



Niederschrift

- öffentlicher Teil -

über die
**6. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Hoch- und Tiefbau
am 12.07.2007
in Rotenburg, Kreishaus, kleiner Sitzungssaal**

Teilnehmer:

Mitglieder des Kreistages

Abg. Jürgen Rudolph
Abg. Hans-Hermann Engelken
Abg.e Doris Brandt
Abg. Heinz-Friedrich Carstens
Abg. Heinz-Dieter Gebers
Abg. Hans-Joachim Jaap
Abg. Hinrich Kackmann
Abg. Karlheinz Poredda
Abg. Claus Riebesehl
Abg. Helmut Ringe
Abg. Joachim Schulz

Verwaltung

Erster KR Dr. Torsten Lühring
BD Alfons Schulte
BOR Gert Engelhardt
BAR Manfred Dasenbrock
Dipl.-Ing. Günter Fresen

Abg. Dr. Peter Fröhlich
Abg. Bernd Wölbern

Entschuldigt:

Mitglieder des Kreistages

Abg. Günter Brunkhorst
Abg. Karl-Hans Keller

Tagesordnung:

a) öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Feststellung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift über die 5. Sitzung vom 01.06.2007
- 4 Berichte des Landrates über wichtige Angelegenheiten
- 5 Anschlussstelle BAB A1 und Ortsumgehung Elsdorf
Vorstellung der Planung
- 6 Augustendorfer Kanal / K 103
Sachstandsbericht

a) öffentlicher Teil

Punkt 1 der Tagesordnung: **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit**

Der Vorsitzende **Abg. Rudolph** eröffnet die Sitzung um 9.30 Uhr. Er stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest.

Punkt 2 der Tagesordnung: **Feststellung der Tagesordnung**

Abg. Kackmann beantragt den Tagesordnungspunkt 6 „Augustendorfer Kanal / K 103“ um eine Beschlussfassung zu ergänzen.

Der Tagesordnung wird einschließlich der Ergänzung einstimmig zugestimmt.

Punkt 3 der Tagesordnung: **Genehmigung der Niederschrift über die 5. Sitzung vom 01.06.2007**

Die Niederschrift wird bei 3 Enthaltungen einstimmig genehmigt.

Punkt 4 der Tagesordnung: **Berichte des Landrates über wichtige Angelegenheiten**

Es liegen keine Berichte vor.

Punkt 5 der Tagesordnung: **Anschlussstelle BAB A1 und Ortsumgehung Elsdorf
Vorstellung der Planung**

1. Kreisrat Dr. Lühring stellt den Sachstand der Planung der Anschlussstelle an die BAB A1 und der Ortsumgehung für Elsdorf vor. Anhand von projizierten Karten, Plänen und Übersichten erläutert er die erstellte Mängelanalyse und die Ziele dieses Projektes (siehe auch Anhang zum Protokoll). Aus drei Varianten hat sich Variante B mit westlicher Umfahrung von Elsdorf als die Beste herausgestellt. Die Trasse läuft zum Teil parallel zur Bahnlinie und befindet sich relativ weit von der vorhandenen Bebauung. Untersuchungen haben ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte unterschritten werden, und mit Ausnahme der Bereiche der Anschlussstelle an die Auto-

bahn A1, keine Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten seien. **1. Kreisrat Dr. Lühring** macht weiterhin anhand von Übersichtskarten mit Analysen- und Prognosebelastungen des Bestandes und der Entwicklung bis zum Jahr 2020 die voraussichtlichen Verkehrsbelastungen durch die verschiedenen Varianten deutlich. Er erklärt, dass sich die Verkehrsbelastung in Elsdorf bei vorhandenem Straßennetz mit Ausbau der A1 und Westumgehung von Zeven von 6.100 auf bis zu 7.000 Kfz/Tag erhöhen wird. Groß Meckelsen hätte 2020 sogar bis zu 9.800 und Wistedt ca. 5.500 Kfz/Tag zu erwarten.

Die bevorzugte Variante B mit Westumgehung von Elsdorf und neuem BAB - Anschluss würde den Verkehr in Elsdorf nach einer Prognose im Jahr 2020 um 2.400 auf 4.600 Kfz/Tag reduzieren. Der Verkehr in Wistedt würde sich zwar um 2.050 PKW erhöhen, läge aber mit 7.600 Kfz/Tag immer noch unter dem um 1.300 PKW auf 8.500 Kfz/Tag verminderten Durchgangsverkehr von Groß Meckelsen.

Es folgt eine Erläuterung der für Variante B erforderlichen 5 Verkehrs – Knotenpunkten. Die 2 an der neuen Anschlussstelle vorgesehenen Knotenpunkte sollen als Kreisell ausgeführt werden. Über den südlichen der Autobahn geplanten Kreisell könne dann später ein Gewerbegebiet angeschlossen werden.

Die Herstellungskosten der Anschlussstelle sowie der Brückenbauwerke teilen sich entsprechend dem Fernstraßengesetz die jeweiligen Straßenbaulastträger im Verhältnis der Fahrbahnbreiten. (siehe auch anliegende Aufstellung). Die nicht durch den Bund abgedeckten Kosten sollen zu 50 % durch EU – Mittel bestritten und je 25 % von Landkreis und gemeindlicher Ebene aufgebracht werden.

Auf Anfrage von **Abg. Wölbern** nach höheren Zuschüssen der EU (75 % statt 50 %) und **Abg. Dr. Fröhlich**, ob die Beteiligungsmodalitäten verhandelbar wären, antwortet **1. Kreisrat Dr. Lühring**, dass für die Maßnahme nur das ausgewählte Förderprogramm in Frage käme, und dass eine Vereinbarung, nach der die neue Autobahnauffahrt mit einer Umgestaltung der vorhandenen Kreuzung L 131 / A1 gleich behandelt werde, schon als Entgegenkommen des Bundes zu sehen sei. Falls die neue Anbindung als neue Kreuzung angesehen werde, wäre keine Beteiligung des Bundes zu erwarten. Eine Verbesserung der Finanzierung sei kaum denkbar, unter Umständen könne es sich nur schlechter gestalten und die Maßnahme in Frage stellen.

Abg.e. Brandt fragt an, ob man von den vorgestellten Zahlen ausgehen könne.

1. Kreisrat Dr. Lühring gibt zu verstehen, dass zur Zeit noch nichts schriftlich vorläge, man jedoch mündliche Vorabstimmungen getätigt habe. Entsprechende Verwaltungsvereinbarungen müssten noch geschlossen werden. Auch zwischen Landkreis und gemeindlicher Ebene seien noch Vereinbarungen zu schließen. Vordringlich müsse das erforderliche Planfeststellungsverfahren betrieben werden, bevor der Ausbau der A1 in diesem Bereich erfolgt. Die Umgehung solle als Landesstraße gebaut und ebenso gewidmet werden. Das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung würde beim Landkreis geführt, das zur Neuerrichtung des Anschlusses Elsdorf in Hannover. Den Einwurf von **Abg. Ringe**, dass das Land zwar plane, aber sich an den Kosten nicht beteilige, tritt **1. Kreisrat Dr. Lühring** entgegen, dass das Land kein eigenes Interesse an Veränderungen der Brücke oder der bestehenden Landesstraße habe.

Nochmals werden zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen von **Abg. Ringe**, **Abg.e. Brandt** und **Abg. Poredda** angesprochen.

1. Kreisrat Dr. Lühring erklärt, dass nach den vorliegenden Berechnungen eine Überschreitung der Grenzwerte nicht zu befürchten sei. Ein darüber hinausgehender Schallschutz für die Umgehungsstraße würde nicht vom Bund mitfinanziert und die Förderung der EU würde sich erwartungsgemäß nur auf zwingend notwendige Maßnahmen beschränken. Diese würden durch das Planfeststellungsverfahren aufgezeigt werden.

BOR Engelhardt verweist auf die Forderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Man könnte zwar mehr machen, würde dadurch jedoch die Finanzierung gefährden und einen Beru-fungsfall schaffen.

Nach Meinung von **Abg.e. Brandt** sollte auch die weiter im Norden geplante A22 in die Ermittlung der Prognosen zur Verkehrsbelastung einbezogen werden.

Abg. Wölbern weist nochmals auf andere Förderprogramme hin, um die Beteiligung der EU möglicherweise um 25 % zu erhöhen. **1. Kreisrat Dr. Lühring** sagt Prüfung zu, hält jedoch eine höhere Förderung für nicht vorstellbar.

Abg. Jaap fragt an, ob dem Landkreis Rotenburg (Wümme) Planungen des Landes zum Ausbau der L 131 durch Wistedt bekannt seien. Dieses wird von **1. Kreisrat Dr. Lühring** und **BOR En-**

gelhardt verneint und angesichts der leeren Kassen des Landes als unvorstellbar bezeichnet.

1. Kreisrat Dr. Lühring erinnert daran, dass in Wistedt zwar Mehrbelastungen zu erwarten seien, dass diese jedoch immer noch geringer als für Groß Meckelsen prognostiziert, ausfallen werden. Zunächst müssten das Planfeststellungsverfahren durchgeführt, die EU – Förderung beantragt und die Haushaltsberatungen auf verschiedenen Ebenen durchgeführt werden. Solange keine rechtsverbindliche Klärung für den BAB – Anschluss erfolgt sei, könnten auch keine weitergehenden Maßnahmen erörtert werden. Gesetzliche Vorschriften werden aber in jedem Fall eingehalten und berücksichtigt.

Punkt 6 der Tagesordnung: **Augustendorfer Kanal / K 103**
Sachstandsbericht

BOR Engelhardt berichtet, dass das Institut für Geotechnik der Hochschule Bremen, Prof. Dr. Ing. Harry Harder, die vorläufige Beurteilung des 2. Untersuchungsabschnittes vorgelegt habe. Es wurde festgestellt, dass auch in diesem Bereich bereits Schädigungen des Böschungsfußes vorliegen, so dass davon ausgegangen werden muss, dass sich die Sanierungsmaßnahmen auf den gesamten Bereich des Augustendorfer Kanals erstrecken müssen. Nach dem derzeitigen Stand der Sanierungsüberlegungen soll die Lage der Straße beibehalten und das Kanalbett seitlich möglichst weit von der Straße weg verschoben werden, um die Böschung durch Verschüttung und Abflachung im Verlauf des jetzigen Kanalbettes sichern zu können. Auch 3 Versorgungsleitungen müssen zunächst provisorisch und später endgültig verlegt werden. **BOR Engelhardt** erläutert dieses anhand einer projizierten Schnittzeichnung. Die Schwierigkeit liegt in den vorgefundenen Bodenverhältnissen aus Torf und Sand, wobei die Gewässersohle zum überwiegenden Teil im Torf aber auch in den darunter befindlichen Sanden verlaufe, so dass zusätzlich zur Kanalverlegung bereichsweise weitere Maßnahmen zur Böschungssicherung durchgeführt werden müssen. Empfohlen werde eine Restschichtdicke der Torfe von mindestens 0,50 m unterhalb der Kanalsohle. Zur Sicherung der vorhandenen Straßenböschung ist die Vorschüttung eines stützenden Bodenkörpers im jetzigen Kanalbett erforderlich. Bei der Verlegung des Kanals sollte nach Möglichkeit die Sohltiefe angehoben werden, dabei sollte der Kanal verbreitert werden, um den gleichen Fließquerschnitt beizubehalten. **BOR Engelhardt** erläutert hierzu den hydraulischen Untersuchungsbericht des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). Zugrundegelegt wurde eine Gewässerverlegung auf der gesamten, ca. 1,6 km langen Strecke mit einem Gewässerprofil von 2,0 m Sohlbreite und Böschungsneigungen im Verhältnis zwischen 1:2 und 1:3 mit seitlichen Wechsel, so dass ein leicht geschwungener Kanalverlauf entsteht. Die hydraulische Leistungsfähigkeit soll mindestens gleich bleiben. Maßgebend für das Fließgefälle sind die Sohlhöhen an den Durchlassbauwerken. Es ergibt sich somit wieder ein Gefälle von 0,1 %. Die Berechnungen haben aufgezeigt, dass bei Mittelwasser ein leichter Anstieg des Wasserspiegels zu verzeichnen ist, das geplante Profil bei Hochwasser aber mindestens so leistungsfähig wie das jetzige sei. Bei Extremereignissen wie im September 2001 würde sich sogar eine leichte Absenkung ergeben. Alle Maßnahmen sollen mit möglichst geringem technischen Aufwand und wartungsarm hergestellt werden.

Abg. Wölbern fragt nach, ob der Aushub des neuen Kanals zur Verfüllung des vorhandenen Kanals genutzt werden könne. Dieses wird von **BOR Engelhardt** klar verneint. Der anstehende Moorboden ließe sich nicht verdichten und verfestigen. Für die Auffüllung können nur Wasserbaumaterialien wie zum Beispiel Sand und Kies verwendet werden.

Abg. Kackmann weist darauf hin, dass der Kanal seit 40 Jahren unverändert ist. Die Durchlässe seien für die Sohlenhöhe maßgeblich. **BOR Engelhardt** bestätigt dieses, trotzdem sei, wie die Untersuchung ergeben haben, die Sohle zum Teil tiefer als erforderlich und sinnvoll.

Auf die Frage des **Abg. Riebesehl** nach dem Kostenträger der Sanierungsmaßnahme erklärt **BOR Engelhardt**, dass der Verursacher noch nicht eindeutig festgestellt sei.

Abg. Rudolph verweist die Erörterung der Schuldfrage auf den nicht öffentlichen Teil der Sitzung.

Auf Anfrage der **Abg.en Brandt** über den weiteren Ablauf der Sanierungsmaßnahme zeigt **BOR Engelhardt** folgende Schritte auf:

1. Beauftragung eines Ing.-Büros zur Aufstellung der Planunterlagen
2. Haushaltsberatungen und Aufnahme eines 6-stelligen Betrages für die Sanierungsmaß-

- nahmen
3. Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, das möglichst bis Frühjahr 2008 abgeschlossen sein sollte.
 4. Nach Sicherung der Finanzen : Durchführung der Maßnahmen im Sommer 2008 (trockenes Wetter erforderlich)

Die Möglichkeit, Zuschüsse aus einem EU-Förderprogramm als Tourismusprojektes, zum Beispiel durch Ausweisung von Wasserwanderwegen oder Integrierung eines Radweges zu erhalten, werden kurz erörtert.

Weitere Diskussionen zu diesem Thema sollen im öffentlichen Teil nicht weitergeführt werden.

Öffentlicher Teil bis 11.00 Uhr

Vorsitzender

Landrat

Protokollführer