

AUSZUG

aus der Niederschrift
über die öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Straßenbauausschusses am
05.09.2019

Zu TOP : 11

Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Raiffeisenstraße K 131 in Rastede

Vorlage: BV/103/2019

EKR Kappelmann geht auf die bisherigen Beratungen ein und fasst das Ergebnis der bereits durchgeführten umfassenden Verkehrsuntersuchung sowie der Variantenbetrachtung zusammen. Auf Wunsch der Gemeinde Rastede seien daraufhin weitere Varianten einer Troglösung überprüft worden.

Herr Laut von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr stellt anhand der den Vorlagen beigelegten Power-Point-Präsentation umfassend den Variantenvergleich und die damit verbundenen geplanten Kosten vor. Zwischenfragen werden ausführlich beantwortet.

KA Oeltjen bittet darum, den Bericht abzukürzen und auf die Kernfrage einzugehen, wie die Varianten im Vergleich mit der bisher als Priorität gesehenen Entlastungsstraße bewertet würden.

EKR Kappelmann führt aus, dass eine Überprüfung der verschiedenen Varianten erfolgt sei. Im Ergebnis sei die Trog-Variante 1.3 als vorzugswürdige Trogvariante ermittelt worden. Diese Variante sei in der Folge mit den beiden übrigen Varianten gegenübergestellt worden (Trog an der Schloßstraße sowie Nordwest-Umfahrung).

Herr Laut geht auf die zugrunde gelegten Bewertungen ein und führt abschließend aus, dass man bei der Gegenüberstellung aller Varianten die Nordwest-Umgehung als eindeutige Vorzugsvariante favorisiere.

EKR Kappelmann führt aus, dass die Empfehlung zu Gunsten der Nordwest-Umgehung sehr eindeutig ausfalle. Unter verkehrlichen und verschiedenen anderen Gesichtspunkten sei diese Variante die Vorzugsvariante. Beim Vergleich der verschiedenen Varianten sei festgestellt worden, dass alle Baumaßnahmen mit erheblichen Eingriffen in private Wohngrundstücke oder landwirtschaftliche Flächen verbunden seien. Er habe gemeinsam mit dem Bürgermeister der Gemeinde Rastede erste Vorgespräche mit den Grundstückseigentümern geführt. Dabei sei den Grundstückseigentümern die Frage gestellt worden, ob diese bereit seien, Grundstücksflächen für eine Baumaßnahme abzugeben. Es sei festzustellen, dass bei allen Trogvarianten und der Nordwest-Umfahrung es nicht möglich sein werde, mit allen Grundstückseigentümern einen einvernehmlichen Grunderwerb herzustellen. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass nach einem Planfeststellungsverfahren ggf. die Enteignung von Grundstücken erforderlich werde. Man müsse sich als Straßenbaulastträger positionieren und es müsse eine Entscheidung dahingehend getroffen werden, ob unter der Prämisse von Enteignungen die Planungen weiter fortgesetzt werden sollen. Die Verwaltung sei der Meinung, dass auch unter der Voraussetzung von Enteignungen die Planungen weiter betrieben werden sollen. Das Verkehrsaufkommen der Raiffeisenstraße werde auch zukünftig weiter steigen und zu Problemen in der Verkehrsführung und zu einer weiteren Belastung der Anwohner führen.

Auch werde es zu deutlichen Ausweitungen der Schrankenschließzeiten kommen, da auch der Schienenverkehr weiter zunehmen werde. Im Gegensatz dazu müsse man die Einzelinteressen der Grundstückseigentümer sehen, die gegen eine Entschädigung enteignet werden müssen.

EKR Kappelmann erläutert weiter, dass es unterschiedliche Grade von Beeinträchtigungen gebe. Es sei ein Unterschied, ob Wohngrundstücke oder landwirtschaftliche Flächen enteignet werden müssen. Bei landwirtschaftlichen Flächen bestehe die Möglichkeit, dem Eigentümer ggf. Ersatzflächen an anderer Stelle zur Verfügung stellen zu können. Insofern sei die Northwest-Umgehung, die ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen verlaufe, aus Sicht der Kreisverwaltung die eindeutig mildere Eingriffsvariante in das Grundeigentum. Des Weiteren sei dieser Aspekt vor dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit ein wesentlicher und wichtiger Faktor für die Variante der Northwest-Umgehung. Die Rechtssicherheit sei Voraussetzung für ggf. gerichtliche Auseinandersetzungen bei Enteignungsverfahren.

EKR Kappelmann macht abschließend deutlich, dass aus Sicht der Kreisverwaltung die Northwest-Umfahrung als Vorzugsvariante gesehen werde. Eine Trogvariante werde rechtlich als nicht umsetzbar angesehen. Der Gemeinde Rastede sei deutlich zu machen, dass von dort entweder die Northwest-Umfahrung unterstützt werde oder aber das der Landkreis die Planungen zur Beseitigung des Bahnüberganges einstellen werde.

KA Kramer führt aus, dass er als Rasteder Bürger seine heutige Entscheidung auch als Entscheidungsgrundlage in der Gemeinde Rastede sehe. Es müsse das Für und Wider abgewogen werden. Die Raiffeisenstraße in ihrer heutigen Länge sei etwa 1,5 km lang. Eine Umgehung werde etwa 1,8 km lang werden, also 300 m länger. Insgesamt spreche man von einer Gesamtlänge von 800 m, die mehr gefahren werden müsse bei der Variante der Umgehungsstraße. Der Vorteil eines Troges bedeute eine schnellere Durchfahrung, aber auch, dass der gesamte Verkehr den Trog passieren müsse. Dementsprechend müssten auch zusätzliche Lichtsignalanlagen installiert werden, die den laufenden Verkehr stoppen werden. Er persönlich spreche sich daher für eine Umgehung aus. Dadurch werde das Ortsbild erhalten, die Kosten seien am niedrigsten, die Gemeindestraßen, die an die Raiffeisenstraße anschließen, müssten nicht verändert werden und die Bauzeit werde merklich weniger Zeit in Anspruch nehmen als ein Trogbau. Im Weiteren werde kein Schwerlastverkehr mehr durch Rastede fahren. Zusätzlich würden weitere Erschließungsmöglichkeiten an der Raiffeisenstraße möglich sein. Das wichtigste in der Entscheidungsfindung sei aber, so KA Kramer weiter, dass in beiden Fällen Enteignungen vorgenommen werden müssen. Dabei müsse man den mildesten Eingriff vornehmen und der sei seiner Ansicht nach die Enteignung von landwirtschaftlichen Flächen. Aufgrund all dieser Argumente halte auch er den Bau der Northwest-Umgehung als die bessere Lösung. Insofern könne er den Beschlussvorschlag mittragen, werde aber die Beratungen in der Gemeinde Rastede in seine endgültige Entscheidung mit einfließen lassen.

KA Roese erinnert daran, dass der Bau eines Troges seinerzeit wegen der Schrankenschließzeiten, die zu längeren Wartezeiten und Staus führen, entstanden sei. In Planung sei auch ein Kreisverkehrsplatz an der Oldenburger Straße/Kleibroker Straße. Herr Ramm von IPW habe 2017 in seinem Vortrag deutlich gemacht, dass ein Trog auch Verkehr anziehe. Er fragt nach, wie effektiv ein Trog sei, wenn er auch noch Verkehr anziehe, der durch den Ort durchfahren müsse und ob diese Variante dann noch den Vorteil habe, den man sich erhoffe.

EKR Kappelmann führt aus, dass es eine ziemlich genaue Beschreibung gebe, inwieweit sich die Verkehre bei den verschiedenen Varianten verändern. Wenn auf der Raiffeisenstraße ein Trog errichtet werde, würden gegenüber der Prognose 0 ca. 2.000 Fahrzeuge zusätzlich die Raiffeisenstraße befahren. Er gehe davon aus, dass bei 17.000 Fahrzeugen auf der Raiffeisenstraße mind. zusätzlich drei Lichtsignalanlagen aufgestellt werden müssten. Durch die Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen würde man auf der

Raiffeisenstraße trotz eines Troges kaum Zeit gewinnen. Eine detaillierte Berechnung lasse sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht durchführen, da die Schrankenschließzeiten noch keine Berücksichtigung finden können.

KA Exner führt aus, dass eine Rechtssicherheit auf jeden Fall hergestellt werden müsse. Die Enteignung von privaten als auch von landwirtschaftlichen Flächen sehe sie als unangenehm, aber als nicht zu vermeiden. Aus ihrer Sicht sei bei einer Troglösung nicht auf die Situation für Radfahrer und Fußgänger eingegangen worden. Des Weiteren habe man durch eine Nordwest-Umgehung auch die Möglichkeit, den Verkehr aus der Ortschaft herauszuhalten. Die CDU-Fraktion schätze genauso wie KA Kramer die Entwicklungsmöglichkeiten im Zuge einer Nordwest-Umgehung. Der Gemeinde Rastede sei zu wünschen, dass durch die Planungen ein positiver Ausgang in alle Richtungen ermöglicht werde.

KA Töpfel merkt an, dass er sich mit Enteignungen inhaltlich noch nicht beschäftigt habe. Es sei ihm aber deutlich geworden, dass es Aufgabe der Kreisverwaltung sei, dass bei Baumaßnahmen Rechtssicherheit geschaffen werde. Aus Sicht der Rechtssicherheit halte auch er eine Nordwest-Umgehung für die bessere Variante. Des Weiteren würde durch eine Umgehung der Verkehr aus der Ortschaft Rastede herausgehalten und damit würde man der Mobilität für Fahrradfahrer und Fußgänger für die Zukunft entgegenkommen. Daher spreche aus seiner Sicht nichts gegen die Variante 3.

KA Kramer fragt nach, ob eine Umgehungsstraße kostengünstiger als ein Trogbau für die Gemeinde Rastede sei, da keine Fahrradwege an Gemeindestraßen gebaut werden müssten. Er gehe davon aus, dass an einer Umgehung durch den Landkreis ein Radweg mit gebaut werde.

EKR Kappelmann geht auf die Kosten einer Anbindung von Gemeindestraßen ein. Er erläutert, dass evtl. entstehende Kosten für die Anbindung an Gemeindestraßen bei einer Trogvariante die Gesamtkosten mit einbezogen und dann grundsätzlich einer Drittelung unterliegen würden. Somit würden sich dann Bahn und Bund an den Kosten beteiligen müssen.

EKR Kappelmann weist weiter darauf hin, dass bei der Nordwest-Umfahren eine reine Kraftfahrstraße vorgesehen sei. Die Notwendigkeit für einen Fahrradweg an dieser Strecke werde nicht gesehen. Des Weiteren dürften die Kosten bei der juristischen Bewertung zunächst keine Rolle spielen. Von Bedeutung sei die sicherste Variante und die Variante, bei der am wenigsten Eingriffe vorgenommen werden müssen.

EKR Kappelmann teilt mit, dass sicherlich mit der Bahn erhebliche Diskussionen geführt werden müssten, ob sie sich bei einer Umgehungsstraße an den Kosten beteiligen werden, da der Bahnübergang an der Raiffeisenstraße dann nicht aufgehoben werde. Nach den bisherigen Aussagen stehe die Bahn auf dem Standpunkt, dass damit eine Kostenbeteiligung durch Bahn und Bund nicht erfolgen müsse. In diesem Fall müssten der Landkreis und die Gemeinde Rastede die Kosten alleine tragen. Einzig die Förderung nach dem Entflechtungsgesetz könnte dann noch in Abzug gebracht werden. Er macht abschließend deutlich, dass die Kostenträgerschaft bei einer Entscheidungsfindung im Planfeststellungsverfahren und bei den Gerichten keine Rolle spielen dürfe.

Herr Mannl von der Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erläutert, dass jeder Beteiligte entsprechend der Fahrbahnbreite seine Kosten tragen müsse. Bei einem Kreuzungsbauwerk, bei der eine kommunale Nebenanlage (Geh- und Radwege) mitgeführt wird, müsse die Gemeinde anteilige Kosten auch des Trogbauwerks übernehmen.

Herr Laut führt aus, dass es bzgl. eines Trogbaus Überlegungen gegeben habe, nicht beidseitig Nebenanlagen wie Fuß- und Radweg herzustellen, sondern nur einseitig. Das

hätte Auswirkungen auf die Kosten und damit auf die Kostenanteile der Gemeinde. Ein einseitiger Radweg habe als Folge die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten.

KA Oeltjen weist darauf hin, dass ein einseitiger Fahrradweg seiner Meinung nach kontraproduktiv und für ihn indiskutabel sei. Zu den Enteignungen weist er darauf hin, dass die Northwest-Umgehung neben der Rechtssicherheit auch weniger Verkehr und Umweltbelastung im Bereich der Raiffeisenstraße bedeute. Insofern könnten auch Anwohner der Raiffeisenstraße wegen der zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastung gegen den Trog klagen.

KA Töpfel weist darauf hin, dass zur Anbindung von Siedlungen und Gewerbe auch Stichstraßen eingeplant werden können. Dafür müsste keine große Variante vorgeschoben werden, um Flächen erschließen zu wollen. In erster Linie gehe es darum Wald-, Grün- und Ackerflächen zu erhalten.

KA Kramer weist darauf hin, dass er sich auf ein vorhandenes Gewerbegebiet bezogen habe, das mit einer Straße an die Umgehung angebunden werden könne.

Dem Kreisausschuss wird einstimmig vorgeschlagen:

Die Planungen für eine straßenbauliche Lösung im Zusammenhang mit dem höhengleichen Bahnübergang an der Raiffeisenstraße in Rastede werden fortgesetzt. Nach dem abschließenden Ergebnis der Variantenbetrachtung wird die Nordwestumfahrung als Vorzugsvariante für das weitere Planungsverfahren bestimmt. Vor der abschließenden Beschlussfassung durch den Kreistag des Landkreises Ammerland ist der Gemeinde Rastede und den dortigen Gremien nochmals Gelegenheit für eine Stellungnahme zu geben.

Verteiler: II/36





Beschlussvorlage öffentlich

Vorlage Nr.: BV/103/2019

Federführung: Dezernat II	Datum: 24.07.2019
Bearbeiter: Ingrid Meiners	

	Sichtvermerke
Beratungsfolge	Termin
Straßenbauausschuss	05.09.2019
Kreisausschuss	12.09.2019

Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Raiffeisenstraße K 131 in Rastede

Beschlussvorschlag:

Die Planungen für eine straßenbauliche Lösung im Zusammenhang mit dem höhengleichen Bahnübergang an der Raiffeisenstraße in Rastede werden fortgesetzt. Nach dem abschließenden Ergebnis der Variantenbetrachtung wird die Nordwestumfahrung als Vorzugsvariante für das weitere Planungsverfahren bestimmt. Vor der abschließenden Beschlussfassung durch den Kreistag des Landkreises Ammerland ist der Gemeinde Rastede und den dortigen Gremien nochmals Gelegenheit für eine Stellungnahme zu geben.

Finanzielle Auswirkungen (brutto) <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Im Haushaltsplan enthalten <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Über-/ außerplanmäßige Mittelbereitstellung <input type="checkbox"/>	
Einmalige Kosten		Investiv <input type="checkbox"/>	
Laufende Kosten			
Drittmittel (Zuschüsse)		Ergebniswirksam <input type="checkbox"/>	

Sachverhalt:

Höhengleicher Bahnübergang an der K 133 Raiffeisenstraße in der OD Rastede;

Bewertung weiterer Trogvarianten

In einer öffentlichen Sitzung des Straßenbauausschusses in der Aula der KGS Rastede wurden am 21.09.2017 die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie der Variantenbetrachtung für den Bahnübergang an der Raiffeisenstraße in Rastede umfassend vorgestellt und erläutert.

Durch das beauftragte Ing. Büro war damals unter Einbeziehung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie einer gemeinsam von der Gemeinde Rastede und dem Landkreis Ammerland erarbeiteten Bewertungsmatrix festgestellt worden, dass die sog. „Nordwestumfahrung“ gegenüber der Troglösung an der Raiffeisenstraße sowie einer Troglösung an der Schlossstraße, auch bei unterschiedlichen Gewichtungsschwerpunkten, stabil die beste Bewertung erhält. Es wurde daher die Empfehlung ausgesprochen die „Nordwestumfahrung“ als sog. Vorzugsvariante für das weitere Verfahren zu Grunde zu legen.

Im Anschluss an die Sitzung hatte die Kreisverwaltung, entsprechend den Vorgaben aus dem Straßenbauausschuss, die vorliegenden Ergebnisse mit der Bitte um eine abschließende Stellungnahme zu der vorgestellten Vorzugsvariante an die Gemeinde Rastede weiter geleitet.

Von der Gemeinde Rastede wurden daraufhin mit Schreiben vom 15.01.2018 zusätzlich weitere Varianten für eine Troglösung an der Raiffeisenstraße benannt und es wurde darum gebeten, diese in Bezug auf ihre bauliche Realisierbarkeit, die verkehrlichen Auswirkungen sowie die zu erwartenden finanziellen Anforderungen zu prüfen und anschließend im Rahmen eines Gesamtvariantenvergleichs zu bewerten. Der Kreistag hat am 15.03.2018 auf Empfehlung des Straßenbauausschusses beschlossen, dieser Bitte nachzukommen.

Mit der Prüfung und Bewertung wurde die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg beauftragt, die wiederum das Büro IPW unterbeauftragt hat.

Die wesentlichen Ergebnisse der Variantenprüfung und –bewertung sind in der Anlage beigelegt und werden in der Sitzung weitergehend erläutert.

Hinsichtlich der baulichen Realisierbarkeit der von der Gemeinde Rastede vorgeschlagenen zusätzlichen fünf neuen Varianten für eine Troglösung ist festzuhalten, dass die Gegebenheiten vor Ort, insbesondere der hohe Grundwasserstand, eine komplexe bautechnische Lösung erforderlich machen, dass aber für alle Variante eine bautechnische Realisierbarkeit grundsätzlich bestätigt werden kann.

Alle Varianten bedingen allerdings, in unterschiedlichen Betroffenheiten, den Erwerb von derzeit privat bzw. gewerblich genutzten Grundstücken in den jeweiligen Trassenverläufen. Dabei ist bei allen Trogvarianten auch die vollständige Beseitigung von Wohnhäusern erforderlich. Um die Akzeptanz der Maßnahmen bzw. eine eventuell bestehende Bereitschaft zur Veräußerung der benötigten Flächen bei den

Grundstückseigentümern abzuklären, war mit der Gemeinde Rastede vereinbart worden, gemeinsam Gespräche mit den betroffenen Eigentümern zu führen.

Die Gespräche wurden von Ende April bis Ende Mai durch den Bürgermeister der Gemeinde Rastede und den Ersten Kreisrat geführt. Im Ergebnis haben die Gespräche zu der Erkenntnis geführt, dass bei jeder der betrachteten Varianten mindestens ein Eigentümer privater Wohngrundstücke eine Veräußerung eindeutig ausgeschlossen hat.

Um einen vergleichbaren Sachstand auch bei der Variante „Nordwestumfahrung“ zu erhalten, wurden parallel auch Gespräche mit den Eigentümern der landwirtschaftlich genutzten Flächen auf der für die Umfahrung benötigten Trasse geführt. Auch bei diesen Gesprächen wurde von mehreren Eigentümern eine Veräußerung der benötigten Flächen grundsätzlich ausgeschlossen.

Insoweit ist zu erwarten, dass für jede der bislang untersuchten straßenbaulichen Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Raiffeisenstraße wesentliche Eingriffe, bis hin zu Enteignungen, bei den betroffenen Grundstückseigentümern erforderlich sein werden. Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis ist zunächst von den Gremien des Landkreises die grundsätzliche Entscheidung zu treffen, ob unter Berücksichtigung der erforderlichen Eingriffe in die Eigentumsrechte der betroffenen Grundstückseigentümer die Planungen einer straßenbaulichen Lösung für die bestehenden und sich zukünftig noch verstärkenden Verkehrsprobleme am höhengleichen Bahnübergang der K 133 fortgesetzt werden sollen.

Aus Sicht der Kreisverwaltung wird dies empfohlen. Bereits heute ist die Verkehrsqualität der Raiffeisenstraße durch den höhengleichen Bahnübergang erheblich eingeschränkt. Diese wird sich in den nächsten Jahren durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene, weiter verschlechtern. Für eine große Zahl an Nutzern der Kreisstraße sowie für die dortigen Anwohner kommt es dadurch zu erheblichen Komfort- und Qualitätseinbußen, die durch eine straßenbauliche Lösung beseitigt bzw. gemindert werden könnten. Für solche Lösungen sind zwar erhebliche Eingriffe in die Eigentumsrechte Einzelner erforderlich, diese erhalten hierfür jedoch eine angemessene Entschädigung bzw. ggfls. auch Ersatzflächen. Insoweit ist für die Kreisverwaltung nach Abwägung der unterschiedlichen Interessenlagen der großen Zahl der Verkehrsteilnehmer und Anwohner, die durch die bestehende und sich prognostisch weiter verschlechternde Situation belastet werden, Vorrang vor den Einzelinteressen der Grundstückseigentümer einzuräumen.

Nach den vom Ing. Büro IPW vorgelegten Unterlagen ist festzustellen, dass die Nordwestumfahrung auch gegenüber den jetzt untersuchten weiteren Trogvarianten an der Raiffeisenstraße in der vergleichenden Bewertung, auch unter Berücksichtigung unterschiedlicher Gewichtungsschwerpunkte sowie abweichender Einzelbewertungen durch die Gemeindeverwaltung Rastede, stabil immer die beste Bewertung erhält und sich insoweit weiterhin als Vorzugsvariante für das weitere Verfahren darstellt.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund einer zwingend erforderlichen rechtssicheren Abwicklung des weiteren formellen Verfahrens, insbesondere des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzung

der benötigten Grundstücke für die jeweiligen Varianten und des Umstandes, dass nach jetzigem Kenntnisstand ein vollständig einvernehmlicher Grunderwerb bei keiner der Varianten zu erwarten ist, ist die Nordwestumfahrung mit einer ausschließlich landwirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke im Trassenverlauf die Variante, die mit dem vergleichsweise „mildesten“ Eingriff in die Eigentumsrechte Dritter verbunden ist.