



Mitteilungsvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: 5		Drucksachen-Nr.: 2016-21/0517 Status: öffentlich Datum: 31.08.2018
Termin	Beratungsfolge:	
14.09.2018	Ausschuss für Hoch- und Tiefbau	

Bezeichnung:

Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen

Sachverhalt:

Nach vorheriger Beratung im Ausschuss für Hoch- und Tiefbau hat der Kreisausschuss am 07.12.2017 den folgenden Beschluss gefasst:

„Zukünftig werden pro Jahr in Abhängigkeit von der Baureife möglichst drei Maßnahmen für das GVFG-Jahresbauprogramm angemeldet. Dabei handelt es sich um Maßnahmen aus dem Bereich Straßen- und Brückenbau und eine Radwegeneubaumaßnahme gemäß anliegenden Prioritätenlisten. Sollten weniger als zwei Maßnahmen in das Jahresbauprogramm aufgenommen werden können, haben die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen. Die Prioritätenlisten werden jährlich fortgeschrieben.“

Entsprechend dieses Grundsatzbeschlusses wurden sowohl die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen als auch die bereits früher priorisierten Radwegneubauten in ein überarbeitetes GVFG-Mehrjahresprogramm zusammengefügt. Das aktuelle GVFG-Mehrjahresprogramm liegt bei, ebenso die bekannte Radwegpriorisierung. Beide Tabellen gehen als vorläufige Planungsgrundlage davon aus, dass jährlich eine Straßen- oder Brückenbaumaßnahme sowie ein Radwegneubau vom Land gefördert werden. Ist dies nicht der Fall, kommt es zu entsprechenden Verschiebungen. Die Anmeldung für das GVFG-Mehrjahresprogramm kann nur für maximal fünf Jahre im Voraus erfolgen. Deshalb wurde in beiden Tabellen eine weitere Spalte mit dem zurzeit angenommenen Baubeginn eingefügt.

Das vorhandene Kreisstraßennetz muss bedarfs- und zeitgerecht instandgehalten und ggf. steigenden Anforderungen angepasst werden. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn neben der Erweiterung des Straßen- und Radwegnetzes in Zukunft insbesondere die Substanzerhaltung priorisiert wird. Ein strategisches Ziel des Kreishaushalts lautet daher „Erhalt der Kreisstraßen-substanz (Unterhaltung vor Neubau)“.

Der dringend notwendige Ausbau von Ortsdurchfahrten ist, wie aus dem angefügten GVFG-Mehrjahresprogramm ersichtlich, mit einer GVFG-Förderung zeitnah nicht immer möglich. Der aktuelle Oberflächenzustand lässt erwarten, dass einige Ortsdurchfahrten bereits in den nächsten drei bis fünf Jahren erneuert werden müssen. Notfalls müssen Ortsdurchfahrten auch ohne die Inanspruchnahme von Fördermitteln ausgebaut werden. Für die Entscheidung, ob und welche Ortsdurchfahrten ggf. ohne Förderung gebaut werden, muss der Straßenaufbau

untersucht und andere Faktoren wie z.B. Dorferneuerungsprogramme, der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen, Leitungsverlegungen, das Entwässerungssystem und die Sicherstellung der Finanzierung des Gemeindeanteils berücksichtigt werden. Eine Entscheidung wäre dann im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen zu treffen.

In Vertretung

(Dr. Lühring)

N-GVFG-Fortschreibung Mehrjahresprogramm / Bauprogramm ab 2019

Kreisstraße	Bauvorhaben	Erstanmeldung zum MJP	Planungs-auftrag	Bauzeit		Az	von km - bis km	Bau-länge	aktuelle Kosten-ermittlung/-schätzung	Gesamtkosten	zuwendungsfähige Grunderwerbs- und Baukosten	beantragte/ bewilligte Zuwendung	Förderquote n. Bescheid	Zuschüsse Dritter	Eigenmittel	Bemerkungen
				Anmeldung Durchführung MJP ¹⁾	gepl. Baubeginn ²⁾											
1 K 201 Horstedt	Ortsdurchfahrt	2016	2017	2019/2020	2019	191	7,912 - 8,492	0,580	02.2018	1.391.250	1.095.250	657.150	60	381.200	352.900	
2 K 205 Lüdingen - Kirchwalsede (1. BA)	Radweg m. Brücke	2004	2016	2019	2019	123	3,450 - 8,040	4,590	02.2018	1.135.000	1.075.000	645.000	60	245.000	245.000	
3 K 212 Lauenbrück ^{3) 5)}	Brücke "Wümme"		2018	2020/2021	2020		4,052		11.2017	1.200.000	1.000.000	600.000	60		600.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2019
4 K 120 Wense - Viehbrock	Radweg	2009	2015	2020	2020	140	3,784 - 6,115	2,331	02.2018	842.180	676.429	405.857	60	218.161	218.161	
5 K 113 Wilstedt-Tarmstedt ^{3) 5)}	Brücke "Wörpe"		2018	2021/2022	2021		2,367		11.2017	1.000.000	800.000	480.000	60		520.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2019
6 K 116 Heinschenwalde - Drittgeest ⁵⁾	Radweg	2014	2016	2021	2021	177	10,400 - 11,024	0,624	02.2018	332.000	286.765	172.059	60	79.971	79.971	
7 K 126/ K 141 Gyhum	Ortsdurchfahrt	2017	2018	2022/2023	2022	197	0,713 - 1,420 2,050 - 2,647	1,304	02.2017	2.091.000	1.696.000	1.017.600	60	586.700	486.500	
8 K 146 Dipsborn - (Otterstedt) Kreisgrenze ⁵⁾	Radweg	2015	2016	2022	2022	180	3,424 - 4,800	1,376	02.2017	285.600	255.000	153.000	60	66.300	66.300	
9 K 137 Osterstedt und Rockstedt ³⁾	Ortsdurchfahrt		2018	2023	2023		2,800 - 3,555 0,000 - 0,200	0,755 0,200	04.2015	1.320.000	1.200.000	720.000	60	320.000	280.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2020
10 K 118 Selsingen - Ohrel (1. BA) ⁵⁾	Radweg	2016	2017	2023	2023	190	2,690 - 5,306	2,616	02.2017	459.000	438.600	263.160	60	97.920	97.920	
11 K 113 Tarmstedt ^{3) 4)}	Ortsdurchfahrt			2023	2024		0,000 - 0,560	0,560	11.2017	1.000.000	800.000	480.000	60	300.000	220.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2020
12 K 109 Anderlingen - Fehrenbruch (1. BA) ⁵⁾	Radweg	2016	2017	2023	2024	192	7,122 - 8,411 8,500 - 10,950	1,289 2,450	02.2017	746.000	706.000	423.600	60	161.200	161.200	
13 K 211 Bartelsdorf ³⁾	Ortsdurchfahrt			2023	2025		2,078 - 2,860	0,782	10.2015	1.300.000	500.000	300.000	60	170.000	830.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2020
14 K 242 Reeßum - (Otterstedt) Kreisgrenze	Radweg	2017		2023	2025	196	1,801 - 3,250	1,449	02.2017	328.400	307.600	184.560	60	71.920	71.920	
15 K 139 Nütteln ³⁾	Brücke			2023	2026		1,443		11.2017	1.000.000	900.000	540.000	60		540.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2020
16 K 118 Selsingen - Ohrel (2. BA)	Radweg	2017		2023	2026	198	0,000 - 2,600	2,6	02.2017	445.000	402.900	241.740	60	101.630	101.630	
17 K 107 Bevern/Hesedorf ^{3) 4)}	Ortsdurchfahrt			2023	2027		0,000 - 0,380 2,495 - 2,540	0,380 0,545	11.2017	1.000.000	800.000	480.000	60	300.000	220.000	gepl. Anmeldung MJP bis zum 02.2021
18 K 108 Malstedt - Byhusen	Radweg m. Brücke	2017		2023	2027	199	6,610 - 8,233	1,623	02.2017	396.360	351.360	210.816	60	92.772	92.772	
19 K 109 Fehrenbruch - Farven (2. BA)	Radweg	2017		2023	2028	200	11,800 - 13,800	2,000	02.2017	375.500	355.000	213.000	60	81.250	81.250	
20 K 201 Taaken ⁶⁾	Ortsdurchfahrt	2015		2023		176	5,130 - 6,076	0,946	02.2017	1.513.680	1.258.680	755.208	60	379.236	379.236	
21 K 205 Wittorf - Lüdingen (2. BA) ⁶⁾	Radweg m. Brücke	2015	2016	2023		179	0,400 - 3,095	2,695	02.2017	510.000	467.200	280.320	60	114.840	114.840	
22 K 142 Ehestorf/Hatzte ⁴⁾	Ortsdurchfahrt				2028		1,067 - 1,805 2,013 - 2,710	1,435	11.2017	2.500.000	1.900.000	1.140.000	60	750.000	610.000	
23 K 122 Malstedt - Farven (2. BA)	Radweg				2029		0,000 - 1,734	1,734	12.2014	300.000	350.000	210.000	60	45.000	45.000	
24 K 105 Iselersheim ⁴⁾	Ortsdurchfahrt				2029		6,700 - 7,265	0,565	11.2017	1.102.044	850.000	510.000	60	350.000	240.000	
25 K 109 Farven - (Sadersdorf) Kreisgrenze (3. BA)	Radweg m. Brücke				2030		14,525 - 16,680	2,155	12.2014	370.000	320.000	192.000	60	89.000	89.000	
26 K 202 Böttersen ⁴⁾	Ortsdurchfahrt				2030		1,460 - 1,898 1,900 - 2,330	0,832	11.2017	150.000	1.100.000	660.000	60	420.000	420.000	
27 K 108 Deinstedt - Malstedt	Radweg				2031		2,435 - 3,981 4,000 - 6,080	1,546 2,080	12.2014	620.000	570.000	342.000	60	139.000	139.000	
28 K 203 Taaken - Stapel	Radweg				2032		0,520 - 0,707 0,700 - 2,280	1,767	12.2014	300.000	250.000	150.000	60	75.000	75.000	
29 K 130 Freyersen - Rüspel	Radweg				2033		9,970 - 12,080	2,110	07.2017	360.000	300.000	180.000	60	60.000	60.000	
30 K 118 Ohrel - Malstedt	Radweg				2034		5,800 - 8,598	2,798	12.2014	475.000	435.000	261.000	60	107.000	107.000	
31 K 127 Byhusen - Farven	Radweg				2035		5,500 - 8,764	3,264	12.2014	555.000	515.000	309.000	60	123.000	123.000	

- 1) Die Anmeldung für das Mehrjahresprogramm ist maximal fünf Jahre im Voraus möglich.
- 2) Der geplante Baubeginn steht unter dem Vorbehalt der Baureife sowie einer gesicherten Finanzierung einschließlich möglicher Finanzierungsanteile der Gemeinden sowie der beabsichtigten NGVFG-Förderung. Außerdem haben gemäß Beschluss des Kreisausschusses vom 07.12.2017 zur "Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen" bei Aufnahme von weniger als zwei Maßnahmen in das Jahresbauprogramm die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen.
Die Maßnahme soll in den Folgejahren für das Mehrjahresprogramm angemeldet werden.
- 3) Die Maßnahme soll in den Folgejahren für das Mehrjahresprogramm angemeldet werden.
- 4) Vor Anmeldung der Maßnahme für das GVFG-Programm sind Untersuchungen bzgl. des Aufbaus durchzuführen, um zu entscheiden ob ein Vollausbau wirklich notwendig ist oder eine zweischichtige Maßnahme ausreicht. (Der Regenwasserkanal befindet sich nicht in der Fahrbahn)
- 5) Es ist geplant die Planung im Jahr 2019 bis zur Baureife voranzutreiben. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist abhängig von der Bewilligung von Fördermitteln und von den personellen Kapazitäten.
- 6) Die an der Finanzierung beteiligten Gemeinden haben Abstand von der zeitnahen Umsetzung genommen. Der Ausbau wird weiterhin jährlich (vorläufig als letzte Maßnahme des Mehrjahresprogrammes) angemeldet.

aufgestellt am 22.08.2018

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Der Landrat
Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau
im Auftrage

(Bargmann)

Radwegpriorisierung an Kreisstraßen im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Kreisstraßen								Punkte						Bemerkung		gepl. Baubeginn ¹⁾
lfd. Nr.	Kreisstraße	Bereich	von km	bis km	km-Länge	Kfz/24h	Kosten Radweglänge ca.	Schulweg	Verkehrssicherheit	Tourismus		Verkehrsstärke	Gesamtpunkte	Stand Nachbarlandkreise	parallele Wege	
1	205	Lüdingen - Kirchwalsede (1. BA)	3,450	8,040	4,590	1788	1.135.000,00 €									2019
2	120	Wense - Viehbrock ²⁾	3,784	6,115	2,331	839	842.180,00 €								Lk Stade: Radweg weit hinten in Radwegeprogramm	2020
3	116	Heinschenwalde - Drittgeest ²⁾	10,400	11,024	0,624	1122	332.000,00 €								Lk Cux: Radweg weit hinten in Radwegeprogramm	2021
4	146	Dipshorn - (Otterstedt) Kreisgrenze	3,424	4,800	1,376	898	285.600,00 €		3	X	1	1	5	Lk Verden: Radweg bis Kreisgrenze fertig	2022	
5	118	Selsingen - Ohrel (1. BA)	2,600	5,250	2,650	665	459.000,00 €	X	1	2		2	5	Stein Erlebnis 3 Route	2023	
6	109	Anderlingen - Fehrenbruch (1. BA)	7,122 8,500	8,411 10,950	3,739	809	746.000,00 €			2	X	2	5	Stein Erlebnis 3 Route	2024	
7	242	Reeßum - (Otterstedt) Kreisgrenze	1,801	3,175	1,374	947	328.400,00 €			3	X	1	5	Lk Verden hat Weiterbau für MJP angemeldet	2025	
8	118	Selsingen - Ohrel (2. BA)	0,000	2,600	2,600	665	445.000,00 €	X	2	2			4		2026	
9	108	Malstedt - Byhusen	6,700	8,215	1,515	1006	396.360,00 €			2	X	1	4		2027	
10	109	Fehrenbruch - Farven (2. BA)	11,800	13,800	2,000	809	375.500,00 €			1	X	2	4	Nutztierroute	2028	
11	122	Malstedt - Farven (2. BA)	0,000	1,734	1,734	493	300.000,00 €			2	X	1	4		2029	
12	109	Farven - (Sadersdorf) Kreisgrenze (3. BA)	14,525	16,680	2,155	809	370.000,00 €			1	X	1	3	tlw. Stein Erlebnis 3 Route	Lk Stade plant Weiterbau	2030
13	108	Deinstedt - Malstedt	2,435 4,000	3,981 6,080	3,626	709	620.000,00 €			2	X	1	3		2031	
14	203	Taaken - Stapel	0,520 0,700	0,707 2,280	1,767	426	300.000,00 €			2	X	1	3		2032	
15	130	Freyersen - Rüspel	9,970	12,080	2,110	687	360.000,00 €			2			2		2033	
16	118	Ohrel - Malstedt (2. BA)	5,800	8,598	2,798	709	475.000,00 €			1	X	1	2	50 % Nutztierroute	2034	
17	127	Byhusen - Farven	5,500	8,764	3,264	666	555.000,00 €			1	X	1	2		2035	
18	205	Wittorf - Lüdingen (2. BA) ³⁾	0,400	3,095	2,695	1079	510.000,00 €			2	X	1	4			
19	203	Stapel - Horstedt ⁵⁾	2,961	4,077	1,116	426	190.000,00 €	X	2	2	X	1	5			
20	122	Farven - (Bredenbeck) Kreisgrenze ⁴⁾	0,000	1,183	1,183	493	205.000,00 €			2	X	1	4		Lk Stade: kein Radweg geplant	
21	108	Byhusen - (Sadersdorf) Kreisgrenze (3. BA) ⁴⁾	9,017	10,981	1,964	609	335.000,00 €			1	X	1	2		Lk Stade: kein Radweg geplant (Fehlstück ca. 1 km)	

Punkte			
Schulweg	Verkehrssicherheit	Tourismus	Verkehrsstärke
Schulweg	Unfallhäufungsstelle		
Zusatzpunkt für Schulwegstrecken unter 2 km	zulässige Geschwindigkeit durchgehend 100 km/h	in Fahrradkarte des Lk eingezeichnet	Verkehr größer 800 Kfz/24 h (Zahlen aus 2000, Hochrechnung 2005)
	zulässige Geschw. 100 km/h, in Teilbereichen 70 km/h	Radwanderroute	Schwerverkehr mehr als 150 SV/24 h (Zahlen aus 2000)
	Fahrbahnbreite weniger als 5,50 m		

- ¹⁾ Der geplante Baubeginn steht unter dem Vorbehalt der Baureife sowie einer gesicherten Finanzierung einschließlich möglicher Finanzierungsanteile der Gemeinden sowie der beabsichtigten NGVFG-Förderung. Außerdem haben gemäß Beschluss des Kreis Ausschusses vom 07.12.2017 zur "Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen" bei Aufnahme von weniger als zwei Maßnahmen in das Jahresbauprogramm die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen.
- ²⁾ Kein Bau bis zur Kreisgrenze, da der Nachbarlandkreis in absehbarer Zeit keinen Weiterbau plant. Förderfähigkeit wäre somit nicht gegeben.
- ³⁾ Die Planung für den 1. und 2. Bauabschnitt wird bereits durchgeführt. Eine Realisierung des 2. Bauabschnittes wurde aufgrund der fehlenden Finanzierung seitens der Gemeinde zurückgestellt.
- ⁴⁾ Ausschluss, da der Bedarfsnachweis nicht erbracht werden kann. Da ein Weiterbau im Nachbarlandkreis nicht geplant ist, ist die Förderfähigkeit nicht gesichert. Die Anordnung der Benutzungspflicht reicht nicht aus.
- ⁵⁾ Ausschluss, da die Gemeinde den Bau nicht mehr wünscht.

aufgestellt am 22.08.2018
Landkreis Rotenburg (Wümme)
Der Landrat
Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau
im Auftrage

(Bargmann)



Mitteilungsvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: 6		Drucksachen-Nr.: 2016-21/0518 Status: öffentlich Datum: 31.08.2018
Termin	Beratungsfolge:	
14.09.2018	Ausschuss für Hoch- und Tiefbau	

Bezeichnung:

Straßenzustandserfassung und -bewertung der Kreisstraßen

Sachverhalt:

Die Belastung der Straßen nimmt kontinuierlich zu. Sie sind einer stetigen Schädigung durch verschiedene Einflussfaktoren wie Witterung (Frost, Nässe, Sonneneinstrahlung, Temperaturwechsel) und Verkehrsbelastung ausgesetzt. Die Steigerung der Verkehrsbelastung, einhergehend mit einem Anstieg des LKW- und Schwerlastverkehrs, führt zu einer erheblichen Verminderung der Nutzungsdauer der Straßen. Folge ist ein stetiger Wertverlust der Straßen über die Nutzungsdauer. Das Material der einzelnen Schichten altert und ermüdet wesentlich schneller. Der Träger der Straßenbaulast hat nach § 9 des Niedersächsischen Straßengesetzes die Straßen nach seiner Leistungsfähigkeit zu unterhalten bzw. zu verbessern, so dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen.

Infolgedessen muss das Ziel eine optimierte Planung und Instandsetzung sein. Die Entwicklung der Straßenbelastungen durch unterschiedliche Wirkfaktoren führt zu der Notwendigkeit einer Anpassung des bisherigen Priorisierungssystems mit Wahl des Bauverfahrens.

Eine optimierte Planungsgrundlage bildet eine aussagefähige Erfassung des Straßenbestandes. Der Bund führte bereits Mitte der 80er Jahre erstmals eine Straßenzustandserfassung durch. Die Durchführung hat sich von Erfassungsbögen über Erfassungsgeräte bis hin zur messtechnischen Erfassung entwickelt.

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wurde der Straßenzustand erstmals 2005 zur Einführung der doppelten Haushaltsführung aufgenommen. Es wurden im Wesentlichen nur die Oberflächenmerkmale erfasst. Die Bewertung erfolgte durch Mitarbeiter der Straßenmeistereien. In den folgenden Jahren erfolgte die Erfassung lediglich sporadisch. Zuletzt wurde der Zustand 2013/2014 erfasst. Die Erfassung erfolgte visuell, die Ergebnisse wurden tabellarisch (Excel) festgehalten.

Bei den bisherigen Straßenzustandserfassungen wurden nur die Oberflächenmerkmale erfasst. Der Aufbau des Straßenkörpers wurde nicht erkundet. Um eine nachhaltige Straßenerhaltung zu gewährleisten muss auch der Unterbau betrachtet werden. Nur so kann entschieden werden, welche Bauweise unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer am wirtschaftlichsten ist.

Im Haushaltsjahr 2019 soll eine zunächst visuelle Zustandserfassung mit mobilen Erfassungsgeräten nach Ausschreibung durch ein externes Büro durchgeführt werden. Durch das Büro werden die Substanz- bzw. Oberflächenmerkmale (wie z. B. prozentuale Rissbildung) aufgenommen. Zusätzlich wird die Ebenheit und Neigung gemessen. Die Straßengeometrie (Länge und Breite) wird durch Geokoordinaten erfasst. Die Daten werden tabellarisch und fotodokumentiert geliefert. Die Datenverarbeitung erfolgt mittels der bereits vorhandenen Anwendungen ArcGIS oder NWSIB. Die Ergebnisse werden visuell farblich in verschiedenen Schattierungen nach dem Ampelsystem (rot = schlechter Zustand, gelb = mittelmäßiger Zustand, grün = guter Zustand) dargestellt.

Das Fachamt wird dann die sanierungs- oder erneuerungsbedürftigen Streckenabschnitte separat untersuchen. Auf Grundlage der Nutzungsintensität und weiteren Faktoren, wie z. B. geplante Maßnahmen von Leitungsträgern, legt das Fachamt die näher zu untersuchenden Straßenabschnitte fest. Diese Abschnitte sollen bei entsprechender Nutzungsintensität mit dem Georadar befahren werden, um so die Aufbaudaten zu ermitteln. Die Priorisierung und die Wahl des Bauverfahrens erfolgt danach anhand der ermittelten Aufschlüsse und kann dann mit belastbaren Daten belegt werden.

In Vertretung

(Dr. Lühring)