

Landkreis Friesland

Der Landrat

VORLAGEN Nr. 656/2010

Jever, den 19.02.10

Sitzung/Gremium	am:	
Ausschuss für Bauen, Feuerschutz und Straßenverkehr	11.03.2010	nicht öffentlich
Kreisausschuss des Landkreises Friesland	07.04.2010	nicht öffentlich

Bezeichnung des Beratungsgegenstandes:

Ausbau der Kreisstraße 105 und Herstellung eines Radweges; Sachstand und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen: Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>						
Gesamtkosten der Maßnahmen (ohne Folgekosten)	Direkte jährliche Folgekosten	Finanzierung: Eigenanteil 40 % objektbezogene Einnahmen 60 % GVFG		Sonstige einmalige oder jährliche laufende Haushaltsauswirkungen		
€ 3.200.000	€	€	€	€		
Erfolgte Veranschlagung: <input type="checkbox"/> X Ja, mit 2.400.000 € (Investitionsprogramm ab 2012 bzw. Grunderwerb ab 2010) <input type="checkbox"/> Nein im <input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> X Finanzhaushalt Produkt- bzw. Investitionsobjekt: I1.090152.500 sowie I1.090152.510						
_____ Sachbearbeiter/in Fachbereichsleiter/in		Sichtvermerke: _____ Abteilungsleiter Kämmerei Landrat				
Beratungsergebnis:						
Einstimmig <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	Kenntnisnahme <input type="checkbox"/>	Lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/>	Abweichender Beschluss <input type="checkbox"/>

Begründung:

Seit mehr als zehn Jahren beschäftigen sich Politik und Verwaltung des Landkreises mit Planungen zum Ausbau der Kreisstraße 105 zwischen Goelriehfeld und Grünenkamp (Gemeinde Bockhorn) sowie der Anlegung eines Radweges an dieser Kreisstraße.

Nachdem diverse Varianten geplant und aus unterschiedlichen Gründen verworfen wurden, wurde zuletzt eine Variante favorisiert, die relativ ungewöhnlich ist: In großen Bereichen würde die vorhandene Fahrbahn geschnitten und als Radweg bzw. Wirtschaftsweg (bei landwirtschaftlichen Zufahrten) genutzt und eine neue (mit 6,0 m breitere) Fahrbahn daneben gebaut. Dies ist zum einen aus naturschutzrechtlichen Gründen positiv, da nur wenig Baumbestand entfernt werden muss, zum anderen reduziert dies die Baukosten, da für die Fahrbahn bereits teilweise stark abgetorfte Flächen in Anspruch genommen würden. Diese Planung wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung im September letzten Jahres den betroffenen Grundstückseigentümern vorgestellt, um bereits im Vorfeld des förmlichen Planfeststellungsverfahrens Anregungen oder Bedenken aus deren Sicht zu erhalten. Im Zuge dieser Veranstaltung wurden diverse Bedenken geltend gemacht, wobei hauptsächlich der große Flächenverbrauch intensiv landwirtschaftlicher Flächen auf Kritik stieß, denn die komplette Verlegung der Fahrbahn würde sehr viel Grunderwerb erfordern (teilweise ca. 13 m breite Streifen). Weitere Kritikpunkte waren beispielsweise die Veränderung des Landschaftsbildes sowie zu berücksichtigende Aufwendungen für die Unterhaltung des dann in Teilstücken entstehenden Wirtschaftsweges, der im übrigen zu schmal sei, um evtl. Begegnungen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen und somit neues Konfliktpotential beinhalte. Klar festzustellen war, dass die Anlegung eines Radweges besondere Priorität besitzt, wobei der Ausbau der Fahrbahn zumindest begrüßt wird, aber offensichtlich nicht allergrößte Wichtigkeit nach Meinung diverser Anwesender hat, weil auch die dann folgerichtige Aufhebung der vorhandenen Gewichtsbeschränkung befürchtet wurde.

Festzuhalten bleibt jedoch auch, dass der Bereich der sog. „Moorstrecke“ (km 9,38 bis 11,2) aufgrund des nicht tragfähigen Untergrundes extreme Probleme verursacht bzw. -bei einem Verzicht auf einen Komplett-Ausbau- auch künftig immer wieder verursachen wird. Früher bereits durchgeführte Bohrungen bzw. Rammkernsondierungen hatten zum Ergebnis, dass in einer Tiefe von 1,20 m bis 2,30 m, örtlich bis 3,60 m (gemessen ab Oberkante der Fahrbahn), stark zusammendrückbarer Torf in einer Mächtigkeit von durchschnittlich 1,40 m, örtlich bis 2,50 m, vorhanden ist.

Zusätzlich hat sich in der Zwischenzeit auch der Landkreis Ammerland mit der dortigen Planung erneut beschäftigt. Nachdem die bisherige Planung, die mit dem Landkreis Ammerland abgestimmt war und von dort begrüßt wurde, ein Verschwenken der neuen Fahrbahn auf Ammerländer Gebiet beinhaltete, um die ansonsten erforderliche Abholzung diverser Eichen zu verhindern, stellt sich die aktuelle Beschlusslage im Ammerland nunmehr anders dar: Der Landkreis Ammerland wird die dortige Fahrbahn nur im Rahmen der Sanierung mit einer neuen Verschleißdecke versehen und die Anlegung eines Radweges an der Nordseite der Fahrbahn weiter planen; außerdem wird das o.g. Verschwenken der Fahrbahn nunmehr abgelehnt.

Diese neuen Erkenntnisse und ein inzwischen seitens der Eigentümer unterbreiteter Alternativ-Vorschlag führten dazu, dass Ende Februar ein weiteres Abstimmungsgespräch zwischen Landkreis, Landesbehörde, Planungsbüro und zwei Vertretern der betroffenen Grundstückseigentümer stattgefunden hat, das sehr konstruktiv verlaufen ist und als Ergebnis eine abgewandelte Variante beinhaltet, die zumindest bei der Mehrheit der Eigentümer und Anlieger auf Zustimmung treffen dürfte.

Diese Bauausführung berücksichtigt folgende Eckpunkte:

- 1.) Im Bereich der o.g. „Moorstrecke“ würde keine Verlegung der Fahrbahn mehr vorgenommen, sondern die nördliche Fahrbahnkante würde den Beginn des Radweges darstellen, woran sich dann die Fahrbahn in 6,0 m Breite anschließen wird. Somit käme es zu einem minimierten Grunderwerb (ca. 5 bis 6 m Streifen in südlicher Richtung) und den Belangen der Eigentümer wäre sehr weit entgegen gekommen. Nachteilig wäre, dass nunmehr doch entgegen der früheren Planung zwar die Grunderwerbskosten entscheidend reduziert würden, jedoch der Bodenaustausch zu noch zu beziffernden Kosten führen wird. Außerdem würden die vorhandenen Bäume (Birken) auf der

Südseite entfernt werden müssen.

2.) Das Teilstück Richtung Kreisgrenze Ammerland könnte mittels zweier Alternativen realisiert werden, wobei hier zu berücksichtigen ist, dass die im Bereich der „Moorstrecke“ vorhandene Problematik der nicht tragfähigen Bodenschichten nicht derart ausgeprägt vorhanden ist.

a.) Die vorhandene Fahrbahn in einer Breite von zwischen 4,70 m und 5,30 m würde einheitlich auf ein Mindestmaß von 5,50 m verbreitert, was zu einem Erhalt der dort vorhandenen Eichenallee führen würde. Der dann grundsätzlich zu geringe Abstand zwischen Fahrbahn und den Bäumen würde bei Berücksichtigung der Richtlinie über die Anlage von passiven Schutzeinrichtungen (RPS) zu einer erforderlichen Herstellung von Schutzplanken führen, für deren Berücksichtigung jedoch wiederum nicht genügend Raum vorhanden ist. Somit müsste ggf. eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (bisher in diesem Teilstück 70 km/h) in Erwägung gezogen werden, die angesichts der finanziellen Aufwendungen für den Ausbau zumindest aus straßenbaulichen und wirtschaftlichen Erwägungen heraus schwer vermittelbar sind. Desweiteren muss die Anlegung des Radweges auf der nördlichen Fahrbahnseite geplant werden, so dass der Radweg dann näher an die vorhandene Wohnbebauung rücken würde.

b.) Ebenfalls möglich wäre die Verlegung der Fahrbahn analog der früheren Planung nur auf diesem Teilstück, was den Vorteil hätte, dass hier wiederum eine Fahrbahnbreite von 6,0 m vorgesehen werden könnte. Durch diverse Maßnahmen (u.a. Verzicht auf Pflanzstreifen) könnte der erforderliche Grunderwerb um ca. 5,0 m reduziert werden, wobei auch hier die vorhandenen Eichen erhalten würden mit Ausnahme der sechs bis acht Eichen, die der „Rückverschwenkung“ der Fahrbahn im Wege stünden.

Die Alternativen a und b werden noch mit den dort betroffenen Eigentümern erörtert.

Desweiteren wird die Alternativ-Planung noch unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten neu bilanziert und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Die bisher gewählte Variante der Verlegung der Fahrbahn auf gesamter Baustrecke würde Gesamtbaukosten (inkl. Grunderwerb) von ca. 3,2 Mio. € zur Folge haben (Anteil LK FRI: ca. 2,91 Mio. €), wobei zum jetzigen Zeitpunkt eine Aussage zur Kostenentwicklung im Zusammenhang mit der aufgezeigten Alternativ-Planung nicht getroffen werden kann. Allerdings ist davon auszugehen, dass die neue Planung auf keinen Fall geringere Baukosten beinhalten wird, vor allem aufgrund des nunmehr doch erforderlichen Bodenaustausches bei der „Moorstrecke“ sowie der Entsorgung der teerhaltigen abzufräsenden Fahrbahn. Die Verwaltung wird versuchen, ggf. überschlägige Kostenberechnungen für die Alternativ-Planungen anlässlich der Fachausschuss-Sitzung vorzulegen.

An dieser Stelle sollte -nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines sparsamen Einsatzes von Haushaltsmitteln sowie der Erkenntnisse der o.g. Informationsveranstaltung- Erwähnung finden, dass die von einem Fahrbahnausbau komplett zu trennende Herstellung eines Radweges Kosten von ca. 800.000 € verursachen würde. Ein Verzicht auf den Ausbau der Fahrbahn wäre grundsätzlich möglich und wäre mit Sanierungsaufwendungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit verbunden, die nach früheren Berechnungen ca. 25.000 € jährlich betragen (Profilierung).

Berechnet wurde überschlägig auch eine „vertikale Bestandsvermehrung“, d.h. die Erneuerung der Deckschicht sowie -für die Moorstrecke- Oberbau im Tiefbau mit bewehrter Schotterschicht **ohne** Ausbau der Torfschichten (d.h. Setzungen werden wieder eintreten); diese würde inkl. Radweg ca. 2,8 Mio. € kosten.

Die Ausbaumaßnahme ist ebenso wie die Herstellung des Radweges nach dem GVFG als förderfähig anerkannt (Zuschusshöhe 60 %). Im Investitionsprogramm des Landkreises sind bisher 2,25 Mio. € Baukosten eingestellt (2012: 0,75 Mio. €, 2013: 1,5 Mio. €) zuzüglich 0,15 Mio. € für Grunderwerb.

Anlage: Übersichtsplan