

## Protokoll

Gremium: Straßenbauausschuss

---

Sitzungsdatum: Mittwoch, den 27.02.2019  
Beginn: 15:00 Uhr  
Ende: 16:59 Uhr  
Sitzungsort: Kreishaus Westerstede, Sitzungssaal

### Anwesend:

#### Vorsitzende/r

Frau Susanne Lamers

#### Mitglieder

Herr Knut Bekaun

Herr Jürgen Drieling

Frau Heidi Exner

Herr Axel Hohnholz

Herr Heino Hots

Herr Jan Hullmann

Frau Manuela Imkeit

Herr Bernd Janßen

Herr Hermann Nee

Herr Frank Oeltjen

Herr Eckhard Roese

Herr Harald Schmidt

Herr Andreas Stadlik

Vertretung für KA Kahle

Vertretung für KA Kramer

#### von der Verwaltung

Herr Landrat Jörg Bensberg

Herr Erster Kreisrat Thomas Kappelmann

Herr Carsten Hollmann

Herr Hendrik Lehnert

Frau Kreisverwaltungsrätin Ingrid Meiners

#### Protokollführer

Frau Annemarie Schröder

#### Gäste

Herr Christoph Alterbaum

Herr Joachim Delfs

Herr Eckhard Georg

Herr Gerno Kuhlmann

Herr Klaus Schmidt

### Abwesend:

#### Mitglieder

Herr Gerold Kahle  
Herr Rüdiger Kramer

## **Tagesordnung:**

### **Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit
- 3 Feststellung der Tagesordnung
- 4 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Straßenbauausschusses am 15.08.2018
- 5 Einwohnerfragestunde
- 6 Bericht über den Stand der Baumaßnahmen  
Vorlage: MV/016/2019
- 7 Bauliche Maßnahmen Kreuzung K 139 Brüderstraße/K 138 Mittellinie in Bad Zwischenahn - Petersfehn I  
Vorlage: BV/017/2019
- 8 Verschleißdecken- und Moorstraßenerneuerungsprogramm 2019  
Vorlage: BV/018/2019
- 9 Radwegeerneuerungsprogramm 2019  
Vorlage: BV/020/2019
- 10 Bankettbefestigungen an Kreisstraßen (Sonderprogramm)  
Vorlage: BV/019/2019
- 11 Mitteilungen des Landrates
- 12 Anfragen und Hinweise
- 13 Einwohnerfragestunde
- 14 Schließung der öffentlichen Sitzung

Vor der Sitzung hat die jährliche Straßenbereisung stattgefunden.

## **Öffentlicher Teil**

### **Zu TOP 1 Eröffnung der Sitzung**

Vorsitzende Lamers eröffnet um 15:00 Uhr die Sitzung des Straßenbauausschusses und begrüßt die Anwesenden.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Verlauf der Sitzung auf Tonträger aufgenommen und diese Aufzeichnung mit Genehmigung des Protokolls wieder gelöscht wird.

### **Zu TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit**

Vors. Lamers stellt fest, dass die Ladung zur Sitzung ordnungsgemäß erfolgt und der Ausschuss beschlussfähig ist.

### **Zu TOP 3 Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung laut Deckblatt wird einstimmig festgestellt.

### **Zu TOP 4 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Straßenbauausschusses am 15.08.2018**

Gegen die vorgenannte Niederschrift werden keine Einwendungen erhoben; sie wird einstimmig genehmigt.

### **Zu TOP 5 Einwohnerfragestunde**

Frau Ackermann vom OBV Ihausen bekundet ihr Interesse am Sachstand der Planung einer Radwegeerneuerung an der K 114 von Ihausen nach Hollriede.

Im Weiteren weist sie darauf hin, dass es im Zuge der Baumaßnahmen im Bereich der A 28 bei der Auffahrt Neuenkrüge vermehrt zu Staubbildungen komme. Sie regt an, die Anschlussstelle während der Baumaßnahme zu sperren und auf die Auffahrt in Wechloy auszuweichen.

Herr Holger Koch aus Metjendorf fragt an, ob der Landkreis in Bezug auf Radwege von Institutionen wie z. B. dem ADFC beraten werde.

EKR Kappelmann antwortet, dass der ADFC sowie andere Träger öffentlicher Belange spätestens im Planfeststellungsverfahren beteiligt werden. Anregungen oder Bedenken aus den beteiligten Institutionen würden berücksichtigt oder in die Abwägung mit einbezogen.

Herr Koch fragt weiter, ob der ADFC vor Planungsbeginn bzw. grundsätzlich beteiligt werden könne.

LR Bensberg erläutert, dass erst die Planung durch ein Planungsbüro oder die Niedersächs. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erstellt werde. Nach Fertigstellung würden die Planungsunterlagen an zu beteiligende Institutionen zu deren Stellungnahme weitergeleitet.

Herr Koch geht auf die Radwegebenutzungspflicht und dabei insbesondere auf die K 136 „Ofenerfelder Straße“ ein. Der dortige Radweg sei als Gehweg deklariert und die Radwegebenutzungspflicht sei aufgehoben worden. Der Gehweg sei zwar für Radfahrer freigegeben, dürfe aber nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Er fragt nach, ob die aufgehobene Radwegebenutzungspflicht wieder angeordnet werden könne und wer dafür verantwortlich sei, dass der Radweg wieder als akzeptabler und sicherer Radweg hergestellt werde.

EKR Kappelmann führt aus, dass der rechtliche und der bauliche Aspekt dabei berücksichtigt werden müssten. Radwege würden dann als benutzungspflichtige Radwege angeordnet, wenn sie bestimmte bauliche Voraussetzungen erfüllen. Radwege, die bauliche Mängel aufweisen würden, wie z. B. der Radweg an der K 114 von Ihausen nach Hollriede, müssten aus der Radwegebenutzungspflicht herausgenommen werden. Der Kreistag könne die Erneuerung oder Sanierung beschließen und nach Instandsetzung eines Radweges könne wieder eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden. Bei innerorts liegenden Radwegen müsse noch der rechtliche Aspekt berücksichtigt werden. Es habe vor einigen Jahren ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts gegeben, wonach die Radwegebenutzungspflicht innerorts nur dort angeordnet werden dürfe, wo eine besondere Gefährdungssituation vorliege. Besondere Gefährdungssituationen würden von den Verwaltungsgerichten so ausgelegt, dass dort entweder in der Vergangenheit Unfälle passiert seien, viel Schwerlastverkehr vorhanden sei, hohe Geschwindigkeiten gefahren würden oder ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei. In Ofenerfeld werde man keine gefährdende Ausgangslage bestätigen können und somit könne dort nach den rechtlichen Anforderungen keine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden. Als einzige Möglichkeit sehe er, dass ein Radweg angeboten werde, der zur Benutzung freigegeben werde. Dieser dürfe nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme dann aber nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Auf weitere Nachfrage von Herrn Koch, wer hinsichtlich baulicher Maßnahmen an Radwegen Entscheidungen treffe, antwortet EKR Kappelmann, dass die Entscheidung beim Kreistag liege.

#### **Zu TOP 6 Bericht über den Stand der Baumaßnahmen Vorlage: MV/016/2019**

KVR Meiners weist darauf hin, dass ergänzend zu der tabellarischen Übersicht zu einzelnen Projekten textliche Ergänzungen zu den fünf großen zurzeit zu betreuenden Planungsmaßnahmen den Vorlagen beigelegt seien. Sie trägt zum Kreisverkehrsplatz in Bad Zwischenahn-Wehnen den Sachverhalt vor.

KA Imkeit führt aus, dass der Kreisverkehrsplatz eine sehr teure und aufwändige Maßnahme werde. Die Karl-Jaspers-Klinik erhalte durch den KVP eine sehr großzügige Zufahrt. Sie fragt nach, ob die Kosten, die innerhalb des Grundstücksbereiches der KJK anfallen, vom Land übernommen würden.

EKR Kappelmann antwortet, dass die Kosten für die Zufahrt zur KJK nicht vom Land, aber von der KJK übernommen würden. Er weist darauf hin, dass für diesen Ast keine Förderung gezahlt würde.

KAM Lehnert trägt den Sachverhalt zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes in Rastede-Neusüdende vor und bezieht sich auf die Vorlage.

EKR Kappelmann berichtet zum Neubau eines Kreisverkehrsplatzes in der OD Rastede und bezieht sich auf die Vorlage. Ergänzend führt er aus, dass man sich mit dem Grundstückseigentümer über den Verkauf des für den geplanten Bau eines KVPs in der OD Rastede notwendigen Grundstücks einig geworden sei. Im Kreis-ausschuss am 20. März werde eine Vorlage zum Grunderwerb vorgelegt.

Auf Nachfrage von Vors. Lamers, ob über Lärmschutz nachgedacht worden sei, antwortet EKR Kappelmann, dass zurzeit keine Notwendigkeit für weitergehenden Lärmschutz gesehen werde. Zusätzlicher Lärmschutz müsse dann in Betracht gezogen werden, wenn z. B. erhöhtes Verkehrsaufkommen mit dem Bauvorhaben verbunden sei und dadurch mehr Lärm entstehen würde oder aber durch das zusätzliche Anfahren und Abbremsen der Fahrzeuge neue Lärmemissionen entstehen würden. Durch die vorhandene Lichtsignalanlage würden ähnliche Lärmbelastungen wie durch einen Kreisverkehrsplatz auftreten. Er gehe davon aus, dass für einen KVP kein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich werde.

KA Bekaun führt aus, dass in der OD Rastede ein kleiner Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 32 m geplant sei. Er fragt nach, ob mit 32 m auch der Schwerlastverkehr ohne Engpässe den KVP durchfahren könne.

EKR Kappelmann erwidert, dass dieser Aspekt von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr geprüft worden sei. Es werde im Innenbereich des KVP ein überfahrbarer Bereich gebaut, so dass auch große Fahrzeuge den Kreisverkehr problemlos passieren können.

KVR Meiners trägt sodann den Sachverhalt zum Ersatzbau eines Radweges an der K 114 von Ihausen nach Hollriede vor. Sie weist auf die aufgehängten Planungsunterlagen hin und erläutert ausführlich den Planungsvorgang. Im Weiteren geht sie auf die drei zu betrachtenden Varianten und auf deren Vor- und Nachteile sowie noch zu klärenden Aspekte ein.

KA Bekaun schlägt als vierte Variante vor, den Radweg auf der vorhandenen Trasse des Wasserzuges zu bauen und in der Freifläche, wo keine privaten Grundstücke liegen würden, einen neuen Wasserzug anzulegen. Im Bereich der Privatgrundstücke könne der Wasserzug dann verrohrt werden.

KVR Meinung führt aus, dass die vorgesehenen Planungen ebenfalls in diese Richtung gehen würden. Eine Umsetzung müsse aber im Einzelfall betrachtet werden.

KA Hots geht auf einen evtl. Ersatzbau hinter dem Hollrieder Wasserzug ein und gibt zu bedenken, dass für die Wasseracht ein beachtlicher Streifen Grundstück für die

Unterhaltung des Wasserzuges eingeplant werden müsse und man dann mit den vorhandenen Versorgungsleitungen in Konflikt komme.

EKR Kappelmann trägt anschließend anhand einer Präsentation (Anlage 1) die von der IPW ausgearbeiteten verschiedenen Varianten zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Raiffeisenstraße in Rastede vor und erläutert die Vor- und Nachteile.

EKR Kappelmann teilt mit, dass die Kreisverwaltung in Abstimmung mit der Gemeinde Rastede und der Zustimmung der Ausschussmitglieder bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf die in Frage kommenden und von den Planungen betroffenen Grundstückseigentümer zugehen wolle, um die grundsätzliche Frage zu klären, ob diese grundsätzlich bereit wären, Teile ihres Grundstückes zur Verfügung zu stellen und zu veräußern.

KA Oeltjen merkt an, dass bei allen neuen Varianten mehr Grundstücksflächen von privat benötigt werden, als bei den vorhergehenden Varianten und dies mehr Kosten mit sich bringe.

EKR Kappelmann führt aus, dass bei allen geprüften zusätzlichen Varianten mit Kosten in Höhe von 28 bis 30 Mio. Euro zu rechnen sei. Die Ursprungstrogvariante habe bei kalkulierten Kosten in Höhe 23 bis 24 Mio. Euro und eine Umfahrung habe bei 18,5 Mio. Euro gelegen. Die zusätzliche Variantenbetrachtung sei Wunsch der Gemeinde Rastede gewesen. Er ist der Überzeugung, dass die Varianten, die im südlichen Bereich liegen würden, nicht umsetzbar seien, weil dort zu viel Grundstücke von den Eigentümern angekauft werden müssten und sich die Grundstückseigentümer möglicherweise nicht auf einen Verkauf einlassen würden. Es gebe weitere Argumente, die gegen einen Trog sprechen würden, so EKR Kappelmann weiter. Insbesondere die lange Bauzeit von mind. zwei Jahren und die während der gesamten Bauzeit erforderliche Vollsperrung der Raiffeisenstraße lasse seiner Meinung nach einen Trogbau nicht zu.

Auf Anmerkung von KA Roesse zur massiven Bauweise und den Auswirkungen auf das Grundwasser führt EKR Kappelmann aus, dass die Bahn nicht mehr senkrecht unterquert werde, sondern dass der Trog nach Norden oder Süden verschwenkt werde und die Bahnlinie damit schräg unterquere. Diese Bauweise werde längere Spannweiten zu Folge haben und dadurch werde das Bauwerk komplizierter. Die Breite gelte jedoch für alle Varianten und habe demzufolge gleiche Anforderungen an die Wasserhaltung.

Vors. Lamers fasst zusammen, dass die Verwaltung in Abstimmung mit der Gemeinde Rastede entsprechende Gespräche mit den Grundstückseigentümern führen wird.

**Zu TOP 7    Bauliche Maßnahmen Kreuzung K 139 Brüderstraße/K 138 Mittellinie in  
Bad Zwischenahn - Petersfehn I  
Vorlage: BV/017/2019**

KVR Meiners trägt ausführlich den Sachverhalt vor. Zusammenfassend seien beide Varianten geeignet. Die Verwaltung halte nach Abwägung aller Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer den Umbau des Kreuzungsbereiches zu einem Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt für die geeignetste Variante. Sie weist darauf hin, dass für den Umbau der Kreuzung einige Privatzufahrten verschwenkt und umgelegt werden müssen. Des Weiteren sei mit einer gewissen Lärmbelastung infolge des veränderten Verkehrsflusses durch bremsende und anfahrende Fahrzeuge zu rechnen. Die Einrichtung einer Linksabbiegerspur habe zur Folge, dass zusätzlicher Platzbedarf entstehe und dafür Grundflächen erworben werden müssen. Für diese Baumaßnahme müsse ein förmliches Planverfahren eingeleitet werden, weil ein Eingriff in Grundeigentum erforderlich sei. Dadurch werde die Umsetzung der Baumaßnahmen für eine gewisse Zeit nach hinten verschoben. Abschließend führt KVR Meiners aus, dass für den Umbau der Kreuzung mit einer Volllichtsignalanlage mit Kosten in Höhe von 300.000,00 € und für die Reduzierung der Querungslängen in Höhe von 20.000,00 € geplant werde.

KA Janßen teilt mit, dass die Fraktion B90/Die Grünen dem Beschlussvorschlag nicht folgen werde. Er spreche auch im Namen des Bürgervereins Petersfehn und der Ratsherren der Gemeinde Bad Zwischenahn, die sich gegen eine Volllichtsignalanlage aussprechen würden. Es sollten keine Privatflächen von den Anwohnern angekauft werden, besonders im Bereich des Dorfplatzes, der dadurch noch mehr verkleinert werde und der bestehende Pavillon versetzt werden müsse. KA Janßen führt des Weiteren aus, dass die Aussage in der Vorlage, dass ein Kreisverkehrsplatz nicht weiter verfolgt werden solle, so im letzten Straßenbauausschuss nicht festgelegt worden sei. Seiner Meinung nach sei mehrheitlich beschlossen worden, probeweise eine Einengung nach der Variante Oldenburger Straße in Bad Zwischenahn zu erstellen. Eine weitere Beratung habe erfolgen sollen, sobald Ergebnisse aus der probeweisen Einengung vorliegen. Aus Sicht der Fraktion B90/Die Grünen und aus Mitteilungen der Bürgerinnen und Bürger von Petersfehn werde nach wie vor ein Kreisverkehr favorisiert. Ein Durchmesser des Kreisverkehrs von 36 m sei sicher vorteilhaft, aber wie in Rastede könne dieser seiner Meinung nach auch kleiner ausfallen. Er wolle ernsthafte belastbare Zahlen haben, bevor von einem Kreisverkehrsplatz ganz abgesehen werde. Des Weiteren erwarte er, dass wie in Rastede geplant, auch in Petersfehn mit den Anwohnern gesprochen werde, ob diese bereit seien, Grundstücke zu veräußern. Der Kreisverkehrsplatz könne seiner Meinung nach verschwenkt werden und dann könne ein freies Grundstück im westlichen Bereich mit genutzt werden. Er bittet um eine ernsthafte Überprüfung, bevor für viel Geld eine Volllichtsignalanlage ausgegeben werde. Bezüglich einer Volllichtsignalanlage weist KA Janßen darauf hin, dass er mit einem Signalbauer gesprochen habe. Dieser habe mitgeteilt, dass eine Volllichtsignalanlage z. B. für ein halbes Jahr für ca. 5.000,00 € probeweise aufgestellt werden könne. Des Weiteren ist er der Meinung, dass bei entsprechender Schaltung eine Volllichtsignalanlage auch ohne Linksabbiegerspur eingerichtet werden könne.

KA Janßen fragt nach, warum die probeweise Einengung des Kreuzungsbereiches aus sicherheitstechnischen Gründen nicht umgesetzt wurde. Seiner Meinung nach

müsse vor der Überlegung zur Installierung einer Volllichtsignalanlage eine probe-weise Einrichtung einer Einengung durchgeführt werden. Auch halte er die geschätz-ten Kosten in Höhe von 20.000,00 € für die Erstellung einer Einengung für zu hoch angesetzt und die Herausnahme des Fahrbahnteilers für falsch.

LR Bensberg führt zu den Ausführungen von KA Janßen aus, dass er die Aussage zu der nicht ausreichend geführten Diskussion in der letzten Sitzung für nicht zutref-fend halte. Es hätten sehr umfangreiche Stellungnahmen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Polizeiinspektion zu allen drei Varianten vorgele-gen. Es habe klare Aussagen gegeben, unter welchen Prämissen und zu welchen Kosten ein Kreisverkehr angelegt werden könne. Auch sei deutlich gemacht worden, dass hierfür Grunderwerb nötig werde. Zum Einwand zum Grundstücksankauf für die vorgeschlagene Volllichtsignalanlage führt LR Bensberg aus, dass die Verwaltung die Diskussion im letzten Straßenbauausschuss so wahrgenommen habe, dass es außer der Fraktion B90/Die Grünen keinen Befürworter der Einrichtung eines Kreis-verkehrs gegeben habe, sondern eher eine Tendenz zur Volllichtsignalanlage oder zu einer weniger aufwändigen Variante wahrgenommen worden sei. Im letzten Kreisausschuss sei mitgeteilt worden, dass erhebliche Bedenken zur provisorischen Lösung vorgetragen worden seien, die von Fachleuten herausgearbeitet worden sei-en.

LR Bensberg führt weiter aus, dass die Verwaltung in Würdigung der Diskussion im letzten Straßenbauausschuss gehandelt habe und es für sinnvoll gehalten habe, einen größeren Eingriff in dem Bereich vorzunehmen, um einen hohen Schutz für den schwächeren Verkehrsteilnehmer gewährleisten zu können. Auf Wunsch des Fachausschusses könne sich die Verwaltung noch einmal intensiv mit einem Kreis-verkehrsplatz beschäftigen. Es müsse dann deutlich gemacht werden, dass sich eine Lösung des Problems weiter hinauszögern werde.

KA Bekaam ist der Meinung, dass die Vorarbeit durch die Verwaltung sehr gut geleis-tet worden sei. Grunderwerb müsste sowohl für eine Ampelanlage als auch für einen Kreisverkehr getätigt werden. Die SPD-Fraktion sehe die Problematik beim Kreisver-kehr darin, dass Fahrradfahrer aus Richtung Oldenburg kommend den Kreisverkehr rechts umfahren müssten.

KA Bekaam merkt zur Vorlage an, dass im Sachverhalt, vierter Absatz, auf Anlage 1 hingewiesen werde. In dieser Anlage 1 werde dann verwiesen auf die Anlagen 1 und 2, die aber nicht beigelegt worden seien. Die aufgeführte Zahl der Querungen im Sachverhalt halte er für unangemessen.

EKR Kappelmann erläutert, dass es sich bei den Anlagen 1 und 2 der Landesbehör-de um Anlagen mit sehr komplizierten technischen Details handele, die bewusst nicht beigelegt worden seien. Die wesentlichen Ergebnisse seien in verbaler Form im Vermerk enthalten. Bei der Zahl der Querungen handele es sich um eine geschätzte Zahl, die aber für die Spitzenstunden eher hoch geschätzt worden sei. Die ermittelte tatsächliche Zahl sei deutlich niedriger gewesen.

KA Nee geht auf die Stellungnahmen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Polizeiinspektion ein, die einen Rückbau des Ein-mündungsbereiches als ausreichend ansehen. Man habe sich intensiv mit einem Kreisverkehr sowie mit der Installation einer Fußgängerampel auseinandergesetzt. Die Verwaltung habe aus seiner Sicht hervorragende Arbeit geleistet und man müsse

Vertrauen zu den Fachbehörden haben. KVR Meiners habe vorsichtig darauf hingewiesen, mit welchen Kosten für eine Volllichtsignalanlage zu rechnen sei. Für die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern wolle man gerne viel Geld in die Hand nehmen. Der Vorlage sei zu entnehmen, dass die Unfallkommission im Mai 2018 an der Einmündung Änderungen vorgenommen habe. Bei der Bereisung sei zu erkennen gewesen, dass die rote Markierung sehr auffällig sei. Bei richtiger Wertung des Unfallgeschehens seien in dem Bereich von Mai 2018 bis Ende 2018 drei bzw. nur zwei Unfälle zu verzeichnen, bei denen nur einmal ein Radfahrer beteiligt gewesen sei. Er könne die Verwaltung verstehen, dass die gefühlte Sicherheit erreicht werden solle. Wenn aber festgestellt werde, dass die Unfallzahlen rückläufig seien, könne überlegt werden, den Planungsauftrag noch um ein Jahr zu verschieben. Wenn die Unfallzahlen tatsächlich rückgängig seien, würde ein Rückbau des Kreuzungsbereiches durchaus ausreichend sein. Er empfiehlt, die Unfallzahlen von 2019 abzuwarten und den Planungsauftrag bis 2020 zu verschieben.

KA Imkeit hält die Argumente von KA Janßen für richtig. Man habe die Einengung, auch in Zusammenhang mit der Einengung in Bad Zwischenahn, ausreichend diskutiert und beraten. Es sei gesagt worden, dass eine Einengung in Petersfehn nicht in Frage käme, weil die Gegebenheiten anders als in Bad Zwischenahn seien. Ihr sei bekannt, dass der OBV Petersfehn einen Kreisverkehrsplatz favorisiere. Sie selber halte auch viel von Kreisverkehrsplätzen, habe aber eingesehen, dass ein KVP für den Kreuzungsbereich in Petersfehn nicht umsetzbar sei. Aus diesem Grund sei sie nach wie vor für eine Volllichtsignalanlage, auch wenn die Unfallstatistik nur zwei Unfälle aufgezeigt habe. Jeder Unfall sei ein Unfall zu viel. Ihrer Meinung nach sollten die Einrichtung einer Volllichtsignalanlage so schnell wie möglich umgesetzt und entsprechende Planungskosten eingestellt werden.

KA Oeltjen führt aus, dass nach der letzten Straßenbauausschusssitzung deutlich geworden sei, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer in diesem Kreuzungsbereich geschützt werden sollen. Das müsse nach wie vor höchste Priorität sein. Ein Kreisverkehr werde seiner Meinung nach Fußgänger und Fahrradfahrer nicht schützen, weil auf der Mittellinie nicht auf beiden Seiten ein Fahrradweg bzw. Fußweg vorhanden sei. Eine Volllichtsignalanlage ermögliche eine zusätzliche Quermöglichkeit für die Bewohner und vor allen Dingen für die Schülerinnen und Schüler aus dem Neubaugebiet. Für die SPD-Fraktion sei entscheidend gewesen, dass eine Möglichkeit geschaffen werde, Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmern zu schaffen. Es sei zu verkraften, dass beim Verkehrsfluss und somit für die Verkehrsteilnehmer mit Behinderungen zu rechnen sei. Der erste Vorschlag der Verwaltung sei nicht nur die Einengung der Kreuzung gewesen, sondern auch eine Fußgängerrampe. Bei diesem Vorschlag sei man sich einig gewesen, dass eine Fußgängerrampe am wenigsten Sinn mache. Von daher müsse man zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer den Kreuzungsbereich verändern und seiner Ansicht nach könne das mit einer Volllichtanlage erreicht werden. Eine Linksabbiegespur halte er aus Sicht des Verkehrsflusses für richtig und sinnvoll. Er ist der Meinung, dass nicht noch ein Jahr vergehen solle und zum jetzigen Zeitpunkt gehandelt werden müsse. Ein Kreisverkehr mache nur dann Sinn, wenn auch die Ortsdurchfahrt erneuert werde.

KA Janßen weist darauf hin, dass er nicht bestritten habe, dass für einen KVP Landankauf nötig werde. Weiterhin habe er nicht sagen wollen, dass die Verwaltung

nicht tätig geworden sei. Ihm sei wichtig zu wissen, ob es tatsächlich möglich sei, Land erwerben zu können. Er halte einen Kreisverkehr für Radfahrer und Fußgänger für nicht gefährlich. Er hält die Errichtung einer Volllichtsignalanlage mit Linksabbiegespur für einen sehr großen Aufwand und könne sich alternativ eine Einengung des Kreuzungsbereiches vorstellen.

KA Janßen beantragt somit eine Einengung des Kreuzungsbereiches.

Herr Delfs führt aus, dass die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Empfehlung gegeben habe, dass eine Einengung im vorliegenden Fall ausreichend sei, um die Verkehrssicherheit signifikant zu erhöhen. Die Erfahrung zeige, dass die seinerzeitigen (aus den 60/70er Jahren stammenden) Entwurfsgrundsätze, nach denen Kreuzungsbereiche möglichst zügig durchfahrbar sein sollten (fahr-dynamische Trassierung der Fahrbahn-ränder), aus Sicherheitsgründen mittlerweile überholt seien. Bei einer Einengung (fahrgeometrische Trassierung der Fahrbahn-ränder) könne der Kreuzungsbereich von allen Fahrzeugen befahren werden, aber nicht mit hoher Geschwindigkeit. Aus der Unfallforschung sei bekannt, dass dies einen erheblichen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer darstelle. Durch eine Einengung des Kreuzungsbereiches werde die Verkehrssicherheit nicht nur durch die Reduzierung der gefahrenen KFZ-Geschwindigkeit, sondern auch durch eine Verkürzung der Querungslängen für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

KA Bekaan führt aus, dass er den Ausführungen zur „Sparvariante“ nicht folgen könne. Bei der Straßenbereisung sei in dem Bereich wenig Verkehr wahrgenommen worden. Er hält die Sicht nach links für das größte Problem, weil die Kreuzung dadurch sehr übersichtlich sei und deshalb das Stopp-Schild häufig nicht beachtet werde. Diese Sichtweite könne mit einer Einengung nicht behoben werden. Mit einer Volllichtsignalanlage werde eine sichere Möglichkeit zur Querung der Mittellinie geschaffen.

Vors. Lamers fragt nach, ob der Verwaltung Pläne der Gemeinde Bad Zwischenahn für eine Erneuerung der Ortsdurchfahrt bekannt seien.

EKR Kappelmann führt aus, dass Gespräche mit der Gemeinde Bad Zwischenahn geführt worden seien und weiter geführt werden. Konkrete Planungen der Gemeinden würden jedoch nicht vorliegen und auch in diesem Jahr wohl nicht mehr vorgelegt werden.

KA Hots ist der Meinung, dass eine schwierige Entscheidung zu treffen sei und eigentlich die Meinung der Fachbehörde in den Vordergrund gestellt werden müsse. Er habe ursprünglich der Ampellösung zustimmen wollen. Während der Diskussion seien ihm aber Zweifel an der Entscheidung aufgetreten.

KA Drieling schließt sich den Worten von KA Hots an.

KA Nee macht nochmals deutlich, dass die Unfallzahlen nicht für eine Ampellösung sprechen würden. Seiner Meinung nach spreche nichts dagegen, noch ein Jahr abzuwarten und die Situation des Kreuzungsbereiches zu beobachten.

LR Bensberg weist auf die Ausführungen von KA Nee hin, dass bei der Errichtung einer Volllichtsignalanlage eine Einengung sowieso eingerichtet werden müsse. Wenn man sich auf die Einengung einigen würde, würde es sich um eine vorbereitende Maßnahme handeln, die bei einer evtl. späteren Errichtung einer Volllichtsignalanlage genutzt werden könne und somit keine extra Kosten verursache.

KA Imkeit macht deutlich, dass sie keinen Kompromiss eingehen werde und für sie eine Volllichtsignalanlage trotz der geringen Unfallzahlen die einzig sichere Lösung sei.

KA Janßen stimmt den Worten von KA Imkeit zu. Auch wenn die Unfallstatistik nur zwei Unfälle verzeichne, komme es in dem Bereich des öfteren zu Bagatell- oder Beinahunfällen. Er könne aber dem vorgeschlagenen Kompromiss einer Einengung unter der Voraussetzung zustimmen, dass der Mittelstreifen nicht zurückgebaut werde.

EKR Kappelman fasst den Antrag von KA Janßen wie folgt zusammen:  
Die Verwaltung wird beauftragt, zunächst einen Rückbau des Fahrbahnrandes vorzunehmen. Die Kosten in Höhe von 20.000,00 € werden überplanmäßig bereitgestellt.

Vors. Lamers lässt über den nachstehend aufgeführten ursprünglichen Beschlussvorschlag abstimmen:

Der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird ein Planungsauftrag für den Umbau des Einmündungsbereiches der K 139 (Brüderstraße) in die K 138 (Mittellinie) zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt erteilt. Die Planungskosten in Höhe von voraussichtlich 50.000,- € werden überplanmäßig bereitgestellt.

Der Vorschlag wird mit 9 Nein-Stimmen und 4 Ja-Stimmen mehrheitlich abgelehnt.

Sodann lässt Vors. Lamers über den Antrag von KA Janßen abstimmen:

Dem Kreistag wird mit 9 Ja Stimmen und 4 Nein mehrheitlich vorgeschlagen:

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Rückbau des Fahrbahnrandes vornehmen zu lassen. Die Kosten in Höhe von 20.000,00 € werden überplanmäßig bereitgestellt.

**Zu TOP 8 Verschleißdecken- und Moorstraßenerneuerungsprogramm 2019  
Vorlage: BV/018/2019**

KAM Lehnert trägt den Sachverhalt unter Bezug auf die Vorlage vor.

KA Drieling führt aus, dass er Hinweise aus der Bevölkerung zum Streckenabschnitt von Willbrok nach Torsholt dahingehend erhalten habe, dass an einigen Stellen massive Aufwölbungen vorhanden und diese verkehrsgefährdend seien. In der Prio-

ritätenliste komme der Streckenabschnitt erst im Jahr 2022 zum Tragen. Er fragt nach, was veranlasst werden könne, damit die Straße sicherer werde.

EKR Kappelmann erläutert, dass die anhängende Prioritätenliste als Momentaufnahmen zu betrachten sei. Die Landesbehörde und die Straßenmeistereien würden jährlich neu entscheiden, ob die Prioritäten in der Rangfolge anders ausgerichtet werden müssen. Starke Aufwölbungen oder Versackungen in Straßen seien z.B. auch in der K 117 massiv aufgetreten und daher habe man den Streckenabschnitt bereits in den Vorschlag zur Sanierung mit aufgenommen. Herr Schmidt habe schon in der letzten Sitzung auf die Problematik an der K 349 hingewiesen und erläutert, dass die Baumwurzeln die Fahrbahn hochdrücken würden. Diese Schäden könnten durch eine Verschleißdeckenmaßnahme nicht behoben werden, sondern müssten grundsätzlich behoben werden. Es sei noch nicht absehbar, wann die Strecke saniert werde, aber man habe sie im Blick. Die Straßenmeistereien würden die Strecken regelmäßig abfahren und bei einer massiven Verkehrsgefährdung werde entsprechend reagiert und eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet oder Warnschilder aufgestellt.

Dem Kreistag wird einstimmig vorgeschlagen:

Für das Programmjahr 2019 werden die folgenden Maßnahmen zur Durchführung beschlossen:

1. Erneuerung der K 117 (Westerloy – Ihorst/ Ihausen)  
von km 4,700 bis km 7,380  
Kostenanschlag: 640.000,00 €
2. Erneuerung der K 141 (Kl.-Scharrel/ B 401 – Kl. Scharrel/ K 140)  
von km 0,000 bis km 1,000  
Kostenanschlag: 230.000,00 €
3. Sanierung einzelner Schadstellen auf verschiedenen Kreisstraßen  
Kostenanschlag: 125.000,00 €
4. Moorstreckensanierung auf verschiedenen Kreisstraßen  
Kostenanschlag: 250.000,00 €

**Zu TOP 9 Radwegeerneuerungsprogramm 2019  
Vorlage: BV/020/2019**

KAR Meiners trägt den Sachverhalt vor.

Dem Kreistag wird einstimmig vorgeschlagen:

Für das Programmjahr 2019 werden die folgenden Maßnahmen zur Durchführung beschlossen:

5. Erneuerung des Radweges an der K 141 (Kl.-Scharrel/ B 401 – Kl. Scharrel/ K 140)  
von km 0,000 bis km 1,200  
Kostenanschlag: 100.000,00 €
6. Sanierung einzelner Schadstellen unterschiedlicher Größen auf verschiedenen Kreisstraßen  
Kostenanschlag: 50.000,00 €

**Zu TOP 10 Bankettbefestigungen an Kreisstraßen (Sonderprogramm)  
Vorlage: BV/019/2019**

EKR Kappelmann führt aus, dass es sich bei den Bankettbefestigungen um ein Sonderprogramm handele und trägt den Sachverhalt ausführlich vor. Er verweist auf die den Vorlagen beigefügte Vorschlagsliste, die in Abstimmung mit den Straßenmeistereien erstellt worden sei.

KA Bekaam erinnert an die Gespräche über das Bankettbefestigungsprogramm in der vorangegangenen Sitzung. Er habe seinerzeit den Hinweis gegeben, in den Bereichen, in denen noch keine Geozellen eingebaut worden seien, zu prüfen, ob andere Produkte wie z. B. aus Beton hergestellte Befestigungen sinnvoller seien und diese eine höhere Haltbarkeit haben als Geozellen. Er fragt nach, inwieweit es Erkenntnisse gebe und ob diese evtl. auch umgesetzt werden.

Herr Schmidt erläutert, dass ein Streckenabschnitt vorgeschlagen worden sei, in dem man alternativ zu Geozellen Befestigungen aus Beton einbauen wolle. Aufgrund des begrenzten Budgets sei dieser Abschnitt allerdings für das Jahr 2019 nicht zum Zuge gekommen. Grundsätzlich könne alternativ zu Geozellen aus Kunststoff auch anderes Material zum Einsatz kommen. Mit Geozellen aus Kunststoff habe die Straßenmeisterei in der Regel gute Erfahrungen gemacht. Mit Betonbefestigungen habe man noch nicht so viel Erfahrung. Aus Sicht der Straßenmeisterei würden Betonbefestigungen mehr als Verbreiterung denn als Befestigung von Straßen gesehen. Man habe bereits eine Strecke im Visier, bei der Betonbefestigungen eingebaut werden könnten und wolle dies im nächsten Jahr umsetzen. Die Auswirkungen müssten dann beobachtet und ausgewertet werden.

KA Bekaam merkt an, dass in der Gemeinde Bad Zwischenahn der Randbereich des Birkenweges mit Geozellen aus Kunststoff ausgelegt worden sei und die Auswirkungen in dem moorigen Untergrund nicht zufriedenstellend seien. Ein Stück weiter in der Schoolstraat seien Betonbefestigungen eingebracht, die nicht als Fahrbahnverbreiterung gesehen würden, weil die Betonsteine geriffelt seien und beim Überfahren laute Geräusche verursachen würden. Seiner Ansicht nach würden die Betonsteine besser liegen und vorteilhafter sein als Geozellen.

Herr Schmidt führt aus, dass von der Gemeinde Bad Zwischenahn an der Birkenstraße mit den Geozellen nicht die optimale Ausführung umgesetzt worden sei. Man müsse genau abwägen, ob die Verlegung von Geozellen sinnhaft sei oder ob man auf eine Alternative zurück greifen müsse. Die Straßenmeistereien hätten mit Geozellen wenig schlechte Erfahrungen gemacht. Zu der Betonvariante führt er aus,

dass es Betonsteine mit und ohne Riffelung gebe. Die geriffelten Steine würden eine hohe Geräusentwicklung haben und seien zum Einbau in bebauten Gebieten eher nicht geeignet.

Herr Delfs geht auf die Vorteile von Geozellen ein und erläutert, dass Geozellen flexibel seien und sich bei Bereichen mit weichen Böden im Gegensatz zu festen Elementen immer wieder stabilisieren würden, ohne dabei starr zu werden.

KA Hots ist der Meinung, dass nach den vorgetragenen Vor- und Nachteilen nichts dagegen spreche, an einem Streckenabschnitt Beton zu verlegen, um die Auswirkungen prüfen zu können.

Dem Kreistag wird einstimmig vorgeschlagen:

Für das Programmjahr 2019 werden die folgenden Maßnahmen zur Durchführung beschlossen:

Für die Straßenmeisterei Westerstede

7. Schälen und Schottern an der K 120 (Nordloh –Apen)  
von km 0,398 bis km 4,215  
Kostenanschlag: 22.902 €
8. Anhebung versackter Geozellen an der K346 (Gristede – Heidkamp)  
in verschiedenen Teilbereichen  
Kostenanschlag: 14.250 €
9. Einbau von Geozellen an der K296 (Westerscheps)  
von km 0,000 bis 0,055  
Kostenanschlag: 3.300 €
10. Grabenverrohrung an der K103 (Halsbek – Bredehorn)  
von km 0,480 bis 0,610  
Kostenanschlag: 14.300 €
11. Grabenverrohrung an der K346 (Langebrügge – Elmendorf)  
von km 4,780 bis 4,840  
Kostenanschlag: 9.600 €

Weitere Sanierungen nach Bedarf der Straßenmeisterei Westerstede an verschiedenen Kreisstraßen.

Für die Straßenmeisterei Oldenburg

12. Schälen und Schottern an der K 144 (Wahnbek - Ipwegermoor)  
in verschiedenen Teilbereichen  
Kostenanschlag: 5.700 €
13. Schälen und Schottern an der K 131 (Oldenburg - Rastede)  
in verschiedenen Teilbereichen  
Kostenanschlag: 74.520 €

14. Schälen und Schottern an der K 133 (Rastede - Salzendeich)  
von km 1,050 bis km 6,570  
Kostenanschlag: 33.120 €

15. Einbau von Geozellen an der K135 (Neusüdende I - Leuchtenburg)  
in verschiedenen Teilbereichen  
Kostenanschlag: 41.760 €

16. Einbau von Geozellen an der K131 (Hahn Lehmden – Lehmdermoor)  
in verschiedenen Teilbereichen  
Kostenanschlag: 20.790 €

Weitere Sanierungen nach Bedarf der Straßenmeisterei Oldenburg an verschiedenen Kreisstraßen

#### **Zu TOP 11    Mitteilungen des Landrates**

a) KVR Meiners teilt mit, dass das Straßenverkehrsamt vom OBV Hollwege und Felde einen Antrag auf Neubau eines Radweges an der K 115 von Hollwege nach Felde erhalten habe. Bei der K 115 handele es sich um eine Kreisstraße mit einer gewissen Verbindungsfunktion. Der Antrag werde bearbeitet und dazu seien kurzfristig Verkehrszählungen veranlasst worden. Weitere Zählungen würden in den Monaten Mai und Juni durchgeführt. Nach den Auswertungen müsse überlegt werden, ob ein Neubau oder weitere Ersatzradwegbauten durchgeführt werden sollen.

b) Herr Delfs teilt zum Thema Autobahnerneuerungsmaßnahmen mit, dass auf der A 28 in Richtung Leer von Neuenkrüge bis Zwischenahner Meer Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt wurden bzw. werden. In der Verlängerung werde dann in Richtung Oldenburg der Bereich zwischen Neuenkrüge und Wechloy saniert werde. Die Erneuerung des erstgenannten Bereiches werde unter Vollsperrung der Richtungsfahrbahn und Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn durchgeführt. Der Bereich zwischen Neuenkrüge und Wechloy werde mit halbseitiger Grunderneuerung in der Richtungsfahrbahn Oldenburg (mit einer Mitteltrennung) durchgeführt, um den gesamten Ausbau zu beschleunigen. Die Auffahrt Neuenkrüge in Richtung Oldenburg zu sperren, um den Verkehrsfluss auf der Autobahn zu verbessern, lasse sich wegen der gewerblichen Ansiedlungen an der Autobahn nicht umsetzen. Die Landesbehörde werde ständig mit der Autobahnpolizei in Kontakt stehen, um über ggf. weitere weitere Optimierungen zu beraten.

#### **Zu TOP 12    Anfragen und Hinweise**

a) KA Bekaam geht auf die Landesstraße L 828 in der Gemeinde Edewecht ein, die im Bereich Jeddelloh I - Friedrichsfehn massive Schadstellen aufweise. Zurzeit sei dort eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h bzw. teilweise 30km/h angeordnet. Er fragt nach, wann die Schadstellen ausgebessert würden und die Straße wieder in einem vernünftigen Zustand befahren werden könne.

Herr Schmidt antwortet, dass die Strecke bei der Straßenmeisterei in der Prioritätenliste ganz oben stehe und noch in diesem Jahr Sanierungen durchgeführt werden sollen.

- b) KA Roese weist darauf hin, dass der Radweg an der K 131 zwischen Hahn-Lehmden und Rastede sanierungsbedürftig sei und fragt nach, ob dieser Streckenabschnitt in die Betrachtung zur Sanierung mit einbezogen worden sei.

KVR Meiners erläutert, dass der Radweg an der K 347 unmittelbar vor dem Kreisverkehr der Stadt Westerstede auf einer Strecke von ca. 200 m hinter die Baumreihe verlegt werde und im Laufe dieses Jahres als Ersatzbau in einer Breite von 2,50 m hergestellt werde. Als zweite Maßnahme werde der Radweg an der K 114 von Ihausen nach Hollriede in die Planungen aufgenommen. Als weitere Maßnahme sei der Streckenabschnitt Hahn-Lehmden seinerzeit in der Betrachtung gewesen. Man habe aber den Fokus auf die am stärksten betroffenen Radwege gelegt und dazu gehörte Hahn-Lehmden noch nicht. In der weiteren Fortsetzung des Radwegeerneuerungsprogrammes sei dieser Streckenabschnitt aber erneut zu betrachten.

- c) KA Exner weist darauf hin, dass die CDU-Fraktion die Sanierung der Landesstraße L 828 ebenfalls als dringend ansehe, aber mit gleichzeitiger Sanierung des Radweges.
- d) KA Exner erinnert an ihre vor einigen Jahren gestellte Anfrage bzgl. der Einrichtung einer Ampelanlage an der Kreuzung Friedrichsfehner Straße/Dorfstraße/Alma-Rogge-Straße in Friedrichsfehn. Vorhanden sei eine Druckkempel. Es bestehe aber der Wunsch nach einer Ampelanlage mit Induktionsschleife, um den Schülerverkehr und den Rad- und Fußgängerverkehr zu schützen und einen fließenderen Abfluss des Verkehrs aus der Dorfstraße insbesondere zu Zeiten der Schülerbring- und Abholverkehre und der Berufsanfangs- und Endzeiten zu gewährleisten.
- e) KA Exner teilt mit, dass die Gemeinde Edewecht in Höhe des Fasanenweges einen Hol- und Bringparkplatz für Eltern zur Fahrt zur Schule oder zu den Kindergärten/Kindertagesstätten einrichte. Dadurch werde ein direkter Zugang zu dem Schulgelände entstehen. Sie fragt nach, ob in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeordnet werden könne.
- f) KA Imkeit teilt mit, dass sich das restliche Stück der Wiefelsteder Straße bzw. Oldenburger Straße in einem katastrophalen Zustand befinde und dringend saniert werden müsse.

### **Zu TOP 13 Einwohnerfragestunde**

Frau Ackermann vom OBV Ihausen dankt dem Straßenbauausschuss, dass das Dorf Ihausen mit seinen Straßen und Radwegen immer wieder im Fokus des Ausschusses stehe und bedankt sich für die Unterstützung.

### **Zu TOP 14 Schließung der öffentlichen Sitzung**

Vors. Lamers teilt mit, dass Herr Delfs und Herr Kuhlmann letztmalig an einer Straßenbauausschusssitzung des Landkreises Ammerland teilgenommen hätten. Herr Delfs werde in den Ruhestand gehen und Herr Kuhlmann wechsele innerhalb der Landesbehörde in ein anderes Amt. Sie bedankt sich im Namen des Straßenbauausschusses für die gute Zusammenarbeit und wünscht Herrn Delfs alles Gute für den nächsten Lebensabschnitt und Herr Kuhlmann alles Gute und viel Erfolg in seinem nächsten Tätigkeitsfeld.

Vors. Lamers schließt sodann die öffentliche Sitzung.