

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Einladung

Gremium: Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen - öffentlich

Sitzungstermin: Montag, 21.11.2005, 16:00 Uhr

Ort, Raum: Ratssaal des Rathauses

Rastede, den 10.11.2005

1. An die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

2. nachrichtlich an die übrigen Mitglieder des Rates

Hiermit lade ich Sie im Einvernehmen mit dem Ausschussvorsitzenden zu einer Sitzung mit öffentlichen Tagesordnungspunkten ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Eröffnung der Sitzung
- TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 07.11.2005
- TOP 4 2. Änderung des Bebauungsplanes 63 B - Ortszentrum Wahnbek
Vorlage: 2005/234
- TOP 5 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 47 - Gewerbegebiet Leuchtenburg
Vorlage: 2005/236
- TOP 6 Aufstellung einer Außenbereichssatzung Am Hardenkamp
Vorlage: 2005/269
- TOP 7 Lage und Größe von Kompensationsflächen
Vorlage: 2005/218
- TOP 8 Verlegung des Ortseingangsschildes Hahn-Lehmden
Vorlage: 2005/248
- TOP 9 Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Lehmden Straße
Vorlage: 2005/249

- TOP 10** Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Wilhelmshavener Straße
Vorlage: 2005/250
- TOP 11** Einrichtung einer Vollampel an der Wiefelsteder Straße (L825)
Vorlage: 2005/251
- TOP 12** Antrag auf Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes und Rückbau der OD Hahn-Lehmden
Vorlage: 2005/255
- TOP 13** Antrag auf Sanierung des kombinierten Rad-/Gehweges an der Wilhelmshavener Straße
Vorlage: 2005/259
- TOP 14** Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Heideweg
Vorlage: 2005/268
- TOP 15** Sanierung des Loyer Weges und im weiteren Verlauf des Hankhauser Weges
Vorlage: 2005/261
- TOP 16** Einrichtung eines Parkleitsystems im Hauptort Rastede
Vorlage: 2005/252
- TOP 17** Anfragen und Hinweise
- TOP 18** Schließung der Sitzung

Mit freundlichen Grüßen

**In Vertretung
gez. Henkel
Erster Gemeinderat**

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/234

freigegeben am 26.10.2005

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Zech, Guido

Datum: 26.10.2005

2. Änderung des Bebauungsplanes 63 B - Ortszentrum Wahnbek

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Der Vorentwurf zur 2. Änderung des Bebauungsplanes 63 B – Ortszentrum Wahnbek wird beschlossen.
2. Auf dieser Grundlage wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in Form einer zweiwöchigen Auslegung sowie die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Sach- und Rechtslage:

Auf die Vorlage 2005/222, die im VA am 11.10. und 14.10.2005 beraten wurde, wird Bezug genommen.

Der Grundstückskäufer hat zwischenzeitlich seine Planungen konkretisiert, auf deren Grundlage die vorliegende der 2. Änderung des Bebauungsplanes 63 B – Ortszentrum Wahnbek vorgenommen werden soll.

Die ursprüngliche Konzeption sah hier ein Mischgebiet vor, indem neben Geschäften auch eine Wohnnutzung stattfinden soll. Aus diesem Grund wurde das Dorfzentrum im Bebauungsplan 63 B entsprechend ausgewiesen.

Durch die bereits angesiedelten Geschäfte und die nunmehr anstehende Ansiedlung wird eine ausschließlich gewerbliche, nicht aber auch wohnliche Nutzung entstehen. Daher kann nicht mehr von einem Mischgebiet gesprochen werden. Der Bau von Wohnhäusern wäre gegenwärtig zulässig, nicht aber ein weiterer gewerblicher Betrieb.

Es ist nunmehr mit Rücksicht auf die angrenzende Wohnbebauung, insbesondere im Norden (Donaustraße), die Änderung von Mischgebiet (MI) in Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) vorgesehen. Dieses Eingeschränkte Gewerbegebiet wird zwar alle mischgebietstypischen, also Lärmbeschränkungen unterliegenden Gewerbebetriebe zulassen, nicht aber weitere Wohnbebauung. Die bereits bebaute Flächen (mit Schlecker und LZO) bleiben im Bebauungsplan Mischgebiet. Hier kommt es bereits heute zu einer Mischnutzung mit den östlich angrenzenden Nutzungen an der Oldenburger Straße, die ebenfalls als Mischgebiet (Bebauungsplan 63 A) ausgewiesen sind.

Aufgrund der Gebietstypenänderung von Mischgebiet (MI) in Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) ist es rechtlich nicht möglich ein Vereinfachtes Verfahren (einmalige Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden) durchzuführen, so dass ein vollständiges Bauleitplanverfahren erforderlich ist.

Mit der Planung wurde das Planungsbüro NWP, Oldenburg, beauftragt, welches bereits die erste Änderung des Bebauungsplanes 63 B durchgeführt hat.

Weitere Details werden in der Sitzung durch das Planungsbüro NWP erläutert.

Übersicht über den Verfahrensstand:

Grundsatzbeschluss/ Aufstellungsbeschluss	Frühzeitige Öffentlichkeits-/ Behördenbeteiligung	Öffentliche Auslegung/ Behördenbeteiligung	Satzungsbeschluss
BauPlUmStA 21.11.2005 VA 29.11.05	06.12.05- 06.01.06	14.02.05.-14.03.05	Ratssitzung am 23.05.2005

Finanzielle Auswirkungen:

Es ergeben sich Planungskosten in Höhe von ca. 3.500 EUR, die über die Zahlung des Kaufpreises für den Grunderwerb abgegolten werden. Der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Kostenübernahme ist somit nicht erforderlich.

Anlagen:

1. Planzeichnung
2. Planzeichenerklärung
3. Textliche Festsetzungen, Hinweise und örtliche Bauvorschriften

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/236

freigegeben am 26.10.2005

GB 3

Datum: 26.10.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Zech, Guido

3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 47 - Gewerbegebiet Leuchtenburg

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Der Vorentwurf zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 47 - Gewerbegebiet Leuchtenburg wird beschlossen.
2. Auf dieser Grundlage wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in Form einer zweiwöchigen Auslegung sowie die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Sach- und Rechtslage:

Auf die Vorlage 2005/225 im Verwaltungsausschuss am 1.11.2005 wird verwiesen.

Seitens einiger Gewerbetreibender im Gewerbegebiet „An der Brücke“ wurde signalisiert, dass es Probleme mit der Bereitstellung von ausreichend Parkflächen gibt. Hierüber wurde bereits berichtet.

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde grundsätzlich die Nutzung der großzügig bemessenen Grünflächen als Parkflächen abgestimmt. Zur Realisierung dieser Absicht ist die Änderung des Bebauungsplanes notwendig.

Der vorliegende Vorentwurf sieht eine Überplanung der bisherigen Grünflächen in Parkplatzen vor.

Der aus dieser zusätzlichen Versiegelung von Flächen entstehende Kompensationsbedarf wird im Flächenpool der Gemeinde ausgeglichen.

Weitere Details werden in der Sitzung durch das Planungsbüro Diekmann & Mosebach erläutert.

Übersicht über den Verfahrensstand:

Grundsatzbeschluss/ Aufstellungsbeschluss	Frühzeitige Öffent- lichkeits-/ Behörden- beteiligung	Öffentliche Ausle- gung/ Behörden- beteiligung	Satzungsbeschluss
BauPlUmStA 21.11.05 VA 29.11.05	06.12.05- 06.01.06	14.02.05.-14.03.05	Ratssitzung am 23.05.2005

Finanzielle Auswirkungen:

Es ergeben sich Planungskosten in Höhe von ca. 5.500 EUR, die über die Zahlung des Kaufpreises durch mögliche Grundstücksveräußerungen abgegolten werden. Der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Kostenübernahme ist somit nicht erforderlich.

Anlagen:

1. Planzeichnung
2. Planzeichenerklärung
3. Textliche Festsetzungen und Hinweise

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/269

freigegeben am 09.11.2005

GB 3

Datum: 09.11.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Zech, Guido

Aufstellung einer Außenbereichssatzung Am Hardenkamp

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Für die Bereiche Am Hardenkamp 20 bis 48 sollen eine städtebauliche Satzung nach § 35 Abs. 6 BauGB aufgestellt werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Eigentümern der betroffenen Flächen Gespräche zu führen, die das Ziel einer Kostenübernahme durch den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages haben.

Sach- und Rechtslage:

In der jüngeren Vergangenheit gab es Anfragen mehrerer Bürger hinsichtlich einer Bebaubarkeit von Flächen Am Hardenkamp.

Die jüngste Bauvoranfrage wurde von einem Unternehmer gestellt, der für seine Baumschule ein Betriebsleiterwohnhaus errichten wollte. Die Landwirtschaftskammer hat die Voraussetzung einer Privilegierung im Sinne des Baugesetzbuches (§35) verneint. Folglich ist ein derartiges Vorhaben im Außenbereich nicht zulässig.

Die städtebauliche Situation bietet eine maßvolle Verdichtung der vorhandenen Wohnbebauung an. Daneben bietet sich die Chance, überschaubare Zuzüge ortsfremder Personen zur Stärkung derartiger Siedlungen zu ermöglichen. Eine übermäßige Entwicklung wäre aus Sicht der Verwaltung hier nicht zu erkennen.

Rechtliche Voraussetzung hierfür wäre, dass die Gemeinde eine Außenbereichssatzung nach § 35 Abs. 6 BauGB erlässt. Derartige Satzungen wurde bereits in Hankhausen im Bereich Loyer Weg und Emsoldstraße/Denkmalweg aufgestellt.

Es ist eine Grundsatzentscheidung zu treffen, ob die dargestellten Flächen durch die Aufstellung einer Außenbereichssatzung aufgewertet und vorhandene Baulücken geschlossen werden sollen. Eine Anbindung an die Kanalisation bestünde in diesem Fall nur über eine Druckrohrleitung, deren Bau aus Sicht der Verwaltung jedoch voraussichtlich unwirtschaftlich wäre. Die neuen Gebäude wären daher an Kleinkläranlagen anzuschließen.

Der anliegende Entwurf zeigt die denkbaren neuen Bauteppiche auf, die eine Bebaubarkeit in der vorhandenen Struktur ermöglichen.

Finanzielle Auswirkungen:

Hinsichtlich der durch die Bauleitplanung bevorteilten Grundstückseigentümer ist ein städtebaulicher Vertrag zur Übernahme der Planungskosten zu schließen, so dass sämtliche Planungskosten übernommen werden.

Anlagen:

Übersicht des vorgeschlagenen Außenbereichssatzungsgebietes

Mitteilungsvorlage

Vorlage-Nr.: 2005/218

freigegeben am 27.09.2005

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Zech, Guido

Datum: 27.09.2005

Lage und Größe von Kompensationsflächen

Beratungsfolge:

Status

Ö

Datum

21.11.2005

Gremium

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Sach- und Rechtslage:

In der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen am 26.09.2005 wurde seitens Ratsherrn Langhorst angefragt, wo sich die gemeindlichen Kompensationsflächen befinden, die im Rahmen der Bauleitplanung zum Ausgleich herangezogen werden.

In der Anlage sind die Flurstücke orange markiert dargestellt.

Der Pool umfasst gegenwärtig Flächen in einer Größe von 426.201 m².

Die Nutzung der Flächen ist unterschiedlich. Einige dieser Flächen (in Delfshausen) wurden mit Hilfe der Jägerschaft aufgeforstet. Andere Flächen im Ipweger Moor unterliegen extensiver Bewirtschaftung. Folgende Bewirtschaftungsmaßnahmen sind in dem geplanten Naturschutzgebiet als Grundschutz für den unkultivierten Hochmoorboden mit dem Landkreis und vertraglich mit den bewirtschaftenden Pächtern vereinbart:

- keine Veränderung des Wasserhaushaltes,
- keine Veränderung des Bodenreliefs,
- keine Umwandlung des Grünlandes in Acker, keine ackerbauliche Zwischennutzung,
- keine Anlage von Erdsilos oder Feldmieten,
- Abfuhr des Mähgutes,
- keine Anwendung von Pflanzenschutzmitteln,
- eine Düngung der Fläche ist mit 15 m³ Gülle oder 20 t Festmist oder 50 kg Stickstoff pro ha und Jahr zulässig,
- kein Umbruch der Grünlandnarbe, Pflege durch Scheiben- und Schlitzdrillsaat sowie einfache

- Übersaat bleibt zulässig,
- keine maschinelle Bodenbearbeitung vom 1. März bis zum 15. Juni,
- maximal zwei Weidetiere bis zum 30. Juni,
- keine Portions- oder Umtriebsweide,
- in der Zeit vom 1.07. bis 31.10. jeden Jahres ist eine Pflegemahd durchzuführen,
- auf Flächen mit einer Dominanz 25 % bis 50 % der Fläche von Flatterbinse, Krausem Ampfer, Brennessel, Ackerkratzdistel oder Rasenschmiele ist eine zusätzliche Pflegemahd bis zum 31.10. jeden Jahres durchzuführen.

Zur Sicherung der Maßnahmen wird seitens der Gemeinde gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde eine Verpflichtungserklärung zur Durchführung der Kompensationsmaßnahmen eingegangen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Anlagen:

1. Karte über die Lage der gemeindlichen Kompensationsflächen.

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/248

freigegeben am 31.10.2005

GB 3

Datum: 31.10.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Verlegung des Ortseingangsschildes Hahn-Lehmden

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden auf Umsetzung des Ortseingangsschildes wird abgelehnt.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden hat bei der Gemeinde Rastede einen Antrag für die Umsetzung des Ortseingangsschildes in Hahn-Lehmden eingereicht. Beim nördlichen Ortseingang an der Wilhelmshavener Straße soll das bisher in Höhe von Hausnummer 241 aufgestellte Ortseingangsschild in nördliche Richtung auf Höhe des Denkmals/Einmündung Gut Hahn verlegt werden. Zusätzlich soll hier eine Verkehrsinsel in der Straßenmitte eingebaut werden. Durch diese Maßnahmen sollen die aus Norden kommenden Fahrzeuge zu einer Geschwindigkeitsreduzierung gezwungen werden.

Messungen mit dem Viacountgerät im Jahr 2004 haben ergeben, dass der V85-Wert der ortseinwärts fahrenden Fahrzeuge in Höhe des Meenheitsweges bei 59,79 km/h liegt. Das bedeutet, dass die Geschwindigkeit von 59,79 km/h von 85 Prozent der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird.

In Höhe der Straße Gut Hahn weist die Wilhelmshavener Straße an beiden Straßenseiten keine Bebauung auf. Die zusammenhängende Bebauung beginnt aus Richtung Norden kommend rechtsseitig nach ca. 60 m. Bei einer Umsetzung des Ortseingangsschildes wäre das Einfahren in eine geschlossene Ortschaft, da keine Bebauung vorhanden ist, anhand des Ortsbildes nicht zu erkennen. Es ist davon auszugehen, dass Fahrzeugführer eine Geschwindigkeitsreduzierung erst mit Beginn der Bebauung vornehmen werden.

Der Antrag des Ortsbürgervereins wurde an den Landkreis Ammerland – Untere Verkehrsbehörde – mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet. Bei der Verkehrsbesprechung am 18.10.2005 kam man zu der Entscheidung, dass die beantragte Maßnahme nicht den gewünschten Erfolg erzielen werde. Aus diesem Grunde stellt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) auch keine finanzielle Unterstützung in Aussicht.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Anlagen:

1. Antrag OBV Hahn-Lehmden e. V.
2. Protokollauszug aus der Niederschrift der Verkehrsbesprechung
3. Lageplan

B e s c h l u s s v o r l a g e**Vorlage-Nr.: 2005/249**

freigegeben am 31.10.2005

GB 3**Datum: 31.10.2005**

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Lehmdorfer Straße**Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die vom Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden beantragte Dunkel-Lichtsignalanlage an der Lehmdorfer Straße (K 131) in Höhe der Grundschule wird nicht befürwortet.

Eine Umsetzung der vorhandenen Fußgänger-LSA an der Wilhelmshavener Straße (L 825) von der nördlichen Seite der Einmündung der Lehmdorfer Straße (K 131) auf die südliche Seite wird unter den Voraussetzungen befürwortet, dass vom Landkreis die verkehrsbehördliche Anordnung erteilt wird und die Kosten für die Umsetzung und die weitere Unterhaltung von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr übernommen werden.

Sach- und Rechtslage:

Mit Schreiben vom 18.01.2005 hat der Schulverein der Grundschule Hahn-Lehmden den Antrag gestellt an der Lehmdorfer Straße (K131) in Höhe der Grundschule eine Dunkel-Lichtsignalanlage (LSA) zu errichten. Nach diversen Verkehrsbeobachtungen und unter Heranziehung der Werte aus einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2000 hat die Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Ammerland entschieden, dass die Voraussetzungen für die Installation einer Dunkel-LSA offensichtlich nicht erfüllt sind.

Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 weist an der betroffenen Stelle eine Verkehrsmenge von 1850 Fahrzeugen in 24 Stunden aus. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 15 bis 20 %. Eine Trendprognose für das Jahr 2015 geht von 2200 Fahrzeugen in 24 Stunden aus.

In einer Stellungnahme des Polizeikommissariats Westerstede aus dem Jahr 2005 wird bestätigt, dass die geforderte Dunkel-LSA nicht erforderlich ist. Die Probleme, die beim Überqueren der Lehmdorfer Straße (K131) entstehen, resultieren oftmals aus Fehlverhalten der Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen bzw. von der Schule abholen.

Als Lösungsmöglichkeit wird die Verlegung der vorhandenen Fußgänger-LSA an der Wilhelmshavener Straße (L825) von der nördlichen Seite der Einmündung Lehmdorfer Straße (K131) auf die südliche Seite vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag wird vom Schulverein grundsätzlich befürwortet. Gleichzeitig wird um Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Lehmdorfer Straße (K131) gebeten, damit die Kinder, die die Bushaltestelle in Richtung Varel erreichen müssen, die Lehmdorfer Straße gefahrlos überqueren können. Bei der Verkehrsbesprechung am 19.07.2005 wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Verlegung der Fußgänger-LSA, an der Einmündung der Lehmdorfer Straße eine Fußgängerfurt einzurichten ist.

Die Straßenmeisterei Oldenburg ist der Auffassung, dass auf die Verlegung der Fußgänger-LSA verzichtet werden sollte. Es wird ein unkontrolliertes Überqueren der Wilhelmshavener Straße (L 825) befürchtet, wenn Fußgänger den nördlichen Bereich der Ortschaft erreichen möchten, da diese den Umweg über die südlich der Einmündung liegenden Fußgängerampel nicht akzeptieren würden. Da eine zwingende verkehrliche Notwendigkeit zur Umsetzung der Dunkelampel nicht vorliegt, würden nach Auskunft der NLStBV auch keine Landesmittel zur Verfügung gestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Anlagen:

1. Antrag OBV
2. Lageplan
3. Stellungnahme Landkreis Ammerland
4. Stellungnahme Polizeikommissariat Westerstede
5. Stellungnahme Gb2
6. Protokollauszug Verkehrsbesprechung 19.07.2005
7. Protokollauszug Verkehrsbesprechung 18.10.2005

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/250

freigegeben am 31.10.2005

GB 3

Datum: 31.10.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Wilhelmshavener Straße

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden auf Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Wilhelmshavener Straße in Höhe der Feuerwehr wird abgelehnt.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden beantragt mit Schreiben vom 15.06.2005 die Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage zur Überquerung der Wilhelmshavener Straße im Bereich Feuerwehr/Schuhhaus Diers. Für Fußgänger und Radfahrer (auch Fahrradtouristen), die aus dem Meenheitsweg kommen und den Wegweisern der Fahrradroute Ammerland folgen, sowie für Kinder, die aus den neuen Baugebieten kommen und in Richtung Badeanstalt bzw. in entgegengesetzte Richtung fahren, soll die Überquerung der Landesstraße 825 sicherer gestaltet werden.

Bereits 1994 war die Installierung einer Fußgängerampel an der Wilhelmshavener Straße in Höhe Am Sternbusch Thema der Verkehrsbesprechung. Zu damaliger Zeit wurde festgestellt, dass die in einer Verkehrszählung gemessenen Werte nach den Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen nicht für die Installation einer Fußgängerampel ausreichen.

Laut Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 liegt die Verkehrsmenge im genannten Abschnitt der L 825 bei 8.100 Fahrzeugen täglich, in der Trendprognose 2015 wird von 9.750 Fahrzeugen ausgegangen. Der Schwerlastverkehr nimmt bei den Werten aus dem Jahr 2000 einen Anteil von 15 bis 20 % ein. Der V85-Wert liegt gemäß Verkehrsentwicklungsplan bei 55 km/h. Im Maßnahmenkonzept Radverkehr 2015 des Verkehrsentwicklungsplans ist an der betroffenen Stelle die Schaffung einer Überquerungshilfe, nicht aber die Einrichtung einer Ampelanlage dargestellt. Als Begründung für die Überquerungshilfe wird hier die Ansiedlung eines kleinen Versorgungszentrums genannt.

Bei einer 24-stündigen Messung am 10.02.2004 wurden hier 2397 in Richtung Ortsmitte fahrende Fahrzeuge gezählt. Die tatsächliche Veränderung der Verkehrsmengen, insbesondere der Anteil des Schwerlastverkehrs und die Werte des Fußgänger- und Radfahreraufkommens, sollte bis zum Jahre 2015 beobachtet werden, um gegebenenfalls die im Verkehrsentwicklungsplan dargestellte Überquerungshilfe bereits vor 2015 zu realisieren.

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden wurde am 31.08.2005 mit der Bitte um Prüfung und Entscheidung an den Landkreis Ammerland – Untere Verkehrsbehörde – gesandt. Bei der Verkehrsbesprechung am 18.10.2005 wurde nochmals festgestellt, dass die gemessenen Werte nicht für die Einrichtung einer Fußgängerampel ausreichen. Aus diesem Grunde stellt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) auch keine finanzielle Unterstützung in Aussicht.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Anlagen:

1. Antrag OBV
2. Protokollauszug Verkehrsbesprechung 18.10.2005

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/251

freigegeben am 31.10.2005

GB 3

Datum: 31.10.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Einrichtung einer Vollampel an der Wiefelsteder Straße (L825)

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden auf Errichtung einer Vollampel an der Wiefelsteder Straße (L 825) in Höhe der Einmündung Am Waldrand/Heideweg wird abgelehnt.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden beantragt die Einrichtung einer Vollampel an der Wiefelsteder Straße (L 825) in Höhe der Einmündungen Am Waldrand/Heideweg. An diesem Punkt ist eine bedarfsabhängige Lichtsignalanlage eingerichtet.

Bereits 1998 gab es einen Antrag der SPD, mit dem die Einrichtung einer Vollampel an o.g. Stelle gefordert wurde. Der Landkreis hat diesen Antrag nach Beteiligung der Polizeiinspektion abgelehnt, da keine verkehrliche Notwendigkeit gegeben war.

Laut Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 wurden bei einer Erhebung Ende 1999 bzw. Anfang 2000 an der betroffenen Stelle 7700 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt. Hiervon beträgt der Anteil des Schwerlastverkehrs 25 bis 30 %. Der V85-Wert, d.h. die Geschwindigkeit, die von 85 % aller PKW gefahren wurde, lag zu diesem Zeitpunkt bei 59 km/h.

Eine Knotenstromerhebung, die im Zeitraum September bis November 1999 bzw. Februar 2000 in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt wurde, ergab, dass 847 Kraftfahrzeuge die L 825 in östliche Richtung befahren und 665 Kfz in westliche Richtung. Weitere 655 Fahrzeuge nutzten den Verkehrsknoten in diesem Zeitraum zum Abbiegen in die Straßen Am Waldrand und Heideweg. Aus der Straße Am Waldrand bogen 297 Linksabbieger und 285 Rechtsabbieger in die L 825 ein. Aus dem Heideweg bogen lediglich 22 Fahrzeuge nach links und 77 Fahrzeuge nach rechts in die L 825 ein. Des weiteren überquerten 37 Fahrzeuge die Wiefelsteder Straße aus dem Heideweg (22) bzw. aus der Straße Am Waldrand (15) kommend.

Gleichzeitig wurde eine Erhebung über die Zahl der Fahrradfahrer durchgeführt. In der oben genannten Zeit überquerten hier 32 Fahrradfahrer die Wiefelsteder Straße aus dem Heideweg in Richtung Am Waldrand (3) bzw. in entgegengesetzte Richtung (29). 55 Fahrradfahrer nutzten den Knotenpunkt zum Abbiegen. An der Nordseite der Wiefelsteder Straße befindet sich ein Rad-/Gehweg, der in beide Richtungen befahrbar ist. Für die notwendigen Überquerungen der Wiefelsteder Straße steht die vorhandene bedarfsabhängige Lichtsignalanlage zu Verfügung. Die vom Ortsbürgerverein ebenfalls beantragte Verlängerung des Rad-/Gehweges vom Heideweg in die Straße Am Waldrand hinein ist aufgrund der o.g. Verkehrszahlen nicht notwendig.

Am 11. Februar 2004 wurde an der Einmündung Heideweg und Am Waldrand vom Landkreis erneut eine Messung durchgeführt. Diese Messung ergab, dass der V85-Wert bei 55,89 km/h lag. Somit haben 85 Prozent der Verkehrsteilnehmer eine Geschwindigkeit von 55,89 km/h nicht überschritten. Diese Geschwindigkeiten wurden vom Landkreis als angemessen beurteilt.

Der betroffene Bereich ist laut Verkehrsentwicklungsplan nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Die Trendprognose 2015 liegt bei 9000 Fahrzeugen in 24 Stunden. Im Katalog der Handlungsmaßnahmen sind keine weiteren Vorschläge aufgeführt. Im Maßnahmenkonzept für die Radverkehrsinfrastruktur 2015 wird die Überquerung der Wiefelsteder Straße weiterhin durch eine bedarfsabhängige Lichtsignalanlage geregelt.

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden wurde am 31.08.2005 mit der Bitte um Prüfung und Entscheidung an den Landkreis Ammerland – Untere Verkehrsbehörde – gesandt. Bei der Verkehrsbesprechung am 18.10.2005 wurde nochmals festgestellt, dass die gemessenen Werte nicht für die Einrichtung einer Vollampel ausreichen. Aus diesem Grunde stellt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) keine finanzielle Unterstützung in Aussicht.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Anlagen:

1. Antrag OBV
2. Knotenstromerhebung
3. Protokollauszug Verkehrsbesprechung 18.10.2005

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/255

freigegeben am 01.11.2005

GB 3

Datum: 01.11.2005

Sachbearbeiter/in: Frau Wahl, Kirsten

Antrag auf Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes und Rückbau der OD Hahn-Lehmden

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr über den Rückbau der Wilhelmshavener Straße in der Ortsdurchfahrt Hahn-Lehmden zu führen. Nach Abschluss der Gespräche wird erneut über diesen Tagesordnungspunkt beraten.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden hat den Rückbau der Ortsdurchfahrt Hahn-Lehmden und die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich der Wiefelsteder und Wilhelmshavener Straße beantragt. Bei letzterem sollen sich die Planungen zunächst nur auf den erforderlichen Grunderwerb beschränken.

In dem als Anlage beigefügten Lageplan ist die Kreuzung Wilhelmshavener / Wiefelsteder Straße mit einem Kreisverkehr (Durchmesser 38,00 m / 8,00 m breitem Fahrstreifen) überplant worden. Er entspricht damit mit seinem Ausmaßen einem Kreisverkehrsplatz in anderen Kreisstraßen. Die Fußgänger- und Radfahrerbeziehungen auf der Ostseite des Kreisels sind aufgenommen und als separater Fuß-/Radweg eingebunden worden.

Aus verkehrlicher Sicht ist anzumerken, dass Kreisverkehrsplätze mit unterschiedlich stark belasteten Fahrbahnästen nicht unproblematisch sind. Die Kontenstromzählung an dieser Kreuzung ergab bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes folgende Verkehrsbelastungen bezogen auf 24 Stunden:

WHV-Straße Nord:	2716
WHV-Straße Süd:	1733
Wiefelsteder Straße:	2145
Wendeweg:	Nicht gezählt

Unter den zuvor genannten Kriterien würde sich zwar bei dieser Ausbauvariante ein Grunderwerbsbedarf von ca. 440,00 m² ergeben, jedoch hält die Verwaltung die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes für diesen Knotenpunkt für nicht erforderlich.

Die Wilhelmshavener Straße ist im Bereich der Ortsdurchfahrt Hahn-Lehmden eine Kreis- bzw. Landesstraße (K 1131 / L 825) und unterliegt als Straßenbaulastträger der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Für die Durchführung der beabsichtigten baulichen Maßnahmen müssen Durchführungsvereinbarungen mit dem Straßenbaulastträger abgeschlossen werden. Diesbezüglich sind noch keine Gespräche geführt worden.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung.

Anlagen:

1. Antrag Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden
2. Lageplan Kreisverkehrsplatz

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/259

freigegeben am 02.11.2005

GB 3

Sachbearbeiter/in: Frau Wahl, Kirsten

Datum: 02.11.2005

Antrag auf Sanierung des kombinierten Rad-/Gehweges an der Wilhelmshavener Straße

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Sanierung des kombinierten Rad- und Gehweges kurzfristig zu veranlassen.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden hat den Antrag auf Sanierung des kombinierten Rad-/Gehweges an der Westseite der Wilhelmshavener Straße zwischen dem Meenheitsweg und dem Nethener Weg gestellt.

Der zu untersuchende Abschnitt hat eine Gesamtlänge von rund 300,00 m und eine Breite von 2,36 m. Davon sind 0,63 m als Sicherheitsabgrenzung zur Wilhelmshavener Straße mit rotem Betonsteinpflaster hergestellt. Der Rest besteht aus grauem Betonsteinpflaster. Die Kanalisationsanlagen befinden sich zum Teil im Geh-/Radfahrbereich.

Der bautechnische Zustand des Geh- und Radweges ist nicht auf der gesamten Länge sanierungsbedürftig. In dem anliegenden Lageplan sind mit rot die Abschnitte herausgestellt, bei denen aufgrund von „herausgewachsenen“ Schachtdeckeln und Versackungen das Pflaster aufgenommen und neu verlegt werden sollte. Auf diesen Abschnitten ist die Anhäufung der Versackungen so hoch, dass eine punktuelle Ausbesserung der Schadstellen unzweckmäßig wäre. Die grau markierten Abschnitte sind in einem verhältnismäßig gutem Zustand, so dass hier zunächst von einer Sanierung abgesehen werden sollte. Der Kostenrahmen für die Sanierungsabschnitte beläuft sich auf rund 10.000,00 €

Bei kombinierten Rad-/Gehwegen in Ortsdurchfahrten sind die Straßenbaulastträger der Straße und des Gehweges für die Unterhaltung zuständig. Da es für die Wilhelmshavener Straße (L 826) keine grundsätzliche Straßenunterhaltungsvereinbarung gibt, müsste für diese Maßnahme eine Einzelvereinbarung abgeschlossen werden. Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat sich die Örtlichkeit bereits angesehen und ebenfalls einen Sanierungsbedarf festgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Bei einer Durchführung in 2005 oder 2006 müssen Gelder bereitgestellt werden.

Anlagen:

1. Antrag Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden
2. Lageplan

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/268

freigegeben am 07.11.2005

GB 3

Datum: 07.11.2005

Sachbearbeiter/in: Frau Preuschhoff, Nicola

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Heideweg

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Antrag des Ortsbürgervereins Hahn-Lehmden bezüglich der Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Heideweg wird abgelehnt.

Sach- und Rechtslage:

Der Ortsbürgerverein Hahn-Lehmden e.V. beantragt bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Heideweg.

Der Heideweg ist eine Gemeindestraße zwischen der Wiefelsteder Straße L 825 und dem Nethener Weg, die als Tempo 30-Zone ausgewiesen wurde. Unfallschwerpunkte gibt es im Heideweg nicht.

Eine Geschwindigkeitsmessung des motorisierten Verkehrs am Nethener Weg (es liegen keine Messergebnisse vom Heideweg vor) ergaben, dass der V85-Wert in dieser Tempo 30-Zone bei 42 km/h lag. Das bedeutet, dass der Wert von 42 km/h von 85 % der Fahrzeuge unterschritten wird. Es handelt sich um Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Kategorie 10 bis unter 20 km/h.

Darüber hinaus befasst sich der im Jahr 2000 erstellte Verkehrsentwicklungsplan in einigen Punkten mit dem Heideweg. So wurden bei einer Knotenstromerhebung im Zeitraum September bis November 1999 bzw. Februar 2000 in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr an der Einmündung Wiefelsteder Straße/Heideweg 167 Fahrzeuge gezählt, die in den Heideweg einbiegen und 99 Fahrzeuge, die aus dem Heideweg in die Wiefelsteder Straße einfahren. Des Weiteren fuhren 15 Fahrzeuge aus der Straße Am Waldrand in den Heideweg ein und 22 Fahrzeuge befuhren die Gegenrichtung. Daraus ergibt sich in diesem Zeitraum (4 Std.) am genannten Knotenpunkt für den Heideweg eine Verkehrsbelastung von 303 Fahrzeugen also durchschnittlich 75 Fahrzeuge in der Stunde.

Ferner wird dargestellt, dass entlang des Heideweges ein einseitiger Radweg verläuft, der in beide Richtungen ausgeschildert ist. In den Prognosen 2015 werden keine Änderungen dargestellt. Eine Zählung im Zeitraum September bis November 1999 bzw. Februar 2000 in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr ergab, dass in dieser Zeit deutlich weniger als 100 Radfahrer diesen Radweg nutzen. An der Einmündung Heideweg/Wiefelsteder Straße wurden 15 Fahrradfahrer gezählt, die in den Heideweg einfuhren und ein Fahrradfahrer, der vom Heideweg in die Wiefelsteder Straße einbog, sowie 3 Fahrradfahrer, die geradeaus in die Straße Am Waldrand weiterfuhren und 29 Radfahrer in der Gegenrichtung. Im Ergebnis nutzten somit 48 Fahrradfahrer den Heideweg in dem oben genannten Zeitraum, also durchschnittlich 12 Fahrradfahrer in der Stunde.

Am Heideweg befindet sich eine Bushaltestelle für Schülerfahrten. Die Strecke verläuft von der Wiefelsteder Straße aus Westen kommend über den Heideweg in den Nethener Weg in östliche Richtung.

Des Weiteren ist der Heideweg als Hauptroute in das Wunschliniennetz Radverkehr aufgenommen worden. Im Maßnahmenkonzept für den motorisierten Verkehr wird das Straßennetz in Hahn-Lehmden größtenteils als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Der Heideweg wird jedoch weiterhin als Tempo 30-Zone dargestellt.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung dürften sich alleine aufgrund des Schulbusverkehrs schwierig gestalten. Der Heideweg wird nicht als reine Wohnstraße genutzt, sondern dient auch dem Durchgangsverkehr zum Nethener Weg.

Die vorstehend dargestellten Daten aus dem Verkehrsentwicklungsplan bezüglich gemessener und prognostizierter Werte geben keinen Anlass zur Durchführung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Heideweg.

Finanzielle Auswirkungen:

- keine -

Anlagen:

1. Antrag des Ortsbürgervers Hahn-Lehmden
2. Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan – Geschwindigkeiten
3. Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan – Wunschliniennetz Radverkehr
4. Knotenstromerhebung
5. Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan – Maßnahmenkonzept motorisierter Verkehr

B e s c h l u s s v o r l a g e**Vorlage-Nr.: 2005/261**

freigegeben am 02.11.2005

GB 3

Sachbearbeiter/in: Frau Wahl, Kirsten

Datum: 02.11.2005**Sanierung des Loyer Weges und im weiteren Verlauf des Hankhauser Weges****Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Loyer Weg und der Hankhauser Weg werden mit dem „mixed at place“ – Verfahren und einer anschließenden Tragdeckschicht saniert.

Die Verwaltung wird beauftragt, für dieses Sanierungsverfahren einen Antrag auf Förderung nach dem PROLAND - Programm oder einem anderen vergleichbaren Förderprogramm zu stellen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die straßenausbaubeitragsrechtlichen Auswirkungen zu überprüfen.

Sach- und Rechtslage:

Die Verwaltung ist beauftragt worden, für die Sanierung des Loyer Weges und im weiteren Verlauf des Hankhauser Weges zwischen der Einmündung Heidkamper Weg bis zur Ortschaft Loy die Kosten für eine alternative Fahrbahnsanierung zu ermitteln. Im Straßenausbaukonzept für Außerortsstraßen sind die verschiedenen möglichen Verfahren für die Sanierung des Loyer Weges und des Hankhauser Weges geprüft und ausgewertet worden. Hier kam es zu dem Ergebnis, dass, langfristig gesehen, die wirtschaftlichste Lösung unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen die Sanierung der Fahrbahn durch die Entfernung der vorhandenen Fahrbahnoberfläche mit anschließender Herstellung eines neuen Oberbaues ist. Ausgehend von diesem Ergebnis sollte überprüft werden, ob die vorhandenen Fahrbahnschäden durch ein „einfacheres“, kostengünstigeres Sanierungsverfahren mittelfristig gesehen behoben werden können.

Der zu untersuchende Streckenabschnitt hat eine Länge von rd. 1.850,00 m. Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 4,50 m und 5,00 m. Der Oberbau der Fahrbahn besteht aus Verbundpflaster, welches mit einem Tiefbord eingefasst wurde. Die Seitenbereiche sind mit verschiedenen bituminösen Schwarzdeckenmaterialien über die Jahre angeflickt worden. Der vorhandene Tiefbord „wächst“ aus der Fahrbahn heraus und ist ein Verkehrssicherheitsproblem. Das bereits in der Vergangenheit durchgeführte Abfräsen des Tiefbordes hat nur einen kurzfristigen Erfolg gebracht. Links und rechts der Fahrbahn befinden sich streckenweise unmittelbar am Fahrbahnrand größere Bäume, die an die beidseitig vorhandenen Straßenseitengräben angrenzen. Ein den technischen Regeln entsprechendes Quer- und Längsprofil ist nicht mehr gegeben. Eine ordnungsgemäße Querneigung ist jedoch erforderlich zur Entwässerung der Straße. Die in den anliegenden Lageplänen dargestellten Querprofile haben einen Höhenunterschied von der Fahrbahnachse bis zum Fahrbahnrand zwischen 0,03 m und 0,17 m.

Auf den ersten Blick bietet sich hier das herkömmliche Sanierungsverfahren mit einem Profilausgleich auf dem vorhandenen Fahrbahnoberbau an. Der Profilausgleich erfolgt üblicherweise mit Mineralgemisch oder einer bituminösen Tragschicht. Anschließend erfolgt der Aufbau einer bituminösen Deckschicht oder einer Tragdeckschicht. Dieses Sanierungsverfahren würde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten jedoch nur kurzfristig den gewünschten Erfolg bringen. Die Problembereiche liegen hier zum einem bei den mit verschiedenen bituminösen Materialien angeflickten Seitenbereichen und dem feststehenden Tiefbord und zum anderen bei den starken Unebenheiten im Querprofil von bis zu 6 % Querneigung. Aufgrund der genannten Unebenheiten muss ein Profilausgleich von im Mittel 0,08 m erfolgen, um ein gefällegerechtes Querprofil herstellen zu können. Damit ist aber nicht gewährleistet, dass für die abschließende Tragdeckschicht an allen Stellen ein ausreichender Unterbau hergestellt worden ist. Gerade in den Bereichen, wo tiefere Versackungen im Pflaster sind und dort wo der Tiefbord steht, besteht die Gefahr, dass aufgrund der nicht ausreichenden Stabilität der Profilausgleichsschicht diese Bereiche wieder aus der Fahrbahn „herauswachsen“ bzw. die Seitenbereiche abbrechen. Von einem stärkeren Profilausgleich wird abgeraten, da hier die neue Fahrbahn in die Höhe „hinauswachsen“ wird und die eingangs erwähnten unmittelbar am Fahrbahnrand stehenden Bäume in ihrem Lebensbereich einengen werden. Die aufgemessenen Bäume stehen zur Zeit an den kritischen Stellen in einem Abstand von 0,50 m zum Fahrbahnrand mit einem Höhenunterschied zum Fahrbahnrand von Minimal 0,03 m.

Eine Abstufung zu der im Sanierungskonzept vorgeschlagenen Sanierungsvariante ist das „Mixed at place“ – Verfahren. Hier werden die vorhandenen Steine an Ort und Stelle gebrochen und mit Zement und zusätzlichem Mineralgemisch gemischt, aufgearbeitet und anschließend wieder als Frostschutzschicht eingebaut. Dieses Verfahren hat den Vorteil, dass an allen Stellen im Fahrbahnbereich ein gleichmäßig starker, den verkehrlichen Ansprüchen entsprechender Unterbau hergestellt werden kann. Ein „Herauswachsen“ des feststehenden Tiefbordes ist ebenfalls nicht mehr möglich, da dieser ebenfalls mit zerkleinert wird. Nach dem Anspritzen mit einer Bitumenemulsion erfolgt die Herstellung der Fahrbahn beispielsweise mit einer Tragdeckschicht oder einer bituminösen Tragschicht und anschließender Asphaltdecke. In der Anlage 3 ist dieses Verfahren anhand von Fotos erläutert worden.

In der Anlage 2 sind die entstehenden Kosten dieser beiden Sanierungsvarianten miteinander verglichen worden. Die Fahrbahnsanierung mit einem Profilausgleich ist die teurere Variante. Hier schlägt der starke Aufwand für den Profilausgleich mit einer Asphalttragschicht 0/22 ins Gewicht. Von einem Profilausgleich mit reinem Mineralgemisch wird aufgrund der örtlichen Verhältnisse abgeraten. Als Fahrbahnbelag ist bei beiden Verfahren eine Tragdeckschicht mit 200 kg/m² (8 cm) gewählt worden. Dies ist gegenüber der im Straßenausbaukonzept vorgeschlagenen Variante (bituminöse Tragschicht und anschließender Asphaltdecke) eine Abstufung.

Die Lebenserwartung bei Tragdeckschichten wird mit 10 – 15 Jahren angesetzt, während die Lebenserwartung bei einer bituminösen Tragschicht und Asphaltdecke mit 20 – 25 Jahren angesetzt wird. Die Sanierung der Fahrbahn mit einer Tragdeckschicht ist förderfähig nach dem Proband – Programm, wenn mindestens 200 kg/m² eingebaut werden.

Eine straßenausbaubeitragsrechtliche Überprüfung ist noch nicht durchgeführt worden.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung.

Anlagen:

1. Lageplan
2. Variantenvergleich
3. Fotos „mixed at place“ – Verfahren

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2005/252

freigegeben am 31.10.2005

GB 3

Datum: 31.10.2005

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Einrichtung eines Parkleitsystems im Hauptort Rastede

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	21.11.2005	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	29.11.2005	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Im Hauptort Rastede wird ein nichtelektronisches Parkleitsystem mit einer Übersichtstafel, Wegweisern und Parkplatznamenschildern eingerichtet.

Sach- und Rechtslage:

Bereits mit Schreiben vom 12.03.2001 hat die CDU-Fraktion die Einrichtung eines Parkleitsystems beantragt. In der Sitzung des BauPIUmStA vom 24.04.2001 wird erläutert, dass es sich um ein flexibles System handeln soll, mit dem auch Auswärtige die Möglichkeit haben, die öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde Rastede zu finden. Der Beschluss das Parkleitsystem von den Planern des Verkehrsentwicklungskonzeptes entwerfen zu lassen wurde bisher aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt.

Nach Überprüfung der zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkplätze ist die Verwaltung zu dem Ergebnis gekommen, dass zehn Parkplätze in das Parkleitsystem aufgenommen werden sollten. Es handelt sich hierbei um den Parkplatz links und rechts des ehemaligen Bahnhofsgebäudes, die Parkplätze in der Peterstraße, an der Feldbreite, am Friedhofsweg, an der Eichendorffstraße, an der Kögel-Willms-Straße, Am Ellernteich und am Marktplatz. Darüber hinaus könnte auf die Parkplätze Wilhelmstraße (KGS) und Aulavorplatz mit dem Hinweis „zeitweise“ hingewiesen werden. Diese Parkplätze sollen auf einer Übersichtstafel (Bild 1) dargestellt werden. Auf dem Bild 1 ist noch nicht die Darstellung für die Parkplätze, Am Ellernteich, Feldbreite, Wilhelmstraße (KGS) und Aulavorplatz enthalten.

Damit vorbeifahrende Fahrzeugführer die dargestellten Informationen schnell aufnehmen können, muss die Tafel sehr übersichtlich gestaltet sein und darf nur wenige Informationen enthalten. Die Tafel wird für die aus Richtung Autobahn über die Raiffeisenstraße nach Rastede hineinfahrenden Fahrzeuge bei der vorhandenen Informationstafel aufgestellt (Bild 2). Die Übersichtstafel beinhaltet nur eine Darstellung der wichtigsten Straßen und Symbole für die zehn Parkplätze und Hinweise auf die Besonderheiten z.B. wird für den Parkplatz Marktplatz ein Hinweis auf die Tourist-Information und die Parkmöglichkeit für Busse eingerichtet.

Ein weiterer Hinweis wird für den Parkplatz Eichendorffstraße und die Parkmöglichkeit für Wohnmobile gegeben. Des Weiteren ist die Parkzone an der Oldenburger Straße dargestellt.

Zum besseren Auffinden der einzelnen Parkplätze werden an den jeweiligen Abzweigungen zu den Parkplätzen Wegweiser in Anlehnung an die Straßennamenschilder angebracht. Zum Beispiel für den Parkplatz Friedhofsweg werden an der Kreuzung Raiffeisenstraße/Oldenburger Straße, Oldenburger Straße/Mühlenstraße und Mühlenstraße/Friedhofsweg Wegweiser mit dem Symbol „P“ und dem Namen des jeweiligen Parkplatzes angebracht (Bild 3). An der Zufahrt des jeweiligen Parkplatzes wird ein Hinweis auf den Namen des Parkplatzes (Bild 4) angebracht, damit Ortsunkundige wissen, wo sie ihr Fahrzeug abgestellt haben.

Um das System auf einfache Weise flexibel zu gestalten, können an der Übersichtstafel im Bedarfsfall einzelne Parkplätze mit Klebeband als gesperrt gekennzeichnet werden. Diese Hinweise sind bei den jeweiligen Veranstaltung anzubringen und später wieder zu entfernen.

Ergänzend könnte eine zweite Übersichtstafel an der Oldenburger Straße aufgestellt werden. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass Ortsunkundige Rastede hauptsächlich über die Autobahn erreichen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die Einrichtung des oben beschriebenen Parkleitsystems belaufen sich auf ca. 10.000 € einschließlich Montage.

Mittel sind im Haushalt 2006 nicht veranschlagt.

Anlagen:

1. Parkleitsystem