

Sitzung/Gremium	am:	
Ausschuss für Bauen, Feuerschutz u. Mobilität	08.05.2017	öffentlich
Kreisausschuss des Landkreises Friesland	22.05.2017	nicht öffentlich

**Bezeichnung des Beratungsgegenstandes:
Beratung der vorangehenden Bereisung an Kreisstraßen**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss berät die Themen der Bereisung und nimmt die Ausführungen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein						
Gesamtkosten der Maßnahmen (ohne Folgekosten)	Direkte jährliche Folgekosten	Finanzierung:		Sonstige einmalige oder jährliche laufende Haushaltsauswirkungen		
		Eigenanteil	objektbezogene Einnahmen			
€ XXXXx	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX		
Erfolgte Veranschlagung: <input type="checkbox"/> Ja, mit € <input type="checkbox"/> Nein						
im <input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt Produkt- bzw. Investitionsobjekt: XXXX						
Vorlage betrifft die demografische Entwicklung: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein						
Falls ja, in welcher Art: XXXX						
Vorlage bezieht sich auf XXXX	MEZ Nr. XXXX Titel:	HSP Nr. XXXXXX Titel:				
Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Sichtvermerke:		Landrat		
		Abteilungsleiter/in	Kämmerei			
Abstimmungsergebnis:						
Fachausschuss	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
Kreisausschuss	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
Kreistag	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.

Begründung:

Allgemeine Unterhaltungsstrategie für Kreisstraßen

Die grundlegende Sanierung der Kreisstraßen ist ein festgeschriebener Handlungsschwerpunkt des Landkreises Friesland. Dies bedeutet, dass über die Erhaltung der Verkehrssicherheit und der „kosmetischen“ Arbeiten an Kreisstraßen hinaus Sanierungsarbeiten mit einhergehender Substanzverbesserung durchgeführt werden, um dem Aufzehren der Substanz von Fahrbahnaufbauten vorzubeugen und damit Vermögenswerte zu erhalten oder sogar zu erhöhen.

Diesem Ziel entsprechend wurden in den vergangenen Jahren die Haushaltsansätze für Unterhaltung und Instandsetzung stetig erhöht (sh. Anlage). Hinzu kommen auch immer wieder größere Maßnahmen mit investivem Charakter.

Dementsprechend erwarten wir aus der in diesem Jahr durchgeführten Zustandserfassung eine positive Bewertung der Vermögenswerte der Kreisstraßen und verfügen gleichzeitig über objektive Maßstäbe für die weitere Planung von Erhaltungsmaßnahmen.

K 332, Addernhausener Straße, Schortens

Schaffung einer Radverkehrsanlage

Der Landkreis plant die Schaffung einer Radverkehrsanlage an der K 332 zwischen Siebetshaus und Addernhausen in Form von Radfahrstreifen anstelle der jetzt vorhandenen „Mehrzweckstreifen“. Eine Bestandsaufnahme hat ergeben, dass quasi durchgängig eine Fahrbahnbreite von 9,00m vorhanden ist. Derzeit haben die Fahrbahnen eine Breite von 3,10m, die Mehrzweckstreifen weisen eine Breite von 1,30m auf, beide Bereiche werden durch eine Schmalstrichmarkierung von 0,12m Breite getrennt. Innerhalb des 1,30m breiten Mehrzweckstreifens verläuft noch eine alte 0,12m Schmalstrichmarkierung.

Hinsichtlich der Möglichkeiten und Einsatzgrenzen einer Radweganlage unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und einer Verkehrsbelastung von max. 450 Kfz/h (10 % abgeleitet aus rd. 4500 Kfz/24h) halten wir es gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für verkehrlich sinnvoll, hier die beiden Mehrzweckstreifen in Radfahrstreifen (RFS) umzuwandeln. Die Abmessungen von RFS sollten gemäß ERA 1,85m (einschl. 0,25m Breitstrich) sein. Lt. VwV-StVO und RMS-Entwurf ist ein Mindestmaß von 1,50m einzuhalten. Bezüglich der Fahrbahnbreite sollte eine Mittelmarkierung erhalten bleiben, was bedeutet, dass die beiden Fahrstreifen ein Mindestmaß von 5,50m aufweisen müssen.

Hier gibt es zur Anlage beidseitiger RFS im Straßenquerschnitt der K 332 zur Dimensionierung und Breitenaufteilung der einzelnen Elemente mehrere Möglichkeiten. Der Landkreis präferiert die Variante, die vorhandene Fahrbahn komplett mit einem Dünnschichtbelag zu erneuern (zur Verhinderung von Phantomwirkung alter Markierungen) und dann eine neue Markierung wie folgt aufzubringen: Beidseitig RFS in 1,85m Breite einschließlich 0,25m Breitstrich, Fahrbahn in 5,5m Breite mit Mitteltrennung.

Derzeit werden hierzu von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Planunterlagen erstellt.

K 311, Tarbarger Landstraße, Zetel

Sanierung des zweiten Teilabschnitts der K 311

Nachdem ein erster Abschnitt der K 311 in einer Länge von ca. 0,5 km im Jahr 2015 saniert wurde, war ursprünglich für das Jahr 2016 die Sanierung eines zweiten Teilabschnitts in einer Länge von 1 km geplant. Bereits im Vorfeld der Ausschreibung hatten wir als Bauherr uns mit der Thematik der Verwertung der anfallenden Böden

zu beschäftigen, da eine pauschale Vergabe dahingehend, dass die Böden in das Eigentum des Auftragnehmers gehen, der sich um eine ordnungsgemäße Verwertung zu kümmern hat, nicht mehr zulässig ist. Beim ersten Bauabschnitt wurde seinerzeit die Verwertung durch Verfüllung der Altlast in Langendamm geplant, nachträglich hat die bauausführende Firma jedoch die Verwertung als Material für eine Pilzzucht in den Niederlanden aufgezeigt.

Bei der Vorbereitung der Ausschreibung für die Sanierung des 2. Abschnittes der K 311 ergaben sich bereits im Vorfeld mögliche Mehrkosten von rd. 90.000 € im Vergleich zur Kostenplanung, so dass auch angesichts der darüber hinaus fehlenden rechtlichen Absicherung der Verwertung des anfallenden Bodens die Maßnahme nicht durchgeführt werden konnte.

Nunmehr besteht ggf. die Möglichkeit, die anfallenden Böden in Wiesmoor in einer ehemaligen Lehmmaßfläche einzubauen. Hierzu sind derzeit noch Gespräche anhängig.

K 110, Zum Jadebusen, Varel

Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Kreisstraße 110

Zuletzt am 02.07.2012 wurde dem Ausschuss für Bauen, Feuerschutz und Mobilität der Sachstand vorgestellt (Vorlage 107/2012), basierend auf den Ergebnissen der seinerzeit durch die Partner Deutsche Bahn, Stadt Varel und Landkreis Friesland beauftragten Machbarkeitsstudie zu den Bahnübergängen in Varel.

In diversen Besprechungen und Diskussionen wurde seitdem auch unter Beteiligung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr versucht, die konkrete Planung voranzutreiben, wobei die Deutsche Bahn darstellt, dass zumindest mittelfristig, d.h. für die nächsten 8 – 10 Jahre, keine Beteiligung der Bahn an dem Projekt in Aussicht gestellt werden kann.

Da bekanntlich auch die weiterhin unklare Situation um die Entflechtungsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über 2019 hinaus ohnehin derzeit keine verlässliche Planung von kommunaler Seite zulässt, sind aktuell keine weiteren Planungsschritte möglich.

Die geschätzten Kosten von ca. 15 Mio. € würden nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) gedrittelt und fallen zu je 5 Mio. € dem Straßenbaulastträger, dem Bund und der DB Netz AG zu. Planungskosten werden mit 15 % angenommen, überschüssige Planungskosten (der Bund beteiligt sich – wenn überhaupt – nur mit 10% von seinem Anteil) wären vom Veranlasser - Straßenbaulastträger - zu tragen.

Diese Ausgangslage werden Vertreter der Deutschen Bahn dem Ausschuss im Rahmen der Bereisung vorstellen.

K 107 b, Hoheluchter Straße, Varel

Maßnahmen an der Kreisstraße 107 b

Die K 107 b ist aufgrund des problematischen – moorigen – Untergrunds eine stark sanierungsbedürftige Straße. Die Fahrbahnbefestigung besteht aus Klinkerpfaster auf Sand und ist in Teilbereichen bituminös überbaut. Direkt am Fahrbahnrand befindet sich alter Baumbestand.

Auf der Strecke fahren mehrmals täglich Schulbusse sowie schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge. Durch die immer schwerer werdenden Fahrzeuge, die die 5,5 t lastbeschränkte Straße benutzen, entstehen aufgrund des geringen Aufbaus in immer kürzer werdenden Abständen starke verkehrsgefährdende Setzungen, so dass diese (fast jährlich) durch Profilierungsarbeiten beseitigt werden müssen. So werden je nach Schadensbild jeweils ca. 50.000 € bis 80.000 € aufgewendet, um

die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten.

Da die Straße nur eine geringe verkehrliche Bedeutung hat, erscheint eine komplette Sanierung einschließlich des Unterbaus der Fahrbahn wirtschaftlich nicht verhältnismäßig. Diese wäre im Übrigen auch nicht möglich, ohne in den Wurzelbereich der neben der Fahrbahn stehenden Bäume einzugreifen.

Um die Fahrbahn dennoch verkehrssicher zu halten, wurden zuletzt die vorhandenen Mängel (Verdrückungen und Verwindungen) durch Einbau von bituminösem Mischgut beseitigt, um eine möglichst ebene Oberfläche zu erhalten. Die Bereiche wurden anschließend durch Aufbringen einer kostengünstigen Oberflächenbehandlung versiegelt, damit kein Wasser in den Unterbau eindringen und diesen beschädigen kann.

Nach dieser Strategie soll die Straße weiterhin unterhalten werden.

K 108, Jaderberger Straße, Varel

Sanierung der Fahrbahn

Die Sanierung der K 108 ist außerhalb der Ortsdurchfahrt im Hocheinbau vorgesehen, das heißt, die Schadstellen der vorhandenen Fahrbahn werden rausgefräst und durch neues bituminöses Material ersetzt. Danach wird ein risseüberbrückendes Gewebe in ganzer Fahrbahnbreite aufgebracht. Die Anschlussbereiche für die neue Deckschicht werden angefräst und es wird soweit erforderlich ein Profilausgleich mit bituminösem Mischgut vorgenommen. Wenn die vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen sind, wird eine neue Deckschicht (ca. 4,0 cm dick) auf die vorhandene zum Teil vorprofilierter Fahrbahn aufgebracht. Die vorhandenen Zufahrten und Einmündungen werden der neuen Höhenlage entsprechend angepasst. In der Ortsdurchfahrt, die im 2. Bauabschnitt saniert werden soll, werden erst die Entwässerungsanlagen saniert und dann die vorhandene Deckschicht in 4,0 cm Dicke abgefräst und durch eine neue Deckschicht ersetzt.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bereitet die Ausschreibung der Maßnahme zur Durchführung in 2018 zur Zeit vor.

Anlage(n):

Ausgaben 2000 bis 2016