



An die
Gemeinde Lilienthal
H. Manfred Lütjen
Klosterstraße 16
28865 Lilienthal

Erika Simon
28865 Lilienthal
Tel. 04792/954527
mailto: erika-simon@gmx.de

Lilienthal, den 15. April 2014

Ausbaumaßnahme Lüningshauser Straße; hier: unzureichende Darstellung der entscheidungsrelevanten Aspekte in der Beschlussvorlage 16.WP/0235-01

Sehr geehrter Herr Lütjen,

die am 31. März ausgesprochene Empfehlung des Bauausschusses zum Ausbau der Lüningshauser Straße mit GVFG-Fördermitteln wirft gerade mit Blick auf die Förderung, aber auch auf die Finanzierung insgesamt eine Reihe von Fragen auf, die vor einem Beschluss des VA im Mai beantwortet werden sollten.

Ich nehme Bezug auf das Protokoll der VA-Sitzung vom 1. Oktober 2013 (im Folgenden „Protokoll“) sowie auf die Vorlage 16.WP/0235-01 (im Folgenden „Vorlage“) und habe dazu folgende Fragen

zur Förderung und zu den Kosten:

Zu den geschätzten Kosten, Zuwendungen des Landes und dem Eigenanteil zitiere ich Hr. Riemenschneider aus dem Protokoll (S. 10 oben):

Geschätzte Gesamtkosten in 2012	3,665 Mio €
Zuwendung des Landes	
2,0 Mio €	
Eigenanteile Gemeinde	1.665 Mio €
Finanzhaushalt 2013	0,25 Mio €
Finanzhaushalt 2014 (VE)	3,415 Mio €
Gesamtkosten nach Änderung der Planung durch Kriterien des Landes	4,397 Mio €
davon zuwendungsfähige Kosten	3,926 Mio €
Zuwendung des Landes	2,356 Mio €
Eigenanteil Gemeinde inkl. Planungskosten	2,041 Mio €
Ausschreibungsergebnis mit Baubeginn Oktober 2013 inkl. Baumfällung	3,483 Mio €
Zuwendung des Landes	2,090 Mio €
Eigenanteil Gemeinde inkl. Planungskosten	1,811 Mio €
Kosten bei Verschiebung des Baubeginns auf 01.07.2014	
3,633 Mio €	
Zuwendung des Landes inkl. Förderverlust 2013	1,82 Mio €
Eigenanteil Gemeinde inkl. Planungskosten u. Förderverlust	2,321 Mio €

Die ursprüngliche Planung der Gemeinde in 2012 weist also laut Protokoll geschätzte Gesamtkosten in Höhe von 3,665 TEUR aus.

1. Auf welcher planerischen Grundlage (Belastungsklasse, Verkehrsaufkommen, Fahrbahnquerschnittsplanung etc.) basierte die Kostenschätzung der Gemeinde?

Im Niedersächsischen Jahresbauprogramm 2013¹ ist der Ausbau der Lüninghauser Straße mit Gesamtkosten von 2,859 TEUR angegeben.

2. Warum sind die Gesamtkosten im Jahresbauprogramm deutlich niedriger ausgewiesen als in der gemeindlichen Kostenschätzung und was bedeutet dies für die Förderzusage?

Hr. Riemenschneider hat laut Protokoll von der „Änderung der Planung durch Kriterien des Landes“ gesprochen.

3. Sind mit „Kriterien des Landes“ die Voraussetzungen der Förderung nach § 3 GVFG² gemeint, wonach das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei sein muss, was bedeutet, dass verschiedene Richtlinien³ einzuhalten sind?

Nach § 2 GVFG kann u. a. der Ausbau verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen (§ 2 Abs.1 Nr.1 GVFG) gefördert werden.

4. Soll die beantragte Förderung für eine „verkehrswichtige innerörtliche Straße“, die nicht nur Erschließungsstraße ist, erfolgen oder für welches sonstige in § 2 Abs.1 GVFG genannte Vorhaben ist die Förderung zugesagt?

Die Winkler KG hat im Vergabeverfahren 2013 mit 3,375 TEUR das wirtschaftlichste Angebot abgegeben.

5. Wie kann die Kostenschätzung der Gemeinde (3,926 Mio €) fast 500.000,- € über dem Ausschreibungsergebnis (inkl. Baumfällung) liegen?

Die Winkler KG hätte den Zuschlag erhalten müssen. Obwohl Hr. Riemenschneider in der VA-Sitzung vom 1. Oktober 2013 erläutert hat, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) habe erklärt, eine Verschiebung des Baubeginns auf 2014 sei grundsätzlich möglich und die Winkler KG erklärt habe, dass sie mit einer Verschiebung des Baubeginns auf 2014 einverstanden sei, wenn im Vertrag eine Lohn- und Stoffgleitklausel aufgenommen werde (Protokoll, S.9), ist die Ausschreibung auf Anraten der Verwaltung aufgehoben worden. Hr. Bürgermeister Hollatz hat dabei erklärt, dass durch den Zeitablauf die Förderung hinfällig sei.

6. Seit wann weiß die Verwaltung, dass trotz Nichtvornahme der Vergabe im Oktober 2013 die Förderzusage des Landes Bestand hat?
7. Liegt ein neuer Förderbescheid des Landes vor?
8. Wenn ja, ist die Förderung an weitere Bedingungen geknüpft?

1 http://hwww.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=111572&psmand=18

2 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

3 RAST06: Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (2006, überarbeitet 2008); Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (2012); Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeurrückhaltesysteme (2009); ?

In der Vorlage wird der Förderanteil mit 2,5 Mio € angegeben.

9. Hat das Land für zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 3,926 Mio € eine Förderzusage gegeben?

10. Wird die Baumaßnahme doch vollständig gefördert, obwohl ein Betrag von 360.000,- € für 2013 vom Land zugesagt war und laut Protokoll der VA-Sitzung (S.9) damit gerechnet werden musste, dass die Förderkulisse um diesen Betrag sinken wird?

Im Protokoll heißt es zudem, dass bei einer Sanierung allein mit Finanzmitteln der Gemeinde bei einer sehr groben Schätzung ca. 2,24 Mio € Kosten entstehen würden. Von den Untervarianten der Variante 2 in der Vorlage entsprechen allein die Kosten für die 2. Untervariante in etwa diesem Betrag.

11. Basierte die Kostenschätzung bei einer Sanierung allein mit Finanzmitteln der Gemeinde auf Planungen der 2. Untervariante?

12. Wenn die Verwaltung bei der Schätzung der Gesamtkosten der Variante 1 eine halbe Mio € höher gelegen hat als das Angebot der Fa. Winkler, wie treffsicher ist dann die Einschätzung der Untervarianten von Variante 2?

Bereits im Protokoll vom 1. Oktober 2013 ist die Rede von Gesamtkosten nach Änderung der Planung durch Kriterien des Landes in Höhe von 4,397 Mio €, wobei 3,926 Mio € zuwendungsfähig seien.

13. Handelt es sich bei der Differenz von Gesamtkosten zu zuwendungsfähigen Kosten (laut Protokoll 471.000,- € sowie laut Vorlage 16.WP/0235-01 500.000,- €) ausschließlich um Planungskosten?

Laut Protokoll hat Hr. Riemenschneider für den Fall, dass die Ausschreibung aufgehoben wird, auf die Möglichkeit von Schadensersatzansprüchen der Fa. Winkler in Höhe von ca. 270.000 € hingewiesen.

14. Hat die Fa. Winkler bereits Schadensersatzansprüche geltend gemacht oder angekündigt, Ansprüche geltend machen zu wollen?

Da die Maßnahme „Lüninghauser Straße“ im „Fördermodus“ im VA am 1. Oktober 2013 vermeintlich gestoppt wurde, sind lediglich 40.000,- € für die dringlichsten Ausbesserungsmaßnahmen auf der Straße in den Haushalt eingestellt. Erforderlich ist daher ein Nachtragshaushalt.

15. Wird in den Nachtragshaushalt wie vorgesehen eine Verpflichtungsermächtigung über die gesamte ursprünglich vorgesehene Summe von 3,415 Mio € eingestellt?

16. Gibt es hierzu bereits eine Rücksprache mit dem Landkreis als Genehmigungsbehörde für den Haushalt?

zur Ausbaubreite und zur Belastungsklasse der Lüninghauser Straße:

Eine Anfrage zur Lüninghauser Straße hat Hr. Lütjen RM Flömer und mir gegenüber folgendermaßen beantwortet⁴: „Die Förderrichtlinien fordern einen Ausbau nach den a. a. R. d. T⁵; diese werden in der EAE⁶ abgebildet... Der Begegnungsfall Bus/Bus ist anzunehmen, da in der Lüninghauser Straße auch die Buslinie 668 verkehrt bzw. auch

4 E-Mail vom 3.2.2014.

5 allgemein anerkannte Regeln der Technik, Anm. d. Verf.

6 Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85; auszugsweise übersandt mit der o. g. E-Mail.

sonstiger Schülerbusverkehr stattfindet.“

Laut Protokoll der Bauausschusssitzung vom 24. Juni 2013 hat Hr. Bode vom Planungsbüro Kleberg & Partner ausgeführt, der Fördergeldgeber habe eine Bauklassenerhöhung verlangt. In den Planungsunterlagen (Anlage zur Beschlussvorlage 16.WP/0235, Juni 2013) erfolgt die Einteilung von Fahrbahn und Radweg „gem. RStO01⁷, Bauklasse III“.

17. Sind also die Planungen des Straßenquerschnitts auf der Grundlage der EAE 85 erfolgt?

18. Sind also die Planungen des Oberbaus der Lüninghauser Straße auf der Grundlage der RStO01 erfolgt?

Da die EAE 85⁸ für Erschließungsstraßen, angebaute und anbaufreie Hauptverkehrsstraßen im Jahre 2007 durch die RAST 06⁹ und die RStO01¹⁰ durch die RStO12 ersetzt worden sind, würde sich, wenn die Planungen auf veralteten Empfehlungen und Richtlinien basieren, die Frage stellen, inwieweit sie tatsächlich den a. R. d. T. entsprechen und damit förderungsfähig i. S. d. § 2 GVFG sind.

Auch wenn die Planungen für den Ausbau der Lüninghauser Straße nicht in einem förmlichen Verfahren erfolgen, ist ein Urteil des VG Braunschweig¹¹ aus dem Jahre 2011 in diesem Zusammenhang bemerkenswert. Nach Auffassung des Gerichts kann die Planung eines Straßenquerschnitts auf der Grundlage von technischen Regelwerken, die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses überholt sind, zu einem erheblichen Abwägungsmangel i. S. v. § 1 Abs. 1 Nds. VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG führen. In dem entschiedenen Fall wurde dies bejaht wegen der Anwendung der EAHV¹² 93 und EAE 85/95 statt der RAST 06.

Sollten die Planungen des Straßenquerschnitts und des Straßenoberbaus tatsächlich nach den überholten technischen Regelwerken erfolgt sein, liegt die Schlussfolgerung nahe, dass sie den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Straßenplanung widersprechen und damit möglicherweise nicht bau- und verkehrstechnisch einwandfrei i. S. d. GVFG sind.

Seit dem Jahr 2012 gilt die RStO12, die nicht mehr von Bauklassen, sondern von Belastungsklassen spricht. Die o. g. Bauklasse III entspricht heute entweder der Belastungsklasse BK 3,2 oder Bk 1,8. Für die Einteilung in eine Belastungsklasse ist die dimensionierungsrelevante Beanspruchung ausschlaggebend, die aus der Beschaffenheit der Fahrbahn, dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen und der voraussichtlichen Nutzungsart (Anteil des Schwerverkehrs) in der Nutzungszeit berechnet und als äquivalente 10-Tonnen-Achsübergänge angegeben wird¹³.

19. Welcher Belastungsklasse ist die Lüninghauser Straße auf welcher Grundlage zuzuordnen?

20. Welche Auswirkungen hat die Berücksichtigung der in den Richtlinien geänderten Faktoren für die Berechnung der Verkehrsbelastung?

7 Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001

8 überarbeitet 1995

9 Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (ergänzt 08)

10 Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012

11 <http://openjur.de/u/326694.html>

12 Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen.

13 <http://de.wikipedia.org/wiki/Belastungsklasse#Stra.C3.9Fenbau>

Die herrschenden Verkehrsstärken sind eine wichtige Grundlage für die Bemessung eines Straßenquerschnitts.

Nach RASSt06¹⁴ sind zweistreifige Fahrbahnen in Hauptverkehrsstraßen im Regelfall 6,50m breit. Anhaltswerte für die Kapazität von zweistreifigen Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen liegen zwischen 1400 Kfz/h und 2200 Kfz/h.

Die Ergebnisse der aktuellen Zählung, wie sie in der Vorlage 16.WP/0235-01 dargestellt sind, leiden unter dem Umstand, dass die Zählung zu einem Zeitpunkt erfolgt ist, in dem durch die Baumaßnahme Linie4 der Verkehr verstärkt über die Lüningshauser Straße erfolgt statt über die Worphauser Landstraße. Laut Aussage der Verwaltung (Hr. Lütjen in der Bauausschusssitzung vom 31.3.2014 auf die Frage von RM Flömer) wird die Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der Linie4 um 650 bis 750 Fahrzeuge sinken. Legt man die aktuellen Zählungswerte zugrunde, liegt die Belastung bei ca. 3300 Kfz/Tag und wird sich also zukünftig bei etwa 2600 Kfz/Tag bewegen.

Der Vorlage ist allerdings nicht zu entnehmen, wann die "Spitzenstunde" mit welcher Fahrzeugzahl vorliegt. Um die Lüningshauser Straße als Hauptverkehrsstraße (und nicht nur als nicht förderungsfähige Erschließungsstraße) einzustufen zu können, müsste zunächst einmal festgestellt werden, wann die stärkste Belastung der Straße erfolgt und dass in dieser "Spitzenstunde" mindestens 1400 Kfz/h die Lüningshauser Straße befahren. Dies erscheint angesichts der prognostizierten Zahlen unwahrscheinlich. Jedenfalls stellen die Angaben in der Vorlage zur Fahrzeugzählung keinen belastbaren Wert dar, um die Stufe der Verkehrsqualität nach RASSt 06 zu ermitteln.

Ein weiterer Aspekt für die Einteilung ist nach RASSt06 die Frage des Vorhandenseins von Linienbusverkehr. Laut Aussage von Hr. Lütjen (s. o.) ist der Begegnungsfall Bus/Bus anzunehmen, da in der Lüningshauser Straße auch die Buslinie 668 verkehre bzw. auch sonstiger Schulbusverkehr stattfindet.

Die Linie 668, die morgens um 7.10 Uhr in Richtung Frankenburg und (nach-) mittags um 13.52 Uhr und um 15.32 Uhr in Richtung Worphausen fährt, ersetzt den fehlenden Schulbus. Zudem werden SchülerInnen mit sonderpädagogischem Förderbedarf in einem Kleintransporter morgens gegen 7.30 Uhr abgeholt und nachmittags wieder nach Hause gebracht. Schulbusverkehr gibt es darüber hinaus an einem Vormittag in der Woche, wenn eine Klasse der GS Worphausen zum Schwimmen abgeholt und ca. zwei Stunden später wieder zur Schule zurückgebracht wird.

Selbst wenn man formal von einem Linienbusverkehr ausgeht, lässt sich feststellen, dass sich Linienbusse auf der Lüningshauser Straße nicht begegnen. Bei geringem Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch sieht die RASSt06 aber eine Fahrbahnbreite von 6,00m vor¹⁵. Die Situation, dass sich Bus und Lkw begegnen, ist angesichts der möglichen drei Begegnungsfälle pro Tag zu vernachlässigen. Wie häufig es zu Begegnungen von Lkw-Verkehr kommt, lässt sich der Vorlage nicht entnehmen. Welche Schlussfolgerungen die Verwaltung letztlich aus dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der max. gefahrenen Geschwindigkeit des Schwerlastverkehrs (S.2 der Vorlage) für die erforderliche Breite der Fahrbahn zieht, ist nicht ersichtlich.

14 S.69.

15 S.69.

21. Würde angesichts dessen die Lüningshauser Straße auch bei Einschätzung als Hauptverkehrsstraße in einer Breite von 6,00m förderungsfähig sein?

22. Entsprechen die Baualternativen Variante 2, Untervariante 1 bzw. 2 den allgemein anerkannten Regeln der Technik und könnten daher auch förderfähig sein?

23. Hat die Verwaltung eine entsprechende Anfrage an die NLStBV gestellt?

zur Geschwindigkeitsdämpfung:

Die Vorlage enthält eine Übersicht über Geschwindigkeitsmessungen (S.2). Die Übersicht lässt nicht erkennen, wie viele Fahrzeugführer sich überhaupt regelkonform (Einhaltung von Tempo 50 km/h) verhalten haben. Stattdessen dient als unterster Richtwert 60 km/h, der von 83,3% (Fahrtrichtung Frankenburg) bzw. 93,6 % (Fahrtrichtung Worphausen) eingehalten wurde.

Von Seiten der Verwaltung ist mehrfach erklärt worden, es gäbe in der förderungsfähigen Ausbauvariante nicht die Möglichkeit, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu ergreifen. Die RAS06 sieht aber diese Möglichkeit vor (S.108f.). Danach ist die Durchsetzung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten in städtischen Hauptstraßen vor allem dann erforderlich, wenn Unfallgefahren (schwere Unfallfolgen) dazu Anlass geben. Auch können Schulwegmaßnahmen und andere besondere Anlässe geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erfordern.

24. Inwieweit ist das bisherige Unfallgeschehen auf der Lüningshauser Straße sowie der Umstand, dass die Lüningshauser Straße für viele SchülerInnen ein Schulweg ist, in die Überlegungen zur geschwindigkeitsdämpfenden Straßenraumgestaltung miteinbezogen worden?

25. Hat die Verwaltung eine entsprechende Anfrage an die NLStBV gestellt?

zur Notwendigkeit, Schutzplanken zu errichten

Laut Vorlage sind zwischen Lüningshauser Straße 134 und Am Königsdamm 1 auf beiden Seiten der Straße Leitplanken zu errichten, wenn die Sanierung gefördert werden soll, während dies bei der Variante 2 nicht erforderlich sein soll.

26. Ist daraus zu schließen, dass die Notwendigkeit von Leitplanken erst durch die Verbreiterung der Straße entsteht?

27. Wenn insbesondere auf dem Streckenabschnitt zwischen Frankenburg und Worphausen (viele) Bäume in der Variante 1 beseitigt werden müssen, warum sind dann noch Schutzplanken erforderlich?

Zusammenfassung:

Die finanziellen Auswirkungen einer Sanierungsmaßnahme (mit oder ohne Förderung) sind aufgrund der ständig korrigierten Kosten kaum abschätzbar.

Sollten die Planungen des Straßenquerschnitts und des Straßenoberbaus tatsächlich nach den überholten technischen Regelwerken erfolgt sein, widersprechen sie den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Straßenplanung und stellen die Förderung in Frage.

Den Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, wie die Verwaltung die Lüningshauser Straße von ihrer Belastung und der Begegnungshäufigkeit von Schwerverkehr einstuft. Die Ergebnisse der Messungen Ende Februar/Anfang März 2014 sind dahingehend nicht aussagekräftig.

Nach den vorliegenden Unterlagen ist die für eine Förderung erforderliche Einordnung der Lüninghauser Straße als Hauptverkehrsstraße angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens überdimensioniert. Auch der Linienbusverkehr, der lediglich einmaligen Schulbusverkehr morgens und mittags bzw. nachmittags ersetzt, rechtfertigt jedenfalls keinen Ausbau auf 6,50m.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Lüninghauser Straße eine Hauptverkehrsstraße ist, ist damit nicht zwingend eine Ausbaubreite von 6,50m verbunden.

Erforderliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung, wie sie die Messungen der jüngsten Zeit nahe legen, fehlen vollständig. Das Unfallgeschehen der vergangenen Jahre am Ortseingang bzw. innerorts bleibt in der Vorlage unberücksichtigt.

Umfang und Ausmaß erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in die Natur sind unvollständig dargestellt.

Fazit:

Die Vorlage leidet unter erheblichen Mängeln und sollte vor einer politischen Entscheidung überarbeitet werden, damit die erforderliche Abwägung aller in die Überlegungen mit einzubeziehenden Aspekte möglich ist.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erika Simon', written in a cursive style.

(Erika Simon, Ratsfrau)