzt werden können.

KTA Höper fragt nach den Auswirkungen auf die Abschreibung und ob es schwierig sei, diese abzubilden.

KTA Kretschmer verlässt um 16:30 Uhr die Sitzung.

KA Fabisch entgegnet, dass Abschreibungen auf Investitionen gebildet würden. Durch den Einsatz zusätzlicher Unterhaltungsmittel und das Verschieben von Maßnahmen würden sich hinsichtlich der Abschreibungen Änderungen in den Folgejahren ergeben. Die Abbildung sei aufwendig.

KTA Plate meint, dass Abschreibungen fiktive Beträge seien, die keine generelle Vergleichbarkeit ermöglichen würden.

Kreisstraßenmanager Sangmeister erklärt, dass es immer schwierig sei, den Zustand zu bewerten, weil dieser sich nach technischen Gesichtspunkten entwickeln würde und nicht nach Vorgaben der Doppik, so dass es immer ein Zusammenspiel zwischen Doppik und Technik geben müsse.

BD Wehr ergänzt, dass im Ergebnis 2018 rd. 1,7 Mio. Aufwendungen für Abschreibungen enthalten seien, die größtenteils wieder zur Erhaltung des Straßenvermö-

gens eingesetzt worden seien. Es sei sehr aufwendig, dieses im Einzelnen abzubilden.

KA Fabisch trägt weiter vor, dass im Ergebnisplan geringfügige Mehreinnahmen bei den Verwaltungsgebühren und Erträgen aus Rückstellungen zu verzeichnen gewesen seien. Demgegenüber stünden Mehraufwendungen für die Dienst- und Schutzkleidung der Kreisstraßenwärter und für etwas höhere Grundlastkosten sowie Minderaufwendungen durch Einsparungen für Honorarzahungen an Ingenieurbüros.

In der Summe sei der Jahresfehlbetrag mit - 2.557.648 € um rd. 10.500 € höher ausgefallen als geplant.

Lt. Finanzplan hätten 2018 Haushaltsmittel und Haushaltsreste in Höhe von insgesamt 5.000.900 € zur Verfügung gestanden. Hiervon seien nur 1.418.181 € kassenwirksam geworden. Dies sei größtenteils darauf zurückzuführen, dass für die Maßnahmen K 3 Fahrbahnausbau und Radwegneubau OD Stöckse und K 20 Radwegneubau Sapelloh - Warmesen bereits für 2018 die Bauausführung geplant war, die Zuwendungsbescheide jedoch erst im Februar 2019 bzw. im September 2018 erteilt worden waren, wodurch eine Vergabe der Bauarbeiten in 2018 nicht mehr möglich gewesen war.

Die nicht verausgabten Mittel seien als Haushaltsreste in das Jahr 2019 übertragen worden.



Protokoll zu TOP 7

03.04.2019

Mitteilungen/Anfragen

Beschluss:



Protokoll zu TOP 7.1

03.04.2019

Mitteilungen/Anfragen; hier: Brückensanierung in Neustadt im Zuge der B 6

Beschluss:

Beratungsgang:

KTA Hille erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Brückensanierung in Neustadt im Zuge der Bundesstraße 6.

Ltd. BD Schindler erklärt, dass eine Seite der Baumaßnahme seit Ende letzten Jahres fertig sei und der Verkehr wieder lief. Derzeit würde die Gegenseite erneuert, die voraussichtlich Mitte 2019 fertig sei. Danach könnte die Brücke wieder im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Die Planungen für den Brückenneubau würden laufen. Dieses Thema könnte die Beteiligten aber noch 10 - 12 Jahre beschäftigen.



Protokoll zu TOP 7.2

03.04.2019

Mitteilungen/Anfragen; hier: **Bundesautobahngesellschaft**

Beschluss:

Beratungsgang:

BD Wehr berichtet aus der letzten Tagung des Niedersächsischen Landkreistages, dass Herr Köster vom MW mitgeteilt hätte, dass der Bund nach einer Aufbauphase ab 01.01.2021 im Rahmen einer Bundesautobahngesellschaft sämtliche Aufgaben in Bezug auf Autobahnen übernehmen würde. Herr Köster würde davon ausgehen, dass der Bund für den Aufbau dieser Behördenstruktur evtl. auch Personal vom Land oder von den Landkreisen abwerben würde. Aufgrund des derzeitigen Fachkräftemangels stellt sich BD Wehr die Frage, ob man sich diesbezüglich Sorgen machen müsste.

Ltd. BD Schindler bestätigt, dass die Gesellschaft dabei sei, sich aufzustellen. Es sei damit zu rechnen, dass in Niedersachsen rd. 900 Mitarbeiter für die neue Infrastrukturgesellschaft des Bundes benötigt würden. Viele Bedienstete des Landes würden vielleicht freiwillig Interesse für einen Wechsel bekunden.

Die bisherigen Standorte der Autobahnmeistereien würden nach derzeitiger Planung 1:1 erhalten bleiben. Die Straßenmeistereien in den Geschäftsbereichen würden bis 2021 wie bisher arbeitsfähig sein. Einige Meistereien seien danach bis zu 40 % von der Umstrukturierung betroffen.

Er hoffe, dass der Geschäftsbereich Nienburg so bestehen bleiben würde und damit hoffentlich auch die Leistungsfähigkeit der Straßenmeistereien.

Die Hauptniederlassung der Bundesinfrastrukturgesellschaft solle in Hannover ansässig sein, während die Geschäftsführung in Leipzig untergebracht werden sollte.

Allgemein sei auch bereits jetzt die Personalsituation schlecht, was auch für die Baufirmen und Ingenieurbüros gelten würde.



Protokoll zu TOP 8

03.04.2019

Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Beschluss:

Beratungsgang:

ohne