

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Einladung

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

Sitzungstermin: Montag, 15.05.2006, 16:00 Uhr

Ort, Raum: Ratssaal des Rathauses

Rastede, den 05.05.2006

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 24.04.2006
- TOP 4 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 70 - Rastede West
Vorlage: 2006/071A
- TOP 5 Vorstellung des Straßenausbaukonzeptes für Innerortsstraßen
Vorlage: 2006/079
- TOP 6 Verkehrsunfallsituation im Landkreis Ammerland
Vorlage: 2006/050
- TOP 7 Anfragen und Hinweise
- TOP 8 Schließung der Sitzung

Mit freundlichen Grüßen
gez. Decker
Bürgermeister

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

Vorlage-Nr.: 2006/071A

freigegeben am 04.05.2006

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Zech, Guido

Datum: 04.05.2006

1. Änderung Bebauungsplan Nr. 70 - Rastede West

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	15.05.2006	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	23.05.2006	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 70 - Rastede West nebst Umweltbericht wird gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.
2. Die im Rahmen der die frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange eingegangenen Anregungen werden auf Grundlage dieser Beschlussvorlage sowie der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen vom 24.04.2006 berücksichtigt.
3. Dem Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 70 - Rastede West nebst Begründung wird zugestimmt.
4. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden gemäß § 4a Abs. 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Sach- und Rechtslage:

Gemäß Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 07.03.2006 (Beschlussvorlagen Nr. 2006/038) ist die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer dreiwöchigen öffentlichen Auslegung durchgeführt worden. Außerdem hat auch Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange bis zum 14.04.2006 stattgefunden.

Eine wesentliche Anregung wurde von Herrn Michael Knappe vorgebracht, dessen Grundstück unmittelbar an das Betriebsgelände grenzt. Die Abwägungsvorschläge sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Unabhängig von den eingereichten Stellungnahmen wird gegenüber dem Vorentwurf vorgeschlagen, die Liste über die zulässigen Sortimente/Branchen zu verändern. Aufgrund der auch

im Rahmen der Bürgerversammlungen erfolgten Diskussionen hat sich heraus kristallisiert, dass der Wunsch nach einem Baumarkt am Standort Raiffeisenstraße in der Bevölkerung nach wie vor besteht. Die im Vorentwurf formulierten Festsetzungen haben bislang auch andere Nutzungen ermöglicht.

Anstelle des Ausschlusses diverser durch das Einzelhandelsgutachten ermittelter zentrenrelevanter Sortimente/Branchen soll nunmehr grundsätzlich alles ausgeschlossen werden, was nicht Baumarkt ist.

Durch diese Planänderung wird sichergestellt, dass lediglich ein Baumarkt angesiedelt werden kann.

Zusätzlich zu den in einem Baumarkt üblicherweise vorfindbaren Sortimenten sollen wie bereits im Vorentwurf auch Randsortimente aller Art mit einer Verkaufsfläche von bis zu 10 % der Gesamtverkaufsfläche oder maximal 280 m² zugelassen werden. Teilsortimente dürfen auf 100 m² Verkaufsfläche angeboten werden.

Da der Begriff „Baumarkt“ dem Wandel der Zeit unterliegt und sich gegenwärtig in einem Baumarkt angebotene Warensortimente zukünftig verändern können, wurde in den textlichen Festsetzungen eine Steuerung vorgesehen. Die durch das Einzelhandelsgutachten ermittelten zentrenrelevanten Sortimente werden für einen Baumarkt ausgeschlossen. Hierzu gehören Bekleidung, Schuhe, Lederwaren, Sportartikel, Bücher Schreibwaren, Spielwaren, Musikinstrumente, Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Foto, Film, Optik, Uhren und Schmuck, Heimtextilien, Kurzwaren und Unterhaltungselektronik (TV, HiFi, CD)/Neue Medien.

Nähere Erläuterungen werden hierzu in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen durch die Verwaltung bzw. das Planungsbüro NWP gegeben.

Die öffentliche Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange können nunmehr unter Berücksichtigung der Abwägungsvorschläge durchgeführt werden.

Übersicht über den Verfahrensstand:

Grundsatzbeschluss/ Aufstellungsbeschluss	Frühzeitige Öffentlichkeits-/ Behördenbeteiligung	Öffentliche Auslegung/ Behördenbeteiligung	Satzungsbeschluss
BauPlUmStA 06.03.06 VA 07.03.06	14.03.06- 04.04.06	7.6.06.-07.07.06	Ratssitzung am 11.7.2006

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Anlagen:

1. Abwägungsvorschlag
2. Planzeichnung
3. Planzeichenerklärung
4. Textliche Festsetzungen
5. Hinweise



Gemeinde Rastede

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 70 - Rastede West

Abwägung der Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der parallel durchgeführten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben</i> Abwägung/Beschlussempfehlung
1	VBN Otto-Lilienthal- Straße 23 28199 Bremen 22.03.2006	<p>Wir möchten in Bezug auf die oben genannten Planungen wie folgt Stellung nehmen.</p> <p>Laut des ZVBN/VBN-Haltestellenkonzeptes sollte die Fußwegeentfernung zu Haltestellen im ländlichen Raum nicht mehr als 600 m (Luftlinie) bzw. im innerstädtischen Bereich nicht mehr als 300 m betragen. Da das Planungsgebiet dem innerstädtischen Bereich zuzuordnen ist, sollte die nächstgelegene Haltestelle nicht mehr als 300 m entfernt sein. Die fußläufige Entfernung des Gebietes zur nächstgelegenen Haltestelle „Bf Rastede“ beträgt jedoch knapp über 600 m, was einer Fußwegezeit von über 10 Minuten entspricht. Eine Anbindung des Gebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr ist daher nur eingeschränkt gegeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird um die vorgebrachten Hinweise ergänzt. Erfahrungsgemäß ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei solchen großflächigen Einzelhandelseinrichtungen sehr hoch und die Nachfrage nach ÖPNV Einrichtungen entsprechend gering. Außerdem liegt das Plangebiet in einer Entfernung von ca. 600 m zum Zentrum und damit nicht in der Innenstadt. Insofern werden in dem nicht optimalen Anbindung an das ÖPNV Netz keine Probleme gesehen.</p>
2	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr GB Oldenburg Kaiserstraße 27 26122 Oldenburg 15.03.2006	<p>Gegen die geplante Änderung des Bebauungsplanes Nr. 70 und die vorgesehenen Festsetzungen bestehen seitens der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
	Fortsetzung Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	<p>Zum Punkt 3.2.3 - Lärmimmissionen kann erst Stellung genommen werden, wenn das in Aussicht gestellte schalltechnische Gutachten vorliegt.</p> <p>Vorsorglich weise ich darauf hin, dass für die neu geplanten Nutzungen gegenüber dem Träger der Straßenbaulast der K 133 keine Ansprüche hinsichtlich Immissionsschutz geltend gemacht werden können und bitte um Aufnahme eines entsprechenden nachrichtlichen Hinweises in die Planzeichnung des Bebauungsplanes.</p> <p>Nach Abschluss des Verfahrens bitte ich unter Bezug auf Ziffer 38.2 der Verwaltungsvorschriften zum BauGB um Übersendung von zwei Ablichtungen der gültigen Bauleitplanung einschließlich Begründung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das schalltechnische Gutachten liegt vor. Die Ergebnisse werden in die Planunterlagen zur öffentlichen Auslegung eingearbeitet.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Hinweise werden in die Begründung aufgenommen.</p>
3	DB Services Immobilien GmbH Bahnhofplatz 14 28195 Bremen 03.04.2006	<p>Zur o. g. Trägerbeteiligung geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <p>1. TÖB-Stellungnahme aus betrieblicher Sicht:</p> <p>Die Auflagen und Hinweise des Kundenteams DB Netz, lt. Schreiben vom 21.03.06, Az: I.NF-N-L 4 Ke, Lwb 059-06 Ke, Frau Kelting, sind zu beachten.</p> <p>2. TÖB-Stellungnahme aus immobilienrechtlicher Sicht:</p> <p>Aus immobilienrechtlicher Sicht der Deutschen Bahn AG bestehen keine Bedenken gegen die o. g. Bauleitplanung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
4	DB Services Immobilien GmbH Theodor-Heuss- Allee 10 B 28215 Bremen 21.03.2006	<p>Gegen die Änderung des o. g. Bebauungsplanes bestehen aus unserer Sicht keine Einwendungen.</p> <p>Wir weisen vorsorglich auf den Bestandsschutz sowie Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb hin, damit hieraus später keine Forderungen abgeleitet werden können.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wird in die Planunterlagen aufgenommen</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben</i> Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung DB Services Immobilien GmbH	Auch künftig ist mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene zu rechnen und bei der Berechnung eines Lärmgutachtens zu berücksichtigen (Qualifizierte Lärmprognose).	Ein immissionsschutzrechtliches Gutachten wurde erstellt. Dabei wurden die vorgebrachten Hinweise berücksichtigt, als Prognosejahr wurde 2015 gewählt. Desweiteren wurden in den angesetzten Güterzugfrequentierungen bereits der Betrieb des Jade-Weser-Ports im Jahre 2015 berücksichtigt.
5	EWE AG Zum Stadtpark 2 26655 Westerstede 04.04.2006	Gegen das Vorhaben bestehen unsererseits keine Bedenken. Die Versorgung mit Erdgas und Elektrizität kann sichergestellt werden. Wir möchten jedoch auf unsere Trafostation hinweisen, die sich im Grenzbereich des o.g. Bebauungsplanes befindet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Nebenanlagen sind grundsätzlich auch innerhalb der nicht überbaubaren Flächen des Sondergebietes zulässig. Die Trafostation wird daher nicht eingetragen.
6	Landkreis Ammerland 26653 Westerstede 13.04.2006	Aus raumordnerischer Sicht sollte der Einzelhandel auf die Geschosse 1 und 2 begrenzt und für die Branche Lebensmittel eine maximale Verkaufsfläche (≤ 400 VKF) festgesetzt werden.	<p>Die Gemeinde Rastede hat zur Vorbereitung dieser Änderung des Bebauungsplanes ein Einzelhandelsgutachten durch die CIMA Stadtmarketing, Gesellschaft für gewerbliches und kommunales Marketing, Einzelhandelsgutachten für die Gemeinde Rastede, Lübeck, 20.02.2006 erarbeiten lassen. Die wesentlichen Aussagen sind des Gutachtens sind in Plan und Begründung übernommen worden. Dieses betrifft insbesondere auch die Aussagen zu den im Plangebiet möglichen Einzelhandelsbranchen, durch die keine relevanten Beeinträchtigungen der bestehenden Versorgungsstrukturen in der Gemeinde bewirkt werden. Die Gemeinde Rastede geht über diese Vorschläge noch hinaus und schränkt die Sortimente/Branchen auf die Branche „Baumarkt“ ein. Es entspricht der städtebaulichen Zielsetzung der Gemeinde für das Plangebiet eine Nutzung durch einen Baumarkt zu entwickeln. Andere Sortimente/Branchen wesentlicher Größenordnung (nicht Randsortimente) sollen daher ausgeschlossen werden.</p> <p>Eine Begrenzung der Einzelhandelsnutzungen auf das erste und zweite Geschoss ist nicht erforderlich, da durch die Begrenzung der zulässigen Verkaufsflächen und Branchen eine ausreichende Steuerung des Einzelhandels mit der 1. Änderung bewirkt wird. Darüber hinaus sollen einem potentiellen Investor keine weiteren Beschränkungen (in der nebenstehend vorgeschlagenen Art) bei der wirtschaftlichen Ausnutzbarkeit des Gebäudebestandes auferlegt werden, da diese städtebaulich nicht ableitbar sind.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben</i> <i>Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
	Fortsetzung Landkreis Ammerland	<p>Vor Abgabe einer Stellungnahme aus Sicht des Lärmschutzes bitte ich um Vorlage des schalltechnischen Gutachtens.</p> <p>Meine untere Denkmalschutzbehörde weist auf die Bodenfundstellen Nr. 114, 115 116 (s. anliegende Karte der archäologischen Funde in der Gemeinde Rastede hin.</p> <p>Dies vorausgesetzt habe ich gegen die o.g. Planung keine grundsätzlichen Bedenken.</p>	<p>Das Gutachten wird dem Landkreis im Zuge der öffentlichen Auslegung der Änderung des Bebauungsplanes gemäß § 3 (2) BauGB zur Verfügung gestellt. Die wesentlichen und relevanten Ergebnisse des Gutachtens werden darüber hinaus in Plan und Begründung eingearbeitet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Entsprechend der vom Landkreis zur Verfügung gestellten Unterlagen sind die drei Bodenfunde nicht mehr am Ort des Nachweises vorhanden, sondern wurden ins Museum Oldenburg verbracht. Eine Beeinträchtigung der Bodenfunde durch die in der 1. Änderung des Bebauungsplanes als zulässig festgesetzten Nutzungen ist daher nicht möglich. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Plangebiet bereits vollständig besiedelt ist (wenn gleich in Teilen auch noch als Garten).</p> <p>Ein entsprechender Hinweis auf die erforderlichen Verfahren beim Auftreten weiterer Bodenfunde ist in den Planunterlagen bereits enthalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Keine Anregungen und Bedenken hatten:

1. Stadt Oldenburg, Schreiben vom 22.03.2006
2. Polizeikommissariat Westerstede, Schreiben vom 23.03.2006
3. E.ON Netz GmbH, Schreiben vom 13.03.2006
4. NLD - Referat Archäologie – Oldenburg, Schreiben vom 14.03.2006
5. ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Schreiben vom 13.03.2006
6. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg, Schreiben vom 30.03.2006



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
1	Michael Knappe Wechloyer Weg 124 26129 Oldenburg 28.02.2006	<p>Mit Schreiben vom 04.03.2005 habe ich den Antrag gestellt, bei einer Änderung des o. a. Bebauungsplanes auch über das Flurstück 76/1 im Zuge einer städtebaulichen Gesamtkonzeption nachzudenken.</p> <p>Derzeit ist das im Ortskern der Gemeinde Rastede liegende Grundstück mit einer Größe von mehr als 3.000 qm aufgrund der planungsrechtlichen Festsetzungen für eine weitergehende Entwicklung blockiert.</p> <p>Im Zuge der Weiterentwicklung des Betriebsgeländes des ehemaligen Baumarktes Grafe könnte ich mir eine Einbringung meines Grundstücks in eine städtebauliche Gesamtkonzeption vorstellen.</p> <p>Ich beantrage daher, auf meinem Grundstück eine im Einklang mit der sog. „Rasteder Liste“ stehende Nutzung (Nahversorgung mit nicht zentralrelevanten Sortimenten, Gastronomie) mit einer entsprechenden Bebauungsmöglichkeit (Geschäftsbauten, Lager-Verkaufs/Betriebshalle etc.) zuzulassen.</p> <p>M. E. wird es nur durch eine weitreichende Nutzungsmöglichkeit auch meines Grundstücks möglich sein, das gesamte Areal des ehemaligen Baumarktes Grafe optimal im Sinne der Gemeinde Rastede sowie potentieller Investoren weiterzuentwickeln.</p> <p>Neben der o. a. beantragten Nutzungsänderung bitte ich auch weiterhin, die Zulassung für die Errichtung einer weiteren Wohneinheit (Ein/Zweifamilienhaus) mit in Erwägung zu ziehen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einbeziehung des Grundstückes in die westlich angrenzende Einzelhandelsnutzung entspricht grundsätzlich den städtebaulichen Zielsetzungen der Gemeinde Rastede für diesen Bereich. Dieses Ziel ist planungsrechtlich bereits mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 70 im Jahre 1992 umgesetzt worden und wird durch diese erste Änderung des Bebauungsplanes nicht verändert.</p> <p>Das Grundstück soll dabei aufgrund seiner Lage und Erschließungssituation nicht eigenständig, sondern nur im Zusammenhang mit den westlich angrenzenden Flächen entwickelt werden, da eine eigenständige Erschließung über den „Fabrikweg“ aufgrund der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzungen an der Raiffeisenstraße Nr. 40 und 40 a immissionsschutzfachlich problematisch ist..</p> <p>Unter der Voraussetzung einer zusammenhängenden Entwicklung des Bereiches sind auf dem Gesamtareal bereits ausreichende überbaubare Flächen in Anlehnung an den vorhandenen Gebäudebestand festgesetzt. Auch in diesem Belang übernimmt die 1. Änderung des Bebauungsplanes die städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 70.</p> <p>Die erweiterte Zulassung von Wohnnutzungen auf dem angesprochenen Grundstück ist aufgrund der grundsätzlichen städtebaulichen Zielsetzung für diesen Bereich und der Immissionssituation problematisch, da hierdurch eine Verfestigung des „Wohnens“ bewirkt würde, die den Zielen der Gesamtentwicklung des Plangebietes entgegensteht.</p>



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
	Fortsetzung Michael Knappe 09.03.2006	<p>Diese Möglichkeit würde ich gerne für den Fall in Anspruch nehmen, sofern die oben beschriebene Nutzung meines Grundstücks nicht benötigt wird bzw. von Interesse ist.</p> <p>Im gesonderten Schreiben werde ich die Fraktionsvorsitzenden der im Gemeinderat vertretenen Parteien ebenfalls über den vorstehenden Sachverhalt in Kenntnis setzen.</p> <p>Ich werde voraussichtlich an der öffentlichen Sitzung des Rates am 06.03.2006 teilnehmen und könnte dort bei Bedarf weitere Fragen beantworten.</p> <p>Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 28.02.2006 und unter Bezugnahme auf die o. a. Sitzung informiere ich Sie und die Fraktionsvorsitzenden der im Rat vertretenen Parteien hiermit über folgende Gesichtspunkte, die m. E. noch nicht mit berücksichtigt worden sind:</p> <p>Im Vorfeld der Zwangsversteigerung des ehemaligen Baumarktes Grafe habe ich potentielle Investoren angeschrieben und über den Sachverhalt informiert. Darunter waren Unternehmen wie die Metro AG, zu der die Praktiker Baumärkte gehörten oder auch die Hagebaumarkt GmbH. Von diesen Unternehmen gab es jedoch keinerlei Resonanz. Näheres Interesse zeigten Plus, Lidl und die in Leer ansässige Bunting Unternehmensgruppe.</p>	<p>Die Einbeziehung des angesprochenen Grundstückes in die Sondergebietsnutzung Einzelhandel ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten zur Entwicklung des Gesamtareals sinnvoll. Daher wird dieses grundsätzliche städtebauliche Ziel, das bereits mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 70 planungsrechtlich umgesetzt wurde, durch diese erste Änderung des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
	Fortsetzung Michael Knappe	<p>Da ein Discounter an der Stelle jedoch nicht gewünscht war, gab es keinen weiteren Kontakt mehr.</p> <p>Mit einem Vertreter der Büntinggruppe, zu denen die Familien- und Combimärkte gehören, habe ich ein längeres Gespräch geführt. Dieser führte im Gesprächsverlauf aus, dass sich das "Grafegebäude" aufgrund seiner Architektur - viele Säulen im Innenbereich und Treppenaufgang innerhalb der Hauptverkaufsfläche - unter heutigen Gesichtspunkten für einen modernen Einzelhandel überhaupt nicht eigne.</p> <p>Ein weiteres Hindernis seien fehlende Parkplätze vor dem Geschäftshaus. In Untersuchungen habe man festgestellt, dass Märkte nicht "laufen", wenn sich Parkplätze nicht vor dem Verkaufsgebäude befinden.</p> <p>So wie ich ihn verstanden habe, sei die praktikabelste Lösung ein kompletter Gebäudeabriss mit Neubau im hinteren Grundstücksbereich.</p> <p>Aus dem Verkehrswertgutachten des Dipl.-Ing. Fred Baxmeyer vom 17.08.2004 geht schon hervor, dass sich aufgrund des Zuschnitts des Grundstücks des ehemaligen Baumarktes Nutzungseinschränkungen ergeben.</p> <p>Bereits Herr Grafe erklärte mir gegenüber, dass sich erhebliche logistische Erleichterungen ergäben, wenn der Lieferverkehr als "Kreisverkehr" über mein Grundstück Fabrikweg 7 abgewickelt werden würde.</p> <p>Beide Grundstücke zusammen haben eine Fläche von mehr als 11.000 qm, gelegen an einer sehr verkehrsgünstigen Lage.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Anlass für die 1. Änderung des Bebauungsplanes ist die Aufgabe der bisherigen Einzelhandelsnutzung (Baumarkt). Im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplanes wird ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel/Wohnen“ festgesetzt. Damit soll der Spielraum für mögliche Folgeinvestitionen gegenüber den bisher zulässigen Festsetzungen, die eine Nutzung auf einen Baumarkt beschränken, um mögliche Randsortimente erweitert werden. Ein entsprechendes Einzelhandelsgutachten wurde bei der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich eignet sich das Plangebiet aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage und der Nähe zu anderen Einzelhandelseinrichtungen sowie der Nähe zu Wohnstandorten sehr gut für einzelhändlerische Nutzungen.</p> <p>Es entspricht der städtebaulichen Zielsetzung der Gemeinde für das Plangebiet eine Nutzung durch einen Baumarkt zu entwickeln. Andere Sortimente/Branchen wesentlicher Größenordnung (nicht Randsortimente) sollen daher ausgeschlossen werden. Es wird ein Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel/Wohnen“ festgesetzt und zentrenrelevante Nutzungen auch für die Zukunft ausgeschlossen. Mit diesem Ausschluss auch für die Zukunft wird sichergestellt, dass die in einem Baumarkt dem Wandel der Zeit unterliegenden Sortimente an diesem Standort stets nicht zentrenrelevant sein dürfen.</p> <p>Damit stehen möglichen Investoren viele Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Nutzungen offen. Grundsätzliche Neustrukturierungen des Plangebietes sind jedoch nicht Ziel dieser 1. Änderung. Das Plangebiet soll vielmehr in Anlehnung an den bisherigen Gebäudebestand und unter Beachtung der Umgebungssituation (schützenswerte Wohnnutzungen) nicht verändert werden.</p> <p>Konkrete betriebswirtschaftliche Überlegungen sind nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens. Die Gemeinde Rastede erachtet das Sonstige Sondergebiet als ausreichend groß für einzelhändlerische Nutzungen. Auch bestehen mit der relativ geringen Regelungsdichte des Bebauungsplanes zahlreiche Optionen und Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Nutzungen. Der Planteil und die Begründung werden daher nicht geändert.</p>



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
		Insofern bietet sich hier gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Gesamtlösung für das komplette Areal an, so dass ein potentieller Investor, bei dem es sich letztlich nicht unbedingt um den jetzigen Eigentümer handeln muss, weitreichende Planungsmöglichkeiten hat (Abriss der bestehenden Gebäude, weitere Bebauungsmöglichkeiten auf beiden Grundstücken etc.).	Das Ziel der Gemeinde Rastede ist nach wie vor, dass in Rede stehende Grundstück in eine Sondergebietsnutzung zu integrieren, um eine städtebaulich sinnvolle Gesamtfläche planungsrechtlich vorzubereiten. Eine Erweiterung des Gebäudebestandes für Sondergebietsnutzungen ist jedoch nicht sinnvoll, da das Verhältnis von Gebäudeflächen zu Stellplatzflächen nach derzeitigem Erkenntnisstand gerade noch ausreichend ist, um die erforderlichen Stellplätze für eine Einzelhandelsnutzung auf den Grundstücksflächen unterbringen zu können. Auch die Ergebnisse des Immissionsschutzgutachtens zeigen, dass eine weitere Ausdehnung der Flächennutzungen immissionsschutzrechtlich problematisch ist.
	Fortsetzung Michael Knappe	Bei einer Neuplanung des Areals mit einer modernen Bebauung und einem attraktiven Einzelhandelsangebot kann sich m. E. für Rastede ein erheblicher Image- und Kaufkraftzugewinn ergeben. Gerade im Hinblick auf die in Oldenburg anstehenden Projekte Ikea, ECE und Famila-Wechloy sollte Rastede seine Einkaufsattraktivität steigern, um Kundenströme schon vor den Toren Oldenburgs "abzufangen". Eine Entscheidung dahingehend, mein Grundstück weiterhin als nicht überbaubare Fläche einzuordnen und das dort befindliche Gebäude als Bestandsschutz mit einer Wohnnutzung auszuweisen, halte ich unter heutigen Gesichtspunkten für nicht mehr angebracht. Zumal die Gemeinde Rastede dort offenbar eine Wohnungsnutzung auch nicht erwünscht. In dem Gebäude sollte daher zumindest ebenfalls eine Nutzung entsprechend der „Rasteder Liste“ zugelassen werden, so dass ich eine Alternative zur momentanen Wohnungsvermietung habe. Schon seit längerem muss ich durch die gegenwärtige Planungsunsicherheit Investitionen zurückstellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auch im ursprünglichen Bebauungsplan war das betreffende Grundstück als Sonstiges Sondergebiet und als nicht überbaubare Fläche überplant gewesen. Dies wird in der 1. Änderung des Bebauungsplanes unverändert übernommen. Damit kommt das gemeindliche Ziel zum Ausdruck, das Grundstück langfristig in das Sondergebiet zu integrieren. Die bestehenden Nutzungen genießen weiterhin Bestandsschutz und sind im Baugenehmigungsverfahren entsprechend zu berücksichtigen. Eine separate Entwicklung von Einzelhandelseinrichtungen auf dem betroffenen Grundstück ist aufgrund der Kleinflächigkeit und der sensiblen Wohnnutzungen in der Nachbarschaft nicht sinnvoll.



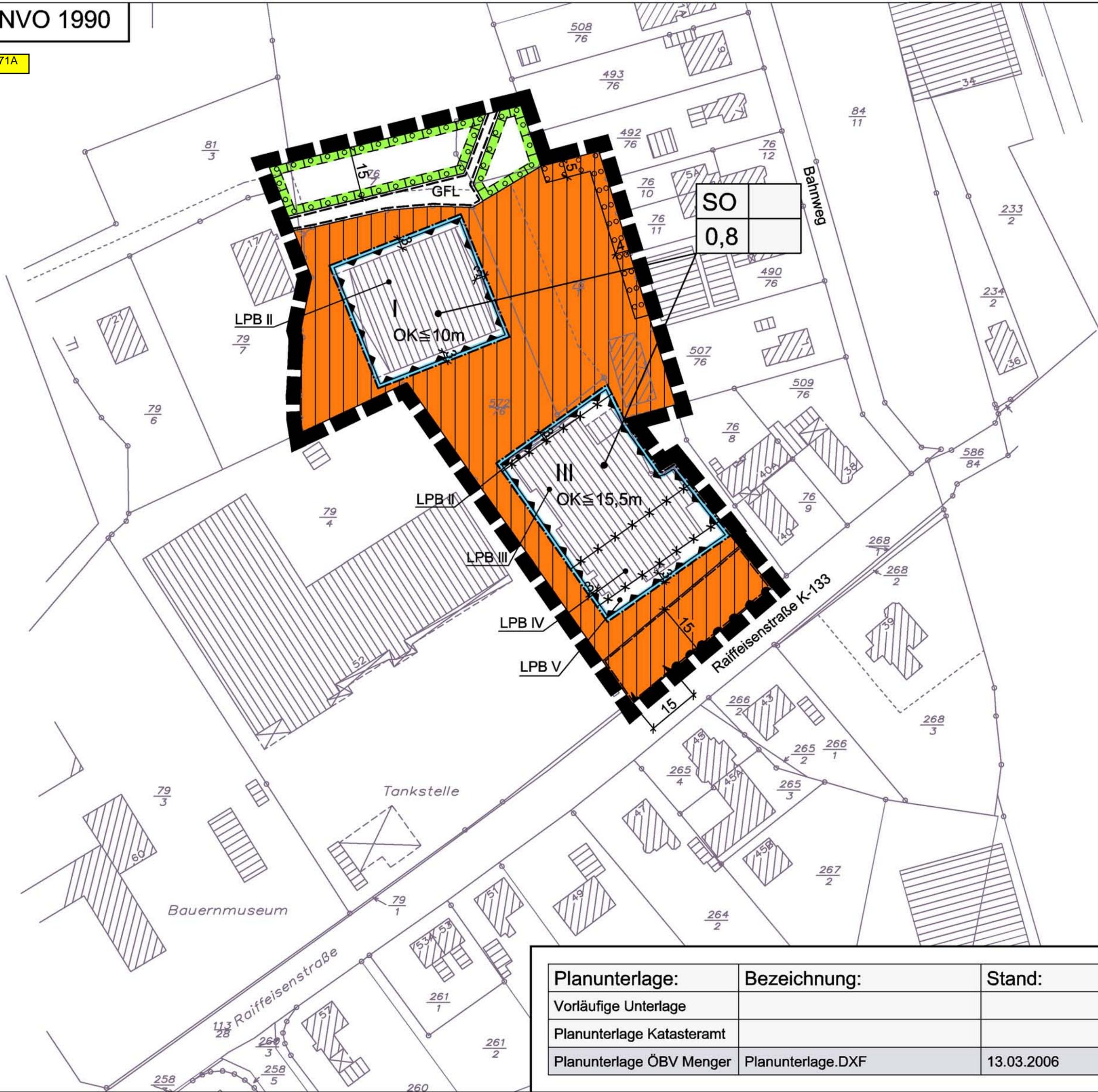
Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
	03.04.2006	<p>So wie ich Herrn Decker verstanden habe, sei eine Gesamtlösung aus terminlichen Gründen zur Zeit nicht machbar. Dabei habe ich die Gemeinde Rastede doch schon im Jahre 2005 frühzeitig darüber informiert, dass ich mir eine Einbringung meines Grundstücks in eine städtebauliche Gesamtkonzeption vorstellen könnte. Mir wurde daraufhin mitgeteilt, dass die Gemeinde Rastede eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 70 gegenwärtig nicht beabsichtige. Es wäre schön, wenn es einen Ortstermin mit allen Fraktionsvorsitzenden und Vertretern der Gemeinde geben könnte, um ein genaueres Bild von der Sachlage zu ermitteln.</p> <p>Meinen Antrag und meine Bedenken bezüglich der Änderung des o. a. Bebauungsplanes (vgl. u. a. mein Schreiben vom 09.03.2006) konkretisiere ich hiermit wie folgt:</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Insgesamt hält die Gemeinde Rastede an ihren städtebaulichen Zielen des Bebauungsplanes Nr. 70 unverändert fest. Sie werden durch diese 1. Änderung nicht berührt. Ziel der Änderung ist lediglich eine Steuerung der zulässigen Einzelhandelsnutzungen.</p>
	Fortsetzung Michael Knappe	<ol style="list-style-type: none">1.) Ich beantrage, in dem auf meinem Grundstück befindlichen Gebäude mit einer Wohnfläche von ca. 230 qm ebenfalls die Möglichkeit von Einzelhandel entsprechend der "Rasteder Liste" sowie Gastronomie zuzulassen.2.) Ich beantrage, auf dem Grundstück eine weitere Bebauungsmöglichkeit (gewerblicher bzw. wohnungswirtschaftlicher Art) zu genehmigen.3.) Bei negativer Entscheidung über meine Anträge zu 1. bzw. 2. meine Interessen und die meiner Mieter in dem Wohnhaus Fabrikweg 7 ausreichend gegenüber der angrenzenden Gewerbefläche und der davon ausgehenden Immission zu schützen. <p>Begründung:</p> <p>Ich habe nach dem noch gültigen Bebauungsplan aktuell keine andere Möglichkeit, als Wohnhaus und Grundstück (über 3.000 qm) nur zu Wohnzwecken zu nutzen. Dies entspricht offenbar auch nicht dem Wunsch der Gemeinde Rastede.</p>	<p>Dem Antrag zu 1 und 2 wird nicht gefolgt. Auch im ursprünglichen Bebauungsplan war das betreffende Grundstück als Sonstiges Sondergebiet und als nicht überbaubare Fläche überplant gewesen. Dies wird in der 1. Änderung des Bebauungsplanes unverändert übernommen. Damit kommt das gemeindliche Ziel zum Ausdruck, das Grundstück langfristig in das Sondergebiet zu integrieren. Die bestehende Wohnnutzung genießt jedoch Bestandsschutz und ist entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Die Wohnnutzung genießt Bestandsschutz. Die Wohnnutzungen sind entsprechend im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
		<p>Um hier zukünftig eine Alternative zu haben und damit letztlich auch dem Interesse der Gemeinde Rastede nachzukommen, halte ich es für sinnvoll, im Zuge der Änderung des Bebauungsplanes 70 ebenfalls über eine anderweitige und weitergehende Nutzung meines Grundstücks mit zu entscheiden.</p> <p>Durch meinen o. a. Antrag wird gleichzeitig die Möglichkeit einer sinnvollen Erweiterung des angrenzenden ehemaligen Baumarktes eröffnet. Durch den jetzigen Bebauungsplan werden Erweiterungen eines potenziell angrenzenden Einzelhandelsbetriebs erheblich blockiert. Denkbar wäre z. B. die Errichtung einer Lagerhalle auf dem östlichen Teil meines Grundstücks.</p> <p>Diese Halle könnte zugleich der Wohnbebauung am Bahnweg einen Immissionsschutzgewinn vor dem Gewerbebetrieb bieten.</p>	<p>Der Bereich ist auch bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan als nicht überbaubare Fläche im Sondergebiet festgesetzt gewesen. Im Rahmen der 1. vereinfachten Änderung wird diese Situation nicht geändert. Die Wohnnutzungen genießen Bestandsschutz.</p> <p>Eine Entwicklung wird durch die Änderung des Bebauungsplanes nicht blockiert. Die Gemeinde Rastede erachtet das Grundstück als ausreichend groß für eine einzelhändlerische Nutzung. Das Ziel der Gemeinde Rastede ist nach wie vor, dass in Rede stehende Grundstück in eine Sondergebietsnutzung zu integrieren, um eine städtebaulich sinnvolle Gesamtfläche planungsrechtlich vorzubereiten. Eine Erweiterung des Gebäudebestandes für Sondergebietsnutzungen ist jedoch nicht sinnvoll, da das Verhältnis von Gebäudeflächen zu Stellplatzflächen ausreichend ist. Auch die Ergebnisse des Immissionsschutzgutachtens zeigen, dass eine weitere Ausdehnung der Flächennutzungen immissionsschutzrechtlich problematisch ist.</p>
	Fortsetzung Michael Knappe	<p>Sollte eine gewerbliche Nutzung meines Grundstücks weiterhin ausgeschlossen bleiben, so bitte ich zumindest weiterhin die Errichtung eines Einfamilienhauses für private Wohnzwecke zu prüfen.</p> <p>Anmerkung: Mit Herrn Ralf Meinardus, einem dem jetzigen Eigentümer des ehemaligen Baumarktes Grafe, habe ich im März 2005 telefonisch Kontakt aufgenommen, um eine Nutzung beider Grundstücke durch die Unternehmensgruppe Meinardus abzusprechen. Herr Meinardus zeigte an dem Grundstück Fabrikweg 7 jedoch kein besonderes Interesse, da der Bebauungsplan eine sinnvolle und wirtschaftliche Nutzung des Grundstücks nicht ermögliche.</p> <p>In den letzten Tagen habe ich erfolglos versucht, erneut Rücksprache mit Herrn Ralf Meinardus zu halten, konnte ihn jedoch nicht erreichen. Herrn Frank Meinardus habe ich am 30.03.2006 eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter hinterlassen, bisher kam jedoch keine Reaktion.</p>	<p>Die bestehende Wohnnutzung genießt Bestandsschutz.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	<i>Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung</i>
		M. E. wird es nur durch eine weitreichende Änderung des Bebauungsplanes möglich sein, das gesamte Areal mit über 11.000 qm -bestehend aus beiden Grundstücken- wirtschaftlich und damit letztlich im Sinne der Gemeinde Rastede zu nutzen. In meinem letzten Schreiben vom 09.03.2006 habe ich hierzu bereits nähere Angaben gemacht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Planunterlage:	Bezeichnung:	Stand:
Vorläufige Unterlage		
Planunterlage Katasteramt		
Planunterlage ÖBV Menger	Planunterlage.DXF	13.03.2006

PLANZEICHENERKLÄRUNG

1. Art der baulichen Nutzung



Sonstige Sondergebiete

2. Maß der baulichen Nutzung

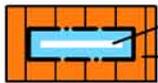
0,8 Grundflächenzahl

I Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen



Baugrenze



überbaubare Fläche

nicht überbaubare Fläche

6. Verkehrsflächen

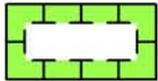


Einfahrtbereich

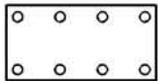


Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

13. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen oder Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft



Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft



Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

15. Sonstige Planzeichen



nichtüberbaubare Flächen mit Nutzungseinschränkungen
(siehe textliche Festsetzung Nr.7)



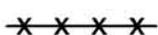
mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zu belastende Flächen



Umgrenzung von Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes- Immissionsschutzgesetzes

LPB II

Lärmpegelbereich



Abgrenzung unterschiedlicher Lärmpegelbereiche



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Textliche Festsetzungen

1. Im Sonstigen Sondergebiet gemäß § 11 (3) BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel / Wohnen“ sind zulässig:

- Baumärkte ohne Angebot der folgenden Sortimente:
 - Bekleidung
 - Schuhe
 - Lederwaren
 - Sportartikel
 - Bücher Schreibwaren
 - Spielwaren
 - Musikinstrumente
 - Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik
 - Geschenkartikel
 - Foto, Film
 - Optik
 - Uhren und Schmuck
 - Heimtextilien, Kurzwaren
 - Unterhaltungselektronik (TV, HiFi, CD)/Neue Medien
- Randsortimente mit einer Verkaufsfläche (in der Gesamtsumme des Sonstigen Sondergebietes) von bis zu 10 % der Gesamtverkaufsfläche oder maximal 280 qm. Dabei sind Teilsortimente auf maximal 100 qm Verkaufsfläche begrenzt.
- Imbissbetrieb bis zu einer Grundfläche von 35 qm (Typ Stehcafe),
- Nebenanlagen, die der Versorgung des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme, fernmeldetechnischen Anlagen und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen,
- Wohnungen oberhalb des I Obergeschosses,
- Stellplätze.

2. Im Sonstigen Sondergebiet dürfen die zulässigen Grundflächen durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen um maximal 0,1 überschritten werden. (0,8+0,1 = 0,9).

3. Auf den nicht überbaubaren Flächen ist die Anlage von Zuwegungen, Stellplätzen und Nebenanlagen, die der Versorgung des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme, fernmeldetechnischen Anlagen und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen, allgemein zulässig.

4. Im Sonstigen Sondergebiet ist für je 8 Stellplätze ein Laubhochstamm mit einem Stammumfang von 16/18 cm auf den Stellplatzflächen zu pflanzen. Geeignete Arten sind: Stieleiche, Bergahorn, Winterlinde als Großgehölze sowie Mehlbeere, Baumhasel, Rotdorn als kleinere Bäume.

5. Innerhalb der Flächen mit Pflanzgebot gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB sind Bepflanzungsmaßnahmen (Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern) mit standortgerechten und landschaftstypischen Laubgehölzen (z.B. Eiche, Birke, Vogelbeere, Feldahorn, Hainbuche, Schneeball, Hasel, Hartriegel, Schlehdorn, Wildrose, Grauweide, Salweide, Ohrchenweide) vorzunehmen.
6. Das Geh-, Fahr und Leitungsrecht wird zu Gunsten der Anlieger und der Ver- und Entsorgungsunternehmen festgesetzt.
7. Auf den in der Planzeichnung gestrichelten nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind gemäß § 23 (5) BauNVO in einer Tiefe von 15 m Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO sowie Garagen und offene Kleingaragen (i.S.v. § 1 (3) GaVO (Carports)) gemäß § 12 BauNVO nicht zulässig. Hiervon ausgenommen sind Stellplätze, Zu-/Abfahrten und Einfriedungen.
8. Gemäß § 9 (1) Nr.1 BauGB in Verbindung mit § 16 (3) Nr.2 BauNVO wird die Oberkante der zulässigen Gebäude auf maximal 15,5 m bzw. 10 m über Bezugsebene festgesetzt. Bezugsebene ist die Fahrbahnoberkante der zur Erschließung des einzelnen Grundstücks dienenden angrenzenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche (gemessen in der Mitte der Fahrbahn im rechten Winkel zum Gebäude). Ausgenommen davon sind Aufbauten in Form von Satellitenanlagen/Mobilfunkanlagen.
9. In den Wohn- und Aufenthaltsräumen sind in den im Planteil gekennzeichneten Bereichen auf der der Raiffeisenstraße direkt und in einem Winkel bis zu 90 ° zugewandten Fassadenseite die folgenden erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) durch die Außenbauteile(Wandanteil, Fenster, Lüftung, Dächer etc.) einzuhalten:

Lärmpegelbereich V: erf. $R'_{w,res} = 45$ dB für Aufenthaltsräume von Wohnungen
erf. $R'_{w,res} = 40$ dB für Büro- und Sozialräume

Lärmpegelbereich IV: erf. $R'_{w,res} = 40$ dB für Aufenthaltsräume von Wohnungen
erf. $R'_{w,res} = 35$ dB für Büro- und Sozialräume

Lärmpegelbereich III: erf. $R'_{w,res} = 35$ dB für Aufenthaltsräume von Wohnungen
erf. $R'_{w,res} = 30$ dB für Büro- und Sozialräume

Lärmpegelbereich II: erf. $R'_{w,res} = 30$ dB für Aufenthaltsräume von Wohnungen

Hinweise

1. Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg angezeigt oder der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.
2. Sollten bei geplanten Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf Altablagerungen bzw. Altstandorte zutage treten, so ist unverzüglich die Untere Abfallbehörde zu benachrichtigen.
3. Die Lage der Versorgungsleitungen ist den Bestandsplänen der zuständigen Versorgungsunternehmen zu entnehmen.

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

Vorlage-Nr.: 2006/079

freigegeben am 10.04.2006

GB 3

Sachbearbeiter/in: Frau Wahl, Kirsten

Datum: 10.04.2006

Vorstellung des Straßenausbaukonzeptes für Innerortsstraßen

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	15.05.2006	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	23.05.2006	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Das Straßenausbaukonzept für Innerortsstraßen wird beschlossen. Folgende 15 Straßen sind gemäß dem Maßnahmenkonzept saniert werden.

- ✓ Voßbarg
- ✓ Eichendorffstraße
- ✓ Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen der Einmündung Eichendorffstraße und dem Kleingartenge-lände)
- ✓ Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße)
- ✓ Petersstraße
- ✓ Feldbreite (Teilbereich zwischen der Einmündung Südender Straße und dem Minimal-Markt)
- ✓ Bachstraße
- ✓ Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen dem Kleingartenverein und der Straße Am Horstbusch)
- ✓ Diedrich-Freels-Straße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)
- ✓ Uhlhornstraße
- ✓ Buschweg
- ✓ An der Bleiche
- ✓ Südender Straße (Teilbereich zwischen der Einmündung Oldenburger Straße und der ehem. Zufahrt Lager Ihr Platz)
- ✓ Sophienstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)
- ✓ Am Kleinenfelde
- ✓ Hirschtorweg

Sach- und Rechtslage:

Mit der Vorlage Nr. 2005/201 sind im vergangenen Jahr im Verwaltungsausschuss die Krite-rien für die Erstellung des Straßenausbauprogramms für Innerortsstraßen beschlossen worden. Auf dieser Grundlage wurden die zu untersuchenden Straßen bewertet. Als Abschlussergebnis

gibt es ein Maßnahmenkonzept, welches im Kapitel 5.6 des anliegenden Gesamtkonzeptes dargestellt ist.

Für die Haushaltsplanberatungen 2007 und für die Folgejahre wird ein Vorschlag zur zeitlichen Einordnung vorgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen werden bei den konkreten Planungen für die einzelnen Maßnahmen dargestellt.

Anlagen:

Anlage 1: Straßenausbaukonzept - Teil 3: Innerortsstraßen

Anlage 2: Legende für die fachlichen Begriffserklärungen des Kapitel 5.5 „Untersuchung der weiteren baulichen Anlagen“

Straßenausbaukonzept der Gemeinde Rastede

Teil 1: Allgemeines (Kapitel 1 - 3 beschlossen)

Teil 2: Sanierungskonzept Außerortsstraßen (Kapitel 4 beschlossen)

Teil 3: Sanierungskonzept Innerortsstraßen (Kapitel 5 Entwurfsfassung)



5. Ergebnis Sanierungskonzept Innerortsstraßen

5.1 Allgemeines

Das Kapitel 5 des Straßenausbaukonzeptes hat als Abschlussergebnis analog zum (bereits vorhandenen) Kapitel 4, Sanierungskonzept für Außerortsstraßen, ein Sanierungskonzept für Innerortsstraßen. Der Weg dorthin ist bereits bei der Erstellung des Straßenausbaukonzeptes in den Kapiteln 1 bis 3 eingehend erläutert worden. Auf eine Wiederholung im einzelnen wird daher verzichtet.

Zur besseren Verdeutlichung wird hier jedoch noch einmal wiederholt, nach welchen Kriterien (siehe hierzu auch Kapitel 2.2.2) die Unterteilung in Innerorts- und Außerortsstraßen vorgenommen wurde.

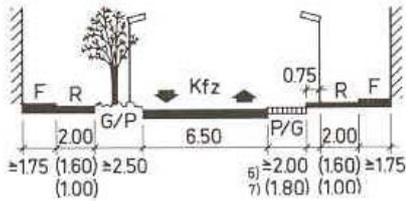
- Alle Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt zählen grundsätzlich zu den Innerortsstraßen.
- Alle Straßen außerhalb der Ortsdurchfahrt zählen grundsätzlich zu den Außerortsstraßen.
- Bei Straßen, die aufgrund ihres Verlaufes demnach zu den Innerorts- und Außerortsstraßen gezählt werden müssen, wird die Trennung nicht direkt am Ortsschild vorgenommen, sondern an einem sich aus der Bebauung ergebenden Punkt.
- Straßen, die aufgrund der zuvor genannten Einteilung zu den Außerortsstraßen zählen müssten, jedoch eine zusammenhängende Bebauung haben (z.B. Gleisweg, Lauwstraße), zählen zu den Innerortsstraßen.

5.2 Einstufung der Straßen

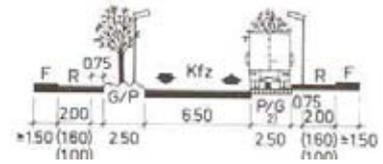
In einem ersten Schritt sind diese Straßen nach den Vorschriften über die Anlegung von Erschließungsstraßen (EAE) eingeteilt worden. Bei der Erstellung des Straßenbeleuchtungskonzeptes ist analog verfahren worden, daher ist an dieser Stelle auf die bereits vorhandene Einteilung zurückgegriffen worden.

Um einen Eindruck zu bekommen, bei welcher Straße es sich beispielsweise um eine Sammelstraße handelt, sind Regelquerschnitte aus den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) mit Beispielen aus dem Gemeindegebiet nachstehend abgebildet.

Typ Hauptsammelstraßen 2



Typ Hauptsammelstraßen 3



Beispiele für eine Hauptsammelstraße 3

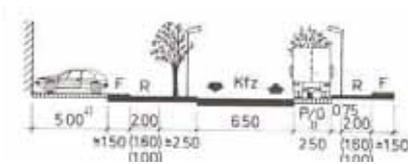


Oldenburger Straße

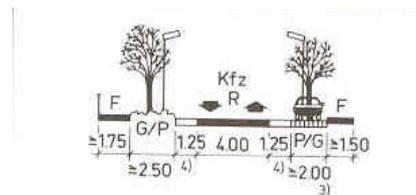


Schulstraße

Typ Sammelstraßen 1



Typ Sammelstraße 2

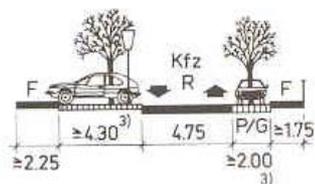


Beispiele für eine Sammelstraße 2

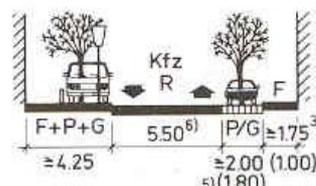


Elbestraße

Anwohnerstraßen 1



Anwohnerstraßen 2



Beispiele für eine Anwohnerstraße 1

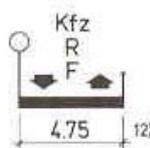


Schützenhofstraße



Fuldastraße

Anwohnerwege 1



Saalestraße

Für die Einteilung nach der EAE wurde nur der bauliche Querschnitt der Straße zugrunde gelegt. Das hat zur Folge, dass Straßen mit in die Untersuchung einbezogen worden sind, die augenscheinlich aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion eine geringere Bedeutung haben. So hat sich z.B. gezeigt, dass Straßen aufgrund ihrer baulichen Gegebenheiten als Sammelstraße eingestuft worden sind, jedoch von ihrer Bedeutung her eher als Anliegerstraße zu sehen sind.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass keine beitragsrechtliche Einstufung gemäß der Straßenausbaubeitragsatzung erfolgt ist.

5.2.1 Auflistung der zu untersuchenden Straßen

Bei den weiterführenden Untersuchungen wurden nur die gemeindeeigenen Straßen der EAE-Kategorien Hauptssammelstraßen, Sammelstraßen und Anwohnerstraßen mit ihren verschiedenen unterschiedlichen baulichen Querschnitten herangezogen. Bei den Anwohnerwegen wurde aufgrund ihrer geringen verkehrstechnischen Bedeutung für die Allgemeinheit auf eine weiterführende Untersuchung verzichtet. Das kann zur Folge haben, dass sanierungsbedürftige Straßen wie z.B. der Meenheitsweg in Hahn-Lehmden, aufgrund des untergeordneten Querschnittes nicht näher untersucht wurden.

Die in der jüngsten Vergangenheit verschiedenen komplett erneuerten innerörtlichen Straßen wurden bei der Auflistung der zu untersuchenden Straßen nicht berücksichtigt, da sie keine Schäden aufweisen.

Es handelt sich im einzelnen um folgende Straßen:

August-Brötje-Straße, Schloßstraße, Ladestraße, Bahnhofstraße ,

Nachstehend sind nun die für das Innerortsstraßensanierungskonzept relevanten Straßen aufgeführt:

Am Nordkreuz, Sandbergstraße, Schulstraße, Lehmders Straße, Klein Feldhus, Am Liethegleis, Am Horstbusch, Bachstraße, Eichendorffstraße, Mühlenstraße, An der Bleiche, Feldbreite, Parkstraße, Südender Straße, Schillerstraße, Voßberg, Danziger Straße, Goethestraße, Elbestraße, Leuchtenburger Straße, Am Waldrand, Hohe Looge, Am Hang, Am Wiesenrand, Am Winkel, Beethovenstraße, Brahmstraße, Brucknerstraße, Föhrenkamp, Gluckstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Listzstraße, Lortzingstraße, Marienstraße, Mozartstraße, Schubertstraße, Schumannstraße, Schützenhofstraße, Tonkuhlenstraße, Uhlhornstraße, Von Weber Straße, Wagnerstraße, Waldstraße, Ziegelstraße, Zur Windmühlen-Straße, Bogenstraße, Grasweg, Schilfweg, Am Hankhauser Busch, Am Mühlenhof, Dobbenstrasse, Quellenweg, Spiekerstraße, Zum Ellern, Am Nordrand, Tegelbusch, Martin-Luther-Straße, Von-Bodelschwingh-Straße, Anton-Günther-Strasse, Peterstraße, Diedrich-Freels-Straße, Finkenstraße, Sophienstraße, Achtern Nordpol, Auf der Raade, Hermann-Allmers-Straße, Springerweg, Wilhelm-Behrens-Straße, Hostemoster Straße, Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße, Hirschtoweg, Hubertusstraße,

Taubenstraße, Buschweg, Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gartenstraße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelm-Kratz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße, Am Kleinenfelde, Springerweg, Kolberger Straße, Emsstraße, Havelstraße, Hesterstraße, Jadestraße, Jümmestraße, Ledastraße, Neissestraße, Oderstraße, Spreestraße, Wapelstraße, Weserstraße, Allerstraße, Fuldastraße, Werrastraße, Am Turm, Lesumstraße, Memelstraße, Osteweg, Lerchenstraße, Nethener Weg, Rehornweg, Sanddornweg, Heideweg, Lilienstraße, Nelkenstraße, Rosenstraße, Tulpenstraße, Hankhauser Weg, Dorfstraße, Loyerbergstraße

5.3 Zustandsbewertung der Straßen

Die ausgewählten Straßen sind vor Ort hinsichtlich ihres baulichen Zustandes untersucht worden. Dabei war in erster Linie der Zustand der Fahrbahn für die Erstbeurteilung ausschlaggebend. Erst bei der weiteren Beurteilung ist der bauliche Zustand der Nebenanlagen und der Schmutz- und Regenwasserkanäle mit in die Beurteilung eingeflossen.

Diese weiteren baulichen Anlagen befinden sich zum Teil in einem schlechteren Zustand als der eigentliche Straßenkörper und könnten bei einer zu frühen Berücksichtigung das Ergebnis für die Sanierungsdringlichkeit der Straße verfälschen. Daher wurden diese baulichen Anlagen nur bei den 15 dringlichst zu sanierenden Straßen mit berücksichtigt.



Beispiel für eine dem Alter entsprechende Straße mit einem maroden Gehweg

In Kapitel 2.6 sind die untersuchten Schadensarten ausführlich beschrieben worden. Dabei ist zu beachten, dass die einzelnen Schadensarten nicht immer bei allen Straßen aufgrund ihrer Herstellungsart vorkommen können. Beispielsweise können bei gepflasterten Straßen keine Risse auftreten.

5.3.1 Ortsteil Hahn-Lehmden

Im Ortsteil Hahn- Lehmden wurden aufgrund der Vorauswahl die Lerchenstraße, der Nethener Weg, der Sanddornweg, der Heideweg, die Lilienstraße, die Nelkenstraße, die Rosenstraße und die Tulpenstraße hinsichtlich ihres baulichen Zustandes näher untersucht. Die Straßen sind zum überwiegenden Teil mit Betonsteinpflaster befestigt und befinden sich im Gesamten betrachtet in einem recht guten Zustand. Auffällig sind jedoch die Anhäufung der Versackungen im Bereich der Regenabläufe und der Abwasserschächte. Die Abwasserleitungen befinden sich größtenteils in den Nebenanlagen, so dass es hier kurzfristigen Handlungsbedarf gibt um „Stolperfallen“ durch herauswachsende Schächte zu beheben. Der Bauhof der Gemeinde Rastede ist diesbezüglich bereits beauftragt.



Gehweg Heideweg



Gehweg Tulpenstraße

Aufgrund der durchgeführten Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	10
Rosenstraße	9
Lerchenstraße	9
Nelkenstraße	7
Tulpenstraße	6
Nethener Weg	5
Heideweg	4
Sanddornweg	1

Nicht mit untersucht wurden der Meenheitsweg und die Straße Am Sternbusch. Beide Straßen wurden aufgrund ihres baulichen Regelquerschnittes nicht mit berücksichtigt, sind jedoch aufgrund ihres baulichen Zustandes dringend sanierungsbedürftig. Die Planungen für eine Sanierung des Meenheitsweges sind bereits abgeschlossen. Die Sanierung dieser beiden Straßen ist in jedem Fall einer Sanierung der zuvor genannten Straßen vorzuziehen.

5.3.2 Ortsteil Wahnbek

Im Ortsteil Wahnbek ist vor zwei Jahren eine flächendeckende Straßensanierung mit einer doppelten Oberflächenbehandlung durchgeführt worden. Bei diesem Sanierungsverfahren wird die Oberfläche einer an sich tragfähigen Straße gesäubert und durch Vorflicken von Schadstellen geebnet. Nach dem Einfahren der Flickstellen durch den Verkehr wird das bituminöse Bindemittel gleichmäßig aufgespritzt, mit einkörnigem Splitt abgestreut und der Splitt zur Unterstützung des Anhaftens und der Einbettung mit einer Gummiradwalze angedrückt. Wird ein zweites Mal angespritzt und abgesplittet, entsteht die hier durchgeführte doppelte Oberflächenbehandlung.

Dieses Sanierungsverfahren ist bei den nachstehenden Straßen durchgeführt worden, bei denen nach Kapitel 5.2.1 eine eingehende Zustandprüfung durchgeführt werden sollte. Es handelt sich im einzelnen um folgende Straßen:

Emsstraße (von der Kreuzung Jadestraße bis zur Ochtmstraße), Oderstraße, Huntestraße, Werrastraße, Allerstraße, Elbestraße, Weserstraße, Jadestraße (von der Kreuzung Emsstraße bis zur Schulstraße), Wapelstraße, Havelstraße, Sandbergstraße (von der Einmündung Oldenburger Straße bis zur Einmündung Jadestraße und von der Einmündung Hohlweg bis zur Einmündung Sandbergstraße).

Dadurch befinden sich die zuvor genannten Straßen zur Zeit in einem guten Zustand und weisen nur wenig Mängel auf, die sich hauptsächlich auf Unebenheiten im Quer- und Längsprofil beschränken. Der Verfall der Straße ist erfahrungsgemäß für die nächsten 10 bis 15 Jahre aufgehalten worden. Daher ist auf eine weitergehende Untersuchung dieser Straßen an dieser Stelle verzichtet worden.



Emsstraße



Allerstraße

Die verbleibenden zu untersuchenden Straßen, welche im einzelnen die Spreestraße, Neißestraße, Jadestraße, Emsstraße, Sandbergstraße, Jümmestraße, Hesterstraße, Am Turm, Lesumstraße, Osteweg, Am Nordkreuz und Fuldastraße sind, sind größtenteils bituminös befestigt. Die Straßen haben in der Gesamtheit betrachtet alle kleine Mängel, bei denen sich eine Sanierung mit der doppelten Oberflächenbehandlung anbietet. Lediglich der bauliche Zustand der Spreestraße, Neißestraße und das Ende der Hesterstraße ist in einem wesentlich schlechteren Zustand. Aufgrund der Fahrbahnaufbrüche besteht hier ein dringender Sanierungsbedarf um den weiteren rapiden Verfall der Straße aufzuhalten.



Spreestraße



Hesterstraße

Die Nebenanlagen der untersuchten Straßen befinden sich im Vergleich zu den Fahrbahnen, wie bereits im Ortsteil Hahn-Lehmden, in einem wesentlich schlechteren Zustand. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf. Der Bauhof der Gemeinde Rastede wird auch hier Teilbereiche sanieren, doch wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen.



Oderstraße



Havelstraße

Straßenbaukonzept für Innerortsstraßen

Aufgrund der reinen Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge allein für den Ortsteil Wahnbek:

Straße	Teilbereich / Bemerkungen	Punktzahl
Spreestraße		19
Neißestraße		14
Jadestraße	Sandbergstraße bis Emsstraße	11
Emsstraße	Ochtumstraße bis Elbestraße	11
Sandbergstraße	Jadestraße bis Hohlweg	9
Jümmestraße		7
Hesterstraße		7
Am Turm		7
Lesumstraße		6
Ostweg		6
Am Nordkreuz		6
Fuldastraße		5

5.3.3 Ortsteil Loy

Für den Ortsteil Loy wurden die Loyerbergstraße, die Dorfstraße und der Hankhauser Weg auf ihren baulichen Zustand hin näher untersucht. Alle Straßen sind in einem guten Zustand, so dass keine Veranlassung besteht Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

5.3.4 Ortsteil Rastede

Im Zuge der Untersuchung für den Ortsteil Rastede sind alle unter Kapitel 5.2.1 genannten und noch nicht zuvor erwähnten Straßen auf ihren baulichen Zustand hin untersucht worden. Die Hauptmasse der untersuchten Straßen ist in einem befriedigenden Zustand, jedoch gibt es auch mehrere Straßen die Schäden aufweisen, die an der Grenze der Verkehrssicherheit sind.

Aufgrund der reinen baulichen Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge für den Ortsteil Rastede:

Straße	Punktzahl
Eichendorffstraße	18
Petersstraße	17
Schützenhofstraße	17
Voßberg	16
Schützenhofstraße	16
An der Bleiche	16
Diedrich-Freels-Straße	15
Feldbreite	13
Hermann-Löns-Straße	13
Zur Windmühlenstraße	13
Ulhornstraße	13
Sophienstraße	13
Schützenhofstraße	13
Bachstraße	13
Fasanenstraße	12
Buschweg	12
Südender Straße	11
Am Kleinenfelde	11
Hirschtornweg	10
Rehornweg	10
Marienstraße	9
Von-Humboldt-Straße	9
Glowsteinstraße	9
Am Straßebusch	9
Am Liethegleis	9
Tonkuhlenstraße	9
Waldstraße	9
Gartenstraße	8
Arndstraße	8
Am Horstbusch	8
Schubertstraße	8
Wagnerstraße	8
Morissestraße	7
Taubenstraße	7
Fasanenstraße	7
Kolberger Straße	7
Am Winkel	7
Ziegelstraße	7
Carl-Rohde-Straße	7
Händelstraße	7
Danziger Straße	6

Straßenausbaukonzept für Innerortsstraßen

Am Hang	6
Schillerstraße	6
Am Wieserand	6
Leszigstraße	6
Feldbreite	6
Leuchterburger Straße	5
Bricknerstraße	5
Glockstraße	5
Markenstraße	5
Am Tegebisch	5
Lückstraße	5
Zim Eken	5
Martin-Luther-Straße	5
Von-Bodekohlwig-Straße	5
Grasweg	5
Am Waldrand	5
Finkenstraße	5
Schiffweg	5
Bogenstraße	5
Beethovestraße	5
Am Nordrand	5
Spielerstraße	5
Quellenweg	5
Am Mühlenhof	5
Am Hanklanger Bisch	5
Von-Weber-Straße	5
Siedler Straße	5
Sophienstraße	5
Hermann-Almers-Straße	4
Hofmeister Straße	4
Springer Weg	4
Förrenkamp	4
Dobbertstraße	4
Wilhelm-Belrens-Straße	4
Hilbertsstraße	4
Goethestraße	4
Schirmanstraße	4
Klein Feldweg	3
Mühlenstraße	3
Anton-Guthier-Straße	3
Haydnstraße	2
Lortzingstraße	2
Gartenstraße	2
Achtern Nordpol	2
An der Baade	1
Ulrichstraße	1
Christian-Ludwig-Bosse-Straße	1
Wilhelm-Kratz-Straße	1
Hole Looje	1

5.4 Untersuchung der infrastrukturellen Bedeutung

Für die weitergehende Untersuchung wird die infrastrukturelle verkehrstechnische Bedeutung der Straße mit in die Bewertung einbezogen. Für diesen Zweck wurden Teilgebiete graphisch dargestellt, die die vermutlichen Fahrwege verdeutlichen sollen, um somit die verkehrstechnische Bedeutung der Straße für die Allgemeinheit aufzuzeigen. Die Einstufung der untersuchten Straßen in die verschiedenen baulichen Straßentypen (Hauptsammelstraße, Sammelstraße, Anwohnerstraßen

und Anwohnerwege), sowie deren maßgebende verkehrliche Funktion (Aufenthalts-, Erschließungs-, und Verbindungsfunktion) sind daher nicht zwingend mit der Einstufung rein nach den baulichen Regelquerschnitten gemäß den Empfehlungen für die Anlegung von Erschließungsstraßen übereinstimmend. Die Einstufung der Straßen in die verschiedenen Straßenarten sind subjektive Einschätzungen.

5.4.2 Ortsteil Hahn-Lehmden



Aus der oben stehenden Grafik erkennt man, dass der Heideweg und der Nethener Weg eine übergeordnete verkehrstechnische Bedeutung haben. Die beiden Straßen nehmen die Verkehre aus den Wohngebieten auf und leiten sie an die übergeordneten Straßen, Wiefelsteder und Wilhelmshavener Straße, ab. Beide Straßen sind daher als Sammelstraßen einzustufen. Die übrigen Straßen haben eine geringere verkehrstechnische Bedeutung. Die Nutzer dieser Straßen haben in der Regel mit dem Befahren der Straße ihr Ziel bereits erreicht. Daher handelt es sich hier um Anwohnerstraßen. Unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Bedeutung ergibt sich nachfolgende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	12,5
Rosenstraße	11,25
Lerchenstraße	11,25
Nethener Weg	11,25
Heideweg	9
Nelkenstraße	8,75
Tulpenstraße	7,5
Sanddornweg	1,25

5.4.3 Ortsteil Wahnbek

Der Ortsteil Wahnbek wurde zur besseren Übersicht in drei Abschnitte unterteilt. Auf der nachfolgend abgebildeten Grafik ist neben dem neuerem Gewerbegebiet Am Nordkreuz der älteste Siedlungsbereich von Wahnbek abgebildet. Im nachfolgenden sollen in diesem Abschnitt folgende Straßen näher betrachtet werden: Am Nordkreuz, Spreestraße, Neissestraße, Oderstraße, Havelstraße, Wapelstraße, Jadestraße



Bei Betrachtung dieser Straßen handelt es sich hier, trotz der gegensprüchlichen baulichen Ausführungsart, um Anwohnerstraßen (Havelstraße, Jadedstraße, Wapelstraße) und Anwohnerwege (Spreestraße, Neißestraße, Memelstraße). Sie nehmen hauptsächlich die Verkehre von den angrenzenden Wohnhäusern auf. Den als Anwohnerstraßen eingestuften Straßen kann man eine maßgebende Erschließungsfunktion zuschreiben. Die eingestuften Anwohnerwege haben eine maßgebende Aufenthaltsfunktion.

Auf der nächsten Grafik ist der Wohnbaubereich abgebildet, der in den siebziger Jahren entstanden ist. In diesem Gebiet werden folgende Straßen hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Bedeutung untersucht: Elbestraße, Allerstraße, Fuldastraße, Werrastraße, Lesumstraße, Hesterstraße, Osteweg



Bei näherer Betrachtung dieses Gebietes ergibt sich, dass die Elbestraße in diesem Gebiet sowohl von der baulichen Gestaltung, als auch von der verkehrstechnischen Bedeutung dem einer Sammelstraße mit einem maßgebenden Erschließungsfaktor nachkommt. Die Aller-, Werra-, Hester- und Fuldastraße sind Anwohnerstraßen, wovon lediglich die Allerstraße eine maßgebende Erschließungsfunktion hat. Den drei verbleibenden Straßen ist eher eine maßgebende Aufenthaltsfunktion zuzuschreiben. Die Lesumstraße sowie der Ostweg sind aufgrund ihrer geringen verkehrstechnischen Bedeutung als Anwohnerweg mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion einzustufen. Nur die direkten Anwohner dieser Straßen nutzen sie auch.

Auf der dritten Kartenübersicht werden die verbleibenden Straßen Emsstraße, Jümmestraße, Hunteweg, Weserstraße, Am Turm, Sandbergstraße hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Bedeutung untersucht.



Hier wird ersichtlich, dass die Sandbergstraße die Verkehre aus den angrenzenden Wohnbereichen aufnimmt und an die übergeordneten Kreisstraßen Oldenburger- und Butjadinger Straße verteilt. Daher wird die Sandbergstraße als eine Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Die Ems- sowie die Weserstraße sind Anwohnerstraßen, jedoch mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion, während es sich bei der Jümmestraße, Huntestraße und der Straße Am Turm um Anwohnerstraßen handelt, jedoch mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion.

Unter Berücksichtigung dieser verkehrstechnischen Einstufung der zu untersuchenden Straßen ergibt sich nachfolgende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Jadestraße	20,625
Emsstraße	20,625
Sandbergstraße	20,25
Spreestraße	19
Neißestraße	14
Am Nordkreuz	11,25
Jümmestraße	8,75
Hesterstraße	8,75
Am Turm	8,75
Lesumstraße	6
Osteweg	6

5.4.1 Hauptort Rastede

Um die verkehrstechnische Bedeutung der einzelnen zu untersuchenden Straßen zu verdeutlichen wurden Kartenabschnitte zur besseren Gliederung gebildet.

Auf dem nachstehenden Kartenabschnitt sind die Straßen im sogenannten „Musikerviertel“ abgebildet. Hierzu zählen die Bachstraße, Beethovenstraße, Brahmsstraße, Brucknerstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Listzstraße, Lortzigsstraße, Wagnerstraße, von-Weber-Straße, Schubertstraße und Mozartstraße.



Bei der Untersuchung dieses Gebietes wird festgestellt, dass die Bachstraße eine übergeordnete Bedeutung gegenüber den anderen Straßen hat. Sie nimmt die Verkehre aus den angrenzenden Straßen auf und leitet sie weiter. Sie erfüllt damit nicht nur nach dem baulichen Aspekt den einer Sammelstraße, sondern auch nach den verkehrstechnischen Aspekten. Die Bachstraße hat in diesem Gebiet eine maßgebende Erschließungsfunktion. Die weiter genannten Straßen haben eine eher verkehrstechnisch untergeordnete Bedeutung. Sie führen keine Verkehre weiter. Die Nutzer der Straßen haben mit dem Befahren dieser, i.d.R. ihr Ziel bereits erreicht. Daher werden diese Straßen als Anwohnerstraßen (Beethovenstraße, Brucknerstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Schubertstraße, Schumannstraße, Wagnerstraße) und Anwohnerwege (Mozartstraße, Brahmsstraße, Gluckstraße, Lisztstraße, Lortzigstraße, von-Weber-Straße) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion eingestuft.

Auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt ist der Bereich nördlich der Mühlenstraße abgebildet. Hierzu zählen die Spiekerstraße, Quellenweg, Dobbenstraße, Am Mühlenhof, Am Hankhauser Busch, Zum Ellern, Martin-Luther-Straße, Von-Bodelschwingh-Straße



Die Spiekerstraße und die Martin-Luther-Straße haben eine augenscheinlich wichtigere verkehrstechnische Funktion als die übrigen untersuchten Straßen. Sie nehmen die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und leiten sie weiter. Es ist hier für den Verkehrsteilnehmer nicht unmittelbar zwingend diese Straßen zu nutzen, aber die augenscheinlichen Verkehrswege lassen dies vermuten. Die beiden Straßen werden aufgrund der nicht klaren Abgrenzung nicht als Sammelstraße sondern als Anliegerstraße, allerdings mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Bei den übrigen Straßen handelt es sich zum Teil ebenfalls um Anliegerstraßen (Am Hankhauser Busch, Am Mühlenhof, Dobbenstraße, Quellenweg), allerdings mit einer maßgebenden Aufenthaltswfunktion. Die verbleibenden Straßen sind als Anwohnerwege (Zum Ellern, von Bodelschwingh-Straße) mit einer maßgebenden Aufenthaltswfunktion einzustufen.

Auf dem nächsten Kartenausschnitt sind folgende Straßen nach ihrer verkehrstechnischen Funktion hin untersucht worden: Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße, Hirschtorweg, Hubertusstraße, Südender Straße, Taubenstraße.



In diesem Gebiet hat die Südender Straße eine verkehrstechnisch übergeordnete Bedeutung. Daneben hat der Hirschtorweg aus verkehrlicher Sicht eine weitere wichtigere Bedeutung gegenüber allen anderen genannten Straßen. Beide Straßen haben augenscheinlich die Funktion einer Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion. Sie nehmen die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und leiten diese weiter ab. Die Verkehrsteilnehmer müssen i.d.R diese Straßen nutzen, um zu den übergeordneten Straßen (Oldenburger Straße und Borbecker Weg) zu gelangen. Alle anderen Straßen sind als Anwohnerstraßen (Hubertusstraße, Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße) bzw. Anwohnerwege (Taubenstraße) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion einzustufen.

Auf dem nachstehenden Kartenausschnitt werden der Buschweg, Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelms-Kraatz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße, Voßbarg auf ihre verkehrstechnische Bedeutung hin untersucht.



In diesem Gebiet spielt der Voßbarg eine verkehrstechnisch wichtige Rolle. Er nimmt die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und führt sie weiter. Daneben gewinnt der Buschweg an Bedeutung, da er die Verkehre in einen anderen Teilbereich des Gemeindegebietes führt. Jedoch hat er bei Weitem nicht die verkehrliche Bedeutung wie der Voßbarg. Er wird daher als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Der Voßbarg hat in diesem Gebiet die Funktion einer Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Die Bauernschaften Leuchtenburg und Neusüdende werden über den Voßbarg an das Zentrum von Rastede geführt. Die weiteren genannten Straßen sind als Anwohnerstraßen mit einer maßgebenden Aufenthaltswirkung einzuordnen. Dies wären Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelm-Kraatz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße.

In dem folgenden Kartenausschnitt werden die Goethestraße, Danziger Straße, Hermann-Allmers-Straße, Springerweg, Wilhelm-Behrens-Straße, Hostemoster Straße, Am Kleinenfelde, Springerweg, Kolbergerstraße auf ihre verkehrstechnische Bedeutung hin untersucht.



Die Danziger Straße sowie die Goethestraße erfüllen entsprechend ihrer baulichen Weise auch aus verkehrstechnischer Sicht die Anforderungen einer Sammelstraße. Sie haben in diesem Gebiet eine maßgebende Erschließungsfunktion. Die Straßen Am Kleinenfelde und der Springerweg sind als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion einzustufen. Die Straßen Wilh.-Behrens-Straße, Hermann-Allmers-Straße, Hostemoster Straße und Kolberger Straße sind Anwohnerstraßen mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion.

Auf dem folgenden Kartenausschnitt werden die Straßen Am Horstbusch, Schützenhofstraße, Am Hang, Am Wiesenrand, Föhrenkamp, Tonkuhlenstraße, Waldstraße, Ziegelstraße, Bogenstraße, Grasweg, Schilfweg geprüft.



Die Straßen am Horstbusch und die Schützenhofstraße haben in diesem Gebiet, verkehrstechnisch gesehen, eine größere Bedeutung gegenüber den anderen untersuchten Straßen. Sie sind Hauptfahrwege um die Fahrten dieses Gebietes zu verteilen. Sie werden daher als Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Die Straße Am Wiesenrand hebt sich gegenüber den verbleibenden Straßen ebenfalls aufgrund ihrer verkehrstechnischen Bedeutung hervor. Sie hat aber nicht den gleichen Stellenwert wie z.B. die Schützenhofstraße und wird daher als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Bei den restlichen Straßen handelt es sich um Anwohnerstraßen (Ziegelstraße, Tonkuhlenstraße, Bogenstraße, Grasweg und Schilfweg) und Anwohnerwege (Waldstraße, Am Hang, Föhrenkamp) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion.

Für den Abschluss der verkehrstechnischen Untersuchung des Hauptortes Rastede fehlen noch folgende Straßen:

Eichendorffstraße, Mühlenstraße, An der Bleiche, Feldbreite, Schillerstraße, Leuchtenburger Straße, Am Winkel, Petersstraße, Marienstraße, Ulhornstraße, Zur Windmühlenstraße, Am Nordrand, Tegelbusch, Anton-Günther-Straße, Diedrich-Freels-Straße, Finkenstraße, Sophienstraße, Achtern Nordpol und Auf der Raade

Bei der Eichendorffstraße, Mühlenstraße, Feldbreite und Leuchtenburger Straße handelt es sich um Straßen, die in ihrem Gebiet die Funktion einer Sammelstraße erfüllen. Sie nehmen die Verkehre aus den angrenzenden Straßen auf und leiten sie ab. Dabei haben sie eine maßgebende Erschließungsfunktion. Im Fall der Leuchtenburger Straße auch noch eine maßgebende Verbindungsfunktion.

Bei den übrigen Straßen handelt es sich um Anwohnerstraßen (*Am Winkel, Marienstraße, Ulhornstraße, Zur-Windmühlen-Straße, Tegelbusch, Anton-Günther-Straße, Diedrich-Freels-Straße, Sophienstraße, Peterstraße, An der Bleiche, Schillerstraße*) und Anwohnerwegen (*Finkenstraße, Schwalbenstraße, Auf der Raade, Achtern Nordpol, Am Nordrand*) mit einer *maßgebenden Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion*.

Die verkehrstechnische Untersuchung fließt jetzt mit in die Zustandsbewertung ein. Es ergibt sich demnach folgende Sanierungsreihenfolge, wobei hier nur die ersten 16 Straßen, > 20 Punkte, aufgeführt worden sind.

Straße	Punktzahl
<u>Vollberg</u>	42
Eichendorffstraße	40,5
Schützenhofstraße	38,25
Schützenhofstraße	36
Peterstraße	31,875
An der Bleiche	30
Feldbreite	29,25
Bachstraße	29,25
Schützenhofstraße	29,25
<u>Diedrich-Freels-Straße</u>	28,125
<u>Südender Straße</u>	24,75
<u>Sophienstraße</u>	24,375
<u>Ulhornstraße</u>	24,375
Buschweg	22,50
Hirschtowweg	22,5
Am Kleinenfelde	20,625

5.5 Untersuchung der weiteren baulichen Anlagen

Zu den weiteren baulichen Anlagen gehören die Kanalisation, Durchlässe, Brücken, Nebenanlagen sowie die Straßenbeleuchtung. Durchlässe und Brücken können bei den Innerortsstraßen vernachlässigt werden, da sie im Regelfall nicht vorhanden sind. Die Kanalisation, Nebenanlagen sowie die Straßenbeleuchtung haben dafür eine weit höhere Bedeutung.

Die Straßenbeleuchtung ist in den vergangenen Jahren umfangreich saniert worden. Es kann daher grundsätzlich gesagt werden, dass die Erneuerung der Straßenbeleuchtung (Masten, Beleuchtungskörper, Kabel) keinen Anlass für einen Straßenausbau gibt. Lediglich das Beleuchtungskabel sollte im Einzelfall mit erneuert werden.

Die Nebenanlagen bei den 16 weiterführenden zu untersuchenden Straßen sind alle in keinem guten Zustand. Zwar sind in der Vergangenheit, wie z.B. in der Bachstraße, Abschnitte durch den Bauhof saniert worden, doch ist dies nur in der Gesamtheit betrachtet, ein kleiner Teil gewesen. Es wird festgehalten, dass sich bei den 16 weiter untersuchten Straßen die Nebenanlagen in einem solchen Zustand befinden, der eine mittelfristige Sanierung der Fahrbahn befürwortet.

Bei den Kanälen ist zum einem der bauliche Zustand der Kanäle von Bedeutung und zum anderen die hydraulische Leistungsfähigkeit. Bei dem ersten fällt der Zustand der Straße nicht auf jedem Fall immer ins Gewicht, da mittlerweile ein erheblicher Teil an Schäden (Undichtigkeiten durch einragende Wurzeln, Stützen, sowie Querschnittsreduzierungen durch Inkrustationen, kleinere Scherbenbildungen) unterirdisch saniert werden können. Bei signifikanter Beeinträchtigung der Bausubstanz, sowie Unterbögen und Versackungen, ist eine unterirdische Sanierung nicht möglich. Nachfolgend sind Beispiele von Schäden aufgezeigt, bei den eine unterirdische Sanierung nicht möglich ist.



Wenn ein Kanal hydraulisch überlastet ist, gibt es zur Zeit noch kein gängiges Verfahren diesen Kanal in geschlossener Bauweise durch einen größeren Durchmesser zu ersetzen. Zwar kann mit dem Berstliningverfahren das Mediumrohr zerstört und ersetzt werden, jedoch werden für den Anschluss der Hausanschlussleitungen und der Hauptschächte im Regelfall Kopflöcher erforderlich.

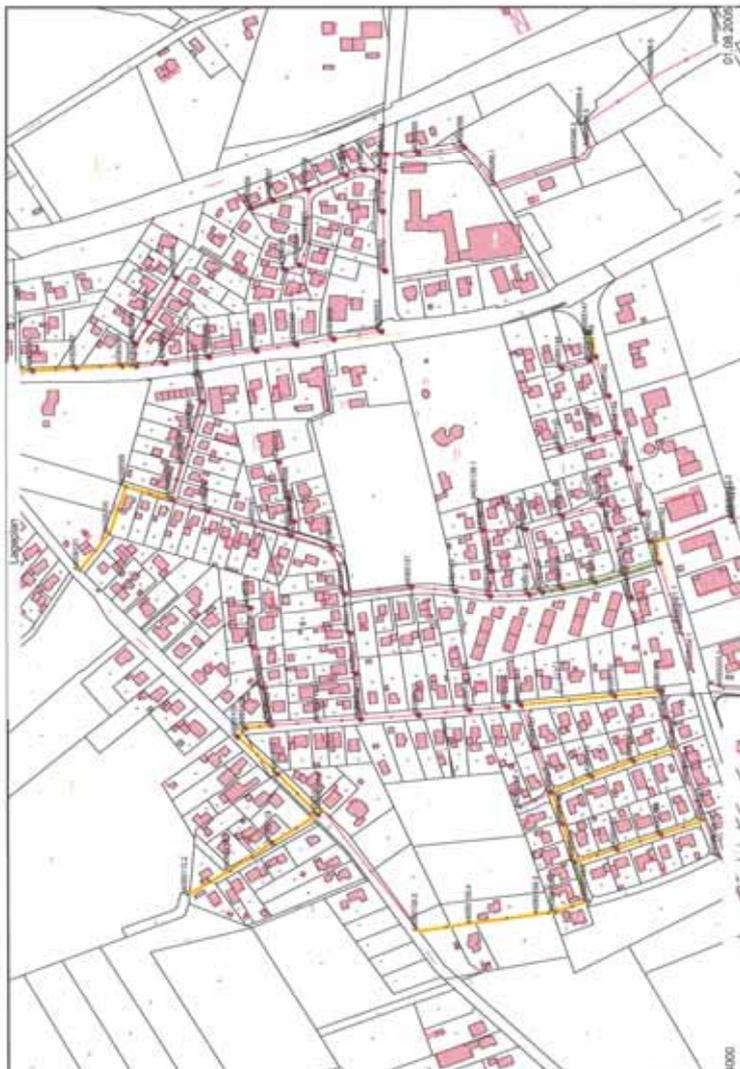
In der Gemeinde Rastede ist ein Trennsystem für Schmutz- und Regenwasser vorhanden. Beide Systeme werden mit Hilfe des Kanalinformationssystem „Tiffany 6.1“ verwaltet. Das Kanalinformationssystem enthält neben den Hauptdaten (Nennweite, Tiefe, Abzweiger, Material etc.) Informationen über den baulichen Zustand der Haltungen und der hydraulischen Auslastung. Für den Bereich des Schmutzwasserkanals liegen diese Daten komplett vor, für den Bereich des Regenwasserkanals gibt es noch keine Auswertung der in diesem Sommer durchgeführten TV-Kamerabefahrung. Daher kann hier lediglich eine Aussage zur hydraulischen Auslastung der Haltungen gemacht werden und nicht über dessen Zustand.

Es ist allerdings anzumerken, dass die TV-Kamerabefahrung mittlerweile 13 Jahre her ist. Das bedeutet die Schäden die dabei festgestellt worden sind, können sich mittlerweile verschlimmert haben.

5.5.1 Ortsteil Hahn-Lehmden

5.5.1.1 Allgemeines zum Regenwasserkanal

Für den Ortsteil Hahn-Lehmden wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist auf der nachfolgenden Grafik zu erkennen. Bei den in gelb unterlegten Haltungen ist eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals von bis zu 200 % festgestellt worden. Die in grün unterlegten Haltungen weisen eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 % auf. Es wird festgestellt, dass ein Teil der für den Ort Hahn-Lehmden untersuchten Straßen, hydraulisch überlastete Regenwasserhaltungen hat. Neben den untersuchten Straßen haben noch die nicht näher betrachteten Straßen Spillestraße und Wiesenweg ein Überlastungsproblem.



5.5.1.2 Allgemeines zum Schmutzwasserkanal

Eine hydraulische Überbelastung des Schmutzwasserkanals gibt es für den Bereich Hahn-Lehmden nicht.

Die TV-Untersuchung der Kanalhaltungen zeigt eine Reihe von vorhandenen Schäden quer durch den Ortsteil Hahn-Lehmden auf. Im allgemeinen handelt es sich um Unterbögen, vertikale Versätze und um einragende Fremdkörper. Bei der Bewertung der Schäden, wurden keine so gravierenden Schäden festgestellt die einen Austausch der Haltungen in offener Bauweise zur Folge haben, selbst wenn die Fahrbahn keine Sanierung nötig hat.

5.5.1.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf, diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge die Fahrbahn mitzusanieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn notwendig machen.

5.5.1.2.A Untersuchung Nethener Weg

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal im Nethener Weg (Baujahr 1966) hat fast auf kompletter Länge Schäden. Im wesentlichen handelt es sich um die bereits zuvor genannten Schäden, nämlich um Unterbögen, vertikale Versätze und Wurzeleinwüchse. Bis auf die Unterbögen, die in Teilbereichen zwischen 20 und 50 % liegen, wären die anderen Schäden durch ein geschlossenes Sanierungsverfahren heilbar.

Regenwasserkanal:

Ab der Kreuzung Heideweg bis zur Wilhmshavener Straße ist kein Regenwasserkanal vorhanden. Somit gibt es keine geregelte Straßenentwässerung. Gerade bei längerfristigen Regenperioden ist dies ein Problem, da dann der mit Mineralgemisch befestigte Fahrbahnrandstreifen durch die Fahrzeuge ausgewaschen wird. Die Häuser entlang des Nethener Weges entwässern zum Teil auf die Straße, so dass es dort in der Vergangenheit zu „Seenbildungen“ gekommen ist. Bei dem Teilstück des Nethener Weges der einen Regenwasserkanal enthält, sind zwei Haltungen in Richtung Wiesenweg hydraulisch überlastet.



Ergebnis:

Die Schäden in der Schmutzwasserkanalisation können großteils durch verschiedene Linerverfahren behoben werden. Die Anhäufung der Schäden ist auch nicht so groß, dass sich ein Austausch der Haltungen in offener Bauweise gegenüber einem geschlossenen Verfahren rechnet. Die verbleibenden Mängel, die aufgrund von Unterbögen in den Haltungen vorhanden sind, sind grundsätzlich nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Die Sanierungsdringlichkeit dieser Schäden ist aber als geringer einzustufen, als Schäden bei denen die Bausubstanz beeinträchtigt wird. Langfristig gesehen, können solche Schäden behoben werden, jedoch sind sie gegenüber Rissen, Scherbenbildungen und Einstürzen zurückzustellen. Hier wäre einer Verstopfung der Haltungen durch die vorhandenen Unterbögen durch die Erhöhung des Spültornuses vorzubeugen.

Das Fehlen des Regenwasserkanals im Nethener Weg ist ein Problem welches mittelfristig beseitigt werden sollte. Dies kann aber unabhängig von einer Straßensanierung erfolgen, in dem analog wie beim Mollberger Weg beispielsweise ein Rigolensystem im Straßenseitenraum eingebaut wird.

Der Zustand der Kanalisation im Nethener Weg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

5.5.1.2.B Untersuchung Heideweg

Schmutzwasserkanal:

Der Heideweg (Baujahr 1966) hat fast auf gesamter Länge Schäden durch Unterbögen in den Bereichen zwischen 15 % und 30 %.

Regenwasserkanal:

Der Heideweg ist im Bereich zwischen der Einmündung Nelken- und Rosenstraße hydraulisch überlastet. Im weiteren Verlauf gibt es noch ein Überlastungsproblem kurz vor der Einmündung Nethener Weg.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden im Heideweg im Schmutzwasserbereich und im Regenwasserbereich wären grundsätzlich nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Die vorhandenen Schäden in Form von Unterbögen müssen langfristig gesehen, beseitigt werden, jedoch besteht aktuell diesbezüglich kein Handlungsbedarf. Hier sollte eine Verstopfung der Haltungen durch die Erhöhung des Spülturnuses vorgebeugt werden. Die hydraulischen Überlastung des Regenwasserkanals ist ein zur Zeit bleibendes Problem, welches in der Vergangenheit aber nicht akut gewesen ist. Hier sollte zunächst abgewartet werden. Der Zustand der Kanalisation im Heideweg Weg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

5.5.1.2.B Untersuchung Nelkenstraße / Rosenstraße / Lilienstraße / Lerchenstraße / Tulpenstraße / Sanddornweg

Schmutzwasserkanal:

In diesem Gebiet sind überwiegend Schäden durch Unterbögen in den Bereich zwischen 15 % und 50 %. Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in diesem Gebiet ist in großen Teilen hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Wie bei den zuvor genannten Straßen sollten die Schäden am Schmutzwasserkanalnetz in Form vom Unterbögen zwar langfristig behoben werden, jedoch besteht zur Zeit kein akuter Handlungsbedarf. Hier sollte eine Verstopfung der Haltungen durch die Erhöhung des Spülturnuses vorgebeugt werden. Das Regenwasserkanalnetz ist in weiten Teilen hydraulisch überlastet. Hier spielen auch die Regenwasserleitungen aus dem Heideweg und Nethener Weg mit rein. Um diese Mängel zu beheben muss eine umfangreiches Sanierungskonzept aufgestellt werden.

Der Zustand der Kanalisation im Heideweg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

Die Ergebnisse aus der Zustandsbewertung der Schmutz- und Regenwasserkanalisation fließen jetzt mit in die Bewertung ein. Daraus ergibt sich folgendes Bild:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	12,5
Rosenstraße	11,25
Lerchenstraße	11,25
Nethener Weg	11,25
Heideweg	9
Nelkenstraße	8,75
Tulpenstraße	7,5
Sanddornweg	1,25

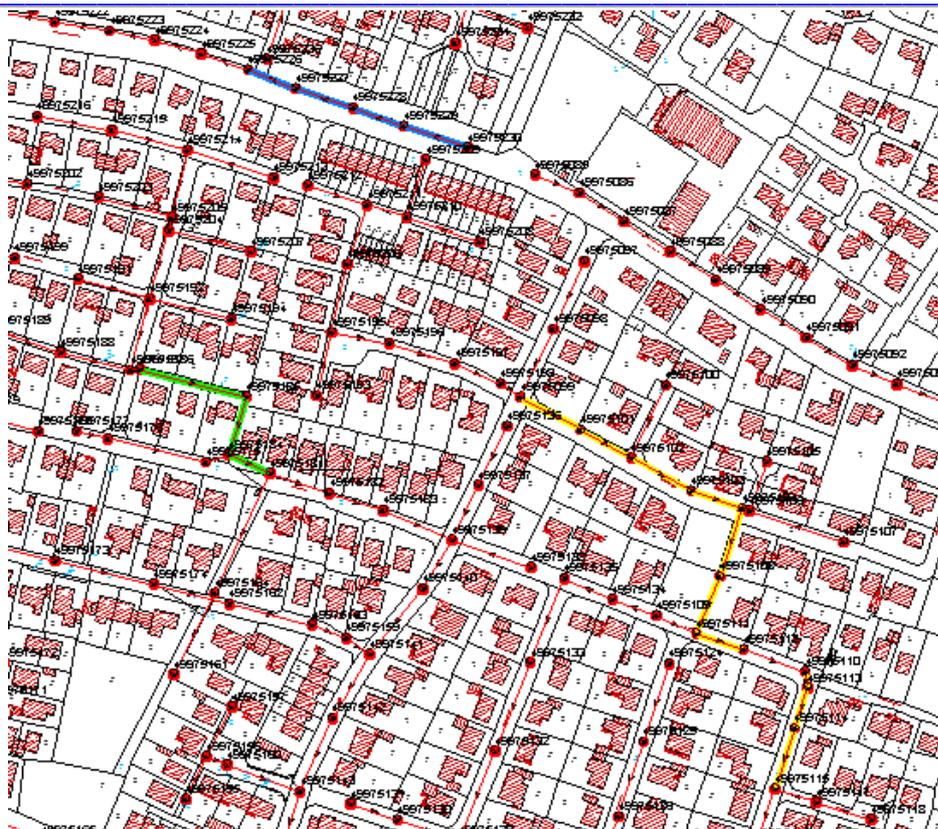
Aufgrund des Zustandes der Kanalisation gibt es keine Veränderung in der Reihenfolge der zu sanierenden Straßen.

5.5.2 Ortsteil Wahnbek

5.5.2.1 Allgemeines zum Regenwasserkanal

Für den Ortsteil Wahnbek wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist auf der nachfolgenden Grafik zu erkennen. Bei den in gelb unterlegten Haltungen ist eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanal von bis zu 200 % festgestellt worden. Die in grün unterlegten Haltungen weisen eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 % auf. Es wird festgestellt, dass ein Teil der für den Ort Wahnbek untersuchten Straßen hydraulisch überlastete Regenwasserhaltungen hat.





5.5.2.2 Allgemeines zum Schmutzwasserkanal

Eine hydraulische Überbelastung des Schmutzwasserkanals gibt es für den Bereich Wahnbek nicht.

Die Untersuchung der Haltungen zeigt eine Reihe von vorhandenen Schäden quer durch den Ortsteil Wahnbek auf. Im allgemeinen handelt es sich um Scherben und Versackungen. Beide Schadensarten treten jeweils nur punktuell in den Haltungen auf. In der Regel hat eine nur eine Versackung auf der gesamten Haltungslänge und nicht mehrere. Obwohl Versackungen in den Kanalleitungen nur durch einen Austausch zu beseitigen sind, besteht durch diese vorhandenen Schäden zur Zeit kein Anlass eine Straße auszubauen bzw. komplett zu sanieren, da die Anhäufung der Schäden zu gering sind. Vielmehr sollte in diesen Bereichen der Reinigungsmodus erhöht werden, um Ablagerungen zu vermeiden.

5.5.2.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf, diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge die Fahrbahn mitzusanieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn befürworten bzw. ein Anlass zur Beschleunigung sind.

Für diese weiterführende Untersuchung wurden im Ortsteil Wahnbek lediglich die ersten fünf Straßen weiter betrachtet.

5.5.2.2.A Untersuchung Spreestraße

Schmutzwasserkanal:

Die Spreestraße hat in beiden Haltungen der Straße Schäden durch Ablagerungen und Versackungen.

Regenwasserkanal

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Spreestraße nicht.

Ergebnis

Die vorhandenen Schäden in Form von Ablagerungen können mit einer Roboterfräsmaschine im geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Die Versackungen sollten langfristig gesehen beseitigt werden, jedoch besteht zur Zeit kein akuter Handlungsbedarf. Auch hier sollte wirtschaftlich gesehen, lediglich eine Erhöhung des Spülmodus erfolgen. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.B Untersuchung Neissestraße

Schmutzwasserkanal:

Die Neißestraße hat in einer Haltung mit einer Länge von 56,65 m Schäden in Form von einer Ablagerung und zwei Versackungen.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Neissestraße nicht.

Ergebnis:

Für die Neissestraße gilt das gleiche wie bei der zuvor genannten Spreestraße.

5.5.2.2.C Untersuchung Jadestraße

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in diesem Teilbereich der Jadestraße hat lediglich vereinzelte Schäden durch Ablagerungen.

Regenwasserkanal:

Die Regenwasserhaltungen in der Jadestraße haben eine hydraulische Belastung von 200 %.

Ergebnis:

Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals hat in der Vergangenheit keine Probleme bereitet und sollte daher zunächst nur beobachtet werden. Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.D Untersuchung Emsstraße

Schmutzwasserkanal:

In diesem Teilstück befinden sich drei Schmutzwasserhaltungen von denen eine Haltung einen Schaden durch eine Versackung hat.

Regenwasserkanal:

Die Emsstraße hat eine Haltung in der eine hydraulische Überlastung von 300 % vorliegt.

Ergebnis:

Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanal hat in der Vergangenheit keine Probleme bereitet und sollte daher zunächst nur beobachtet werden. Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.E Untersuchung Sandbergstraße

Schmutzwasserkanal:

Die Haltungen in diesem Teilbereich der Sandbergstraße haben Schäden durch Risse und Versackungen, wobei der Hauptanteil bei den Versackungen liegt.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Sandbergstraße nicht.

Ergebnis:

Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

Straße	Punktzahl
Jadestraße	20,625
Emsstraße	20,625
Sandbergstraße	20,25
Spreestraße	19
Neißestraße	14

Aufgrund des Zustandes der Kanalisation gibt es keine Veränderung in der Reihenfolge der zu sanierenden Straßen.

5.5.3 Ortsteil Rastede

5.5.3.1 Allgemeines zum Schmutzwasserkanalnetz

Im Hauptort Rastede sind in den letzten 10 Jahren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen am Schmutzwasserkanalnetz durchgeführt worden. Dadurch befindet sich das Kanalnetz in einem guten Zustand. Es gibt lediglich noch fünf Haltungen der Schadensklasse 1 (Standicherheit des Rohres ist gefährdet) die zu sanieren sind. In der Schadensklasse 2 (Risse, Scherbenbildung) sind es noch ca. 20 Haltungen und in der Schadensklasse 3 (einragende Stützen, Versätze etc.) noch rund 30 Haltungen. Damit wären noch rund 3.300,00 m Kanalnetz von 57.000,00 m im Hauptort Rastede zu sanieren. In dieser Aufstellung sind allerdings noch nicht die Schäden von den Straßen enthalten, für die die Gemeinde Rastede in der Vergangenheit Förderanträge zur Komplettsanierung (z.B. Eichendorffstraße, Voßbarg) gestellt hat.

Für den Hauptort Rastede ist eine hydraulische Berechnung des Schmutzwassernetzes durchgeführt worden. Diese zeigt auf, welche Kanäle einen Belastungsgrad unter 100 % und über 100 % haben.

5.5.3.2 Allgemeines zum Regenwasserkanalnetz

Für den Hauptort Rastede wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt auf welche Kanäle hydraulisch überlastet sind. Im Hauptort

Rastede gibt es mehrere überlastete Regenwasserkanäle, wobei der größte Teil in den Bereichen bis 300 % liegen. Hiervon sind in Teilen auch die Straßen betroffen, die aufgrund der Vorauswahl nicht näher untersucht wurden. Die Mängel wären nur durch einen Austausch der Haltungen zu beseitigen. Da es hier zur Zeit aber keine akuten Probleme gibt, sollte zunächst die Situation weiter beobachtet werden

5.5.3.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge auch die Fahrbahn mitzusanieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn ein Anlass zur Beschleunigung sind.

5.5.3.2 A Untersuchung Voßbarg

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal im Voßbarg hat auf gesamter Länge Schäden. Es handelt sich hier überwiegend um vertikale Muffenversätze im Rohrsohlenbereich von 15 % - 40 %. Bei Versätzen in solch einer Größenordnung muss davon ausgegangen werden, dass die Muffenverbindung undicht ist, weil die Versätze größer sind als die Wandstärke des Rohres. Dadurch tritt bei entsprechendem Grundwasserstand Fremdwasser von außen in die Leitung ein und das umgebende Erdreich mit eingespült.

Etwa ein Drittel der Haltungen im Voßbarg sind hydraulisch überlastet. Diese Mängel können nur durch einen Austausch der Haltungen behoben werden.

Regenwasserkanal:

Ein Teilbereich der Regenwasserhaltungen im Voßbarg ist bis zu 200 % hydraulisch überlastet. Aufgrund von akuten Entwässerungsproblemen wurden im vergangenen Jahr bereits drei Haltungen ausgetauscht.

Ergebnis:

Die vorhandenen Mängel in den Schmutz- und Regenwasserhaltungen im Voßbarg, gerade was die hydraulische Überlastung betrifft, sind nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Hier kommt noch hinzu, dass die Muffenversätze in einer Größenordnung liegen, die mit einem Partliner nicht mehr zu sanieren sind. Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass der Zustand der Schmutz- und Regenwasserkanalisation einen Ausbau des Voßbarg befürworten. Dieser sollte kurzfristig erfolgen.

5.5.3.2 B Untersuchung Eichendorffstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Oldenburger Straße und Schützenhofstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in der Eichendorffstraße zwischen der Oldenburger Straße und der Einmündung Schützenhofstraße hat eine Vielzahl von Mängeln die hauptsächlich aus Lageabweichungen verbunden mit Undichtigkeiten und einragenden Stützen und Wurzeln bestehen.

Die untersuchten Schmutzwasserhaltungen in der Eichendorffstraße sind nicht hydraulisch überlastet.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in dem untersuchten Teilbereich hat auf gesamter Länge Schäden. Hauptsächlich handelt es sich um Lageabweichung verbunden mit Undichtigkeiten, Quer- und Längsrissen, sowie Abflusshindernissen aufgrund von einragenden Stützen und Wurzeln.

Die untersuchten Regenwasserhaltungen in der Eichendorffstraße sind nicht hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die Schmutz- und Regenwasserhaltungen in der Eichendorffstraße haben eine Vielzahl von Mängeln. Gerade die Anhäufung der Undichtigkeiten und der Abflusshindernisse bereiten hier Probleme. Theoretisch sind diese Mängel großteils in einem geschlossenen Verfahren zu beheben. Da hier jedoch restlos alle Schmutz- und Regenwasserhaltungen saniert werden müssten, werden sich die Kosten etwa in der Größenordnung wie bei einer Sanierung durch die offene Bauweise einstellen. In jedem Fall machen die Schäden eine kurzfristige Sanierung der Fahrbahn erforderlich.

5.5.3.2 C Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der hier untersuchte Teilbereich der Schmutzwasserhaltungen zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße ist in einem guten Zustand. Es gibt nur vereinzelt kleine Mängel in Form von Muffenversätzen und einem einragenden Hindernis.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Fast alle Regenwasserhaltungen sind hydraulisch überlastet. Der Überlastungsgrad beträgt 200 % bzw. 300 %.

Ergebnis:

Während der Schmutzwasserkanal keinen Anlass zur Beschleunigung der Sanierung der Fahrbahn gibt, ist dies beim Regenwasserkanal durch seine hydraulische Überlastung der Fall. Die hydraulische Überlastung ist nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Da hier in der Praxis keine aktuellen Überlastungsprobleme vorhanden sind, sollte die Situation zunächst beobachtet werden. Der Zustand der Kanalisation befürwortet mittelfristig eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 D Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen der Einmündung Eichendorffstraße und dem Kleingartengelände)

Schmutzwasserkanal:

In diesem Teilbereich sind bei 2/3 der Haltungen Mängel in Form von vertikalen Muffenversätzen in der Rohrsohle vorhanden. Der Prozentsatz der Versätze liegt zwischen 10 % und 20 %. Allerdings erstrecken sich die Versätze jeweils auf ein Drittel Gesamtlänge je Haltung.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt hier nicht vor.

Regenwasserkanal:

Etwa zwei Drittel der untersuchten Haltungen sind bis zu 400 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die Mängel an der Regenwasserkanalisation sind nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Ob die Mängel an der Schmutzwasserkanalisation noch durch eine Inlinersanierung zu beheben sind, müsste durch eine erneute TV-Befahrung überprüft werden. Zum jetzigen Zeitpunkt befürwortet der Zustand der Kanalisation eine kurzfristige Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 E Untersuchung Peterstraße

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in der Petersstraße weist fast in jeder Haltung Schäden auf.

Hauptsächlich handelt es sich um Risse und Muffenversätze in der Größenordnung zwischen 10 % und 35 %.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

In der Peterstraße ist in großen Teilen kein Regenwasserkanal vorhanden. Lediglich im vorderen Bereich beim Petershof sind zwei Haltungen vorhanden und von der Anton-Günther-Straße kommend ist eine kurze Haltung vorhanden.

Ergebnis:

Das Zusammenspiel der vorhandenen Schäden in der Schmutzwasserkanalisation und das Fehlen des Regenwasserkanals ergeben eine kurzfristige Sanierung der Peterstraße.

5.5.3.2 F Untersuchung An der Bleiche

Schmutzwasserkanal:

Der Kanal in der Straße An der Bleiche ist in den letzten Jahren umfangreich saniert worden. Dadurch sind nach den zur Zeit vorliegenden Untersuchungsberichten keine Schäden mehr vorhanden.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Straße An der Bleiche ist auf einer Länge von einem Drittel mit über 500 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die hydraulische Berechnung ist vor dem Ausbau der Bahnhofstraße durchgeführt worden. Bei diesem Ausbau sind größere Nennweiten eingebaut worden, die nun einen ungehinderten Abfluss gewährleisten. Des Weiteren sind in der Vergangenheit bereits im vorderen Bereich zur Bahnhofstraße hin Haltungen ausgetauscht worden, so dass aufgrund der bereits durchgeführten Maßnahmen es hier keine Probleme mehr gibt. Aufgrund der in der Vergangenheit durchgeführten Sanierungsmaßnahmen gibt der Zustand der Kanalisation keinen Anlass für eine Sanierung der Fahrbahn zu beschleunigen.

5.5.3.2 G Untersuchung Feldbreite (Teilbereich zwischen der Einmündung Südender Straße und dem Minimal-Markt)

Schmutzwasserkanal:

Die häufigsten Schäden bei den Schmutzwasserhaltungen in der Südender Straße sind Schäden durch Muffenversätze. In den vergangenen Jahren ist bereits ein Teil dieser Schäden saniert worden, jedoch gibt es immer noch verbleibende Schäden in der Größenordnung bis 15 %.

Etwa zwei Drittel der Schmutzwasserhaltungen in dem untersuchten Bereich haben eine hydraulische Überlastung > 100 %.

Regenwasserkanal:

In dem betreffenden Teilstück sind fast alle Haltungen hydraulisch überlastet. Der Belastungsgrad liegt in den meisten Fällen bei 200 und 300 %. In einem Fall geht der Belastungsgrad bis 500 %.

Ergebnis:

Die hydraulischen Mängel am Regenwasser- und Schmutzwasserkanal können nur durch einen Austausch der Haltungen behoben werden. Ob die Mängel an der Schmutzwasserkanalisation noch durch eine Partlinersanierung zu beheben sind, müsste durch eine erneute TV-Kamerabefahrung überprüft werden. Aufgrund der hydraulischen Überlastung beider Systeme sollte eine kurzfristige Sanierung angestrebt werden.

5.5.3.2 H Untersuchung Bachstraße

Schmutzwasserkanal:

In der Bachstraße haben die Schmutzwasserhaltungen überwiegend Mängel in Form von vertikalen Muffenversätzen im Rohrsohlenbereich. Bei zwei Haltungen erstrecken sich diese Mängel auf die gesamte Haltung in einem Größenbereich von bis zu 25 %. Dies lässt vermuten, dass hier die Muffen undicht sind. In den verbleibenden Haltungen ist die Anzahl und der Prozentsatz der Mängel geringer.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal hat lediglich eine Haltung die bis 200 % hydraulisch überlastet ist.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Dies gilt vor allem für die zuvor genannten beiden Haltungen. Da auch kaum eine hydraulische Überlastung vorliegt, ergibt der Zustand der Kanäle eine Sanierung der Fahrbahn lediglich langfristig.

5.5.3.2 I Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen dem Kleingartengelände und der Einmündung Am Horstbusch)

Schmutzwasserkanal:

In diesem untersuchten Teilbereich gibt es Schäden durch vertikale Muffenversätze, Inkrustationen und einragenden Hindernissen, die ein durchgehendes Befahren der TV-Kamera nicht möglich machen. Etwa die Hälfte der Haltungen ist von diesen Schäden betroffen.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in dem Teilbereich ist auf zwei Drittel seiner untersuchten Länge hydraulische bis zu 200 % überlastet.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals bereitet zur Zeit keine akuten Probleme und sollte daher zunächst beobachtet werden. Daher ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme nur langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 J Untersuchung Diedrich-Freels-Straße

Schmutzwasserkanal:

Die Schäden in der Diedrich-Freels-Straße bestehen überwiegend aus vertikalen Muffenversätzen in der Größenordnung bis max. 25 %, wobei die Hauptmasse der vertikalen Muffenversätze im Rohrsohlenbereich bei max. 10 % liegt.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Diedrich-Freels-Straße ist auf einer Länge von zwei Drittel hydraulisch überlastet. Der Belastungsgrad beträgt in großen Teilen bis zu 200 %, im Einzelfall bis 400 %.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals bereitet zur Zeit keine akuten Probleme und sollte daher zunächst beobachtet werden. Daher ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme nur langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 K Untersuchung Südender Straße (Teilbereich zwischen der Einmündung Oldenburger Straße und ehem. Zufahrt Lager Ihr Platz)

Schmutzwasserkanal:

Bei den Schmutzwasserhaltungen in der Südender Straße sind in der Vergangenheit bereits einige Reparaturen durchgeführt worden. Bei den verbleibenden Schäden handelt es sich um vertikale Muffenversätze in der Rohrsohle in einer Größenordnung von bis zu 15 %.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Eine Haltung des Regenwasserkanals ist mit 200 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Der Zustand der beiden Kanalsysteme befürwortet langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 L Untersuchung Sophienstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der hier untersuchte Teilbereich hat hauptsächlich Mängel durch Querschnittsreduzierungen, Ablagerungen und Risse. Diese Mängel treten bei zwei Drittel der Haltungen punktuell auf.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal ist nach den damaligen Berechnungen auf gesamter Länge hydraulisch mit 200 % überlastet. Durch den Ausbau der Bahnhofstraße ist dieses Überlastungsproblem zwischenzeitlich beseitigt worden.

Ergebnis:

Der Zustand der beiden Kanalsysteme befürwortet langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 M Untersuchung Uhlhornstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Kleibroker Straße und Marienstraße)

Schmutzwasserkanal:

Die vier hier untersuchten Haltungen weisen alle Schäden auf. Eine komplette Befahrung der Haltungen ist lediglich bei einer Haltung möglich gewesen. Bei allen anderen wird die Durchfahrt durch einragende Hindernisse blockiert.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

In der Uhlhornstraße ist eine Haltung des Regenwasserkanales hydraulisch mit 200 % überlastet.

Ergebnis:

Für die Schäden am Schmutzwasserkanal in der Uhlhornstraße müsste eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden um festzustellen, welche Schäden zum jetzigen Zeitpunkt durch ein geschlossenes Sanierungsverfahren beseitigt werden können. Aufgrund der Vielzahl der Schäden ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme mittelfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn

5.5.3.2 N Untersuchung Buschweg (Teilbereich zwischen den Einmündungen Feldbreite und Morissestraße)

Schmutzwasserkanal:

Die Haltungen in diesem Bereich haben verschiedene Schäden. Die vorhandenen Muffenversätze von bis zu 40 % lassen vermuten, dass in diesem Bereich der Kanal undicht ist.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Ergebnis:

Für die Schäden im Schmutzwasserkanal sollte eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden um festzustellen, ob sich die Schäden zwischenzeitlich verschlimmert haben und ob sie unterirdisch saniert werden können. Bei einem Teil der bereits bekannten Schäden (Muffenversätze bis zu 40 %) ist dies beispielsweise nicht mehr möglich. Sollten sich diese Schäden erhöht haben, kann der Kanal nur in offener Bauweise ausgetauscht werden. Die vorhandenen Schäden befürworten eine Sanierung der Fahrbahn mittelfristig.

5.5.3.2 O Untersuchung Hirschtorweg

Schmutzwasserkanal:

Im Hirschtorweg sind lediglich 50 % der Haltungen mit der TV-Kamera befahren worden. Bei den untersuchten Haltungen sind die vorhandenen Schäden in der Vergangenheit bereits überwiegend beseitigt worden. Bei den geringen verbleibenden Schäden handelt es sich um vertikale Muffenversätze in der Rohrsohle. Diese sind Größtenteils noch in einer Größenordnung die mit einem Partliner zu sanieren sind.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Im Hirschtorweg ist nur ein Regenwasserkanal in dem Bereich zwischen der Oldenburger Straße und der Hubertusstraße vorhanden. In diesem Bereich hat eine Haltung eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 %.

Ergebnis:

Der Zustand des Kanals gibt keinen Anlass für eine Fahrbahnsanierung. Aufgrund des fehlenden Teilstückes des Regenwasserkanals von der Hubertusstraße bis zur Südender Straße sollte hier kurzfristig gesehen, das fehlende Teilstück eingebaut werden, damit die wahrscheinlich vorhandenen Fremdanschlüsse beseitigt werden können.

5.5.3.2 P Untersuchung Am Kleinenfelde

Schmutzwasserkanal:

Jede untersuchte Haltung in der Straße Am Kleinenfelde hat Schäden in Form von vertikalen Muffenversätzen in der Rohrsohle. Diese Mängel liegen in einem Bereich bis zu 15 %. Allerdings gibt es auch zwei Haltungen bei denen der Versatzbereich bis 40 % und im Einzelfall bis 70 % ist.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Straße Am Kleinenfelde ist zur Hälfte hydraulisch mit 200 bzw. 300 % hydraulisch überlastet. Dieses hydraulische Überlastungsproblem dürfte durch die Tiefbauarbeiten in der Königsberger Straße bereits behoben worden sein. In der Vergangenheit gab es hier keine Probleme mehr.

Ergebnis:

Der Schmutzwasserkanal in der Straße Am Kleinenfelde bedarf einer erneuten Untersuchung mit einer TV-Kamerabefahrung um die Schwere der Schäden zum jetzigen Zeitpunkt nochmals genau zu analysieren. Grundsätzlich ist ein Teil der Schäden noch durch Inliner zu sanieren, jedoch betrifft dies nicht alle Schäden. Ein Teil ist nur noch durch ein offenes Verfahren zu beheben. Dieser Zustand führt zur mittelfristigen Sanierung der Fahrbahn.

Unter Berücksichtigung der Zustände der Schmutz- und Regenwasserkanäle, der Nebenanlagen und der Straßenbeleuchtung ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Voßbarg	52
Eichendorffstraße	50,5
Schützenhofstraße	46
Schützenhofstraße	45,75
Peterstraße	41,875
Feldbreite	39,25
Bachstraße	34,25
Schützenhofstraße	34,25
Diedrich-Freels-Straße	33,125
Ulhornstraße	31,875
Buschweg	30
An der Bleiche	30
Südender Straße	29,75
Sophienstraße	29,375
Am Kleinenfelde	28,125
Hirschorweg	22,5

5.6 Maßnahmenkonzept

Das Konzept ist bisher so untergliedert worden, dass die Ortsteile Wahnbek, Hahn-Lehmden und Rastede getrennt betrachtet wurden. Um eine aussagekräftige Gesamtübersicht zu haben, werden nun die Ergebnisse aus den Ortsteilen ausgewertet. Dabei wird deutlich, dass sich die Straßen in den Ortsteilen Wahnbek und Hahn-Lehmden unter Berücksichtigung aller einfließenden Umstände in der Gesamtheit betrachtet in einem besseren Zustand befinden, als die Straßen im Hauptort Rastede. Das wird aus dem nachstehenden Maßnahmenkatalog deutlich, da die hier aufgeführten 16 Straßen, absteigend mit der höchsten Punktzahl beginnend, alle aus dem Hauptort Rastede kommen. Die Erkenntnisse aus den Untersuchungen in den Ortsteilen Wahnbek und Hahn-Lehmden dürfen aber nicht vernachlässigt werden. Gerade aufgrund der reinen Straßenzustände der fünf untersuchten Straßen in Wahnbek besteht hier Handlungsbedarf. Da die Infrastrukturelle Bedeutung und der Zustand der Kanäle bei den Straßen keine bedeutende Rolle gespielt haben, sollte hier eine kurzfristige Sanierung mit einer doppelten Oberflächenbehandlung durchgeführt werden. Dies hat sich bewährt und genügt den Ansprüchen die an diese Straßen gestellt werden.

Nachfolgend nun der Maßnahmenkatalog.

5.6.1 Voßbarg

Der Voßbarg liegt am Ortsrand des Ortskern Rastede und verbindet die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen August-Brötje-Straße und Leuchtenburger Straße. Er dient zum größten Teil als Haupteerschließungs- und Verbindungsstraße. Er ist Hauptweg für die Kinder zum Kindergarten bzw. zur Schule am Voßbarg, sowie zur KGS an der Feldbreite und Wilhelmstraße.



Für den Voßbarg ist in der Vergangenheit bereits ein Antrag auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gestellt und befürwortet worden. Der Voßbarg ist in das Mehrjahresprogramm aufgenommen. Gerade die Funktionsmischung des Voßbarg als Durchgangsstraße und Anliegerstraße mit Aufnahme des Schwerlastverkehrs, insbesondere der Schulbusse, dem Anwohnerverkehr und dem nichtmotorisierten Individualverkehr bereitet in der jetzigen Ausbauform des Voßbarg Schwierigkeiten. Erschwerend hinzu kommt der schlechte Zustand der Fahrbahn und der Abwasserkanäle.

Es ist beabsichtigt, den Voßbarg wie folgt auszubauen:

Ausbau der Fahrbahn auf 5,50 m Breite, Erweiterung der Nebenanlagen, so dass auf der Nordseite des Voßbarg ein durchgehender 3,00 m breiter Rad- und Gehweg für den nichtmotorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht. Auf der Südseite entstehen in Teilabschnitten von 35,00 m, 75,00 m, 25,00 m und 45,00 m Länge Längsparkplätze mit einer Breite von 2,00 m für den ruhenden Verkehr.

5.6.2 Eichendorffstraße

Die Eichendorffstraße ist in ihrer Gesamtheit abgängig. Es gibt flächendeckende Risse und Aufbrüche. Ein dem technischen Stand entsprechendes Längs- und Querprofil ist nicht zu erkennen. Es gibt überall Versackungen in der Oberfläche und

an den Regenabläufen. Durch die Mängel an den Kanalisationsanlagen kann es in der Vergangenheit vermehrt zu Unterspülungen der Fahrbahn. Der Unterhaltungsaufwand in den letzten Jahren ist erheblich gestiegen.



Für die Eichendorffstraße ist ein Förderantrag nach dem GFVG gestellt worden. Der Ausbau der Eichendorffstraße soll in 2006 erfolgen. Es ist beabsichtigt die Eichendorffstraße in einer Fahrbahnbreite von 5,50 m, einem 3,00 m breiten kombinierten Rad-/Gehweg und einem 1,50 m breiten Gehweg auszubauen. In dem Zuge erfolgt die Kompletterneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanäle. Die Straßenbeleuchtung wird auch mit erneuert.

5.6.3 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen der Einmündung Eichendorffstraße und dem Kleingartengelände)

Die Schützenhofstraße ist zur Zeit bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat viele Risse und Flickstellen und hat starke Unebenheiten im Längs- und Querprofil. An den Regenabläufen gibt es Versackungen. In der Rinne bleibt aufgrund der Unebenheiten Wasser stehen. Insgesamt betrachtet ist der Verfall der Straße bereits weit voran geschritten. Die vielen Flickstellen beweisen, dass hier in der Vergangenheit immer wieder Reparaturarbeiten durchgeführt werden mussten um Fahrbahnausbrüche zu beseitigen. Durch die flächendeckenden Risse kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem so labil machen, dass die Zerstörung rapide fortschreitet. Der Unterhaltungsaufwand ist in den vergangenen Jahren gestiegen.

Die Schützenhofstraße verfügt über einen einseitigen Gehweg. Der Zustand des Gehweges ist mittelmäßig. Die andere Straßenseite hat einen unbefestigten Seitenstreifen der auch zum Parken genutzt wird.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Es sollte überlegt werden aufgrund der jetzigen Nutzung des unbefestigten Seitenstreifens als Parkstreifen, in Teilabschnitten Längsparkplätze zur Verfügung zu stellen.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Bei den Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation muss die erneute TV-Befahrung abgewartet werden.

5.6.4 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße)

Dieser untersuchte Teilbereich der Schützenhofstraße ist bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat viele Risse und Flickstellen. Ein den technischen Regeln entsprechendes Längs- und Querprofil ist nicht vorhanden. An den Regenabläufen gibt es Versackungen, die Kanten brechen ab. Insgesamt betrachtet ist der Verfall der Straße bereits voran geschritten. Durch die flächendeckenden Risse kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem so labil machen, dass die Zerstörung rapide fortschreitet. Der Unterhaltungsaufwand ist in den vergangenen Jahren gestiegen.

Die Schützenhofstraße verfügt über einen einseitigen Gehweg der mit Platten befestigt ist. Die Platten sind abgängig und der gesamte Gehweg ist uneben. Die andere Straßenseite hat einen unbefestigten Seitenstreifen der auch zum Parken genutzt wird.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden, der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Es sollte überlegt werden, aufgrund der jetzigen Nutzung des unbefestigten Seitenstreifens als Parkstreifen, in Teilabschnitten Längsparkplätze zur Verfügung zu stellen.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation konnten aufgrund der vorliegenden TV-Befahrung nicht festgestellt werden. Hier sollte eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden.

5.6.5 Peterstraße

Die Peterstraße ist zur Zeit bituminös befestigt. Die Fahrbahnoberfläche hat auf gesamter Strecke Risse, Flickstellen und Aufbrüche. Ein Längs- und Querprofil ist nicht mehr zu erkennen. Der Verfall der Oberflächenbefestigung ist bereits vorangeschritten, Nebenanlagen sind nicht vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Bei einem Ausbau der Straße sollte ein Regenwasserkanal mit eingebaut werden, um die Entwässerungsproblematik zu beseitigen. Zur Zeit gibt es keine Oberflächenentwässerung. Bei Regenereignissen sucht sich das Oberflächenwasser seinen Weg, welches aufgrund der Unebenheiten in der Oberfläche zum Teil als Fremdwasser in die Schmutzwasserschächte abfließt.
- ✓ Die Situation Altenwohnheim Petersstraße und Arztpraxis muss bei den Ausbauüberlegungen mit überdacht werden.
- ✓ Von verschiedenen Anwohnern ist das Fehlen eines Gehweges bemängelt worden.

5.6.6 Feldbreite (Teilbereich zwischen der Einmündung Südender Straße und dem Minimal-Markt)

Die Fahrbahn der Feldbreite ist bituminös befestigt. Sie hat auf gesamter Fläche Risse und Verformungen im Längs- und Querprofil, bei den Regenabläufen gibt es Versackungen. Die Risse werden regelmäßig mit Flickstellen repariert. Dies ist jedoch nur ein kurzzeitiges Reparaturmittel um den Zerstörungsprozess aufzuhalten. Entlang der Feldbreite gibt es einen einseitigen Gehweg. Dieser ist mit Betonplatten befestigt und hat auf gesamter Länge Unebenheiten.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für diesen Teilabschnitt ein einseitig kombinierter Rad-/Gehweg vorgeschlagen.
- ✓ Aufgrund der hydraulischen Mängel an den Kanalisationsanlagen sollten die Kanalanlagen im Zuge der Bauarbeiten gegen größere Nennweiten ausgetauscht werden.

5.6.7. Bachstraße

Die Bachstraße ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Die Fahrbahnoberfläche ist auf gesamter Fläche uneben und hat insbesondere Versackungen bei den Regenabläufen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil gibt es nicht. Beidseitig der Bachstraße verläuft ein Gehweg aus Rechteckpflaster. Die Anhäufung von Versackungen ist in seiner Gesamtheit betrachtet groß.

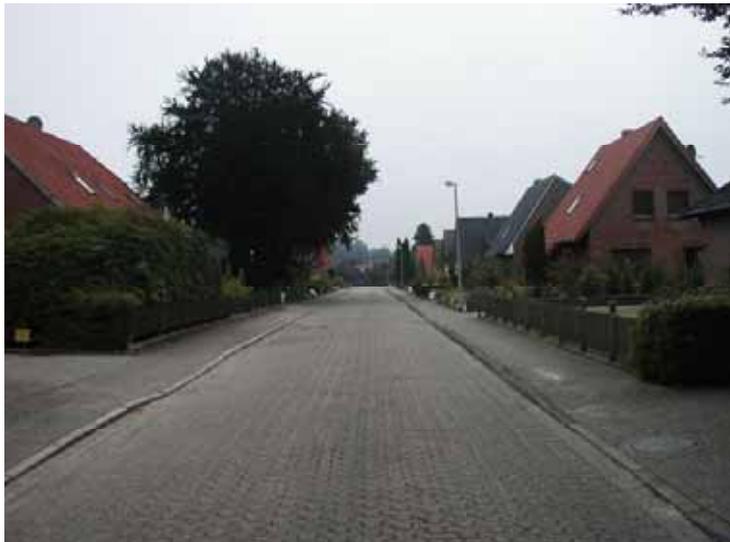


Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für die Bachstraße ein einseitiger kombinierter Rad-/Gehweg empfohlen
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftlicher neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene alte Pflaster zu verwenden.
- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.

5.6.8 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen dem Kleingartenverein und der Straße Am Horstbusch)

Die Fahrbahnoberfläche der Schützenhofstraße ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Diese ist auf gesamter Fläche uneben und hat Versackungen in der Fahrbahn und bei den Regenabläufen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil gibt es nicht. Beidseitig der Schützenhofstraße verläuft ein Gehweg. Dieser hat auf gesamter Fläche Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden, der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.

5.6.9 Diedrich-Freels-Straße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Die Diedrich-Freels-Straße ist bituminös befestigt. Auf gesamter Fläche sind Risse und Flickstellen vorhanden. Die trotz der Reparaturarbeiten immer wiederaufkommenden Risse und Aufbrüche haben in den letzten Jahren den Unterhaltungsaufwand erheblich erhöht. Das ursprüngliche Längs- und Querprofil ist nicht vorhanden. Die Rinne hat derartige Versackungen, die den geregelten Ablauf des Oberflächenwassers nicht mehr gewährleisten.

Der einseitig vorhandene Gehweg ist mit Gehwegplatten befestigt. Diese sind zum großen Teil abgängig. Der Gehweg hat auf gesamter Länge Unebenheiten. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ein unbefestigter Seitenstreifen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Aus dem Verkehrsentwicklungsplan gibt es keine Empfehlungen für die Nebenanlagen.

- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.
- ✓ Der vorhandene Gehweg sollte mitsaniert werden.

5.6.10 Uhlhornstraße

Die Oberfläche der Uhlhornstraße ist bituminös befestigt. Sie hat auf gesamter Fläche Aufbrüche, welche einen labilen Oberbau vermuten lassen. Die Aufbrüche werden durch Flickstellen repariert. Dies ist aber nur eine kurzzeitige Möglichkeit den Verfall aufzuhalten.

Nebenanlagen sind an der Uhlhornstraße nicht vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Im Verkehrsentwicklungsplan werden keine Anregungen zu Nebenanlagen gemacht.
- ✓ Die Schäden im Schmutzwasserkanal müssen durch eine TV-Untersuchung erneut untersucht werden, damit diese Erkenntnisse bei der Ausbauentcheidung mit einfließen können.

5.6.11 Buschweg

Der Buschweg hat eine Oberfläche aus Verbundsteinpflaster die teilweise flächig mit bituminösen Material überzogen worden ist. Der Buschweg ist auf gesamter Fläche uneben und hat überall Versackungen und Verwerfungen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil ist kaum noch zu erkennen. Längs des Buschweges verläuft ein einseitiger Gehweg der mit Gehwegplatten befestigt ist und ab dem Bahnübergang bis zur Einmündung Morissestraße in einem schlechten Zustand ist.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben. Dies würde bedeuten, dass der vorhandene Gehweg bei der Erneuerung mit überdacht werden muss.
- ✓ Die Schäden im Schmutzwasserkanal müssen durch eine TV-Untersuchung erneut untersucht werden
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftliches neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene zu verwenden.

5.6.12 An der Bleiche

Die Fahrbahnoberfläche der Straße An der Bleiche ist bituminös befestigt. Sie hat an vielen Stellen Risse, die in der Vergangenheit versucht worden sind zu reparieren. Dadurch hat sie viele Flickstellen. Durch diese Fehlstellen dringt Wasser in das Gefüge ein, welches dann zerstört wird. Ein den technischen Regeln entsprechendes Quer- und Längsprofil ist nicht zu erkennen.

Längs der Straße An der Bleiche verläuft ein einseitiger Gehweg. Dieser auf gesamter Länge Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier für den nicht motorisierten Individualverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.

5.6.13 Südender Straße (Teilbereich zwischen der Einmündung Oldenburger Straße und ehem. Zufahrt Lager Ihr Platz)

Die Südender Straße ist bituminös befestigt. Die vorhandene Fahrbahn hat Risse und flächendeckende Flickstellen. An den Regenabläufen gibt es vermehrt Versackungen.

Insgesamt betrachtet nimmt der Verfall der Straße zu. Gerade die vorhandenen Risse lassen die Zerstörung rapide fortschreiten, denn durch diese kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem wird labil.

An beiden Seiten der Südender Straße gibt es mit Betonsteinplatten befestigte Gehwege. Diese haben überall Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für die Südender Straße die Anlegung eines einseitig in beide Richtungen befahrbaren Radweg empfohlen.
- ✓ Der Zustand der Kanalisation muss überprüft werden.

5.6.14 Sophienstraße Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Die Sophienstraße ist auf diesem Teilstück bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat Risse und viele Flickstellen. Es gibt Verformungen im Längs- und Querprofil. Versackungen an den Regenabläufen müssen regelmäßig ausgebessert werden. Als Nebenanlage gibt es einen einseitigen Gehweg. Dieser ist mit Betonplatten befestigt. Auf der Fahrbahn sind Längsparkplätze ausgewiesen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier für den nicht motorisierten Individualverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.
- ✓ Die Kanalisation muss vor einem Ausbau durch eine TV-Befahrung erneut überprüft werden, um festzustellen, ob evtl. Teile der Anlagen in offener Bauweise ausgebaut werden müssen.
- ✓ Die zur Zeit auf der Fahrbahn markierten Längsparkplätze müssen bei den Planungen mit überdacht werden.

5.6.15 Am Kleinenfelde

Die Straße Am Kleinenfelde ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Die Fahrbahn hat auf gesamter Fläche Versackungen, auch vor den Regenabläufen. Es gibt Verformungen im Längs- und Querprofil. Nebenanlagen sind in Form von unbefestigten Seitenstreifen vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Im Verkehrsentwicklungsplan gibt es keine Empfehlung für die Anlegung der Nebenanlagen. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse sollte die Anlegung eines befestigten Gehweges überlegt werden.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Bei den Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation muss die erneute TV-Befahrung abgewartet werden, um zu sehen welche Abschnitte in offener Bauweise ausgebaut werden müssen.
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftlicheres neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene alte zu verwenden.

5.6.16 Hirschtorweg

Die Fahrbahn des Hirschtorweges ist bituminös befestigt. Sie hat in der Vergangenheit durch verschiedene Bauarbeiten (Verlegung von Versorgungsleitungen) gelitten. Die Folge daraus sind Flickstellen in deren Fugen Wasser eindringt, welches das Gefüge der bituminösen Oberfläche zerstört. Dadurch kommt es zu Ausbrüchen, an den Seitenrändern brechen die Kanten ab. Bei den Regenabläufen gibt es Versackungen.

Beidseitig des Hirschtorweges gibt es Gehwege. Diese sind mit Betonrechteckpflaster befestigt und haben Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.
- ✓ Bei einer Fahrbahnsanierung sollte das fehlende Teilstück Regenwasserkanal eingebaut werden.

Anlage 2:

In Kapitel 5.5. des Straßenausbaukonzeptes sind die weiteren baulichen Anlagen auf ihren Bausubstanz überprüft worden. Gerade der bauliche Zustand der Kanalisation kann die Entscheidung ob eine Straße saniert wird erheblich beeinflussen.

Um dieses Kapitel transparenter zu gestalten, nachstehend einige Definitionen:

Haltungen: Eine Haltung ist die Rohrleitungslänge zwischen zwei Schächten

Scherben: Bei einer Scherbenbildung ist das homogene Gefüge des Kanals gefährdet. Eine Scherbe im Kanalrohr kann zum Einsturz des Kanals führen.

Ablagerungen: Ablagerungen entstehen durch zu geringe oder zu hohe Fließgeschwindigkeiten. Sie haben negativen Einfluss auf den Betrieb und die Hydraulik des Kanals.

Wurzeleinwuchs: Durch die Muffenverbindungen der einzelnen Rohre wachsen die Wurzelspitzen hinein. Beseitigt man diese nicht, können sie die Kanalrohre auseinander drücken und sie stellen Abflusshindernisse da.

Lageabweichung: Unter einer Lageabweichung versteht man die Abweichung der Kanäle und Bauwerke von einer festgelegten Solllage.

Muffenversätze: Muffenversätze sind eine Unterform der Lageabweichung. Hier kommt es bei den einzelnen Muffen innerhalb des Kanalrohres zu Versätzen, bei denen es dann zu Ablagerungen und Grundwassereintritt oder Abwasseraustritt kommen kann.

Unterbögen: Unterbögen sind Lageabweichungen in der Höhenlage. Durch diese Vertiefung entstehen Ablagerungen, die dann zur Geruchsbelästigung, insbesondere in Trockenzeiten, führen können.

Einsturz: Unter Einsturz versteht man den vollständigen Verlust der Tragfähigkeit des jeweiligen Bauteiles

Mitteilungsvorlage

Vorlage-Nr.: 2006/050

freigegeben am 13.03.2006

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Ammermann, Hans-Hermann

Datum: 13.03.2006

Verkehrsunfallsituation im Landkreis Ammerland

Beratungsfolge:

Status

Ö

Datum

15.05.2006

Gremium

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Sach- und Rechtslage:

Das Polizeikommissariat Westerstede, Sachgebiet Verkehr, hat eine Zusammenstellung des Verkehrsunfallgeschehens im Landkreis Ammerland für 2005 erstellt. Festzuhalten bleibt zunächst, dass sich in der Gemeinde Rastede keinerlei Unfallschwerpunkte für 2005 haben feststellen lassen.

Der vollständige Vortrag wird in der Sitzung dargestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Anlagen:

keine