

Niederschrift

über die Sitzung des Straßen- und Verkehrsausschusses am Dienstag, 01.07.2008, 16:30 Uhr, im Rathaus II (Langendamm), Sitzungssaal.

Anwesend:

Ausschussvorsitzender:	Raimund Recksiedler
stellv. Ausschussvorsitzender:	Walter Heidenreich
Ausschussmitglieder:	Erich Hillebrand
	Bernd Köhler
	Hans-Hermann Niebuhr
	Claudia Rohlf (nur im nichtöffentlichen Teil der Sitzung)
	Hannelore Schneider
	Steffen Schwärmer
stellv. Ausschussmitglieder:	Ingo Langer
	Walter Langer
	Peter Nieraad
hinzugewählte Ausschussmitglieder:	Reelf Gerdes Verkehrswacht
	Gerold Köster Polizei
Bürgermeister:	Gerd-Christian Wagner
von der Verwaltung:	Olaf Freitag
	Uwe Heinzemann
	Gerhold Joachim
	Jörg Kreikenbohm
Gäste:	Dipl.-Ing. Walter Glaum
von der Verwaltung:	Angelika Lüers

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
Die Einwohnerfragestunde wurde nicht wahrgenommen.
- 2 Anträge an den Rat der Stadt
 - 2.1 Widmung von Straßen; hier: Lütt Enn
 - 2.2 Widmung von Straßen; hier: Bleichenpfad - Teilstück -
 - 2.3 Einziehung von Straßen; hier: Bleichenpfad - Teilstücke -
- 3 Stellungnahmen für den Bürgermeister
 - 3.1 Winterdienst der Stadt Varel; hier: Effizienzsteigerung
 - 3.2 Bebauungsplan Nr. 58 (Teilabschnitte Ermlandstr., Allensteiner Str., Marienburger Str., Leobschützer Str.) und Bebauungsplan Nr. 51 (Gorch-Fock-Str., Teilabschnitte Oldorfer Str. und Grashof); hier: Vorstellung der Ausbauplanung.

4 Zur Kenntnisnahme

Protokoll:

Öffentlicher Teil

1 Einwohnerfragestunde

Die Einwohnerfragestunde wurde nicht wahrgenommen.

2 Anträge an den Rat der Stadt

2.1 Widmung von Straßen; hier: Lütt Enn

Beschluss:

Nach § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. S. 661), wird nachstehend aufgeführte Verkehrsanlage für den öffentlichen Verkehr gewidmet:

Lütt Enn (A 351)

Länge der Straße: ca. 225 m

Die öffentliche Verkehrsanlage umfasst die Flurstücke 75/8 sowie 75/66 der Flur 33, Gemarkung Varel-Land.

Anfangspunkt: an der Gemeindestraße Engenweg zwischen den Flurstücken 75/12 und 75/9 der Flur 33, Gemarkung Varel-Land

Endpunkt: Sackgasse vor dem Flurstück 75/49 und in der Stichstraße vor dem Flurstück 75/45 der Flur 33, Gemarkung Varel-Land

Die Nummer im Straßenbestandsverzeichnis lautet: A 351.

Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Varel.

Einstimmiger Beschluss

2.2 Widmung von Straßen; hier: Bleichenpfad - Teilstück -

Beschluss:

Nach § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. S. 661), wird nachstehend aufgeführte Verkehrsanlage für den öffentlichen Verkehr gewidmet:

Bleichenpfad (Teilstück)

Länge der Straße: ca. 48 m

Die öffentliche Verkehrsanlage umfasst die Flurstücke 179/3 sowie 180/2 der Flur 16, Gemarkung Varel-Stadt.

Anfangspunkt: in der Gemeindestraße (Bleichenpfad) zwischen den Flurstücken 179/2 und 179/4 der Flur 16, Gemarkung Varel-Stadt

Endpunkt: in der Gemeindestraße (Bleichenpfad) zwischen den Flurstücken 180/1 und 180/3 der Flur 16, Gemarkung Varel-Stadt

Die Nummer im Straßenbestandsverzeichnis lautet: A 145.

Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Varel.

Einstimmiger Beschluss**2.3 Einziehung von Straßen; hier: Bleichenpfad - Teilstücke -****Beschlussvorschlag:**

Nach § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. November 2007 (Nds. GVBl. S. 661), werden nachstehend aufgeführte Verkehrsanlagen für den öffentlichen Verkehr eingezogen:

Bleichenpfad (Teilstücke)

Länge der Straße: a) ca. 10 m sowie
b) ca. 95 m

Die einzuziehenden Verkehrsanlagen umfassen die Flurstücke 178/2 (a) sowie 178/3 (b) der Flur 16, Gemarkung Varel-Stadt.

Lage: a) südlich angrenzend an das Flurstück 179/2
b) zwischen den Flurstücken 178/1 und 178/5

der Flur 16, Gemarkung Varel-Stadt

Die Nummer im Straßenbestandsverzeichnis lautet: A 145.

Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Varel.

Einstimmiger Beschluss

3 **Stellungnahmen für den Bürgermeister**

3.1 **Winterdienst der Stadt Varel; hier: Effizienzsteigerung**

Die Durchführung des Winterdienstes in der Stadt Varel sollte vor dem Hintergrund möglicher Kosteneinsparungen (Materialkosten, Personalkosten, Gerätekosten) beleuchtet werden.

Dabei gilt die Annahme, dass der Umfang des Winterdienstes nicht eingeschränkt werden soll. Verwaltungsseitig wird hierzu auf verschiedene frühere Ausschussdiskussionen verwiesen, in denen gefordert wurde, dass Schul- und Arbeitswege rechtzeitig zu räumen bzw. zu streuen seien. Diese Verpflichtung wird von der Rechtsprechung so pauschal nicht gefordert. Eine Streu- bzw. Räumspflicht ergibt sich nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Bereichen, wobei beide Kriterien erfüllt sein müssen.

Unter den vorgenannten Annahmen müssen 3 Streutouren parallel geführt werden (von ca. 5.00 bis ca. 8.30 Uhr). Dies erfordert den Einsatz von 3 Großgeräten als Geräteträger bzw. Zugmaschinen.

Die Überlegung, auf ein bis drei dieser Großgeräte zu verzichten, und diese Aufgaben durch Fremdvergabe erledigen zu lassen ist nicht zielführend, wenn die Geräte ohnehin für den „Sommerbetrieb des Bauhofes“ erforderlich sind.

Im Ergebnis kann zwar nicht auf Großgeräte verzichtet werden, jedoch können hochpreisige Unimogs durch andere günstigere Fahrzeug ersetzt werden, die auch winterdiensttauglich sind.

Gemäß Straßenreinigungssatzung der Stadt Varel ist ein Sand/Salz-Gemisch einzusetzen.

Gemäß Straßen- und Verkehrsausschuss vom 03. Februar 1998 sollte dies trotz der nachgenannten Nachteile gegenüber Salz auch nicht geändert werden.

Nachteilig ist

- Sand in Kanaleinläufen und im Kanal, hierdurch Mehraufwand für die Entfernung und Deponiekosten
- Kanalschäden durch Abrieb
- häufiges Nachstreuen
- keine Beseitigung der Glätte, sondern nur Aufräumung
- Kraftschluss wird nur geringfügig und vorübergehend erhöht
- größere Dosierung aufgrund des grobkörnigen Sandes
- höhere Kosten durch mehr Streugut und höhere Streufrequenz

Von der Verwaltung wird der Einsatz von Feuchtsalz vorgeschlagen (wird. z.T. bereits in Nachbargemeinden eingesetzt).

Die Vorteile beim Einsatz von Feuchtsalz sind:

- geringerer Salzbedarf als bei Sand/Salz-Gemisch, daher ökologischer und

- kostengünstiger
bessere Haftung und Wirkung, daher größere Effektivität, Verkehrssicherheit und besseres Image

Die Kostenersparnis hinsichtlich Lagerkapazitäten, Mischvorgang, Nachfüllbedarf kann bei einem durchschnittlichen Winter mit ca. 10.000,00 Euro beziffert werden.

Unter der Voraussetzung, dass die Sole bei der Autobahnmeisterei geladen werden kann (bereits positive mdl. Äußerung), müssen 3 Nachlaufstreuer angeschafft werden. Die Kosten belaufen sich auf je 20.000,00 Euro, entsprechend 60.000,00 Euro Gesamtkosten.

Die Anschaffungskosten können mittelfristig durch Einsparungen bei den Streumitteln amortisiert werden.

Daneben ergeben sich Stundenreduzierungen beim Personal, die im Vorwege aber nur schwerlich quantifizierbar sind. Der entscheidende Vorteil liegt in der höheren Effizienz des Winterdienstes und Steigerung der Verkehrssicherheit.

Im Ausschuss ergibt sich zu diesem Punkt eine rege Aussprache. Von einem Ausschussmitglied wird angefragt, ob es genaue Ablaufpläne für das Streuen gibt oder ob eventuell dieser Punkt in die Agenda eingebracht werden kann, um zu ermitteln, wo überhaupt ein Streuerfordernis vorhanden ist. Von der Verwaltung wird erklärt, dass lediglich in gefährlichen und verkehrswichtigen Bereichen, auf Schulbuslinien und dort, wo stärkerer Werksverkehr ist, gestreut wird (3 Paralleltouren).

Aus dem Ausschuss heraus wird außerdem vorgeschlagen, ob nicht die Einführung eines eingeschränkten Winterdienstes (wie schon in anderen Städten praktiziert) zu überlegen ist. Des Weiteren wird angefragt, wofür die Unimogs im Sommer gebraucht werden. Von Herrn Joachim vom Bauhof wird hierzu erklärt, dass diese Fahrzeuge für die Durchführung von Mäharbeiten, Wegeausbesserungen sowie verschiedene Transportfahrten eingesetzt werden.

Im Ausschuss wird weiter angeregt, über die eventuelle Bildung von Nutzungsgemeinschaften für die Sommerarbeiten bzw. über eine Fremdvergabe nachzudenken.

Vom Bürgermeister wird erklärt, dass die Verwaltung um effiziente und ökologische Vorgehensweise bemüht ist.

Es wird alsdann über folgenden Beschluss abgestimmt:

Beschluss:

Der Anschaffung von drei Nachlaufstreuern wird zugestimmt. Entsprechende Haushaltsmittel sind zu veranschlagen.

**Ja: 8 Nein: 2
damit mehrheitlicher Beschluss**

3.2 **Bebauungsplan Nr. 58 (Teilabschnitte Ermlandstr., Allensteiner Str., Marienburger Str., Leobschützer Str.) und Bebauungsplan Nr. 51 (Gorch-Fock-Str., Teilabschnitte Oldorfer Str. und Grashof); hier: Vorstellung der Ausbauplanung.**

Hierzu wird von Herrn Dipl.-Ing. Glaum folgendes ausgeführt:

Bereich Hafenstraße/Grashof (B-Plan Nr. 51)

Der Anschluss der Gorch-Fock-Straße an die Hafenstraße erfolgt bis zum Abzweig der Oldorfer Straße über eine 6,5 m breite Trasse mit einem mit Hochbord gesicherten 1,81 m breiten Gehweg. Dazu wird die bestehende Asphaltdecke verbreitert. Westlich begrenzt ein Tiefbord die Fahrbahn, angrenzend bis zur Grundstücksfläche eine Verkehrsgrünfläche. Die Anbindung an die Kreisstraße wird noch mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizeiinspektion abgestimmt.

Der restliche Bereich der Gorch-Fock-Straße bleibt bis zum Grashof mit einer Asphaltdecke 5,0 m breit ausgebaut. Im nördlichen Bereich ist der Ausbau bereits vorhanden, streckenweise ist der ostseitige Tiefbord zu ergänzen. An 3 Stellen werden Bauminself eingebaut, die die Fahrbahnbreite auf 3,5 m verringern. Als Nebenanlage ist ein 1,81 m breiter gesicherter Gehweg geplant, der im Bereich des Flurstücks 24 wegen fehlender Grunderwerbsmöglichkeit vorerst ausgeschnitten bleiben muss. Die Realisierung muss zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Die Oldorfer Straße wird in gleicher Breite, wie durch den ausgebauten Teil vorgegeben, fortgeführt. Auch hier werden Bauminself zur Verkehrsberuhigung eingebaut. Das Oberflächenmaterial wird im Fahrbereich ein grauer, im Gehbereich ein roter Betonstein sein. Auch hier bleibt einseitig der Fußweg zunächst ausgespart.

Der westliche Teil des Grashofes ist, wie auch die Gorch-Fock-Straße und die Oldorfer Straße, T-30-Zone. Die Asphaltdecke endet vor dem ergänzten grauen Betonsteinpflaster des Grashofes.

Nach der Einmündung beginnen die Wohnbereichsstraßen. Ihr Ausbau wird mit einem farbigen, geräuscharmen Betonstein ausgeführt. Dieses Material soll für alle Wohnbereichsstraßen verwendet werden.

Die Trassenbreiten betragen 6,0 m, der befestigte Teil beträgt 5,36 m (5,00 m Fahrbahn + 18 cm Tiefbord mit jeweiliger Rückenstütze). Der verbleibende Teil von je 32 cm bleibt unbefestigt als Verkehrsgrünfläche oder wird von den Anliegern genutzt und unterhalten. Zur Entwässerung wird eine Mittelrinne vorgesehen. Die Engungen der Fahrbahn auf 3,5 m werden auch hier durch Bauminself mit einem Hochbord umfasst ausgeführt. Davor werden jeweils 2 Stellplätze durch einen anthrazitfarbenen Betonstein gekennzeichnet. Sowohl die Grüninseln als auch die abknickende oder einmündende Fahrbahnbereiche werden durch eine geänderte Einpflasterung mit je 3 Reihen eines hellgrauen Betonsteins aufgelockert.

Die Thorstraße wird in Maß und Material, also ausführungsgleich mit dem Grashof, fortgesetzt. Der Wendepplatz ist mit 18 m Durchmesser ausreichend bemessen, um auch Ver- und Entsorgungsfahrzeugen ein Wenden ohne Zurückzustoßen zu ermöglichen.

Der verbindende Teil des Grashofes mit der Asenstraße wird nur 3,0 m breit als Notzufahrt ausgebaut, der ansonsten ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr

gewidmet ist. Nördlich schließt sich eine rund 2 m tiefe Verkehrsgrünfläche an, die mit passenden Stauden z.B. Rosa (Rosensorten), Lonicera (Heckenkrischensorten) und Berberis i.S. (Berberitzensorten) o.a. bepflanzt wird. Dieselben Sorten eignen sich auch als Baumunterpflanzung.

Bereich Moorhausener Weg (B-Plan Nr. 58)

Im Bereich des Moorhausener Weges wird der Halbring der Leobschützer Straße / Marienburger Straße ebenfalls als Wohnbereichsstraße entworfen. Sowohl Trassenbreiten wie auch die Oberflächenmaterialien sind entwurfsgleich mit dem bereits vorgestellten Thorstraße/Grashof.

Die Allensteiner Straße (T-30-Zone) wird im Abschnitt zwischen Kulmer und Bromberger Straße ähnlich der Oldorfer Straße ausgebaut. Dazu wird das vorhandene Pflaster aufgenommen. Sie erhält beidseitig einen gesicherten 1,81 m breiten Gehweg als Fortsetzung des bestehenden roten Betonsteinpflasters. Es wird versucht, die südwestliche Bauminsel mit den bestehenden 4 Straßenbäumen vollständig zu erhalten. Der Fahrbereich wird 5,5 m breit (einschließlich der beidseitigen Entwässerungsrinne) und mit einem grauen Betonstein befestigt. Wechelseitig wird auch hier zur Verkehrsberuhigung die Fahrbahn auf 3,5 m eingengt.

Abweichend von der vorgestellten Zeichnung soll im Einmündungsbereich zur Bromberger Straße ebenfalls eine Bauminsel mit vier Bäumen bepflanzt entstehen. Die mittleren Bauminseln werden mit gleichen Abständen auf die Trassenlänge verteilt, so dass ein symmetrisches Entwurfsbild entsteht.

Die Ermlandstraße (T-30-Zone) wird lediglich um den Wendepunkt ergänzt. Dazu wird der Wendepunkt mit einem grauen Betonstein trichterförmig an die bestehende Straße angebunden. Er hat einen nutzbaren Durchmesser von 18 m. Der Gehweg wird mit einem roten Betonstein ca. 270° um den Wendepunkt geführt und läuft am östlichen Scheitelpunkt aus. Die Randbefestigung erfolgt im äußeren Gehwegbereich mit einem 6 cm Tiefbord und im Fahrbahnbereich mit einem Hochbord. Der verbleibende Sicherheitsstreifen (57 cm) wird mit einem Tiefbord 8 cm zur Fahrbahn und 6 cm zu den Grundstücksgrenzen randbefestigt.

Alle Straßen erhalten eine Straßenbeleuchtung. Vorgeschlagen wird eine Koffeleuchte, die in einem Abstand von 35 m gesetzt wird. Die bestehenden Straßenbeleuchtungen werden ergänzt.

Aus dem Ausschuss heraus wird angefragt, wie die Gehwege geplant sind. Von Herrn Glaum wird hierzu erklärt, dass die Gehwege entsprechend der Umgebung entweder einseitig bzw. beidseitig vorgesehen sind. Ein gänzlicher Verzicht ist nicht geplant.

Beschluss:

Der von Herrn Dipl.-Ing. Glaum vorgestellten Ausbauplanung wird zugestimmt.

Einstimmiger Beschluss

4 Zur Kenntnisnahme

Zur Beglaubigung:

gez. Raimund Recksiedler
(Vorsitzender)

gez. Angelika Lüers
(Protokollführerin)