



Stadt Burgdorf Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2016 0078
Datum:	16.11.2016
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Wolfgang Schewe
Aktenzeichen:	

Beschlussvorlage

öffentlich

**Betreff: Hänigser Straße - Weferlingsen
Sanierung oder Abstufung**

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	29.11.2016					
Ortsvorsteher Weferlingsen						

Finanz. Auswirkungen in Euro	Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten: €		☐	☐
Laufende Kosten: €		☐	☐
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:	☐ ja ☐ nein		

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Gemeinde Uetze Verhandlungen über die Beschilderung der Hänigser Straße mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit Zusatzzeichen „landwirtschaftlicher Verkehr frei“ aufzunehmen und eine Vereinbarung über die Unterhaltung der Brücke im Verlauf der Hänigser Straße mit der Gemeinde Uetze abzuschließen.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:**I.****A. Sachstand**

Die „Hänigser Straße“ wird seit einigen Jahren immer häufiger als Ausweichstrecke sowie als kürzeste Verbindung z.B. von den Neubaugebieten in Hänigsen und Obershagen zum P + R- Platz am DB Haltepunkt Otze genutzt. Der Zustand der Straße macht eine mittel- bis kurzfristige Sanierung erforderlich.

Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Gemeindeverbindungsstraße, die sich als landwirtschaftlicher Weg darstellt, stellt den städtischen Bauhof zunehmend vor Probleme. Laut Messung im Februar 2015 passieren täglich 757 Fahrzeuge diesen Verbindungsweg (zum Vergleich Gartenstraße ca. 6.879 Kfz.). Zusätzlich wird der Straßenkörper vom Frühjahr bis Herbst auch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit höheren Achslasten immer stärker beansprucht. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von ca. 4,00 m werden bei Begegnungsverkehr die Seitenräume befahren bzw. insbesondere nach Regenereignissen zerfahren.

Die Aufwendungen durch den Bauhof betrugen in den letzten Jahren durchschnittlich ca. 4.500,- € pro Jahr. Aufgelistet sind Mitarbeiter- und Maschineneinsatz. Die Materialkosten wurden nicht erfasst. Zusätzliche Kosten entstanden durch notwendige Asphaltflickarbeiten nach Kornausbrüchen (Einsätze durch externe Firmen).

All diese Einsätze verhindern aber nicht den Zerfall der Fahrbahnkonstruktion. Insbesondere der Vermeidung von Gefahrenstellen ist Rechnung zu tragen (siehe Anlage 1).

Die Gemeinde Uetze hat innerhalb ihres Unterhaltungsbereichs die Hänigser Straße einseitig mit Betongitterplatten (BG-Platten) als Bankettebefestigung eingefasst, um die Schlaglochbildung zu reduzieren. Dieses Verfahren wird von mir verworfen. Der abgetrennte parallel verlaufende Betonweg ist für Radfahrer gesperrt und nur als Gehweg ausgewiesen. Radfahrer, die die Fahrbahn benutzen müssen, können beim Ausweichen auf die BG-Platten infolge der hervorstehenden Betonhöcker zu Fall kommen. Dies gilt auch für motorisierte Zweiräder (siehe Anlage 2).

B. Widmung:

Die Hänigser Straße ist seit dem 11.08.1978 von der Obershagener Straße bis zur Aue (Gemeindegrenze) gemäß § 6 Nieders. Straßengesetz (NStrG) uneingeschränkt für den öffentlichen Straßenverkehr gewidmet. Innerhalb des bebauten Ortsteiles Weferlingsen handelt es sich um eine Ortsstraße (§ 47 Abs. 1 NStrG), welche außerhalb des Ortsteiles in eine Gemeindeverbindungsstraße (§ 47 Abs. 2 NStrG) übergeht. Bei einer dauerhaften Sperrung der Hänigser Straße, wäre für den betroffenen Bereich ein Einziehungsverfahren gemäß § 8 NStrG einzuleiten.

Im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße besteht bei einer möglichen Einziehungsabsicht eine Verpflichtung zur Abstimmung zwischen den beiden beteiligten Gemeinden. Die planerischen Belange der Nachbargemeinde dürfen dabei nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden.

Auch bei einer Sperrung für den Kfz.-Verkehr und einer Einziehung gem. § 8 NStrG wäre die Straße dauerhaft als Weg für die Landwirtschaft zu erhalten, da die wegerechtliche Erschließung der angrenzenden Ackerflächen auch weiterhin gesichert sein muss.

II. Sanierungs- bzw. Ausbauvarianten und Alternativen

(Einmündung Stockwiesenweg bis Auebrücke)

1. Sanierung dünne Schichten in Kaltbauweisen (DSK)

500 m Länge x 4 m Breite = 2.000 m ² x 16,00 €/m ²	32.000,00 €
Bankette auskoffern und neu korngestuft aufbauen 1.000 lfdm x 14,00 €/lfdm =	<u>14.000,00 €</u>
Gesamt	46.000,00 € =====

Vorteil:

- schnelle Ausführungszeit
- geringe Baukosten

Nachteil:

- unebener Fahrbahnrand, unebene Fahrbahnfläche
- hohe Folgekosten durch Bildung von Schlaglöchern nach 1-2 Jahren

2. Verbreiterung beidseitig mit Tragschichtasphalt, Profilausgleich und Asphaltdeckschicht in 5,0m Breite

Seitenraum auskoffern und je 50 cm Asphalttragschicht einbauen. 1.000 lfdm. X 30,00 € / lfdm	30.000,00 €
Profilausgleich 300 to x 155,00 € / to	46.500,00 €
Asphaltdeckschicht 2.500 m ² x 17.50 € / m ²	43.750,00 €
Banketten neu aufbauen 1.000 lfdm. X 14,00 € / lfdm.	<u>14.000,00 €</u>
Gesamt	134.250,00 € =====

Vorteil:

- breite Fahrbahn, ebene Fahrbahnoberfläche
- geringe Folgekosten
- mehr Platz für Radfahrer

Nachteil:

- hohe Investitionskosten
- voraussichtlich höhere Fahrtgeschwindigkeit
- höheres Verkehrsaufkommen

3. Verstärkung der vorhandenen Bausubstanz für 10 to-Achslasten mittels Tragdeckschicht 8 cm stark, 4,00 m breit und Anbau beidseits von Gossensteinbändern (siehe Anlage 3)

Ausgebrochene Fahrbahnränder mittels Tiefenschnitt begradigen, Rückschnitt beidseitig			
1.000 lfdm.	X	12,00 €/lfdm	12.000,00 €
Asphalttragdeckschicht 0/16 200 kg/m ² , ca. 8 cm stark einbauen			
2.000 m ²	x	23,00 €/m ²	46.000,00 €
3-reihige Gossen liefern und einbauen			
1.000 lfdm	x	45,00 €/lfdm	45.000,00 €
Gesamt:			103.000,00 €
			=====

Vorteil:

- Erhalt der vorhandenen Bausubstanz
- geringe Folgekosten

Nachteil:

- relativ hohe Investitionskosten
- voraussichtlich höheres Verkehrsaufkommen

4. Alternative: Verbot für Kraftfahrzeuge, Landwirtschaftlicher Verkehr frei (Zeichen 260 mit Zusatzzeichen „landwirtschaftlicher Verkehr frei“)

Die Darstellung dieser Alternative begründet sich zum einen, dass für die nachhaltige Sanierung relativ hohe Investitionskosten nötig sind (Variante 2 und 3), für ein eher geringes Verkehrsaufkommen von max. 757 Fahrzeugen/Tag (Messdatum Februar 2015) und zum anderen, dass hier nicht nur der Straßenzustand, sondern auch das Brückenbauwerk über die Aue Sicherheitsmängel aufweist.

III. Finanzierung:

Für die Verbesserung der Fahrbahn (Variante 2 und 3) sind Straßenausbaubeiträge nach § 6 Nieders. Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragssatzung zu erheben. Da es sich im Bereich außerhalb des Ortsteiles um eine Gemeindeverbindungsstraße handelt, sind 30 % des beitragsfähigen Aufwandes als Straßenausbaubeitrag von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke zu erheben.

IV. Ortsbesichtigung mit Vertretern der Gemeinde Uetze

Am 07.04.2016 fand ein Ortstermin mit dem zuständigen Sachbearbeiter der Gemeinde Uetze statt, um generell den Zustand am gemeinsamen Brückenbauwerk zu bewerten. Grundsätzlich wurde festgelegt, eine Vereinbarung abzuschließen, um Kosten für Brückenprüfungen und Unterhaltungsarbeiten künftig zu teilen. Ebenso ist die Federführung bei der Erneuerung der Schutzeinrichtungen zu regeln, sowie die Aufteilung der dadurch entstehenden Kosten. Die Fachabteilung der Gemeinde Uetze wird diese Vorlage mit der Politik diskutieren und ihren Standpunkt zur weiteren Vorge-

hensweise mit der Stadt Burgdorf kommunizieren.

Schon jetzt wurde deutlich, dass der Gemeinde Uetze daran gelegen ist, den Durchgangsverkehr als Verbindungsstraße für PKW's offen zu halten.

V. Brückenbauwerk

Aufgrund des 2010 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist für Radfahrer die Straße zu benutzen. Bei der Querung der Aue weist das vorhandene Brückenbauwerk Sicherheitsmängel auf. Nach den neuesten Vorschriften ist bei Fahrradbenutzung ein Sicherheitsgeländer von 1,30 m Höhe vorgeschrieben. Bestandsschutz kann hier nicht angewandt werden, da das vorhandene Geländer lediglich eine Höhe von 1,00 m aufweist und keine Füllstäbe besitzt.

Auch für den motorisierten Verkehr sind keine wirksamen Schutzeinrichtungen auf der Brücke vorhanden: zu geringe Schrammbordhöhe, keine Schutzplanken (siehe Anlage 4).

Nach Begutachtung des Bestandes durch einen Brückenprüfingenieur wird folgender Lösungsansatz dargestellt:

- Erneuerung des 1,0 m hohen Holmgeländers durch Einbau eines 1,3 m hohen Füllstabgeländers.
- Erhöhung der vorh. Schrammbordhöhe von derzeit 7-8 cm auf 15-20 cm z.B. durch Einbau eines Klebebordes auf der vorh. Brückenkante.
- Flankierend zu empfehlende Maßnahmen:
zulässige Geschwindigkeit max. 30 km/h
- Zusätzlich ist die zulässige Nutzlast auf 12 to zu beschränken

Die Kosten für die kurzfristige Sanierung von Geländer und Schrammbord zuzügl. Sanierung von Belagsfugen belaufen sich voraussichtlich auf rd. 17.000,- €.

Des Weiteren sind als Ergebnis der Brückenhauptprüfung mittelfristig Instandsetzungsarbeiten am Unterbau in Höhe von ca. 20.000,- € notwendig.

VI. Straßen und Feldwege mit ähnlicher Problematik

Die Hänigser Straße ist beispielhaft für weitere Straßen bzw. Verbindungswege, die ähnlich zu betrachten sind.

An erster Stelle ist der Verbindungsweg „Spargelfeld“ (Am Güterbahnhof – Otze) zu nennen. Laut Messung im Februar 2015 passieren täglich 479 Fahrzeuge diese Strecke (auch hier der Vergleich „Gartenstraße“: 6.879 Kfz). Auch hier werden immer wieder Unterhaltungsarbeiten in den Seitenbereichen erforderlich, da die Fahrbahnbreite bei Begegnungsverkehr zu gering ist. Die Straße, rund 2,75 km lang, weist in der Fahrbahnoberfläche diverse Schadensbilder auf (Netzzrisse, Kornausbrüche, Randabplatzungen und generell starke Verwitterung/ Bitumenermüdung auf gesamter Länge). Die Sanierungskosten (Erhöhung der Tragfähigkeit durch Einbau einer Tragschicht und Decke zwischen Otze und Wolfskuhlen sowie der Auftrag einer Decke in Kaltbauweise DSK von Wolfskuhlen bis zur Brücke Höhenweg) belaufen sich auf rd. 400.000,- €.

Weitere landwirtschaftlich genutzte Wege in Asphaltbauweise, die zwar für den PKW-Verkehr gesperrt sind, jedoch eine wichtige Rolle für den Freizeitradverkehr spielen, (z.B. verlängerter „Heisterkampsweg“ in Heeßel) oder Bestandteil des Radwegenetzes sind, (z.B. verlängerter „Depenauer Weg“ Richtung Steinwedel), sind sanierungsbedürftig.

Auch hier sind die Oberflächen stark verwittert sowie eine ausreichende Tragfähigkeit ist in Teilbereichen nicht mehr gegeben.

Der verlängerte Heisterkampsweg ist bis zum 1. Querweg -ca. 320 m- aufzufräsen und anschließend neu mit einer Tragdeckschicht zu versehen. Vom 1. Querweg bis zur verlängerten Moorstraße -ca. 700 m- ist eine DSK-Dünnschicht aufzutragen. Die Kosten belaufen sich auf rund 76.000,- €. Es bleibt abzuwarten, ob im Rahmen der Flurbereinigung „Burgdorf Nord“ noch Arbeiten an dem Weg durchgeführt werden. Derzeit prüft die Teilnehmergeinschaft intern, ob es sinnvoll ist, den planfestgestellten verlängerten Rohrkampsweg nicht und stattdessen den verlängerten Heisterkampsweg zu überbauen. Eine Umsetzung erfolgt nicht vor 2018.

Der verlängerte Depenauer Weg ist ab der Lehrter Gemarkungsgrenze in Höhe der Mülldeponie auf ca. 520 m Länge aufzufräsen, Mineralgemisch ist zuzusetzen und anschließend mit einer neuen Tragdeckschicht zu versehen.

Hier belaufen sich die Kosten auf ca. 62.000,- €. Entsprechende Haushaltsmittel sind für 2017 beantragt.

Der Erhaltung unserer Straßen kommt in Zukunft eine noch größere Bedeutung zu, als das heute der Fall ist. Die Nutzungsdauer vieler Fahrbahndecken ist in zahlreichen Fällen erreicht oder bereits überschritten, so dass eigentlich eine Grunderneuerung durchzuführen wäre (z.B. Vizestraße, Am Fuhrenkamp, Gartenstraße, Breslauer Straße). Die hierfür zur Verfügung stehenden Geldmittel reichen aber nicht aus, so dass nach Möglichkeiten gesucht wird, mit preisgünstigen Sanierungssystemen einen gewissen Zeitraum, bis zur Grunderneuerung, zu überbrücken.

VII. Schlussbemerkung

Nach Abwägung der Varianten unter Punkt II mit Einbeziehung der Randbedingungen: 757 Fahrzeuge / Tag und hohen Investitionskosten für die Instandsetzung von Fahrbahn und Brücke wird die Ausweisung der „Hänigser Straße“ als landwirtschaftlicher Weg mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) und Zusatzzeichen: „landwirtschaftlicher Verkehr frei“ empfohlen.

Eine einvernehmliche Regelung mit der Gemeinde Uetze, sowohl zur Entwidmung als auch zu der verkehrsbehördlichen Anordnung, bleibt abzuwarten.

Anlage 1: Hänigser Straße (Gebiet Stadt Burgdorf)

Anlage 2: Hänigser Straße (Gebiet Gemeinde Uetze)

Anlage 3: Gossensteinbänder

Anlage 4: Auszug aus dem Prüfbericht der Brückenprüfung