



Quickborn, 07.05.2002 / zu

PROTOKOLL

Ausschuss für Planung und Bau № 4/2002-VII im Sitzungsraum 2 des Rathauses Quickborn, Rathausplatz 1

zugestellt am: 17.05.2002

Sitzung am 17.04.2002

Beginn: 18.00 Uhr

Ende: 19.30 Uhr

TEILNEHMERINNEN / TEILNEHMER

anwesend	
von TOP	bis TOP

1. Für den Ausschuss für Planung und Bau

Ratsherr	Schell	Uwe	<i>Vorsitzender</i>
Ratsherr	Nuckel	Jens-Olaf	<i>stellv. Vorsitzender</i>
Ratsfrau	Bajus	Antje	
Ratsherr	Wommelsdorff	Jörn	
Ratsherr	Kuper	Jürgen	
Ratsherr	Ziri	Horst	
Herr	Stahl	Horst	

Ersatzmitglieder: keine

1	6
1	6
1	6
1	6
1	6
1	6
1	6
-	-

2. Für die Stadtverwaltung

Bgm	Thonfeld	
StOl	Zuch	Amt II - Protokoll
TAe	Eckhorst	Amt II
TAe	Bohlmann	Amt II
VAe	Ramlow	Amt II
Azubi	Evers	z. Zt.Amt II

1	6
1	6
1	6
1	6
1	6
1	6

3. Für die Ratsversammlung

Ratsfrau Hecht, Christa
Ratsherr Raubold, Hans (ab 18.38 Uhr)

4. Ferner

Herr Klütz (Ingenieurgemeinschaft Klütz & Kollegen GmbH und zugleich
Verbandsvorsteher des Wegezweckverbandes des Kreises Pinnberg)
Herr Ait Brahim (ebenfalls Klütz & Kollegen) sowie
Herr Koch (Nordlabor GmbH – Gesellschaft für bautechnische Prüfungen)
– alle zu TOP 5 und 6 –
sowie 3 Einwohner/innen

Die Ausschussvorsitzende Herr Schell eröffnet die **öffentliche Sitzung**. Die Beschlussfähigkeit des Ausschusses wird festgestellt. Einwände gegen Form und Frist der Einladung werden nicht erhoben.

Beratung zur Tagesordnung:

Herr Schell nimmt Bezug auf den gem. Text der Einladung gestellten Antrag durch Herrn Bürgermeister Thonfeld, die Tagesordnungspunkte 5 bis 8 in nichtöffentlicher Sitzung zu behandeln und schlägt davon abweichend vor, lediglich die Tagesordnungspunkt 7 und 8 in nichtöffentlicher Sitzung zu beraten.

Sonstige Anträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt.

Somit beschließt der Ausschuss wie folgt:

1. Beschluss:

Die Tagesordnungspunkte 7 bis 8 werden in nichtöffentlicher Sitzung beraten.

- einstimmig -

Ferner wird wie folgt beschlossen:

2. Beschluss:

Die Tagesordnung in der nachfolgenden Fassung wird hiermit beschlossen.

- einstimmig -

3. Beschluss:

Gemäß § 8 a Abs. 1 i.V.m. § 20 Abs. 1 der GeschO für die Ratsversammlung werden zu den TOP 5 und 6 folgende Personen als Sachverständige angehört:

Herr Klütz (Ingenieurgemeinschaft Klütz & Kollegen GmbH und zugleich Verbandsvorsteher des Wegezweckverbandes des Kreises Pinnberg),

Herr Ait Brahim (ebenfalls Klütz & Kollegen) sowie

Herr Koch (Nordlabor GmbH – Gesellschaft für bautechnische Prüfungen)

- einstimmig -

TAGESORDNUNG

DS-Nr.

1. Einwohnerfragestunde

2. Haushaltsüberschreitung

VII/761

hier: Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Leistung einer außerplanmäßigen
Ausgabe – Gehwegausbau Kampmoorstraße –

3. Unterrichtungen **in öffentlicher Sitzung**
4. Anfragen und Anregungen **in öffentlicher Sitzung**
5. „Dichterviertel“
hier: 1. Bewertung des Straßenzustandes aufgrund der vor der Sitzung
stattgefundenen Ortsbegehung
6. Sanierung und Unterhaltung von Straßen VII/762
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 31. März 2002
7. Unterrichtungen **in nichtöffentlicher Sitzung**
8. Anfragen und Anregungen **in nichtöffentlicher Sitzung**

Hinweis:

Die Protokollierung der Tagesordnungspunkte 7 und-8 entnehmen Sie bitte dem Protokoll des APB Nr. 4a/2002-VII des nichtöffentlichen Teils der Sitzung.

1. Einwohnerfragestunde

1.1 **Öffnungszeiten der Gartenmülldeponie**

Herr Delfs, Kampmoorstraße 8, fragt an, ob die Gartenmülldeponie im Monat April jeden Samstag geöffnet werden könnte, da er beobachtet habe, dass die Autos sich bis über die Kreuzung und die Autobahnbrücke zurückstauen.

Die Anregung wird von der Verwaltung geprüft.

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 1.1

1.2 **Fahrbahnmarkierung auf der Autobahnbrücke Ulzburger Landstraße**

Herr Delfs fragt an, ob es möglich ist, über die Autobahnbrücke in der Mitte eine Fahrbahnmarkierung aufzubringen, damit die etwas ängstlicheren Autofahrer eine Orientierung haben, um hinsichtlich des Begegnungsverkehres gefahrlos passieren zu können.

Frau Eckhorst weist dazu darauf hin, dass für eine Markierung dort die erforderliche Breite fehlt.

Herr Delfs fragt ergänzend für den Fall, dass eine normale weiße Markierung dort nicht zulässig sein sollte, diese in einer anderen Farbe aufzutragen. Dazu weist er auf ein ähnliches Beispiel in Henstedt-Ulzburg hin (am Eggershof).

Herr Schell fügt hinzu, dass nach seiner Kenntnis eine normale weiße durchgezogene Linie nicht zulässig sein dürfte, weil es oft nicht möglich ist, die Brücke zu überqueren, ohne die Mitte der Fahrbahn zu tangieren.

Herr Thonfeld sagt zu, die Angelegenheit mit der Verkehrsaufsicht zu besprechen.

Hinweis:

Hierzu hat das Ordnungsamt folgendes mitgeteilt:

„Da die ansonsten vorgeschriebene Mindestbreite nicht erreicht wird, ist eine Fahrbahnmarkierung nicht möglich. Die Problematik im Brückenbereich ist allen bekannt; eine Änderung der Situation ist mit erheblichen Umbauten verbunden. Dem Vorschlag kann daher nicht entsprochen werden.“

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 1.2

1.3 **Parkplatzproblematik an der Waldschule/ Kampmoorstraße**

Herr Delfs bittet um die Lösung des dortigen Parkplatzproblems, in dem man den gesamten Verkehr über den Schulhof leitet, direkt hinter dem Tor. Er sei in diesem Zusammenhang daran interessiert, dass auf seiner Auffahrt nicht gewendet wird.

Herr Schell erwidert, dass man für eine solche Lösung bei der gegenwärtigen Haushaltslage keine öffentlichen Mittel einsetzen könne. Es sollte an die Eltern appelliert werden, sich vernünftiger zu verhalten, indem sie nicht darauf bestehen unmittelbar

vor dem Tor zu halten, sondern etwas davor. Außerdem verweist er auf die gut ausgebauten Fußwege, die das Bringen der Kinder per Auto eigentlich überflüssig machen.

Herr Thonfeld wendet ein, dass sowohl auf der Auffahrt als auch auf dem Schulhof meist Kinder spielen, insbesondere die der Betreuungsschule. Er könne sich nicht vorstellen, dort eine Fahrbahn für Autos anzulegen.

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 1.3

1.4 Beschilderung der Ricarda-Huch-Str. als „Spielstraße“

Frau Bracker, Ricarda-Huch-Straße 7, beanstandet, dass in dieser Straße kein Gehweg existiert, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sie die Hauptzuwegung zum Kindergarten darstellt. Sie fragt, ob es möglich ist, die Ricarda-Huch-Straße als „Spielstraße“ auszuschildern, zumal es sich ohnehin um eine Sackgasse handelt, oder zumindest alternativ einen Gehweg mit Hochbord anzulegen. Sie führt aus, dass durchaus ein Gefahrenpotenzial dadurch besteht, dass Kinder von ihren Eltern, die es morgens meistens eilig haben, mit Fahrzeugen zum Kindergarten gebracht werden. Für Fußgänger ergibt sich dann das Problem, dass sie nicht ausweichen können, weil es keinen Bürgersteig gibt.

Frau Eckhorst antwortet, dass alle Erschließungsstraßen in dem Neubaugebiet grundsätzlich als sogenannte „Spielstraßen“ geplant wurden. Das bedeutet eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 4 – 7 km/h und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, also sowohl Fahrzeuge wie auch Kinder sowie Fußgänger und Radfahrer.

Die Verwaltung wird über den Erschließer anregen, dass dort die Beschilderung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ unverzüglich erfolgt.

Herr Thonfeld weist darauf hin, dass aufgrund der Tatsache, dass noch längst nicht alle Grundstücke verkauft wurden, die endgültige Beschilderung des Gebiets noch nicht erfolgt ist. Man werde aber versuchen, die Beschilderung zu beschleunigen, wenngleich man wissen muss, dass die Beschilderung allein natürlich keinen absoluten Schutz der Kinder bedeutet.

Frau Bracker ergänzt ihre Ausführungen mit dem Hinweis, dass sie befürchtet, dass die Beschilderung somit erst in 2-3 Jahren erfolgen wird, da ein großer Teil der in der Ricarda-Huch-Str. belegenen teuren Grundstücke bislang noch nicht verkauft wurden.

Herr Schell fügt hinzu, dass die Anlegung eines Gehweges aufgrund der geringen Breite der Straße nicht möglich sein wird. Insofern bleibt nur die Beschilderung und der Appell an die Eltern sich vernünftiger zu verhalten.

Hinweis:

Das Ordnungsamt hat dazu folgendes mitgeteilt:

„Eine Rückfrage beim Straßenverkehrsamt Pinneberg, Herrn Zisack, ergab, dass eine Anordnung zum vorzeitigen Aufstellen der Verkehrszeichen (insbesondere „Verkehrsberuhigter Bereich“) im Dez. 2001 unter Einbeziehung der Polizeiinspektion Pinneberg mit der Begründung abgelehnt wurde, dass die Bautätigkeiten in dem Gebiet noch nicht weit genug vorangeschritten sind. Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung würde dazu führen, dass die Baufahrzeuge, Baustellenzulieferer usw. nur sehr begrenzte Möglichkeiten zum Parken etc. hätten. Ein neuer Antrag kann gestellt werden, wenn das Baugebiet ausreichend bebaut ist.“

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 1.4

1.5 Einzäunung des Spielplatzes im Baugebiet B-Plan № 87

Frau Bracker, Ricarda-Huch-Str., bittet darum, den Spielplatz einzuzäunen und mit einer Pforte zu versehen, ähnlich wie der Kindertagesstätten-Spielplatz im B-Plan № 85 (Prophetensee), weil zum einen Kinder häufig vom Spielplatz auf die Straße laufen und sich dort der Gefahr zu schnell fahrender Fahrzeuge (insbesondere Handwerker der noch im Bau befindlichen Häuser) aussetzen und zum anderen, weil zu beobachten ist, dass Hunde auf den Spielplatz laufen, um dort ihre Notdurft zu verrichten, zum Teil auch in Begleitung der Hundebesitzer.

Frau Eckhorst antwortet, dass eine Einzäunung des Kindertagesstätten-Spielplatzes bereits geplant ist, einschließlich einer Pforte.

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 1.5

2. Haushaltsüberschreitung

hier: Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Leistung einer außerplanmäßigen

Ausgabe – Gehwegausbau Kampmoorstraße –

VII/761

HAUSHALTSÜBERSCHREITUNG

Frau Eckhorst erläutert den Inhalt der Sitzungsvorlage.

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Bau empfiehlt der Ratsversammlung, wie folgt zu beschließen:

Die Ratsversammlung genehmigt die Eilentscheidung des Bürgermeisters zur Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 6.471,68 € bei der Haushaltsstelle 6319-950100-1 „Gehweg Kampmoorstraße“ gemäß § 82 Abs. 1 Satz 4 GO.

Die Ausgabe ist in vollem Umfang gedeckt durch Einsparungen bei der Haushaltsstelle 6330-950110-4 „Gehweg Hermann-Löns-Straße“.

– einstimmig –

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 2

3. Unterrichtungen in öffentlicher Sitzung

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegen seitens der Verwaltung keine Unterrichtungen vor.

4. Anfragen und Anregungen in öffentlicher Sitzung

4.1 Verkehrskonzept der SPD

Herr Nuckel erinnert an seine Anfrage in der Sitzung des APB vom 23.01.2002, Protokoll № 1a/2002-VII, zu TOP 8.1, zur Vorlage des Ergebnisses der vom Büro Masuch & Olbrisch angestellten Überlegungen zum Verkehrskonzept der SPD.

Herr Thonfeld erklärt dazu, dass er davon ausgegangen war, dass Herr Nuckel zwischenzeitlich eine Nachricht vom Bauamt bekommen hat. Inhaltlich könne die Verwaltung heute dazu nichts ausführen, zumal die Amtsleiterin Frau Walter sich z.Zt. im Urlaub befindet.

Herr Nuckel bittet den Bürgermeister erneut, sich um die Angelegenheit zu kümmern.

Herr Thonfeld sagt dies zu.

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 4.1

5. „Dichterviertel“

hier: 1. Bewertung des Straßenzustandes aufgrund der vor der Sitzung
stattgefundenen Ortsbegehung

DICHTERVIERTEL/ STRASSENZUSTAND

Vor Beginn der Beratung verteilt die Verwaltung an die Ausschussmitglieder das Schreiben des Landrates vom 20.03.2002 an die „Initiative Hölderlinstraße“ zu deren Einlassung vom 04.02.2002.

Zu diesem Tagesordnungspunkt hat vor Beginn der Sitzung ab 17.00 Uhr eine Ortsbesichtigung des Ausschusses mit der Verwaltung stattgefunden, an der auch die Herren Klütz und Ait Brahim (vom Büro Klütz & Kollegen) sowie Herr Koch (Nordlabor GmbH – Gesellschaft für bautechnische Prüfungen) teilgenommen haben.

Im Verlaufe der Ortsbesichtigung wurden besonders schadhafte Stellen der verschiedenen Straßen im Dichterviertel aufgesucht, und zwar:

1. vor dem Haus Hölderlinstraße 20
2. Hölderlinstraße/ Ecke Herderstraße
3. vor dem Haus Herderstraße 8 (Sackgasse)

Dabei erläuterte Herr Klütz aus fachlicher Sicht bereits die Ursachen der Schäden und machte deutlich, dass die Bauweise der in den sechziger Jahren entstandenen Straßen natürlich nicht dem Stand der Bautechnik, die heutzutage üblich ist, entsprechen. Von daher bedürften die meisten Straßen einer grundlegenden Erneuerung.

Herr Klütz knüpft an seine während der Ortsbesichtigung gemachten Ausführungen an und erläutert dazu an Hand von Overheadfolien noch folgendes:

Die Aufgabe, die dem Büro gestellt wurde, war die, im Bereich des Dichterviertels den Zustand der Straßen zu untersuchen. Dabei wurde das Büro durch das Nordlabor GmbH – Gesellschaft für bautechnische Prüfungen – unterstützt.

Zunächst wurden in diesen Straßen 29 Bohrkerne gezogen, um genau zu erforschen, was und wie damals im Einzelnen gebaut worden ist und um daraus entsprechende Schlüsse hinsichtlich einer eventuell möglichen Sanierung unter Einbeziehung des anstehenden Materials zu ziehen.

An Hand eines mitgebrachten Bohrkerns erläutert er, dass man fast überall festgestellt hat, dass im oberen Bereich meist eine sehr dünne Asphaltbetonschicht in einer Stärke von ca. 7 cm aufgetragen wurde. Darunter fand sich meist eine Tragschicht aus Blähton-Beton.

Vor der Hochbauphase hat man damals in der Regel zunächst eine Betonschicht aufgebracht, auf der dann die Baufahrzeuge zu den Baustellen fahren konnten. Nach der Hochbauphase sei dann die glatte dünne Asphaltbetonschicht aufgetragen worden, teilweise sogar 2 verschiedene Asphaltbetonschichten mit unterschiedlicher Körnung.

Darunter befindet sich in der Regel eine Betonschicht mit sogenanntem „Leichtzuschlag“, das sind poröse aufgeblähte Betonkügelchen. Die Straßen haben mit dieser Bauweise mehr als 35 Jahre gehalten und haben damit weit über das Maß einer üblichen Straße hinaus gehalten. Aber nun ist festzustellen, dass diese Straßen von Grund auf erneuert werden müssen.

Er erklärt anschließend welchen Aufbau eine nach heutiger Technik zu bauende Wohnstraße haben muss:

- 12 cm Asphaltbetonaufbau
- 15 cm Geröllaufbau aus Recyclingmaterial
- geeigneter Sand der nicht mehr vom Frost erreicht werden kann; dieser geeignete Sand ist fast überall bereits vorhanden.

Es war zu untersuchen, ob das vorgefundene Material für den 15 cm Geröllaufbau dienen kann bzw. ob es die heutigen Anforderungen erfüllen würde. Das Nordlabor hat dazu entsprechende Versuche durchgeführt. Dabei spielt z.B. eine Rolle, wie sehr das Material Wasser aufsaugt und wie es sich bei Frost verhält. Z.B. dürfte Ziegelmateriale heute nicht mehr verwendet werden, weil es zu viel Wasser aufnimmt und unter Frostbedingungen zerstört würde.

Er ergänzt, dass neben den Straßen im „Dichterviertel“ auch die Straßen Hochkamp, Bahnhofstraße und Justus-von-Liebig-Ring hinsichtlich ihres Straßenaufbaus untersucht wurden. Mit den Ergebnissen ist am Montag oder Dienstag, d. 22./23.05.2002 zu rechnen. Bei der Straße Hochkamp wurde bereits deutlich, dass sie wie folgt aufgebaut ist:

- 1-2 cm Deckschicht
- 3 cm Binderschicht
- Einstreudecke.
-

Das bedeutet, dass es sich in keiner Weise um einen stabilen Aufbau handelt. Die darunter befindlichen Kies-Sand-Gemische (GW) sind jedoch für die Frostklasse F1 geeignet.

Bei einem 2. Bohrkern in dieser Straße gab es folgendes Ergebnis:

- 2,8 cm Deckschicht
- 7-10 cm Asphalttragschicht A (findet normalerweise nur beim Rad- Gehwegbau Verwendung)
- bis 32 cm Kies-Sand-Gemisch
- ausreichende Sandschicht (der Untergrund ist somit in der Regel nicht problematisch mit Ausnahme einiger Bereiche mit Sand-Schluff-Gemischen, die nicht so sehr frostbeständig sind und ersetzt werden müssen)
-

Neben diesen Aufbauuntersuchungen ist auch zu ermitteln, wie es sich mit den Tragfähigkeiten der Untergründe verhält.

Im Bereich der Asphalttschichten gibt es allerdings auch noch teerhaltige Materialien, die leider im Land Schleswig-Holstein nicht wieder verwendet werden dürfen. Daher muss jeweils während des Abfräsprozesses untersucht werden, wie hoch der Teergehalt ist. Dazu gibt es aber einfache handhabbare Verfahren.

Herr Koch ergänzt zur Wiederverwendbarkeit vorgefundener Materialien folgendes: Der aufgenommene Asphalt muss sortiert werden in pechhaltig und pechfrei, da die geltenden Umweltgesetze es nicht mehr zulassen, pechhaltiges Material wieder einzubauen. Er erläutert weiter an Hand des mitgebrachten Bohrkerns, dass es sich bei dem vorhanden Beton, um eine recht seltene Sorte handelt, die eigentlich nicht mehr üblich ist, da sie lediglich Leichtzuschläge enthält. Normalerweise verwendet man heute einen Beton mit festen Zuschlägen. Wenn diese Betonsorte mit den Leichtzuschlägen gebrochen wird zur Wiederverwendung, ist zu prüfen, wie tragfähig das Recyclingmaterial noch ist. Dies soll noch ein entsprechender Versuch klären. Das zweite Kriterium ist die Prüfung der Wasseraufnahmefähigkeit und der Frostbeständigkeit. Da es sich bei den verwendeten Zuschlägen um poröses Gestein handelt, ist davon auszugehen, dass es nach der Brechung in der Lage sein wird Wasser aufzunehmen. Zur Zeit wird im Labor geprüft, wie frostbeständig das Material dann noch ist, da es in der Literatur fast keinerlei Erfahrungen mit diesem seltenen Beton gibt. Das Ergebnis wird erst in ca. 10 Tagen vorliegen. Es wird Aufschluss darüber geben, inwieweit nach einer Befrostung Frostabplatzungen und Sprengungen auftreten.

Herr Schell bedankt sich für die Fachvorträge und stellt fest, dass die bislang gewonnenen Erkenntnisse z. Zt. nicht gerade positiv zu bewerten sind und man muss abwarten, wie das endgültige Ergebnis lauten wird. Aber klar ist bereits jetzt, dass man mit „einfachen Flickern“ nicht mehr weiterarbeiten kann.

Herr Klütz äußert die Auffassung, dass man Geld für provisorische Sanierungsmaßnahmen nur noch dann einsetzen sollte, um akute Verkehrsgefährdungen vorübergehend zu beheben. Intensivere Sanierungsmaßnahmen seien in der Regel unwirtschaftlich.

Die Herren Klütz und Koch beantworten anschließend noch Fragen der Ausschussmitglieder.

Auf die Frage von Herrn Nuckel nach den zu erwartenden Kosten für die Stadt und den Anliegerbeiträgen antwortet Herr Klütz, dass Kosten noch nicht ermittelt wurden, da zunächst abgewartet werden muss, ob das Material wiederverwendet werden kann oder nicht. Danach wäre politisch zu klären, wie künftig die Straßen beschaffen sein sollen, also die Beantwortung der Fragen, ob die Straßen wieder asphaltiert werden sollen oder ob vielleicht eine höhengleiche Straße und ein Gehweg in Pflasterung ausgeführt werden sollen, wie es vielfach bereits in Anliegerstraßen üblich ist und ob Gehwege mit Hochborden erforderlich sind.

Frau Ramlow erläutert zur Beitragsfähigkeit der Baumaßnahmen folgendes: Sie geht dazu auf die Ausführungen von Herrn Klütz ein, wonach der Unterbau der Straßen in den 60er Jahren nicht unbedingt üblich war, aber dennoch zum damaligen Zeitpunkt den Regeln der Technik entsprach. Daher gelten die Straßen nach der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Quickborn als erstmalig endgültig ausgebaut. Die Kosten für einen (Wieder-)Ausbau würden nach der Ausbaubeitragssatzung der Stadt wie folgt auf die Anlieger umgelegt:

	Funktion der jeweiligen Straße	Fahrbahnen	sonstige Einrichtungen
a)	Straßen die überwiegend dem innerörtlichen Verkehr dienen	40 %	60 %
b)	Straßen die überwiegend dem Anliegerverkehr dienen. Dazu gehören jedoch z.B. <u>nicht</u> die Kleiststraße und die Schillerstraße.	75 %	75 %

Zu den „sonstigen Einrichtungen“ gehören: Rinnen und Randsteine, Park- und Abstellflächen, Beleuchtungseinrichtungen und Entwässerungseinrichtungen. Bei den Entwässerungseinrichtungen müssen die Kosten zunächst um 50 % reduziert werden, solange die dort vorhandene Leitung auch den Grundstücken zur Entwässerung dient. Es ist allerdings schwierig, den Grundstückseigentümern ein bestehendes Recht zur Einleitung wieder zu entziehen, zumal man dann diesen Eigentümern dann auch noch klar machen müsste, dass sie ohne Einleitungsmöglichkeit bei der Veranlagung das doppelte zahlen müssten. Hinzu kommt, dass bei Einleitung der Grundstücksentwässerung von nur einem Eigentümer die Stadt sofort gezwungen ist, lediglich nach der 50 %-Regelung zu veranlagern.

Herr Ait Brahim erläutert an Hand von Plänen sodann die TV-Untersuchungen der Regenwasserkanäle.

Die festgestellten Schäden wurden in 5 Stufen klassifiziert (von schwerwiegende Mängeln bis geringen Mängeln und in den Plänen verschiedenfarbig dargestellt. Er erläutert die Schäden in den jeweiligen Straßenabschnitten im Einzelnen mit Hilfe von Fotos (z.B. Kanalarisse in Längs- oder Querrichtung, Korrosion, Wurzeleinwüchse, aus heutiger fachlicher Sicht nicht fachgerechte Einbauten von Abzweigern durch einragende Stützen). Da die Regenwasserleitungen häufig ein Alter von bis zu 40 Jahren haben, seien diese Schäden durchaus nachvollziehbar. Zu diskutieren wird z.B. die Frage sein, ob bei 6-7 Schäden in einer Leitung diese einzeln behoben werden sollen oder ob dann besser die ganze Leitung ausgetauscht werden sollte. Ferner muss

folgendes abgewogen werden: wenn die jetzt „gelb“ dargestellten Abschnitte evtl. in 5 Jahren „rot“ dargestellt werden müssen und ob sich von daher eine Sanierung dann überhaupt noch lohnen würde oder ob im Zuge der ohnehin notwendigen Straßenausbaumaßnahmen auch der Regenwasserkanal neu gebaut werden sollte. Unter diesen Gesichtspunkten wäre nun eine Prioritätenliste aufzustellen. Wenn man zum Beispiel zu dem Schluss kommt, bei einer Leitung mit einer Sanierung in 5 Jahren zu beginnen, ist zu empfehlen erneut zu überprüfen, um festzustellen, ob sich die Schadenlage seither verschlechtert hat. Ferner ist zu berücksichtigen, dass in einigen Fällen eine Sanierung sogar kostspieliger sein würde als ein Neubau. In der Straße Hochkamp (lediglich gelb dargestellt) wurden nur punktuelle Schäden festgestellt.

Grundsätzlich werden entstehende Schäden durch 3 Faktoren beeinflusst:

- Materialwahl
- Qualität der Arbeitsleistung der ausführenden Firmen
- Verkehrsbelastung.

Anschließend beantwortet Herr Ait Brahim Fragen der Ausschussmitglieder.

Herr Schell stellt für den Ausschuss fest, dass z. Zt. keine Beschlüsse zu fassen sind und die fachlichen Ausführungen der Herren Klütz, Koch und Ait Brahim lediglich zur Kenntnis genommen werden. Der Ausschuss erwartet zu einer der nächsten Sitzungen in Form einer Vorlage eine abschließende technische Bewertung.

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 5

6. Sanierung und Unterhaltung von Straßen
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 31. März 2002

VII/762

SANIERUNG UND UNTERHALTUNG VON STRASSEN

Herr Schell erläutert den Inhalt des CDU-Antrages gem. Sitzungsvorlage DS VII/762.

Herr Thonfeld weist dazu darauf hin, dass die Verwaltung in dieser Angelegenheit bereits tätig war und wie in jedem Jahr nach der Winterperiode die gravierendsten Fälle im Stadtgebiet in Augenschein genommen hat. Es wurde auch bereits klassifiziert, welche Maßnahmen am dringendsten sind.

Frau Bohlmann ergänzt, dass das im CDU-Antrag beschriebene Kataster eigentlich das beinhaltet, was die Verwaltung im Rahmen der EDV-Erweiterung zurzeit bereits vorbereitet. Schon in der APB-Sitzung am 11.09.01, Protokoll N27/2001-VII, zu TOP 3, DS-N2 VII/651, „Verschleißdecken, hier: Darstellung und Beratung der Prioritäten“ hat die Verwaltung bereits ein künftiges Straßenkataster beschrieben. Momentan wird gerade ein EDV-Anforderungskatalog erstellt und nach Bereitstellung der EDV wird man sich dem Ziel eines Straßenkatasters schrittweise mit einem detaillierten Benotungssystem für die einzelnen Straßenzustände nähern. Die Dateneingabe kann jedoch aus Kapazitätsgründen nur durch gesondertes Personal erfolgen.

Herr Schell erwidert, dass seine Vorstellungen nicht völlig deckungsgleich sind mit den Absichten der Verwaltung, da sein Antrag dahin zielt, ein Raster zu erhalten, nach

welchen Kriterien im einzelnen die Straßen einzustufen sind. Ihm sei aufgefallen, dass bislang zu viele Straßen derselben Kategorie angehört haben. Dabei ergab sich stets das Problem, unter dem Gesichtspunkt knapper Mittel zu entscheiden, mit welcher Straße aus der Liste der mit höchster Priorität zu sanierenden Straßen die Stadt zweckmäßigerweise beginnen sollte. Insofern sei also künftig eine noch schärfere Differenzierung der Prioritäten erforderlich.

Frau Bohlmann stellt klar, dass aus Ihrer Sicht die z.Zt. in die Priorität 1 eingestuften Straßen in gleicher Weise sanierungsbedürftig sind, d.h. eine weitere Unterdifferenzierung sei eigentlich nicht möglich.

Herr Klütz erläutert sodann aus seiner Erfahrung heraus als Verbandsvorsteher des Wegezweckverbandes des Kreises Pinnberg) ausführlich die Schwierigkeiten bei der Prioritäteneinstufung sanierungsbedürftiger Straßen angesichts der sehr knapp zur Verfügung stehenden Mittel. Er schildert welche Unterdifferenzierungsmöglichkeiten es gibt am Beispiel des Harksheider Weges. Er weist auf die Erforderlichkeit hin, stets die Straßen zu Fuß zu begehen, da ein bloßes Befahren mit dem PKW nicht genügend Aufschluss über den Zustand der Straße gibt. Dabei stellt man dann fest, dass der Beginn der Schädigung der vielbefahrenen Straße bereits bei der „Ausmagerung“ der Deckschicht beginnt, also die Stellen wo das bitumöse Bindemittel bereits erkennbar schon nicht mehr das Korn umhüllt, weil Autoreifen das Material herausgefahren haben. Das wäre bereits der Zeitpunkt, um an dieser Stelle die Verschleißschicht zu erneuern. Wenn jedoch die Straßenschäden viel tiefer liegen, erkennt man das an Rissen, die sich bis in die unteren Schichten fortsetzen. Wenn man hier nur eine neue Verschleißschicht auftragen würde, so würde sich der Riss sehr schnell wieder neu bilden. Prinzipiell wäre es also gut, wenn man bei den Sanierungsmaßnahmen immer bei denjenigen Schäden anfangen würde zu sanieren, die bei Nichtbehebung später zu noch größeren Schäden führen würden.

Hinsichtlich des Harksheider Weges von der BAB-Brücke bis zur Ortsgrenze Norderstedt schlägt er vor, wie folgt vorzugehen und in folgender Reihenfolge:

- Rissanierung
- Beseitigung der schollenartigen Risse im Randbereich, durch großflächiges Herausfräsen (ca. 20 – 30 qm) und neues Einbringen von Material, sodass das Profil wieder eben wird
- anschließend lediglich Aufbringung einer Oberflächenbehandlung, die weniger als die Hälfte kostet als eine neue Decke, die aber über viele Jahre die Straße noch einmal „retten“ kann.
- Neumarkierung der Mittellinie und der Fußgängerfurt (Signalanlage)

Wichtig ist, stets zu wissen, welche Sanierungsmethode bei welcher Art Schaden zur Anwendung kommen sollte. Er schlägt insbesondere vor, die Prioritätensetzung bei der Schadensbeseitigung von Straßen wie folgt vorzunehmen:

Priorität I: Beseitigung von verkehrsgefährdenden Schäden
Priorität II: Beseitigung von Schäden in stark verkehrsbelasteten Straßen (Vorzug gegenüber Anliegerstraßen! Zum Beispiel kann man im Dichterviertel den Autofahrern schon eher mal zumuten etwas langsamer zu fahren und über Unebenheiten schadlos hinwegzufahren.

Herr Schell betont noch einmal seinen Wunsch, die Prioritätensetzung so transparent wie möglich zu machen, um die wenigen Mittel, die man zur Verfügung hat so optimal wie möglich einzusetzen.

Herr Nuckel betont den Wunsch der Politiker, nicht immer nur zu reagieren, sondern im wesentlichen zu agieren. Er begrüßt den Antrag der CDU, der sich decke mit einem Antrag seiner Fraktion aus dem Jahre 1996. Er regt an, die sanierungsbedürftigen Straßen aber nicht nur in 3 Kategorien einzuteilen, sondern ca. in 10, weil es z.B. Straßen gibt, die relativ neu hergestellt worden sind, bei denen ca. erst in 10 Jahren erste Instandsetzungsarbeiten erforderlich werden.

Er stelle sich eine Auflistung von Straßen vor, die nach bestimmten Sanierungskriterien sortiert sind und Auskunft gibt, in welchem Jahr mit welchen Arbeiten zu rechnen ist ähnlich wie bei der „Milafi“. Ihm sei klar, dass die Erstellung einer solchen Liste sehr aufwendig sein wird. Aber es sei wichtig, zumindest einen ersten Schritt dazu zu tun, damit man nicht eines Tages feststellen muss, dass es ein Unterhaltungsstau der Quickborner besteht, der plötzlich sehr hohe Ausgaben auf einmal erforderlich machen würde.

Der Ausschuss diskutiert die Angelegenheit mit der Verwaltung eingehend.

Auf die Frage von Herrn Stahl nach den ungefähren Kosten der anstehenden dringendsten Maßnahmen antwortet Frau Eckhorst, dass nach Herausnahme des Dichterviertels, wo nur noch mit Kaltasphalt saniert wird, die Kosten immer noch bei 78.000,00 € liegen, wobei in diesem Jahr auch noch die Sondermaßnahme Bahnstraße von der Stadt mit ca. 70.000,00 € zu finanzieren ist.

Herr Schell formuliert abschließend folgenden:

Beschluss:

Der APB bittet die Verwaltung, die Überlegungen dieser Ausschussberatung in Zusammenarbeit mit dem Büro Klütz & Kollegen weiter zu entwickeln mit dem Ziel eines Bewertungsrasters zur Sanierung und Unterhaltung der Quickborner Straßen.

- einstimmig -

APB 4/2002-VII 17.04.2002, TOP 6

Datum: 13.05.2002

Datum: 07.05.2202

Datum: 10.05.2002

Gesehen:

gez.

Schell – Vorsitzender

gez.

Zuch – Protokollführer

gez.

Walter –