



## Sitzungsprotokoll

### Betriebs- und Straßenbauausschuss

---

Sitzungstermin:	Dienstag, 16.06.2015
Sitzungsdauer:	15:00 bis 16:25 Uhr
Sitzungsraum:	Betriebshof Straßenbau und -unterhaltung, Heidbergstraße 2, 21409 Embsen
Sitzungsart:	nichtöffentlich

---

Lüneburg, den 14. Oktober 2015

Dieses Dokument wurde elektronisch erstellt.

Die erforderlichen Unterschriften befinden sich auf dem Originalprotokoll in der Kreisverwaltung.

## **Anwesenheitsliste**

Bartels, Elena - Verwaltung	
PHK Dobslaw, Andreas -	
Nahrstedt, Manfred - Landrat	
Scholz, Rüdiger - Verwaltung	
Seegers, Jens-Michael - Betriebsleiter	
Fricke, Heinz - SPD	
Bollmann, Peter - Grüne	
Prof. Dr. Bonin, Hinrich - SPD	Vertretung für: Herrn Andreas Köhlbrandt
Gollers, Dagmar - Grüne	Vertretung für: Herrn Oliver Glodzei
Gründel, Achim - SPD	
Hublitz, Dieter - CDU	
Jaschke, Bernd - Die Linke	
Dr. Kämpny, Niels - FDP	Vertretung für: Herrn Stefan Mues
Kastens, Wilhelm - CDU	
Kruse-Runge, Petra - Grüne	
Schultz, Jens-Peter - SPD	
Thiemann, Norbert - CDU	
Walter, Ulrike - CDU	

## **Tagesordnung:** (öffentlich)

1. Einwohnerfragestunde gemäß § 6 Ziffer 1 i.V.m. § 22 Geschäftsordnung
2. Eröffnung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Ladung und der Beschlussfähigkeit
3. Feststellung der Tagesordnung
4. Genehmigung des Protokolls über die Sitzung vom 10.02.2015
5. Ergebnisse der Unfallkommission 2013 und 2014  
Vorlage: 2015/146
6. Bericht des Landrats/Betriebsleiters über wichtige Angelegenheiten
7. Beantwortung von Anfragen gem. § 17 Geschäftsordnung

8. Bei Behandlung eines nichtöffentlichen Tagesordnungspunktes Herstellung der Öffentlichkeit sowie Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse und Schließung der Sitzung

**Protokoll:**  
(öffentlich)

**TOP-Nr. 1      Einwohnerfragestunde gemäß § 6 Ziffer 1 i.V.m. § 22  
Geschäftsordnung**

Diskussionsverlauf:

Herr S. aus Heiligenthal hat Fragen zu den im letzten Jahr durchgeführten Reparaturmaßnahmen an der K 36 zwischen Heiligenthal und Rettmer.

Der Ausschussvorsitzende, KTA Fricke, weist darauf hin, dass dieses Thema noch unter TOP 6.) angesprochen werde und Herrn S. dann nach Unterbrechung der Sitzung, die Gelegenheit gegeben werde, seine Fragen zu stellen.

---

**TOP-Nr. 2      Eröffnung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Ladung und der  
Beschlussfähigkeit**

Diskussionsverlauf:

Der Ausschussvorsitzende, KTA Fricke, eröffnet die Sitzung um 15:00h und stellt die Ordnungsmäßigkeit der Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

---

**TOP-Nr. 3      Feststellung der Tagesordnung**

Diskussionsverlauf:

Die Tagesordnung wird in der vorliegenden Fassung einstimmig festgestellt.

---

**TOP-Nr. 4      Genehmigung des Protokolls über die Sitzung vom 10.02.2015**

Beschluss:

Die Niederschrift über die Sitzung vom 10.02.2015 wird einstimmig bei 4 Enthaltungen genehmigt.

---

**TOP-Nr. 5      Ergebnisse der Unfallkommission 2013 und 2014**  
**Vorlage: 2015/146**

Diskussionsverlauf:

Der Ausschussvorsitzende, KTA Fricke, erteilt Herrn Dobslaw, Verkehrssicherheitsbeauftragter der Polizeiinspektion Lüneburg, das Wort.

Herr Dobslaw erläutert anhand einer Präsentation das Unfallgeschehen der Jahre 2013 und 2014.

Zusammenfassend hebt er hervor, dass das Unfallgeschehen im Landkreis Lüneburg wenig Grund zur Sorge aufwerfe.

Insgesamt seien sechs Verkehrspunkte als sogenannte Unfallhäufungsstellen ausgemacht worden, u.a. die Kreuzung von der B 4, L 233 und K 7 in Melbeck. Die Ursache liege hier vermutlich an den drei unabhängig voneinander schaltenden Lichtsignalanlagen (LSA). Man habe daher einen gemeinsamen Ortstermin vereinbart, bei dem u.a. auch die Notwendigkeit der Radfahrerfurt am Ortsausgang in Richtung Lüneburg überprüft werden solle.

In der Gemeinde Stiepelse werde im Zuge der L 244 aufgrund mehrerer Motorradunfälle eine Schutzplanke mit Unterfahrschutz errichtet.

KTA Bollmann fragt in diesem Zusammenhang an, ob eine Schutzplanke tatsächlich geeignet sei, Verletzungen von Motorradfahrern zu verhindern.

Herr Dobslaw erläutert, dass allein die optische Wahrnehmung von Schutzplanken erfahrungsgemäß zu defensiverem Fahrverhalten führe und daher als präventive Maßnahme zu betrachten sei.

KTA Hublitz gibt zu bedenken, dass aufgrund des in Kurven z.T. in den Seitenraum ausweichenden Schwerverkehrs Schmutz auf die Fahrbahn gelange, der ein Unfallrisiko darstellen könne.

Herr Dobslaw erläutert, dass es in diesem Bereich keine entsprechenden Beeinträchtigungen durch Verschmutzungen gegeben habe.

KTA Fricke weist darauf hin, dass möglicherweise eine Verrohrung des Straßengrabens und damit einhergehend die Schaffung einer „Auslaufzone“ Verletzungen vermeiden könne.

Dies, so Herr Dobslaw, sei durchaus denkbar, aber leider nicht realisierbar.

Hinsichtlich der weiteren Unfallhäufungsstellen habe man sich in der Unfallkommission darauf geeinigt, die weitere Entwicklung des Unfallgeschehens zu beobachten, da die z.T. bereits umgesetzten Maßnahmen Wirkungen gezeigt hätten und das Unfallgeschehen der letzten Monate dort deutlich rückläufig sei.

Der Verkehrsversuch mit der durchgängig angeordneten 80 km/h-Beschränkung zwischen Sülbeck und Neetze im Zuge der L 221 sei erfolgreich verlaufen, so dass es in eine Daueranordnung umgewandelt werde. Darüber hinaus werde noch geprüft, ob eine Ausweitung auf die weiteren Verläufe der L 221 erfolge.

KTA Fricke weist darauf hin, dass die von der letzten Unfallkommission empfohlene Ausweitung der LSA in Bardowick für Linksabbieger im Zuge der K 46 in diesem Jahr erfolgt sei und sich nach anfänglichen Umstellungsproblemen erfolgreich etabliert habe.

KTA Thiemann fragt an, ob auch das Unfallgeschehen auf der K 20 zwischen Raven und Wetzen betrachtet worden sei, da es dort z.T. schwere Unfälle mit Personenschäden gegeben habe.

BL Seegers erläutert, dass es sich dort um Baumunfälle gehandelt habe und man habe daher unabhängig

von der Unfallkommission Anfang des Jahres in Absprache mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde Bäume entfernt und Schutzplanken errichtet.

KTA Kruse-Runge fragt, ob das Durchfahrtsverbot von LKW in Melbeck zu einer Verringerung des Unfallgeschehens beigetragen habe.

Herr Dobslaw betont, dass die LKW bei dem Unfallgeschehen keine Rolle gespielt hätten. Darüber hinaus sei eine konsequente und rechtssichere Überwachung des Durchfahrtsverbotes nicht möglich, da an vielen Zufahrtsmöglichkeiten zur B 4 keine entsprechende Beschilderung angebracht sei.

Die Präsentation wird dem Protokoll in elektronischer Form beigelegt.

---

## **TOP-Nr. 6      Bericht des Landrats/Betriebsleiters über wichtige Angelegenheiten**

### Diskussionsverlauf:

LR Nahrstedt berichtet von der Übergabe einer Unterschriftenliste am 10.06.2015 an ihn. Darin fordern 214 Bürgerinnen und Bürger eine Sanierung der K 36 von Heiligenthal nach Rettmer. Die im letzten Jahr erfolgte Reparaturmaßnahme hätte zu enormen Unebenheiten der Fahrbahn geführt und der Fahrkomfort habe sich gegenüber dem vorherigen Zustand deutlich verschlechtert.

Übergeben worden sei ihm die Liste von der Vorsitzenden des FDP-Ortsverbandes, Frau Hauch.

BL Seegers sei auf eine schriftliche Schadensanzeige von Frau Hauch vom 11.03.2015 bereits sehr ausführlich mit Schreiben vom 18.03.2015 eingegangen und habe darin das angewandte

Reparaturverfahren erläutert und deutlich gemacht, dass die ausgeführten Arbeiten dem Stand der Technik entsprächen und selbstverständlich auch ordnungsgemäß abgenommen worden seien.

Durchschriften dieser Schreiben seien den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis zugesandt worden.

Ohne Frage habe das im sogenannten Patch-Verfahren zur Abdichtung von Fahrbahnrisse aufgebrauchte Material zu Unebenheiten, insbesondere im Bereich des Ortsausgangs Heiligenthal, geführt. Dieses habe sich aber schon in den letzten Monaten spürbar gesetzt.

Man sei mit Frau Hauch nun so verblieben, dass man selbstverständlich die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger ernst nehme und nach den warmen Sommermonaten erneut die Oberfläche betrachten werde, da man davon ausgehe, dass sich das Material weiter setzen werde.

TL Scholz erläutert nochmals detailliert das angewandte Patchverfahren, das seit 2012 angewandt wird und geht dabei insbesondere auf die Vorteile gegenüber dem vormals angewandten Splittverfahren per Hand ein.

Das Patchverfahren sei wesentlich hochwertiger und dauerhafter. Darüber hinaus hätte es nach dem herkömmlichen Splittens stets massive Beschwerden von Fahrzeugführern über Beschädigungen an den Fahrzeugen gegeben.

KTA Fricke weist darauf hin, dass seit 2012 bereits mehrere Kreisstraßen mit diesem Verfahren repariert worden seien und deren Nutzungsdauer dadurch verlängert werden konnte.

KTA Hublitz fragt, ob bei diesem Verfahren durch eine Fremdfirma denn auch wirklich alle Schadstellen berücksichtigt werden könnten.

TL Scholz erläutert, dass die Durchführung der Maßnahme immer durch einen Mitarbeiter des SBU begleitet werde.

KTA Gründel verweist zum Vergleich auf die K 31 zwischen Wittorf und Bardowick, auf der im vergangenen Jahr ebenfalls dieses Verfahren angewendet worden sei und sich die dortigen Unebenheiten nach seiner Einschätzung verringert hätten.

BL Seegers erklärt, dass man auf der K 31 Versätze zwischen den Betonplatten von bis zu 4 cm habe.

Da sich diese Versätze z.T. bereits verkehrsgefährdend ausgewirkt hätten, habe man im Hinblick auf die im Jahr 2017 beabsichtigte Sanierung der Straße die Gefahrenstellen mittels des Patchverfahrens entschärft.

Der Ausschussvorsitzende, KTA Fricke, unterbricht die Sitzung und räumt Herrn S. aus Heiligenthal ein, Fragen zu stellen.

Herr S. führt aus, dass seines Erachtens das Material bereits ausgehärtet sei und sich daher nicht mehr setzen werde. Er habe sich die Mühe gemacht und mittels eines Richtscheites die Unebenheiten in der Straße gemessen. Diese lägen zwischen 2,5cm und 4cm. Ferner stellt er die Frage, warum in der OD nicht vom SBU der Geh-/Radweg gefegt werde.

BL Seegers erklärt, dass Mitarbeiter des SBU insbesondere in dem besonders betroffenen Bereich am Ortsausgang Heiligenthal ebenfalls mehrere dokumentierte Messungen durchgeführt hätten. Die ermittelten Werte hätten zwischen 0,3 cm bis 1,2 cm gelegen.

KTA Fricke weist darauf hin, dass innerorts die Gemeinden verkehrssicherungspflichtig seien. Anschließend eröffnet er wieder die Sitzung.

BL Seegers informiert ferner darüber, dass sich nach einem Schreiben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Förderquoten im Rahmen der Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (VVG) – vormals GVFG, geändert hätten. Für den Landkreis Lüneburg bedeute dieses, dass ab 2016 entsprechende Maßnahmen nur noch mit 60% anstatt 65% gefördert würden. Maßgeblich für die Berechnungen der Förderquoten sei die durchschnittliche Steuereinnahmekraft der jeweiligen Landkreise.

Die dem entsprechend erhöhten Eigenanteile müssten bei den künftigen Wirtschaftsplänen berücksichtigt werden.

BL Seegers informiert über den Stand der Sanierungen an der Giebelwand des Betriebshofgebäudes in Breetze. Ferner geht er auf die ebenfalls in der letzten Sitzung angesprochene Erweiterung des Betriebshofes Breetze sowie evtl. Alternativmöglichkeiten ein.

Die Giebelwand werde derzeit wie geplant mittels Pfahlgründung gesichert. Die gesamte Sanierung solle bis zur Sommerpause abgeschlossen sein. Die Kosten würden sich im kalkulierten Rahmen bewegen. Im Hinblick auf die erforderliche Erweiterung bzw. Neubau einer Fahrzeug- sowie Salzhalle stehe nunmehr auch nach der rechtlichen Prüfung seitens des Rechtsservices fest, dass ein derartiges Vorhaben bauplanungsrechtlich nicht zulässig wäre, da sich die nähere Umgebung faktisch als Dorfgebiet darstelle, in dem keine öffentlichen Betriebe zulässig seien. Der genehmigte Bauhof habe insoweit keine prägende Wirkung, die dazu führe, einen anderen Gebietstypus anzunehmen.

Es müsste demnach zunächst ein entsprechender B-Plan mit entsprechenden Festsetzungen durch die Stadt Bleckede aufgestellt werden, die dazu auch bereit sei. Ob das allerdings in Anbetracht des dörflichen Charakters überhaupt möglich sei (Lärm während der Nachtstunden im Winterdienst, Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft) erscheint fraglich.

Aufgrund dessen sowie der vorhandenen Einschränkungen des Betriebshofes aufgrund der Lage und des Alters sei neben der Möglichkeit eines Betriebshofneubaus beispielsweise in Bleckede auch die Möglichkeit des Neubaus eines zentralen Betriebshofes für den gesamten Landkreis Lüneburg (linkselbisch) näher betrachtet worden.

Hierbei habe insbesondere die Gewährleistung der flächendeckenden Versorgung des Winterdienstes im Fokus gestanden.

Daher habe er den Einsatzleiter sowie die beiden Kolonnenführer als langjährige Praktiker gebeten, sich in einem Workshop mit einer konkreten Standortanalyse zu befassen. Diese sei erfolgt. Dabei sei zunächst planerisch und rechnerisch herausgekommen, dass Scharnebeck die Voraussetzungen eines zentralen Betriebshofes erfülle. Von hier aus könnten 6 Streubezirke innerhalb eines Zeitraumes von 2 ½ bis 3 Stunden versorgt werden. Entfernt liegendere Bezirke seien entsprechend kleiner konzipiert worden. Scharnebeck verfüge darüber hinaus auch über die erforderliche Infrastruktur, wie beispielsweise eine öffentl. Tankstelle sowie eine Sparkassenfiliale.

Zur Überprüfung des planerischen Ergebnisses seien dann alle 6 Streubezirke unter realen Bedingungen mit einem LKW mit entsprechender Geschwindigkeit von 40 km/h abgefahren worden. Das Ergebnis sei auch durch den Praxistest bestätigt worden.

Aus diesem Grund sei auch kein externer Gutachter mehr beauftragt worden, das Ergebnis zu verifizieren. Kontakte zur Fa. Forplan, die schon im Rahmen von Rettungsdienstbegutachtungen Standortanalysen durchgeführt hätten, hätten ergeben, dass diese letztlich nur das vom SBU ermittelte Ergebnis rechnerisch überprüft hätten.

Zur weiteren Planung habe man sich dann Gedanken gemacht, wie ein zentraler Betriebshof räumlich konzipiert werden müsste. Funktionelle Gesichtspunkte hätten dabei im Fokus gestanden – insbesondere im Hinblick auf die Baukosten.

Danach sollte der Komplex möglichst 2 Gebäude umfassen. Ein Zentralgebäude, in dem neben sämtlichem Personal auch die Fahrzeuge, Werkstatt und Waschhalle untergebracht seien. Bevorzugt betrachtet habe man die Errichtung einer Stahlsystemhalle in Modulbauweise. Daneben noch eine Salzhalle in Holzbauweise.

Mit einem entsprechend entworfenen Grundriss sei dann Kontakt zu dem Architekten Horn aus Adendorf aufgenommen worden, der vom Fachdienst Gebäudewirtschaft als Ansprechpartner empfohlen worden sei und schon diverse Projekte im Rahmen des Schulsanierungsprogramms begleitet habe.

Nach gemeinsamen Gesprächen sowie einer Bestandsaufnahme der Gebäude am Betriebssitz Embsen, liege nunmehr ein erster Planungsentwurf vor. Weitere Alternativen sollen noch erarbeitet werden.

Als erstes Fazit ließe sich festhalten, dass der Neubau für den Zweitsitz in Breetze sowie die seitens des Büros Horn ermittelten, notwendigen Sanierungen in den nächsten Jahren am Betriebssitz Embsen kostenintensiver wären, als der Neubau eines zentralen Betriebshofes. Die Bestandsaufnahme habe ergeben, dass einige Bereiche, wie Fahrzeugboxen, Werkstatt, Waschhalle, Personalbereiche z.T. nicht mehr den Sicherheitsanforderungen des GUV entsprechen würden. Auch die Salzhalle sei absehbar abgänglich.

Seitens des Büro Horn sei in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen worden, dass man sich hinsichtlich der erforderlichen Sanierungen nicht vorstellen könne, wie der Dienstbetrieb währenddessen aufrecht erhalten werden könne.

BL Seegers ergänzt, dass sich darüber hinaus Synergien erzielen ließen, da ein flexiblerer Personaleinsatz möglich sei. Man müsste Einrichtungen, wie Waschhalle und Werkstatt mit Ölabscheider, Salzhalle mit Solebehälter nicht doppelt vorhalten

Im Hinblick auf eine mögliche Finanzierung eines solchen Projektes müsse auch die Veräußerung der beiden Liegenschaften einbezogen werden. Aus diesem Grund sei im April der Gutachterausschuss für Grundstückswerte Lüneburg beauftragt worden, gutachterlich die Verkehrswerte der Liegenschaften zu ermitteln. Das Ergebnis werde voraussichtlich im Juli vorliegen.

Obwohl man sich noch in einem frühen Planungsstadium befinde, zeichne sich seines Erachtens ab, dass der Neubau eines zentralen Betriebshofes die langfristig wirtschaftlichste Lösung darstelle. Er beabsichtige, weitere Entwurfsplanungen sowie möglichst auch schon Finanzierungsvarianten in der nächsten Sitzung am 08.09.2015 vorzustellen.

KTA Kruse-Runge zeigt sich überrascht von dem recht fortgeschrittenen Planungsstand und schlägt vor, sich in der nächsten Sitzung eingehend mit diesem Thema zu beschäftigen.

KTA Bollmann gibt zu bedenken, dass man bei einer langfristigen Betrachtung auch die erhöhten Treibstoffkosten von einem Standort aus berücksichtigen müsse.

BL Seegers stimmt zu, dass auch dieser Faktor mit einbezogen werde.

LR Nahrstedt weist auf die am 30.06.2015 stattfindende gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses und des Betriebs- und Straßenbauausschusses hin. Gemeinsames Thema sei die Planung der Elbrücke

---

## TOP-Nr. 7      Beantwortung von Anfragen gem. § 17 Geschäftsordnung

Diskussionsverlauf:

KTA Jaschke fragt an, weshalb sich der neue Radverkehrsbeauftragte, Herr Pohl, in der heutigen Sitzung noch nicht vorgestellt habe.

KTA Fricke erklärt, dass dieses beabsichtigt gewesen sei, aus terminlichen Gründen seitens Herrn Pohl aber nicht möglich gewesen sei. Dieses solle nun in der gemeinsamen Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss am 30.06.2015 erfolgen.

KTA Kruse-Runge fragt, ob bei den derzeit im Straßenseitenraum stattfindenden Mäharbeiten zusätzlich Spritzmittel eingesetzt würden.

BL Seegers erklärt, dass dieses nicht erfolge.

KTA Fricke weist darauf hin, dass an der neugebauten Neetzebrücke im Zuge der K 53 Unebenheiten an der Brückenrampe feststellbar seien, die möglicherweise auf Absackungen zurückzuführen seien.

BL Seegers erläutert, dass dieses Problem bekannt sei und auch schon bei einem gemeinsamen Ortstermin mit dem beauftragten Ingenieur-Büro in Augenschein genommen worden sei. Die Ursache der Absackungen liege sehr wahrscheinlich im nicht tragfähigen Baugrund unterhalb der Baugrubenebene, was bereits in der Vergangenheit zu erheblichen Absackungen an der K 53 geführt habe.. Das Brückenbauwerk selbst sei wegen des schlechten Baugrundes auf Stahlbetonbohrpfählen abgesetzt worden und setze sich deshalb im Vergleich zur Fahrbahn nicht.

Die derzeitige Absetzung sei weiter zu beobachten. Nach Abschluss der Setzungen empfehle das Ing.-Büro, die Asphaltdeckschicht in den betreffenden Bereichen abzufräsen und mit entsprechendem Profilausgleich wieder einzubauen.

Gfls. seien zur Verkehrssicherung Zwischenmaßnahmen erforderlich.

---

**TOP-Nr. 8      Bei Behandlung eines nichtöffentlichen Tagesordnungspunktes  
Herstellung der Öffentlichkeit sowie Bekanntgabe der in  
nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse und Schließung der  
Sitzung**

Der Ausschussvorsitzende, KTA Fricke schließt die Sitzung um 16:25 Uhr.  
Nächster Sitzungstermin ist der 08.09.2015, 15:00 Uhr.

---