



AfK/02/2022

Abschrift!

## Genehmigtes Protokoll

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen  
am Dienstag, dem 29.11.2022, 15:00 Uhr,  
im Sitzungssaal des Kreistages,  
Kreishaus am Schloßplatz, 31582 Nienburg**

---

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 16:48 Uhr

Anwesend:

### Stimmberechtigtes Mitglied

Frau stellv. Landrätin Anja Altmann, 31582 Nienburg  
Herr KTA Daniel Barg, 31603 Diepenau  
Herr KTA Hans-Jürgen Bein, 31613 Wietzen  
Herr KTA Andreas Cordes, 31622 Heemsen  
Herr KTA Jens Engelking, 31603 Diepenau  
Herr KTA Bernd Heckmann, 31608 Marklohe  
Herr KTA Tim Höper, 31637 Rodewald  
Herr KTA Lothar Kopp, 31595 Steyerberg  
Frau KTA Elisabeth Kurowski, 27333 Schweringen

Vertreterin für KTA  
Plate

Herr KTA Dr. Markus Richter, 31547 Rehburg-Loccum  
Herr KTA Christian Wittenberg, 31627 Rohrsen

### Grundmandat gem. § 71 Abs. 4 NKomVG

Herr KTA Heiko Lange, 27324 Hassel  
Herr KTA Peter Schiemann, 27318 Hoya  
Herr KTA Anton van den Born, 31547 Rehburg-Loccum

### Zuhörer

Herr Norbert Richter, 31634 Steimbke  
Herr Berthold Vahlsing, ADFC

### Verwaltung

Herr Erster Kreisrat Lutz Hoffmann,  
Frau Sandra Mühlenbruch,  
Frau Baurätin Christine Schnorr,  
Herr FDL Claus Witt,

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Herr Kreisstraßenmanager Hans Lindemann,  
Herr Ltd. BD Uwe Schindler,

Presse

Herr Stüben

Der Vorsitzende KTA Lange 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.

KTA Lange begrüßt Frau Baurätin Schnorr als Nachfolgerin von BD Wehr als neue Leiterin des Fachbereiches Umwelt.

Im Anschluss stellt sich Frau Baurätin Schnorr kurz persönlich und mit ihrem beruflichen Werdegang dem Gremium vor.

## Tagesordnung

- |          |   |                 |
|----------|---|-----------------|
| TOP 1:   | Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 27.04.2022 |                 |
| TOP 2:   | Sachstandsbericht zu den abgeschlossenen, laufenden und im nächsten Jahr beginnenden Baumaßnahmen       | <b>2022/221</b> |
| TOP 3:   | Personalstand bei den Kreisstraßenwärtern   | <b>2022/222</b> |
| TOP 4:   | Jahresabschluss 2021 - Produkt Kreisstraßen   | <b>2022/230</b> |
| TOP 5:   | Haushaltsplanung 2023 - Produkt Kreisstraßen  | <b>2022/231</b> |
| TOP 6:   | Mitteilungen/Anfragen   |                 |
| TOP 6.1: | Mitteilungen/Anfragen; hier: Kreisstraße 23 - Schutzplanken   |                 |
| TOP 6.2: | Mitteilungen/Anfragen; hier: Ersatzbaustoffverordnung   |                 |
| TOP 6.3: | Mitteilungen/Anfragen; hier: Sitzungstermine 2023   |                 |

TOP 7: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

TOP 7.1: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Radverkehr auf der K 14

TOP 7.2: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: K 37 - Pilotprojekt im Schaumbetonverfahren

Zur Beglaubigung:

Der Vorsitzende

Protokollführer

Erster Kreisrat

gez. Lange

gez. Mühlenbruch

gez. Hoffmann

Kreistagsabgeordneter

Mühlenbruch

Hoffmann



## **Protokoll zu TOP 1**

---

29.11.2022

### **Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 27.04.2022**

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

#### Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 2 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit:      Ja-Stimmen      Nein-Stimmen      Enthaltungen



## Protokoll zu TOP 2

---

**2022/221**

29.11.2022

### **Sachstandsbericht zu den abgeschlossenen, laufenden und im nächsten Jahr beginnenden Baumaßnahmen**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

KSM Lindemann stellt die nachfolgenden Baumaßnahmen anhand von Übersichtskarten vor.

#### **Maßnahmen, welche kürzlich baulich abgeschlossen wurden bzw. die sich zurzeit in der Bauabwicklung befinden:**

##### a) Investive Baumaßnahmen

##### K 3 Fahrbahnausbau und Radwegneubau in der OD Stöckse

Die Baumaßnahme über rd. 1,8 km sei fertiggestellt. Die Umbauarbeiten aufgrund von Beschwerden der Anlieger über zu hohe Aufkantungen im Bereich der Einmündungen (lt. Vorgaben des Beirates für Menschen mit Behinderungen) seien ebenfalls erfolgt, die Schlussrechnung läge vor und müsse noch abschließend geprüft werden.

##### K 3 Radwegneubau Stöckse bis zur Einmündung K 46

Bis auf Restarbeiten (Entsorgung Einbaumaterial) sei die Baumaßnahme auf einer Strecke von rd. 3,3 km fertiggestellt, die Bauabnahme sei noch in diesem Jahr vorgesehen, die Schlussrechnung läge noch nicht vor.

##### K 10 Fahrbahnausbau in der OD Winzlar

Der Fahrbahnausbau auf einer Strecke von rd. 1,4 km sei abgeschlossen, Schutzplanken müssten noch gesetzt werden, die Schlussrechnung stünde noch aus.

## b) Unterhaltungsmaßnahmen

Die zusätzlich durch die Politik bereitgestellten Haushaltsmittel für Unterhaltung und Instandsetzung in Höhe von 500.000 € für das Haushaltsjahr 2022 wären für folgende Unterhaltungsmaßnahmen verwendet worden:

### K 5 Fahrbahnsanierung Stöckse - Einmündung K 4

Die Sanierungsmaßnahme auf einer Teilstrecke von rd. 1,2 km sei abgeschlossen, die Schlussrechnung stünde noch aus.

### K 6 Radwegsanierung

Die Baumaßnahme auf einer Strecke von rd. 1,4 km sei ebenfalls fertiggestellt, die Schlussrechnung stünde noch aus.

Die Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten für die nachfolgenden Baumaßnahmen seien ausgeschrieben worden, das Vergabeverfahren liefe aktuell noch, die Vergaben sollen noch im Dezember 2022 erfolgen.

- K 2 - Instandsetzung Beton und Geländer an dem Brückenbauwerk Holtorf – Drakenburg
- K 29 - Radwegsanierung Mainsche - Pennigsehl
- K 37 - Fahrbahninstandsetzung Steimbke – Lichtenhorst

## **Maßnahmen, die sich in der Bauvorbereitung bzw. in der Planungsphase befinden:**

### a) Investive Baumaßnahmen:

#### K 20 Radwegneubau Landesgrenze – Sapelloh, 2. und 3. BA

Die Baumaßnahme auf rd. 3,2 km befände sich kurz vor Abschluss der Planungsphase, der Grunderwerb sei ebenfalls fast abgeschlossen, die Plangenehmigung stünde noch aus (weitere Ausführung hierzu sh. TOP 5)

K 37 Fahrbahnausbau Steimbke – Lichtenhorst, Pilotprojekt Schaumbetonverfahren  
Aufgrund der Kostenentwicklung sei die angedachte Teststrecke auf rd. 350 m verkürzt worden, die Planungsphase sei abgeschlossen, der Förderantrag würde in Kürze beim Fördergeber eingereicht. Sobald der Zuwendungsbescheid vorläge, könne die Vergabe der Bauleistungen erfolgen.

#### K 148 Brückenneubau über den Holtruper Moorgraben

Eine Brückenprüfung in diesem Jahr habe erhebliche Baumängel am Wellprofildurchlass ergeben. Um eine Sperrung oder Ablastung auf 12t zu vermeiden, würde ein Neubau erforderlich werden. Die Planungen für den Brückenneubau liefen noch, der Förderantrag würde kurzfristig gestellt werden.

#### K 151 Fahrbahnausbau und Bau eines Radweges Hassel – Heithüsen

Die Planungen sowie der Grunderwerb seien abgeschlossen, der Förderantrag sei im August 2022 eingereicht worden. Sobald der Zuwendungsbescheid vorläge könne die Vergabe der Bauleistungen erfolgen. Der Baubeginn sei für Sommer 2023 vorgesehen, sofern der Förderbescheid bis dahin erteilt wäre.

## b) Eigenfinanzierte Baumaßnahmen

### K 1 Fahrbahnerneuerung Haßbergen – Anderten

Die Fahrbahnerneuerung auf einer Strecke von rd. 1,2 km sei in der Zeit von Mai bis November 2023 vorgesehen.

### K 2 Fahrbahnerneuerung Erichshagen – Holtorf (Wölper Straße)

Aufgrund der in den letzten Jahren durch Versorgungsdienstleister durchgeführten Bauarbeiten sei die Wölper Straße im Laufe der Zeit sehr uneben geworden. Die Straße sei durch zahlreiche Anwohner, Bus- und Durchgangsverkehr sehr stark befahren. An der Straße lägen zwei Kindergärten, die während der Bauphase durchgängig erreichbar sein müssten. Um die Belastung für alle Anwohner und Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten, solle die Baumaßnahme in den Sommerferien 2023 durchgeführt werden.

### K 4 Radwegerneuerung Meinkingsburg – Linsburg,

Die Erneuerung des Radweges auf rd. 700m sei in der Zeit von Mai bis September 2023 angedacht.

### K 4 Fahrbahnerneuerung Husum – Meinkingsburg

Die Fahrbahnsanierung auf einer Strecke von rd. 1,9 km werde in der Zeit von Mai bis August 2023 durchgeführt.

KTA Höper spricht noch einmal die Probleme während der Bauphase K 3 OD Stöckse - insbesondere auch die notwendig gewordenen Umbauten der Aufkantungen im Bereich der Einmündungen - an und merkt an, dass die Baumaßnahme nun endlich fertiggestellt werden konnte. Er lobt, dass die Fahrbahnsanierung im Zuge der K 5 sehr zügig erfolgt wäre.

Für KTA Wittenberg ist noch unklar, wie das Test- bzw. Auswertungsverfahren bei dem Pilotprojekt „Fahrbahnausbau im Schaumbetonverfahren“ im Zuge der K 37 ablaufe, bzw. wie aussagekräftig dieses sei, wenn die Strecke weiterhin für den Schwerlastverkehr gesperrt bliebe.

KSM Lindemann erläutert, dass die Problematik auf dieser Strecke die sogenannte „Setzung“ sei. Daher würde auch die Leichtbauweise mit Schaumbeton an dieser Stelle getestet. Die Verkehrsbelastung durch schwere Fahrzeuge sei für die Ermittlung der „Setzung“ nicht aussagekräftig bzw. erforderlich. Die Frequenz mit schweren Fahrzeugen auf der Fahrbahn hätte nur Auswirkungen im Hinblick auf die Abnutzung der Oberfläche.

KTA Wittenberg erkundigt sich, wie zukünftig der Umgang im Bezug auf das Moor sei bzw. ob eine Wiedervernässung nach Beendigung des Torfabbaus geplant sei und ob der Grundwasserspiegel dann wieder steigen würde.

Erster Kreisrat Hoffmann teilt mit, dass eine Wiedervernässung des Moores auf jeden Fall anstehen würde, er könne aber nicht sagen, wann das erfolgen würde.

**Anmerkung im Protokoll:**

BD Wehr hatte in der Sitzung am 27.04.2022 (BV 2022/056) berichtet, dass in diesem Bereich der Torfabbau noch bis zum Jahr 2060 geplant sei.

*Eine Teilvernässung sei hier sukzessive geplant. Nach Abbauende eines Teilabschnittes sei zeitversetzt die Vernässung vorgesehen. Der erste Teilabschnitt wäre fertig abgebaut, die erste Teilvernässung solle ab 2025/2026 erfolgen.*

Ltd. BD Schindler gibt zu Bedenken, dass ein ständiger Wechsel der Bodenbeschaffenheit im Straßenseitenraum sich ungünstig auf die Tragfähigkeit der Fahrbahn auswirken würde. Er würde es begrüßen, wenn der Boden unter der Fahrbahn mindestens 3m tief ausgekoffert werden würde, um eine dauerhafte Standhaftigkeit der Fahrbahn zu gewährleisten. Grundsätzlich würde eine geringere Belastung auf der Strecke natürlich zu einer längeren Beständigkeit der Fahrbahn führen.

Außerdem wäre die Straße für eine dauerhafte Nutzung durch LKW-Verkehr zu schmal. Wenn sich zwei größere Fahrzeuge entgegentrafen, müsste zumindest eines der beiden Fahrzeuge in den Bankettbereich ausweichen. Die Begegnung zwischen Bussen und PKW sei gerade noch ohne ein Ausweichen möglich.

KTA Höper ergänzt, dass die K 37 grundsätzlich für LKW-Verkehr ausgelegt sei, auch hinsichtlich der Tragfähigkeit. Man hätte sich nun lange genug Gedanken über eine langfristige Sanierung der Fahrbahn gemacht, so dass man nun die Lösung mit der Leichtbauweise im Schaumbetonverfahren als tragfähige Schicht favorisieren und umsetzen solle.

KTA Wittenberg merkt ergänzend an, dass die Verbreiterung der Fahrbahn letztendlich auch dazu führen würde, dass 40t-LKW dann auch schneller fahren würden.

Ltd. BD Schindler betont noch einmal, dass das vorrangige Ziel die Sicherheit auf der Strecke sei. Das hohe Verkehrsaufkommen habe sich erst im Laufe der Jahre entwickelt.

KTA Höper gibt zu bedenken, dass man die Infrastruktur beachten müsse, eine schmale Straße und Geschwindigkeitsbeschränkungen könnten hier nicht die Lösung sein.

KTA Lange fasst zusammen, dass für die nächste Sitzung weitere Informationen zu der Messarithmetik und zu einer möglichen geplanten Wiedervernässung des Moores nachgereicht würden.



## Protokoll zu TOP 3

---

**2022/222**

29.11.2022

### Personalstand bei den Kreisstraßenwärtern

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Einstellung eines Kreisstraßenwärters (KSW) bei der Straßenmeisterei (SM) Lemke zum nächstmöglichen Zeitpunkt wird - vorbehaltlich eines dann noch zu führenden Vorstellungsgespräches im Hinblick auf die fachliche und persönliche Eignung - zugestimmt.

#### Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit:      Ja-Stimmen      Nein-Stimmen      Enthaltungen

#### Beratungsgang:

Herr Witt informiert über die aktuelle Personalsituation bei den Straßenmeistereien im Landkreis Nienburg. Dabei stellt er die Zuständigkeiten für Betreuungslängen je Straßenwärter aus dem Jahr 2014 dem Jahr 2022 gegenüber. Die Auswertung erfolge für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, sowie für den Landkreis Nienburg und den Nachbarlandkreis Diepholz. Die Betreuungslängen in den Landkreisen Nienburg und Diepholz je KSW seien annähernd vergleichbar.

Derzeit seien in der SM Lemke 8 KSW, in der Straßenmeisterei Uchte 11 KSW und in der SM Vilsen 1 KSW tätig. Von den insgesamt 20 KSW hätten 8 KSW ein Mindestalter von 55 Jahren erreicht. Dieses würde eine geringere körperliche Belastbarkeit der Mitarbeiter mit sich bringen.

Ziel der Kreisverwaltung solle es sein, das Team zu verjüngen, um die Leistungsfähigkeit dauerhaft zu erhalten oder im Idealfall sogar zu verbessern. Außerdem solle das personelle Ungleichgewicht zwischen der SM Lemke und SM Uchte angeglichen werden.

Zudem seien im Kreisgebiet in den vergangenen 8 Jahren rd. 11,5 km neue Radwege entstanden, welche ebenfalls einer Unterhaltung bedürfen. Dieses sei mit zu berücksichtigen.

Herr Witt berichtet von einer Bewerbung eines KSW, die dem Landkreis Nienburg vorläge (weitere Erläuterungen hierzu sh. Beschlussvorlage 2022/222).

Sowohl der Leiter der SM Lemke als auch die Verwaltung würden die Einstellung eines weiteren Kreisstraßenwärters bei der SM Lemke aus den oben genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt befürworten.

KTA Schiemann erkundigt sich, wie viele Auszubildende als KSW derzeit beim Landkreis Nienburg beschäftigt seien.

Herr Witt teilt mit, dass der Landkreis Nienburg derzeit keine eigenen Auszubildenden habe. Seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) würde in der Regel etwas über den Bedarf hinaus ausgebildet, so dass man frei werdende Stellen bisher zum Teil auch aus diesem Überhang besetzen konnte.

Ltd. BD Schindler gibt an, dass es derzeit 4-6 Auszubildende als Straßenwärter bei der NLStBV gäbe. Er weist darauf hin, dass die älteren Straßenwärter nicht mehr alle Tätigkeiten verrichten könnten, da sie häufig den hohen körperlichen Anforderungen nicht mehr gewachsen seien. Seitens der Landesbehörde, Geschäftsbereich Nienburg, würde angestrebt, im Sommer 2023 drei Auszubildende als Straßenwärter einzustellen.



## Protokoll zu TOP 4

---

**2022/230**

29.11.2022

### Jahresabschluss 2021 - Produkt Kreisstraßen

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Herr Witt erläutert den Abschlussbericht für das Haushaltsjahr 2021 für den Bereich Kreisstraßen.

Die Ziele für das Jahr 2021 seien grundsätzlich erreicht worden. Eine Ausnahme würde die verschobene Baumaßnahme Radwegneubau K 3 bis zur Einmündung K 46 darstellen. Dadurch sei der Planwert „Radwege“ nicht vollumfänglich erreicht worden.

Bei den Genehmigungen für "Sonstige Nutzung" sei ein Anstieg zu verzeichnen gewesen, da vermehrt Anträge für den Breitbandausbau gestellt worden seien.

Im Ergebnisplan sei der Jahresfehlbetrag um rd. 274.000 € niedriger ausgefallen als geplant. Mehreinnahmen seien bei den "Öffentlich-rechtlichen Entgelten" und "Sonstigen ordentlichen Erträgen" sowie Mindereinnahmen bei den "Privatrechtlichen Entgelten" und den "Kostenerstattungen/-umlagen" zu verzeichnen gewesen.

Minderaufwendungen habe es bei der Position "Sach- und Dienstleistungen" sowie "Sonstige ordentliche Aufwendungen" gegeben.

Im Finanzplan fielen die Einnahmen mit rd. 1,47 Mio. € niedriger aus als geplant. Mehreinzahlungen seien lediglich durch eine Zuwendung der Gemeinde für den Radwegbau im Zuge der K 50 sowie eine Zuwendung vom Land für den Fahrbahnausbau und Radwegneubau in der OD Stöckse erfolgt. Demgegenüber stünden Mindereinzahlungen aufgrund nicht erfolgter Zuwendungen vom Land für den Fahrbahnausbau K 10, Radwegneubau K 20, 1. BA, sowie der verschobenen Maßnahme Radwegneubau K 3 bis zur Einmündung K 46 auf das Jahr 2022.

Die Ausgaben im Finanzplan fielen unter Berücksichtigung der Haushaltsreste aus den Vorjahren um rd. 3,55 Mio. € niedriger aus als geplant. Gründe hierfür seien u.a. auch hier die Verschiebung des Radwegneubaues K 3 bis zur Einmündung K 46 auf das Jahr 2022, sowie weitere planungsmäßig notwendig gewordene Verschiebungen

von Maßnahmen ins Folgejahr (z.B. Radwegneubau K 20, 2. + 3. BA). Weitere Gründe für Minderauszahlungen im Jahr 2021 seien, dass Baukosten im Einzelfall unter den kalkulierten Kosten lagen und dass manche Baufirmen sehr lange für die Erstellung der Rechnungen benötigen würden und somit Zahlungen erst im Folgejahr erfolgen konnten.

Mehrauszahlungen wären u.a. für den Fahrbahnausbau K 24 Essern-Nordel und die Umgestaltung der Hormannschen Kurve im Zuge der K 8 in Landesbergen erforderlich gewesen.



## Protokoll zu TOP 5

---

**2022/231**

29.11.2022

### Haushaltsplanung 2023 - Produkt Kreisstraßen

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Ausschuss für Kreisstraßen stimmt der Haushaltsplanung 2023 für das Produkt 55120 Kreisstraßen zu.

#### Beratungsergebnis:

Einstimmig mit 0 Enthaltungen

Mit Stimmenmehrheit:      Ja-Stimmen      Nein-Stimmen      Enthaltungen

#### Beratungsgang:

Frau Mühlenbruch erläutert die gemeldeten Mittelansätze im Ergebnishaushalt und im Investitionshaushalt für das Produkt 55120 Kreisstraßen für das Haushaltsjahr 2023 anhand der Anlagen zur Drucksache Nr. 2022/231.

Im Teilergebnisplan sei als wichtigste Position der Ansatz 55120.421200 für die Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens (Pos. 15) mit 2.200.000 € zu nennen. Im Vergleich läge dieser Ansatz um knapp 340.000 € über dem Vorjahreswert.

Anschließend wurde dargestellt, aus welchen einzelnen Positionen sich der v. g. Ansatz zusammensetze. Wesentliche Erhöhungen seien bei den Positionen "Betriebsdienstkosten der Straßenmeistereien" mit 139.000 € und "Einzelmaßnahmen an Fahrbahnen und Radwegen" mit 145.000 € gegenüber dem Vorjahr durch die NLSStBV gemeldet worden.

Im investiven Bereich wurden die Maßnahmen mit Förderung vom Land und die eigenfinanzierten Maßnahmen im Einzelnen näher erläutert. In der Gesamtsumme seien Investitionsmittel in Höhe von 5.029.800 € veranschlagt, wovon nach Abzug der zu erwartenden Zuwendungen vom Land in Höhe von rd. 1.855.000 € ein Eigenanteil für den Landkreis in Höhe von 3.174.500 € verbliebe. Radwege würden derzeit mit

75 % und Fahrbahnausbaumaßnahmen mit 60 % der förderfähigen Kosten bezuschusst.

Für das Haushaltsjahr 2023 benötige der Landkreis insgesamt Eigenmittel in Höhe von 5.374.500 € (davon 3.174.500 € für Investitionsmaßnahmen und 2.200.000 € für die Unterhaltung der Kreisstraßen).

Frau Mühlenbruch geht insbesondere noch einmal auf die Position "Lohnstundenausgleich" ein. Der Ansatz bezöge sich auf die Verrechnung von Lohnstunden, wenn Kreisstraßenwärter (KSW) auf Landes- oder Bundesstraßen bzw. Landes- oder Bundesstraßenwärter auf Kreisstraßen tätig seien. Bisher sei in diesen Fällen eine Verrechnung durch die Landesbehörde vorgenommen worden.

Zukünftig seien Tätigkeiten, die KSW auf Landes- oder Bundesstraßen verrichten, und die theoretisch an Unternehmen (z.B. GaLa-Bau) fremdvergeben werden könnten, mit 19% Umsatzsteuer zu beaufschlagen bzw. abzurechnen.

Grundsätzlich seien ab 2023 im Haushalt getrennte Ausweisungen nach Aufwand und Ertrag erforderlich. Da ein Teil der Lohnkosten für KSW zukünftig umsatzsteuerpflichtig werden würde, würden sich die Kosten vermutlich erhöhen. Die Klärung erfolge derzeit durch die Straßenbaubehörde.

Es scheitere derzeit jedoch noch an den technischen Voraussetzungen für die Umsetzung. Das Abrechnungsverfahren bei der Landesbehörde müsse umgestellt werden, bzw. es müsse eine Schnittstelle zum Auslesen der entsprechenden Daten eingerichtet werden. Derzeit sei eine getrennte Ausweisung der Lohnkosten noch nicht möglich.

KTA Altmann wirft ein, dass die Einführung der Lohnsteuerpflicht seitens des Bundes um 2 Jahre verschoben worden wäre.

Frau Mühlenbruch entgegnet, dass es auf Bundesebene derzeit noch diskutiert würde, ob die Optionsfrist mit der Möglichkeit zur Anwendung der alten umsatzsteuerlichen Regelungen um weitere 2 Jahre verlängert würde, weil sich derzeit auch bei anderen Kommunen die neuen Regelungen technisch bedingt noch nicht umsetzen ließen. Eine offizielle Mitteilung hierüber gäbe es aber noch nicht.

Herr Witt ergänzt im Anschluss an die Mittelanmeldung 2023 die aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Beantragung von Förderleistungen für den Radwegneubau im Zuge der K 20 von Sapelloh bis zur Landesgrenze NRW.

Im September 2021 seien Fördermittel für das Sonderprogramm Stadt und Land beim Fördergeber N-Bank beantragt worden. Das Programm sei in der Ausschusssitzung am 01.06.2021 (BV 2021/067) vorgestellt worden. Mit Schreiben der NBank vom 10.12.2021 sei eine Ablehnung der Förderung für das Jahr 2021 erfolgt, da seinerzeit die bereitgestellten Fördermittel ausgeschöpft waren.

Im November 2022 habe sich der Zuwendungsgeber NBank gemeldet und telefonisch eine Förderung zugesagt. Die Förderung würde in diesem Fall bis zu 90% betragen, da der Landkreis Nienburg als finanzschwache Kommune gesehen würde. Die Förderung würde auch bis zu 20% der Planungskosten beinhalten. Bedingung sei jedoch, dass die Radwegneubaumaßnahme im Jahr 2023 abgeschlossen und

schlussgerechnet sein müsse. Derzeit sei fraglich, ob die Förderung über das Jahr 2023 hinaus verlängert werden würde, die Tendenz nach Aussage der NBank sei jedoch positiv.

Es stelle sich nun die Frage, wie der Landkreis Nienburg mit dieser Situation umgehen bzw. das Risiko eingehen solle, Fördermittel in Anspruch zu nehmen, ohne gewährleisten zu können, dass die Baumaßnahme bis Ende 2023 fertiggestellt und schlussgerechnet sei.

Erster Kreisrat Hoffmann empfiehlt, gegenüber der NBank nochmals zu kommunizieren, dass es voraussichtlich nicht möglich sein würde, die Baumaßnahme bis Ende 2023 vollständig umsetzen und schlussrechnen zu können. An dem Antrag solle aufgrund der hohen Förderquote dennoch festgehalten werden.

Sollte eine Förderung durch die NBank aufgrund der zeitlichen Vorgaben nicht infrage kommen und eine Förderung doch über den Zuwendungsgeber Land beantragt werden müssen, würde die Baumaßnahme gegebenenfalls ein Jahr später beginnen.

KTA Kurowski hat noch eine Rückfrage zu der geplanten Investitionsmaßnahme „Ersatz eines Brückenbauwerkes im Zuge der K 148 Warpe – Bücken“. Sie erkundigt sich, warum die Brücke im Zuge von Sanierungsarbeiten vor ein paar Jahren nicht mit instandgesetzt worden sei.

KSM Lindemann erklärt, dass die letzte Baumaßnahme dort bereits etwa 15 Jahre zurück läge. Die kürzlich erfolgte Brückenprüfung habe ergeben, dass das Wellblechprofil von dem Durchlass durchgerostet sei. Dieses sei während der letzten Baumaßnahme noch nicht erkennbar gewesen.

Herr Witt ergänzt, dass hier ein sofortiger Handlungsbedarf gesehen werde, um eine langfristige Sperrung des Brückenbauwerkes zu umgehen.



## Protokoll zu TOP 6.1

---

29.11.2022

### Mitteilungen/Anfragen; hier: Kreisstraße 23 - Schutzplanken

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Infolge von Anfragen aus dem politischen Raum und seitens der Gemeinde, sowie aufgrund von Beschwerden mehrerer Anwohner, bezüglich der Fahrbahnverengung durch Schutzplanken, wird noch einmal über die aktuelle Situation an der Kreisstraße 23 Nordel – Einmündung L 343 berichtet. In diesem Bereich würden sich Fußgänger gefährdet sehen, da bei Gegenverkehr kaum die Möglichkeit zum Ausweichen bestünde. Hierzu werden Fotos von den in den Straßenseitenräumen angebrachten Schutzplanken gezeigt.

Herr Witt berichtet, dass der Ausbau der Straße zwischen Sommer 2015 und Ende 2016 erfolgt sei. In dem Zuge seien auch die Schutzplanken errichtet worden.

Die tatsächlichen Kosten für durchgehende Schutzplanken beliefen sich seinerzeit auf rd. 87.000 € zzgl. Ingenieurkosten für die Planung. Man habe damals auch die Kosten für einen Einzelbaumschutz kalkuliert und sich aufgrund der geschätzten Kosten in Höhe von rd. 150.000 € für die erheblich kostengünstigere Variante entschieden.

Die Errichtung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen (RPS) sei eine Vorgabe des Zuwendungsgebers gewesen. Hier im Nachhinein Änderungen vorzunehmen sei nicht zulässig, da ansonsten möglicherweise Förderleistungen zurückzuzahlen wären.

Der Verwendungsnachweis für die Baumaßnahme sei 2019 erstellt worden und daraufhin die Abrechnung durch den Fördergeber im Oktober 2022 erfolgt. Damit würde eine Bindefrist der bewilligten Fördermittel für die Dauer von 5 Jahre beginnen, die zunächst abgewartet werden müsse. Sollte während dieser Bindefrist eine Überprüfung der Baumaßnahme durch den Zuwendungsgeber erfolgen, würden unter Umständen die Fördermittel zurückgefordert werden.

Herr Witt gibt die durch die Polizei zur Verfügung gestellten Unfallstatistiken auf der Strecke bekannt. In den Jahren 2011 – 2018 seien lediglich 4 Wildunfälle und in den Jahren 2019 – 2022 keine Unfälle gemeldet worden.

KSM Lindemann erläutert Umbaumöglichkeiten und informiert hierzu über entsprechende Vorgaben und Bestimmungen der RPS.

KTA Barg teilt mit, dass Fußgänger häufig Umwege in Kauf nehmen müssten, weil sie sich in dem Bereich der Fahrbahn stark gefährdet sehen würden. Er fragt, ob man beim Fördergeber anfragen könne, ob an einer Seite der Fahrbahn die Schutzplanken ersatzlos entfernt werden könnten.

Erster Kreisrat Hoffmann entgegnet, dass es diese Diskussion nun schon seit Jahren gäbe. Die Bindungsfrist habe man nun geklärt, und man solle auf keinen Fall vor Ablauf dieser Frist Änderungen, die nicht den RPS-Vorgaben entsprächen, vornehmen und damit eine mögliche Rückzahlung der Fördermittel riskieren.

Derzeit würde es 2 Varianten geben. Für Variante 1 (Unterbrechung der durchgehenden Schutzplanken mit Errichtung von entsprechendem Einzelbaumschutz) müssten zunächst die anfallenden Kosten ermittelt werden. Die Variante 2 (Schutzplanken auf einer Seite komplett zu entfernen) würde ausscheiden, da eine Rückforderung der Fördermittel durch den Zuwendungsgeber nicht riskiert werden solle.

KTA Höper erkundigt sich, ob sich nicht regional eine Lösung finden ließe.

KTA Barg erkundigt sich, ob hier der Bau eines Fuß-/Radweges denkbar wäre und wer ggf. die Kosten dafür tragen würde.

Herr Witt entgegnet, dass sich so ein Projekt sehr schwer umsetzen ließe, weil dafür erheblicher Grunderwerb erforderlich wäre. Die Landwirte seien in der Regel schwer zu überzeugen, ihr Land für den Neubau eines Fuß-/Radweges zu verkaufen.

KTA Höper schlägt vor, Kontakt mit den ansässigen Landwirten aufzunehmen und in Absprache mit ihnen eine Art "Trampelpfad" für Fußgänger zwischen landwirtschaftlicher Fläche und Schutzplanke zu errichten.

Erster Kreisrat Hoffmann bittet nochmals darum, zunächst die Kosten für einen Umbau der Schutzplanken mit Einzelbaumschutz zu ermitteln und diese dann in der nächsten Sitzung zu präsentieren.

KSM Lindemann gibt noch einmal zu bedenken, dass ein "Aus- bzw. Abschneiden" der vorhandenen Schutzplanken nicht so einfach möglich sei. Hier müsse man die Vorgaben der RPS erfüllen, um die Sicherheit sowie eine Standfestigkeit der Anlagen weiterhin zu gewährleisten.

KTA Wittenberg erkundigt sich, ob hier nicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Verkehr angebracht bzw. sinnvoll wäre.

Herr Witt erklärt, dass bereits eine Anfrage an den Fachdienst Straßenverkehr gestellt worden sei und von dort keine Möglichkeit für eine Geschwindigkeitsbegrenzung gesehen werde.

KSM Lindemann ergänzt, dass es an dieser Stelle keine Verschlechterung der Straßennutzung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung geben dürfe. Dieses sei ebenfalls eine Vorgabe des Fördergebers.

Erster Kreisrat Hoffmann weist nochmals darauf hin, dass es an dieser Stelle in den letzten Jahren keine nennenswerten Unfälle gegeben habe, die eventuell eine Geschwindigkeitsbegrenzung rechtfertigen würden.

KTA Barg gibt an, er habe auch noch von weiteren Wildunfällen auf dieser Strecke gehört, die aber anscheinend nur bei den Jägern gemeldet worden seien.

Herr Witt verweist darauf, dass man hier nur die offiziellen Zahlen zugrunde legen könne, da nur diese vorlägen.



## Protokoll zu TOP 6.2

---

29.11.2022

### **Mitteilungen/Anfragen; hier: Ersatzbaustoffverordnung**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Ltd. BD Schindler teilt mit, dass es ab dem 01.08.2023 neue Vorgaben für den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke und Boden geben würde (Ersatzbaustoffverordnung). Ziel dieser neuen Regelung sei es, rechtsverbindliche Anforderungen für den Boden- und Grundwasserschutz bundeseinheitlich festzulegen.

Zukünftig müsse aufwendiger geprüft werden, inwieweit entnommener Boden umweltverträglich und technisch zulässig für einen Wiedereinbau sei. Es gäbe dafür neue Vorschriften und Prüfverfahren. Um die höheren Auflagen für den Umweltschutz zu erfüllen, seien künftig mehr Probenahmen erforderlich und die Untersuchungsverfahren wären aufwändiger. Mit Einführung des neuen Prüfverfahrens würden durch diesen zusätzlichen Aufwand die Kosten für Baumaßnahmen erheblich ansteigen.

Es gäbe bisher noch keine klare und einheitliche Regelung, wie künftig diese neuen Beprobungen durchzuführen seien. Man arbeite seitens der Landesbehörde an einem Konzept zur Umsetzung der Vorgaben der neuen Ersatzbaustoffverordnung.

Ltd. BD Schindler bietet an, bei Bedarf in einer der nächsten Sitzungen noch ausführlicher über die Anwendung und Umsetzung der neuen Ersatzbaustoffverordnung zu informieren.



## Protokoll zu TOP 6.3

---

29.11.2022

### Mitteilungen/Anfragen; hier: Sitzungstermine 2023

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

KTA Lange gibt die Sitzungstermine des Ausschusses für Kreisstraßen für 2023 bekannt. Diese Termine seien zwischen der Verwaltung und dem Ausschussvorsitzenden abgestimmt worden:

Sitzungstermine 2023:	<b>Donnerstag,</b>	<b>27.04.2023</b>
	<b>Dienstag,</b>	<b>28.11.2023</b>

#### Anmerkung der Verwaltung:

Der Termin im November musste um zwei Tage vorgelegt werden. Der neue Termin ist mit dem Ausschussvorsitzenden KTA Lange und dem Ersten Kreisrat Hoffmann abgestimmt worden.

KTA Lange regt an, bei dem Termin im April 2023 kürzlich umgesetzte und geplante Radwegebaumaßnahmen im Südkreis im Rahmen einer Bereisung zu begutachten.



## Protokoll zu TOP 7.1

---

29.11.2022

### **Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: Radverkehr auf der K 14**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

Herr Vahlsing vom ADFC wünscht sich eine Überarbeitung des Radwegebedarfsplans hinsichtlich der Priorisierung von zukünftigen Neubaumaßnahmen. Ihn würden derzeit vermehrt Beschwerden von Radfahrern erreichen, die die Fahrbahn der K 14 im Bereich Wasserstraße – Müsleringen nutzen und sich aufgrund des starken Verkehrsaufkommens infolge der Baustelle in Leese stark gefährdet sehen würden.

Diese Strecke sei ein Teil des Weserradweges. Neben einem erhöhten Radfahreraufkommen aufgrund der Baustelle könne man insbesondere auch in der Urlaubszeit einen starken Zulauf an Radfahren verzeichnen. Die in diesem Bereich sehr schmale Fahrbahn begründe keine Qualität für den Weserradweg. Hier wäre ein Radwegneubau wünschenswert.

Es gäbe auf Bundesebene regelmäßig „Befahrungen“ des Weserradweges durch unterschiedliche Institutionen, um dessen Qualität für die Zertifizierung zu überprüfen. Weiter würde es im nächsten Jahr eine „Radreiseanalyse“ geben, wobei Radfahrer, die den Weserradweg befahren, befragt würden. Die Qualität des Weserradweges solle auf jeden Fall erhalten bleiben. Er appelliert, einen Radwegneubau im Zuge der K 14 zeitnah einzuplanen bzw. zu priorisieren.

Herr Witt erläutert, dass der Neubau eines Radweges hier derzeit an Stelle Nr. 21 im Radwegebedarfsplan stehen würde. Aufgrund der aktuellen Situation (Baustelle im Bereich Leese) sei die Situation hier temporär ungünstig. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme würde die hohe Frequenz an Fahrzeugen auf der Fahrbahn der K 14 sicherlich wieder rückläufig sein. Es sei der Verwaltung nicht möglich, alle Maßnahmen umzusetzen, bei denen ein aktueller bzw. sofortiger Bedarf gesehen werde.



## Protokoll zu TOP 7.2

---

29.11.2022

### **Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde; hier: K 37 - Pilotprojekt im Schaumbetonverfahren**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Norbert Richter aus Lichtenhorst meldet sich zu Wort. Er wäre bereits als Gast in der Sitzung am 01.06.2021 gewesen und habe gehofft, dass das Pilotprojekt im Schaumbetonverfahren im Zuge der K 37 bereits in diesem Jahr begonnen hätte. Er erkundigt sich, ob während der Bauphase eine Vollsperrung erforderlich sei und wie lange die Bauphase dauern würde. Weiter erkundigt er sich, wie denn die relativ großen Risse im Rahmen der Sanierung verfüllt werden würden.

KSM Lindemann hofft auf eine baldige Erteilung des Zuwendungsbescheides durch den Fördergeber und einen dann erst möglichen zeitnahen Baubeginn. Er erläutert, dass der Einbau des Schaumbetons nur unter Vollsperrung der Strecke erfolgen könne. Eine andere Möglichkeit würde es nicht geben, weil auf der Strecke eine „Schale“ über die gesamte Fahrbahnbreite eingebaut und dann mit dem Schaumbeton vergossen würde. Die Verfüllung müsse in einem Stück erfolgen. Die Probestrecke sei aber so ausgewählt worden, dass alle Grundstücke während der Bauphase erreichbar wären.

Bei der geplanten Fahrbahnsanierung würden die Risse im Belag weggefräst und dann mit einer neuen Deckschicht überbaut werden.

Herr Witt beschreibt die Umleitungsstrecke anhand einer Übersichtskarte. Es musste eine Strecke gefunden werden, an der noch aktiver Torfabbau stattfände. Die Landwirte und Ortsansässigen würden Wege finden, um während der Sperrung ihre Grundstücke erreichen zu können.

KTA Richter fragt nach, wann der Ausbau der K 37 nach erfolgreich beendeter Testphase fortgesetzt werde.

KSM Lindemann erläutert, dass das Pilotprojekt auf zwei Jahre ausgelegt sei. Nach Vorlage der (positiven) Testergebnisse würde der Ausbau der K 37 umgehend weiter geplant, Fördermittel beantragt und nach Erteilung der Förderzusage der Fahrbahnausbau in mehreren Bauabschnitten durchgeführt werden.