

**OSTERHOLZ ■ SCHARMBECK**

# Infrastrukturkonzept 2025 - 2026

Stadt Osterholz-Scharmbeck/ Stand: 08.11.2024



## Inhaltsverzeichnis

1. Einführung.....	- 3 -
2. Allgemeine Grundsätze der Neukonzeptionierung von für Verkehrsinfrastruktur .....	- 4 -
2.1 Allgemeine Grundlagen .....	- 4 -
2.2 Bauliche Standards .....	- 7 -
3. Haushaltsmittel für Infrastrukturausbaumaßnahmen (Finanzhaushalt) .....	- 9 -
4. Grundsätzliches Vorgehen zur Priorisierung der Maßnahmen.....	- 9 -
4.1 Baulicher Zustand.....	- 9 -
4.2 Verkehrliche Bedeutung (Anforderungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan).....	- 9 -
4.3 Straßenentwässerung (EW) im Bestand / Handlungsbedarf / Gefahrenpotential ....	- 9 -
4.4 Straßenraumgestaltung im Bestand defizitär? (zu schmale / keine Gehwege, fehlende öffntl. Grünflächen, ungeordnetes Parken, etc.) .....	- 9 -
5. Geplante Infrastrukturausbaumaßnahmen (Finanzhaushalt)*.....	- 10 -
6. Haushaltsmittel im ERGEBNISHAUSHALT für Infrastrukturmaßnahmen (Sanierung von Straßen, Wegen, Plätzen, Gehwegen, Durchlässen und Brücken) in 2025/2026 .....	- 12 -
7. Geplante Maßnahmen der Erhaltung und Unterhaltung (Ergebnishaushalt) für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 .....	- 13 -
7.1 Maßnahmen 2025.....	- 13 -
7.2 Maßnahmen 2026.....	- 14 -
7.3 zusätzliche Radverkehrsmaßnahmen.....	- 14 -
7.4 Instandsetzung von Pflasterflächen .....	- 14 -
8. Wirtschaftswege.....	- 15 -
8.1 Definition .....	- 15 -
8.2 Haushaltsmittel .....	- 15 -
8.3 Wirtschaftswege: Geplante Sanierungsmaßnahmen in 2025 und 2026 .....	- 15 -
9. Quellenverzeichnis: .....	- 16 -
10. Fotos und Übersichtskarten der auszubauenden Verkehrsanlagen .....	- 17 -

## 1. Einführung

Der Neubau und Ausbau sowie die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur ist nach den Aspekten des kommunalen Haushaltsrechtes unterschiedlich zu betrachten.

Deshalb sind die damit verbundenen Maßnahmen bisher auch in unterschiedlichen Strategie- und Maßnahmenkonzepten festgehalten worden.

Die investiven Maßnahmen fanden sich im Straßenausbaukonzept, die Unterhaltungsmaßnahmen im Infrastrukturerhaltungskonzept wieder.

Aufgrund der Aufhebung der Straßenausbaubeitragsatzung wird nun jedes Jahr ein fester Betrag für investive Infrastrukturprojekte bereitgestellt, welcher strategisch zu beplanen ist.

Mit diesem Konzept wird nun die Übersicht der umzusetzenden Maßnahmen in 2025 und 2026 sowohl für den Finanzhaushalt, als auch den Ergebnishaushalt erläutert.

Für den investiven Teil ist auch eine Perspektive der Maßnahmen 2027 ff. nachrichtlich dargestellt.

### Rückblick auf das Straßenausbaukonzept 2015 - 2020

Der Verwaltungsausschuss hatte in seiner Sitzung am 12.02.2015 (Beschlussvorlage 16-2015) nach vorhergehender öffentlicher Beratung im Bau- und Umweltausschuss am 27.01.2015 das „Straßenausbaukonzept 2015 - 2020“ beschlossen.

Das Straßenausbaukonzept beinhaltet den Neubau sowie den Ausbau von Straßen und ist auf ca. sechs Jahre ausgelegt.

Im Zuge der öffentlich und politisch geführten Diskussion über das Thema der Straßenausbaubeiträge hat der Rat am 13.06.2018 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Umsetzung des Straßenausbaukonzeptes wird vorübergehend ausgesetzt, bis über eine eventuelle Veränderung oder Aufhebung der Straßenausbaubeitragsatzung abschließend entschieden ist.“

Der Rat der Stadt Osterholz-Scharmbeck hat in seiner Sitzung vom 14.12.2022 die Aufhebung der Straßenausbaubeitragsatzung beschlossen.

## **2. Allgemeine Grundsätze der Neukonzeptionierung von für Verkehrsinfrastruktur**

### **2.1 Allgemeine Grundlagen**

#### **A) Maßnahmen an Verkehrswegen (Finanzhaushalt)**

Das vorliegende Konzept befasst sich mit dem zeitgemäßen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Fahrbahnen (für Kfz und Radfahrer gleichermaßen), Gehwege und sonstigen Nebenanlagen wie öffentlichen Grün- und Aufenthaltsflächen.

Aufgrund des im März 2022 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans und Radverkehrskonzeptes haben Straßenausbaumaßnahmen zukünftig die daraus resultierenden erhöhten Anforderungen an die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität aller Mobilitätsarten zu erfüllen. Zudem sollten ebenfalls innovative Konzepte aus den Themenfeldern Klimaschutz und Starkregenvorsorge Berücksichtigung finden, sodass der öffentliche Straßenraum durch multifunktionale Flächengestaltung ein zukunftssicheres, attraktives und zum Aufenthalt einladendes Stadtbild definieren kann.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan wurde eine Grundlage geschaffen, Mobilität neu zu denken und die öffentliche Verkehrsinfrastruktur als ein Ganzes zu betrachten. Die Infrastruktur ist eine öffentliche Daseinsgrundlage und soll allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen die Erfüllung der täglichen Bedürfnisse ermöglichen. Bereits im Straßenausbaukonzept 2015 - 2020 wurden die Belange aller Verkehrsteilnehmer mit einbezogen, allerdings wurde der Fokus noch merklich auf den KFZ-Verkehr gesetzt und den Nebenanlagen kam nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Wegen dieser veränderten Betrachtung zur Priorisierung der Maßnahmen werden die bisher zum Ausbau vorgesehenen Verkehrsanlagen neu bewertet.

Jedes Jahr werden von den Osterholzer Stadtwerken Maßnahmen aus dem Generalentwässerungsplan umgesetzt. In diesem Zuge können bei festgestelltem Bedarf auch Straßenausbaumaßnahmen durchgeführt werden.

Straßen und Wege werden heute auf 30 Jahre dimensioniert (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen/ RStO 2012). In Niedersachsen sieht die NKR-Abschreibungstabelle sogar einen kürzeren Abschreibungszeitraum von 25 Jahren vor.

Unter dem Begriff Straßenausbau wird eine Neukonzeptionierung von Verkehrsanlagen verstanden, bei der nicht nur die Bausubstanz grundhaft erneuert, sondern auch der Straßenraum neugestaltet wird.

Nachfolgend werden die maßgebenden Planungsgrundsätze für Infrastrukturausbaumaßnahmen dargestellt:

1. Verkehrliche Anforderungen, Verkehrsentwicklungsplanung
  - Perspektivische Nutzungsintensität des Verkehrsraums, gegliedert nach einzelnen Verkehrsarten (Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr)
  - Analyse der aktuellen Defizite / Konfliktpunkte, evtl. Einbeziehung des Unfalllagebildes
  - Dimensionierung der Verkehrsraumbreiten durch Abgleich von Stand der Technik und verfügbarem Straßenraum
  - Ggf. Prüfung verkehrlicher Beschränkungen wie Einbahnstraße für KFZ, Fahrradstraße, etc.
  
2. Starkregenvorsorge
  - Planung einer dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung, Flächenentsiegelung, Bereitstellen von Retentionsraum in öffentlichen Nebenanlagen (z.B. Grünflächen)
  - Berücksichtigung von Notwasserwegen
  
3. Klimaschutz
  - Reduzierung der Flächenversiegelung auf das notwendige Minimum,
  - ökologisch hochwertige Gestaltung des Straßenbegleitgrüns,
  - Herstellung von Baumrigolen als Verknüpfung von Grünanlagen und Niederschlagswasserbewirtschaftung
  
4. Bauleitplanung
  - Sofern Bebauungspläne oder Flächennutzungspläne für den Bereich bestehen, sind etwaige Festsetzungen hinsichtlich Gestaltung oder Aufteilung der Verkehrsanlagen zu beachten
  
5. Örtliche Zwangspunkte
  - Vorhandene Bebauung
  - Höhenlage
  - Wirtschaft
  - Schutzgebiete

## **B) Maßnahmen an Bauwerken (Finanzhaushalt)**

Oftmals können Verkehrswege nicht ohne technische Bauwerke wie Brücken, Durchlässe, Stützwände, Lärmschutzwände, oder Vorbehandlungsanlagen für Oberflächenwasser realisiert werden. Zu den Verkehrswegen der Stadt Osterholz-Scharmbeck gehören derzeit mehr als 60 Brückenbauwerke, eine Lärmschutzwand und zahlreiche Durchlässe verschiedener Bauarten. Als Durchlass wird jede Querung unterhalb der Straße bezeichnet, die eine lichte Weite (Abstand zwischen den Widerlagern) von weniger als 3 m besitzt. Alle Bauwerke mit einer lichten Weite von mehr als 3 m werden als Brücken definiert.

Zur Instandhaltung von Bauwerken ist die DIN 1076 maßgebend. Diese sieht vor, dass Bauwerke in bestimmten Intervallen zu überprüfen sind. Hierfür sind einheitliche Standards für verschiedene Prüfungsarten festgelegt.

### **Arten der Bauwerksprüfung:**

#### - Sichtkontrolle

Eine Sichtkontrolle ist 1 - 2mal jährlich durchzuführen, bei schlechtem Bauwerkszustand oder hoher Frequentierung ggf. im Einzelfall auch häufiger. Die Sichtkontrolle erfolgt im Zuge der Straßenkontrolle. Hierbei werden Veränderungen zur letzten Kontrolle dokumentiert (z.B. Anfahrtsschäden, Betonabplatzungen, Rissbildung, schadhafter Belag, Geländerschäden, etc.)

#### - einfache Prüfung (EP)

Einfache Prüfungen und Hauptprüfungen sind je Bauwerk alle 3 Jahre im Wechsel durchzuführen (Beispiel: Herstellung 2021, EP 2024, HP 2027, EP 2030, usw.). EP und HP werden durch einen externen Sachverständigen anhand der DIN 1076 durchgeführt.

#### - Hauptprüfung (HP)

Einfache Prüfungen und Hauptprüfungen sind je Bauwerk alle 3 Jahre im Wechsel durchzuführen (Beispiel: Herstellung 2021, EP 2024, HP 2027, EP 2030, usw.). EP und HP werden durch einen externen Sachverständigen anhand der DIN 1076 durchgeführt.

#### - Sonderprüfung (SP)

Sonderprüfungen werden bei konkreter Veranlassung wie z.B. nach einem Unwetterereignis, Naturkatastrophen, bei Anfahrts- oder sonstigen Unfallschäden oder bei besonders schlechtem Bauwerkszustand durchgeführt.

### **Ergebnisse der Bauwerksprüfung:**

Die externen Prüfungen EP, HP und SP enthalten ein Prüfergebnis über drei Kategorien: Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit. Abschließend werden Maßnahmen empfohlen, um die festgestellten Mängel zu beseitigen, oder zu vermeiden.

Das gesamte Bauwerk wird anhand der o.g. Prüfergebnisse und einer standardisierten Formel gemäß 1076 mit einer Prüfnote bewertet (Schulnoten von 1 bis 4, wobei 1,0 das beste Ergebnis ist). Bei Prüfnoten, die 3,0 oder schlechter sind, wird im Regelfall ein Ersatzneubau empfohlen. Derzeit haben 12 Bauwerke eine Note von 3,0 oder schlechter erhalten.

## 2.2 Bauliche Standards

### A) Verkehrswege / Verkehrsanlagen

Abhängig von den verkehrlichen Anforderungen lassen sich bauliche Standards ableiten, die einen Wiedererkennungswert besitzen und sich in das Siedlungsbild einfügen, sodass Verkehrsteilnehmer bereits anhand der Straßenraumgestaltung die zulässige Höchstgeschwindigkeit und Vorfahrtsregelung erkennen können.

Innerörtliche Straßen gliedern sich typischerweise in ein übergeordnetes und ein nachgeordnetes Straßennetz. Das übergeordnete Straßennetz in Form von Durchgangsstraßen dient üblicherweise der Abwicklung des regionalen und überregionalen Verkehrs. Hierbei handelt es sich zum Großteil um Ortsdurchfahrten sogenannter klassifizierter Straßen, die sich in der Baulast des Landes oder des Landkreises befinden. Entlang der Ortsdurchfahrten ist die Stadt Osterholz-Scharmbeck nur für die Nebenanlagen zuständig.

Verkehrswege, die sich in städtischer Baulast befinden, sollen überwiegend den örtlichen Quell- und Zielverkehr abwickeln und Anliegergrundstücke, bzw. Quartiere an das übergeordnete klassifizierte Straßennetz anbinden.

Nachfolgend werden die typischen Entwurfssituationen erläutert:

- Hauptverkehrsstraße (angebaut)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 50 km/h
  - Zweibahniger Querschnitt in einer Breite von mind. 6,00 m (je eine Richtungsfahrbahn mit einer Breite von mind. 3,00 m), Mischverkehr von KFZ und Radverkehr auf der Fahrbahn
  - Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ab einer Fahrbahnbreite von 8,00 m möglich
  - Separater Gehweg auf Hochbord einseitig (Breite > 2,50 m) oder beidseitig (Breite > 1,50 m) der Fahrbahn
  - Erschließungsfunktion: Zahlreiche Bordsteinabsenkungen bei Grundstückszufahrten erforderlich
  - Aufenthaltsbereiche mit Sitz- oder Anlehnmöglichkeiten entlang der Fußwege (Konzept „besitzbare Stadt“)
  - Öffentliche Grünanlagen zur räumlichen Gliederung
  - bedarfsorientierte bauliche Parkplätze
  - bedarfsorientierte Fahrradabstellanlagen
  
- Hauptverkehrsstraße (anbaufrei)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 50 km/h
  - Zweibahniger Querschnitt in einer Breite von mind. 6,00 m (je eine Richtungsfahrbahn mit einer Breite von mind. 3,00 m), Mischverkehr von KFZ und Radverkehr auf der Fahrbahn
  - Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ab einer Fahrbahnbreite von 8,00 m möglich
  - Separater Gehweg auf Hochbord einseitig (Breite > 2,50 m) oder beidseitig (Breite > 1,50 m) der Fahrbahn
  - Keine Bordsteinabsenkungen, da die Erschließung über das nachgeordnete Netz erfolgt
  - Aufenthaltsbereiche mit Sitz- oder Anlehnmöglichkeiten entlang der Fußwege (Konzept „besitzbare Stadt“)
  - Öffentliche Grünanlagen zur räumlichen Gliederung

- Parkplätze nur im Ausnahmefall, da keine Grundstücke direkt über anbaufreie Straßen erschlossen werden
- bedarfsorientierte Fahrradabstellanlagen
  
- Anliegerstraße (Erschließung)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 30 km/h
  - Begrenzung auf 7,5 t
  - Zweibahniger Querschnitt in einer Breite von mind. 5,50 m (je eine Richtungsfahrbahn mit einer Breite von mind. 2,75 m), Mischverkehr von KFZ und Radverkehr auf der Fahrbahn
  - Separater Gehweg auf Hochbord einseitig (Breite > 2,50 m) oder beidseitig (Breite > 1,50 m) der Fahrbahn
  - Aufenthaltsbereiche mit Sitz- oder Anlehnmöglichkeiten entlang der Fußwege (Konzept „besitzbare Stadt“)
  - Öffentliche Grünanlagen zur räumlichen Gliederung
  - bedarfsorientierte bauliche Parkplätze
  - bedarfsorientierte Fahrradabstellanlagen
  
- Anliegerstraße (Aufenthalt)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall Schrittgeschwindigkeit (verkehrsberuhigter Bereich)
  - Begrenzung auf 7,5 t
  - Mischverkehrsfläche in einer Breite von 3,50 m bis 5,50 m (für seltenen Begegnungsverkehr)
  - Öffentliche Grünanlagen zur räumlichen Gliederung
  - bedarfsorientierte bauliche Parkplätze
  - bedarfsorientierte Fahrradabstellanlagen

## B) Brückenbauwerke und Durchlässe

Brücken werden je nach verkehrlichen oder gestalterischen Anforderungen aus Beton, Stahlbeton, Stahlkonstruktion und / oder Holzelementen hergestellt.

Im städtischen Raum, bzw. auch an Verkehrswegen im Außenbereich mit regelmäßigem PKW und LKW Verkehr werden im Regelfall Stahlbetonkonstruktionen oder Stahlverbundkonstruktionen gewählt.

Geh- und Radwegbrücken bestehen meistens aus einer tragenden Stahlkonstruktion und Belag aus Holzbohlen oder glasfaserverstärktem Kunststoff.

Durchlässe können als Betonrahmenbauwerk, als Wellstahlprofil, oder Verrohrung gestaltet werden.

### 3. Haushaltsmittel für Infrastrukturausbaumaßnahmen (Finanzhaushalt)

Haushaltsjahr	Haushaltsansatz
2025	900.000,00*
2026	900.000,00*

\*vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel in der jeweiligen Haushaltsberatung

### 4. Grundsätzliches Vorgehen zur Priorisierung der Maßnahmen

#### 4.1 Baulicher Zustand

- Aktuelle Straßenzustandsbewertung für Fahrbahn und Nebenanlagen (ZK)
- Wann fand der Endausbau statt, bzw. der letzte Straßenausbau?
- Verkehrssicherheit (VS) noch ohne zusätzliche Maßnahmen gewährleistet?
- Schränkt der bauliche Zustand die Nutzung für eine oder mehrere Verkehrsarten ein?
- Aktuelle Bauwerksprüfung

#### 4.2 Verkehrliche Bedeutung (Anforderungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan)

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)
- ÖPNV
- Maßnahme aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

#### 4.3 Straßenentwässerung (EW) im Bestand / Handlungsbedarf / Gefahrenpotential

- häufige Überflutungen?
- EW-Anlagen vorhanden?
- Vorhandene EW-Anlagen überlastet?

#### 4.4 Straßenraumgestaltung im Bestand defizitär? (zu schmale / keine Gehwege, fehlende öffentl. Grünflächen, ungeordnetes Parken, etc.)

- ist die Verkehrsanlage ausreichend leistungsfähig für die zu erwartenden Verkehrsarten?
- Entstehen Nutzungskonflikte aufgrund der Defizite?
- Ist ein hohes Konfliktpotential vorhanden?
- Handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle / einen Unfallschwerpunkt?
- Gibt es Verbesserungsbedarfe aus der Verkehrsschau oder einem Sicherheitsaudit?

**5. Geplante Infrastrukturausbaumaßnahmen (Finanzhaushalt)\***

<u>Lfd.-Nr.</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Abschnitt</u>	<u>Zustand</u>	<u>Kosten</u>	<u>Umsetzung</u>
A.1)	Lange Straße 1. BA	Von Bremer Straße bis Karlstraße	Zustandsnote 7	Schätzung: 600.000,00 €	2025
B)	BW 13: Brücke Ahrensfelder Damm 1	Brücke über den Fangstaken	Prüfnote 3,5	Schätzung: 300.000,00 €	2025
A.2)	Lange Straße 2. BA	Von Gartenstraße bis „Im Steenesch“	Zustandsnote 7	Schätzung: 600.000,00 €	2026
C)	BW 05 Bilohe	Brücke über den Giehler Bach	Prüfnote 3,4	Schätzung: 150.000,00 €	2026
D)	Neuendammer Straße	Zw. Pennigb. Str. und Im Winkel	Zustandsnote 7	Schätzung: 600.000,00 €	2027
A.3)	Lange Straße 3. BA	Lückenschluss zwischen 1. BA und 2. BA	Zustandsnote 7	Schätzung: 300.000,00 €	2027

**Weitere Maßnahmen in den Folgejahren (perspektivisch)**

E)**	BW 41 Marktplatz 2	Bongossibrücke Haus Am Markt	Prüfnote 3,5	Schätzung: 700.000,00 €	2026 / 2027
F)	Teichstraße	Verkehrsberuhigter Bereich	Zustandsnote 7	Schätzung: 700.000,00 €	2028
G)	BW 34 Berliner Straße	Spundwand + Kolkschutz erneuern	Prüfnote 2,8	Schätzung: 100.000,00 €	2028
H.1)	Bahnhofstraße 1. BA Kreisverkehr	Knotenpunkt „Hinter der Wurth“		Schätzung: 600.000,00 €	2029
H.2)	Bahnhofstraße 2. BA Kreisverkehr	Knotenpunkt „Volksbank“		Schätzung: 700.000,00 €	2030
H.3)	Bahnhofstraße 3. BA Straßenraum zw. BA 1 und BA 2	Stadtverträglicher Straßenumbau, Bushaltestellen		Schätzung: 700.000,00 €	2031

\*vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel in der jeweiligen Haushaltsberatung

\*\*Der Ersatz von Bauwerk 41 kann voraussichtlich anteilig über die Städtebauförderung finanziert werden, da sich Funktion und Lage durch planerische Umgestaltung im Rahmen der Freianlagenplanung ändern und es sich somit nicht mehr um einen reinen Ersatzneubau handelt. Sofern keine Förderung in Anspruch genommen werden kann, müsste zugunsten des Brückenersatzneubaus je nach Jahr der Umsetzung die Maßnahme A.2) in 2026, bzw. D) in 2027 ausgesetzt und in einem anderen Haushaltsjahr eingeplant werden.

Hinweis zu den Zustandsklassen der Straßen:

- Stufe 1 = sehr gut
- Stufe 2 = gut - langfristig
- Stufe 3 = gut - langfristig
- Stufe 4 = mittelmäßig/mittelfristig
- Stufe 5 = schlecht wegen Oberflächenschäden
- Stufe 6 = schlecht - kurzfristig
- Stufe 7 = schlecht - vordringlich
- Stufe 8 = sehr schlecht - überfällig

Hinweis zu den Zustandsnoten der Bauwerke:

- 1,0 - 1,4 = sehr guter Bauwerkszustand
- 1,5 - 1,9 = guter Bauwerkszustand
- 2,0 - 2,4 = befriedigender Bauwerkszustand
- 2,5 - 2,9 = noch ausreichender Bauwerkszustand
- 3,0 - 3,4 = kritischer Bauwerkszustand
- 3,5 - 4,0 = ungenügender Bauwerkszustand

**Begründung / Erläuterung zur Priorisierung der Maßnahmen:**

A) Ausbau „Lange Straße“

Die „Lange Straße“ verbindet die Hauptverkehrsstraßen „Bremer Straße“ und Gartenstraße und erfüllt die Funktion einer Hauptsammelstraße für die Erschließung des Wohngebietes und der Nebenstraßen zur Abwicklung des örtlichen Quell- und Zielverkehrs.

Zudem wird die „Lange Straße“ im Verkehrsentwicklungsplan als wertvolle Verbindung für Fußgänger und Radfahrer bezeichnet.

Insgesamt befindet sich die Fahrbahn in einem schlechten Zustand und weist Defizite in der Straßenraumgestaltung auf:

- Es ist nur einseitig ein Gehweg vorhanden.
- Derzeit wird aufgrund fehlender geordneter Stellplätze viel auf der Fahrbahn geparkt.
- Es ist auf einer Seite eine geschotterte Straßenebenfläche vorhanden, die in ihrer Funktion unstrukturiert ist: Parken ist zulässig, Gehen ist zulässig, Bepflanzung ist zulässig.

Als Ziel der Umgestaltung werden folgende Bausteine festgelegt:

- In jede Richtung ein Gehweg von mind. 1,50 m Breite
- Fahrbahnbreite 5,50 m bzw. mind. 4,50 m mit regelmäßigen Einengungen durch Pflanzbeete
- Anlegen von geordneten Stellplätzen und Pflanzbeeten
- Erhalt des vorhandenen Baumbestandes sowie möglichst zusätzliche Baumpflanzungen

Seitens der Osterholzer Stadtwerke werden im Zuge der Maßnahme ggf. Versorgungsleitungen und Kanäle saniert. Der genaue Bedarf und Umfang ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend ermittelt.

B) Ersatzneubau Brücke Ahrensfelder Damm

Das Bauwerk 13 „Ahrensfelder Damm“ befindet sich entlang der Straße „Ahrensfelder Damm“ und führt die Fahrbahn über den Fangstaken.

Der Ahrensfelder Damm stellt die Haupteerschließung für die Anlieger und auch Melchers Hütte, sowie die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen dar. Zudem wird der Weg durch (touristischen) Fahrrad- und Fußgängerverkehr stark frequentiert.

Aufgrund des hohen Alters, ist die Standsicherheit des Bauwerks trotz mehrerer konstruktiver Verstärkungsmaßnahmen nicht mehr gegeben. Ein Ersatzneubau ist zwingend erforderlich, um eine Vollsperrung aufgrund von Tragwerksversagen zu verhindern.

Der Ersatzneubau wird als Wellstahlprofildurchlass geplant.

C) Ersatzneubau Brücke Bilohe

Das Bauwerk 05 „Bilohe“ ist eine Wirtschaftswege-Brücke über den Giehler Bach. Sie ist zur Bewirtschaftung der angrenzenden Wald- und Ackerflächen erforderlich. Es findet auch eine gelegentliche Nutzung durch Fußgänger-Freizeitverkehr statt.

D) Ausbau „Neuendammer Straße“

Bereits im Straßenausbaukonzept 2015 - 2020 war die Neuendammer Straße im ersten Abschnitt zwischen „Pennigbütteler Straße“ und „Im Winkel“ enthalten. Vorgesehen war der Ausbau ursprünglich für das Haushaltsjahr 2018. Der Fahrbahnzustand ist sehr schlecht.

**6. Haushaltsmittel im ERGEBNISHAUSHALT für Infrastrukturmaßnahmen (Sanierung von Straßen, Wegen, Plätzen, Gehwegen, Durchlässen und Brücken) in 2025/2026**

Im Ergebnishaushalt sind für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 folgende Mittel für Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen veranschlagt:

541010.4212100: 550.000 € (2025); 500.000 € (2026)

Ca. 90.000 € werden für die betriebliche Unterhaltung benötigt, u.a. für die Unterhaltung der Lichtsignalanlagen, für Schilder, Poller und Reinigung von Straßenabläufen.

Ca. 60.000 € (2025), bzw. 30.000 € (2026) für die Instandsetzung von Pflasterflächen in Teilbereichen (Nebenanlagen, Gehwege, Plätze, kleinteilige Fahrbahnreparaturen, etc.).

Ca. 300.000 € (2025), bzw. 270.000 € (2026) für Erneuerung von Fahrbahndecken. Aufgrund der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht verbessern alle Fahrbahndeckensanierungen auch die Nutzbarkeit für den Radverkehr. Bei einer Maßnahme an Fahrbahndecken werden im Regelfall auch Arbeiten an der Nebenanlage (Bord, Rinne, Gehweg) mit ausgeführt.

Ca. 100.000 € (2025), bzw. 60.000 € (2026) für zusätzliche Radverkehrsmaßnahmen in Fahrbahnen, hierzu zählen auch verkehrsberuhigende Maßnahmen, die durch Drosselung des KFZ-Verkehrs den nicht motorisierten Verkehr begünstigen.

541010.4212200: 50.000 € (2025); 50.000 € (2026)

Instandsetzungsarbeiten an Brücken, Ersatzbeschaffung von Brückenbaumaterial wie Geländer, Belagsbohlen oder einzelne Tragwerksteile

Darüber hinaus beträgt der Aufwand des Baubetriebshofs für die Erhaltung der Fahrbahnen ca. 500.000 € jährlich.

## 7. Geplante Maßnahmen der Erhaltung und Unterhaltung (Ergebnishaushalt) für die Haushaltsjahre 2025 und 2026

### 7.1 Maßnahmen 2025

Straße	Fläche Fahrbahn	Zzgl. Nebenanlage	Kosten 2025
Käthe-Kollwitz-Straße	3.000 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	70.000,00 €
Am Osterholze	3.000 m <sup>2</sup>	- / -	53.000,00 €
Heimelberg (vor dem Vereinsheim)	1.000 m <sup>2</sup>	- / -	18.000,00 €
Auf der Horst (Petko bis Industriestraße)	1.500 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	42.000,00 €
Hinter dem Gartel (Mensingstraße bis Rotdornweg)	1.000 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein, Instandsetzung Rinne und Verkehrsberuhigung	50.000,00 €
Am Langen Land (Spurrillen in Fahrbahn-Pflaster)	200 m <sup>2</sup>		40.000,00 €
Tränkdecken**	2.000 m <sup>2</sup>	Entwässerung	27.000,00 €
Summe			300.000,00 €

\*\* Es sollen auch weiterhin Tränkdecken an geeigneten Standorten hergestellt werden, da die Verwaltung mit den bisher umgesetzten Tränkdecken gute Erfahrungen gemacht hat. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Tabelle stehen für Tränkdecken für das Haushaltsjahr 2025 27.000 € zur Verfügung.

Grundsätzlich besteht bei vielen Schotterwegen in Wohngebieten das Problem der unregelmäßigen Entwässerung. Wird nun durch eine Tränkdecke die Oberfläche stärker als bisher versiegelt, kann dies zu ungewolltem Wasserabfluss auf die angrenzenden Privatgrundstücke führen. Entsprechend muss vor der Ausschreibung einer Tränkdecke eine Entwässerungsplanung vorliegen.

Gemäß den gemeldeten Bedarfen von Anwohnenden und / oder Orstvorsteherinnen und Ortsvorstehern wird im Tiefbau eine „Tränkdeckenliste“ gepflegt.

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine konkreten Maßnahmen für 2025 benannt werden, da noch nicht alle Baugrundgutachten zur Prüfung der Umsetzbarkeit vorliegen.

## 7.2 Maßnahmen 2026

Straße	Fläche Fahrbahn	Zzgl. Nebenanlage	Kosten 2026
Wattloge	3.300 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	70.000,00 €
Hinter der Loge	1.250 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	30.000,00 €
Am Voßberg	850 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	25.000,00 €
An der Lieth	1.200 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	40.000,00 €
Am Kohlhof	700 m <sup>2</sup>		15.000,00 €
Hördorfer Weg (Verengung Meyerhoff bis Buschhausener Straße)	2.600 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	60.000,00 €
Garlstedter Kirchweg (zwischen Beckstraße und Bargten)	1.500 m <sup>2</sup>		30.000,00 €
Am Kleinbahnhof	4.000 m <sup>2</sup>	Kleinteilige Ausbesserungen in Gehweg und Bordstein / Rinne	90.000,00 €
Summe			270.000,00 €

## 7.3 zusätzliche Radverkehrsmaßnahmen

Für das Jahr 2024 wurde in Abstimmung mit dem ADFC Osterholz die Ertüchtigung der Straße Lange Reihe geplant. Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr wurde auf einer Länge von ca. 500 m, ausgehend vom Garlstedter Kirchweg, das vorhandene Großpflaster beidseitig jeweils in einer Breite von 1,00 m ausgebaut und durch eine Asphalttragdeckschicht mit tragfähigem Unterbau ersetzt. Auf diese Weise wird erreicht, dass die Lange Reihe ihrer Funktion als stark frequentierte Querverbindung für Radfahrer besser genutzt werden kann. Zwischen den Asphaltstreifen verbleibt dann ein 1,50 - 2,00 m breiter Streifen des Großpflasters, sodass PKW und landwirtschaftliche Fahrzeuge immer mit einer Spur auf dem Pflaster fahren. Hierdurch wird ein verkehrsberuhigender Effekt zugunsten des Radverkehrs erzielt. In 2025 und 2026 soll die Maßnahme fortgeführt werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 100.000 € geschätzt.

## 7.4 Instandsetzung von Pflasterflächen

Pflasterflächen sollen besonders im Bereich von Hauptverkehrsachsen und Schulwegen stets in einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Zustand gehalten werden. Der tatsächliche Bedarf ergibt sich erst im Frühjahr, nachdem die Schäden und Unterspülungen aus dem Winterhalbjahr bekannt geworden sind.

Zudem soll seitens des ADFC auch eine Liste der in schlechtem Zustand befindlichen nicht benutzungspflichtigen Angebotsradwege übergeben werden. Durch eine Priorisierung dieser Flächen durch den örtlichen ADFC kann eine bedarfsgerechte Maßnahmenauswahl im Sinne aller Radfahrer erzielt werden.

## 8. Wirtschaftswege

### 8.1 Definition

Als **Wirtschaftswege** werden in Deutschland Feld-, Wald- oder Wasserwirtschaftswege bezeichnet. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 18. November 1975 spricht man von Feld-, Wald-, Wiesen-, Weinbergs- und sonstigen Wirtschaftswegen unabhängig von der Wegbefestigung, wenn sie

- überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen
- keine überörtliche Bedeutung haben.

Das städtische Straßen- und Wegenetz umfasst ca. 290 km (nur befestigte Straßen und Wege), davon sind 71 km bzw. 25 % befestigte Wirtschaftswege.

Wirtschaftswege haben besonders in den letzten beiden Jahren eine stark zunehmende Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer erfahren. Daraus ergeben sich im Alltag oft Nutzungskonflikte zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr. Auch die Freizeitnutzung mit Pferden und Hunden ist zu berücksichtigen. Jede Verkehrsart stellt individuelle Ansprüche an die Oberflächenbeschaffenheit landwirtschaftlicher Wege. Hier gilt es, den bestmöglichen Kompromiss zwischen Anforderungen, Dauerhaftigkeit und Beschränkungen durch die betrieblichen Unterhaltungsmöglichkeiten zu finden.

### 8.2 Haushaltsmittel

Die „Wirtschaftswege“ werden im Haushalt separat von den „Straßen“ ausgewiesen. Die städtischen Straßen werden im Produkt „Gemeindestraßen“ abgebildet, die „Wirtschaftswege“ im eigenen Produkt „Wirtschaftswege“.

Im Produkt „Wirtschaftswege“ sind im Ergebnishaushalt 2025 50.000 € für die Unterhaltung der Wirtschaftswege veranschlagt. Aufgrund der angespannten Haushaltslage stehen in 2026 Haushaltsmittel für Wirtschaftswege in Höhe von 21.300,00 € zur Verfügung.

### 8.3 Wirtschaftswege: Geplante Sanierungsmaßnahmen in 2025 und 2026

Die Prioritäten für die Wirtschaftswege-Sanierung wurden durch Abfrage bei den Ortsvorstehern festgelegt, da die Bedeutung von gleich klassifizierten Wegen hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung stark variiert. So werden stark frequentierte Wegeabschnitte bevorzugt behandelt.

Maßnahmen 2025:

Straße/Wirtschaftsweg	Fläche	Art der Instandsetzung	Kosten 2025
Ahrensfelder Damm	2.500 m <sup>2</sup>	Asphaltheinbau	50.000,00 €

Maßnahmen 2026:

Straße/Wirtschaftsweg	Fläche	Art der Instandsetzung	Kosten 2026
Ahrensfelder Damm	1.000 m <sup>2</sup>	Asphaltheinbau	20.000,00 €

Osterholz-Scharmbeck, den 08.11.2024

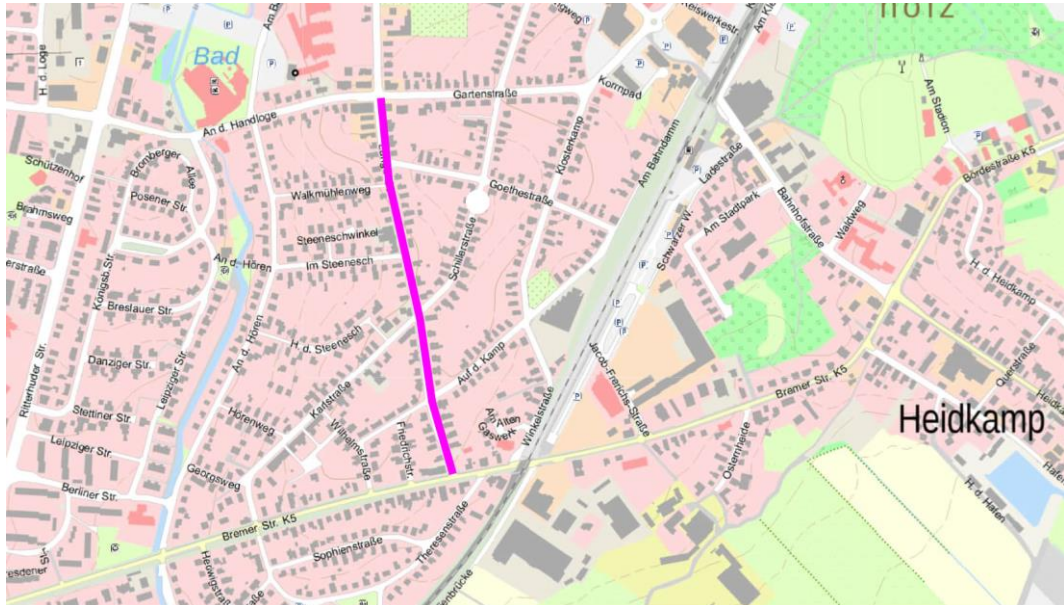
## 9. Quellenverzeichnis:

- KGST 2014: Öffentliche Infrastruktur/ Straßen ([www.kgst.de](http://www.kgst.de))
- Neue Wege gehen - Konzepte für Wirtschaftswege im Außenbereich (vhw/ 2014)
- Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012),  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012
- Verkehrsentwicklungsplan und Radverkehrskonzept der Stadt Osterholz-Scharmbeck,  
Beschlussfassung vom 17.03.2022
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus RStO 12 (2012)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 (Ausgabe 2006)

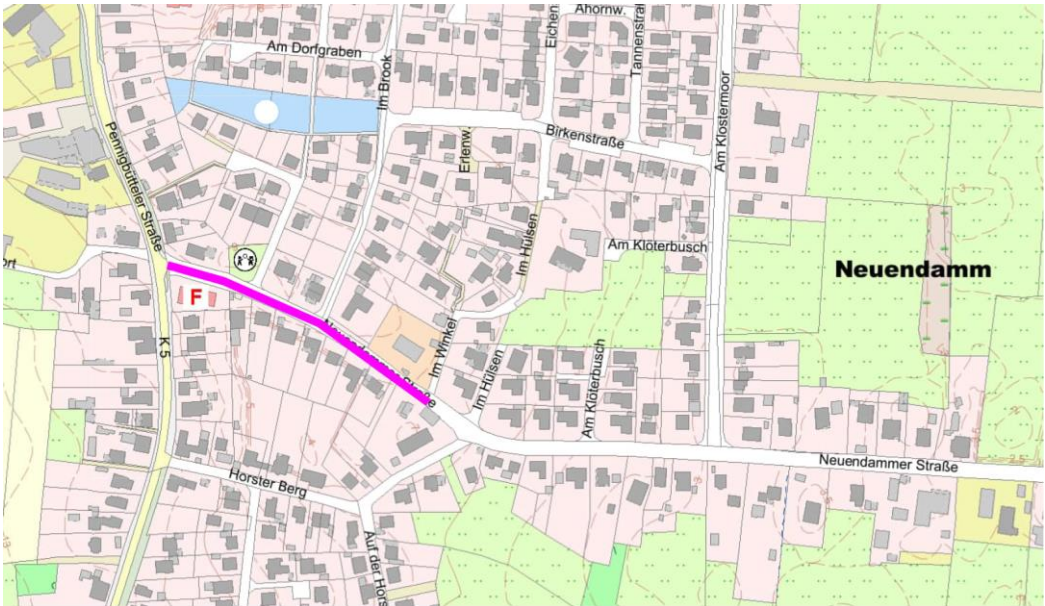


10. Fotos und Übersichtskarten der auszubauenden Verkehrsanlagen

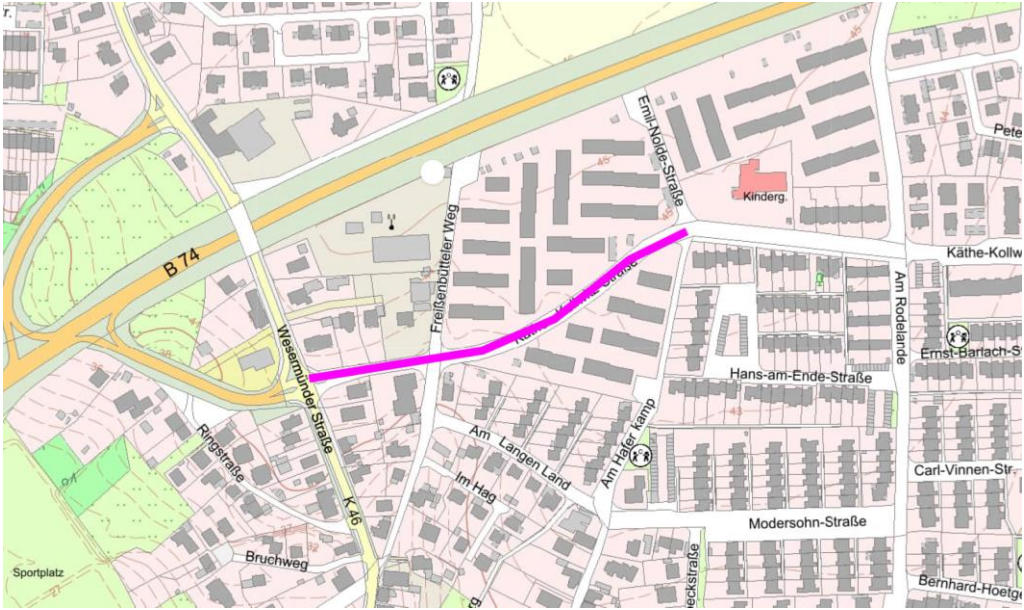
Lange Straße



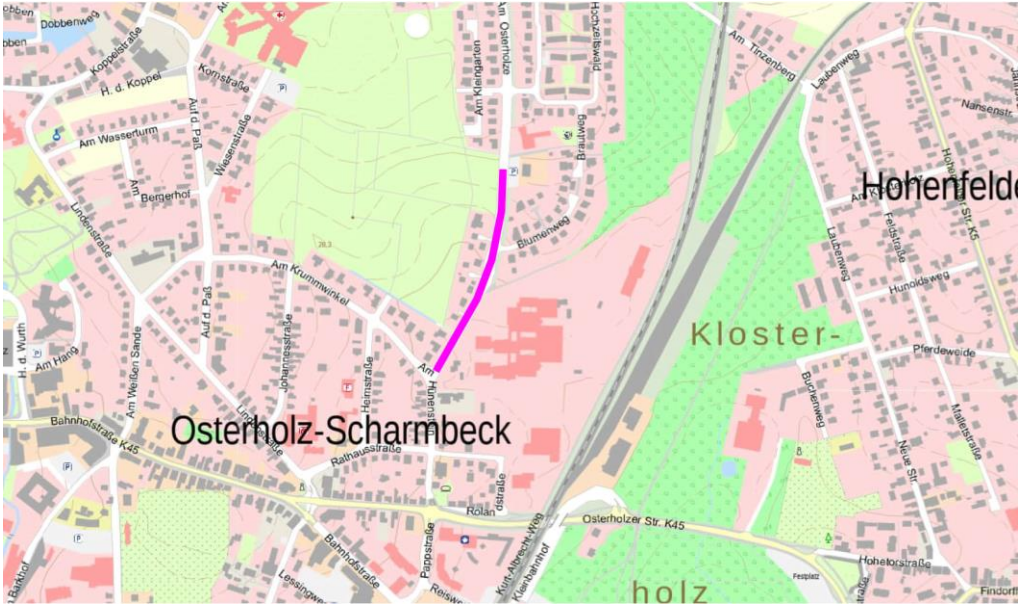
Neuendammer Straße



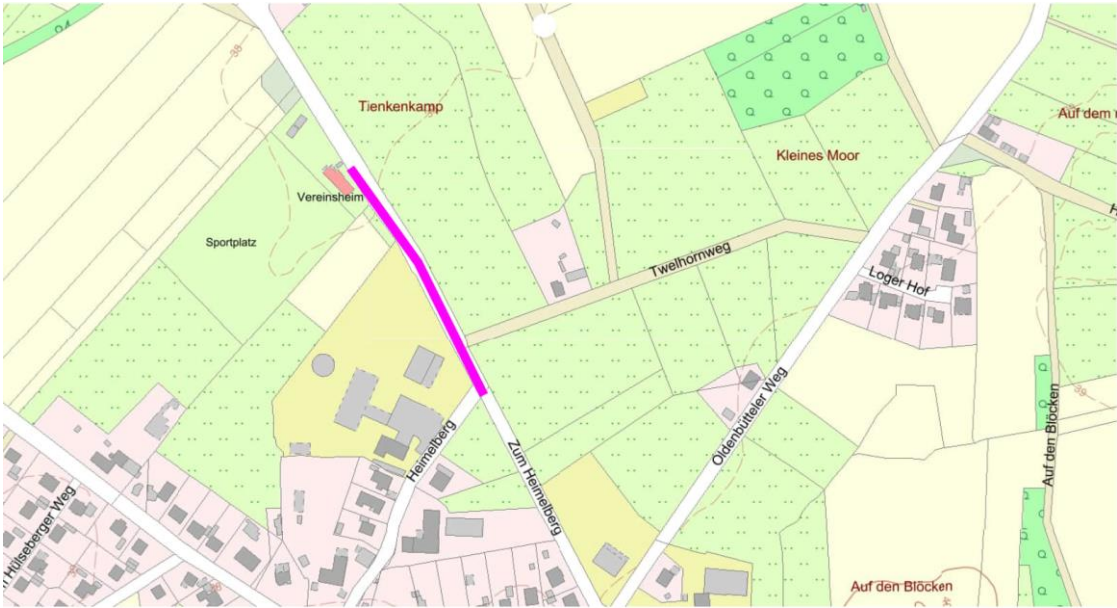
Käthe-Kollwitz-Straße



Am Osterholze



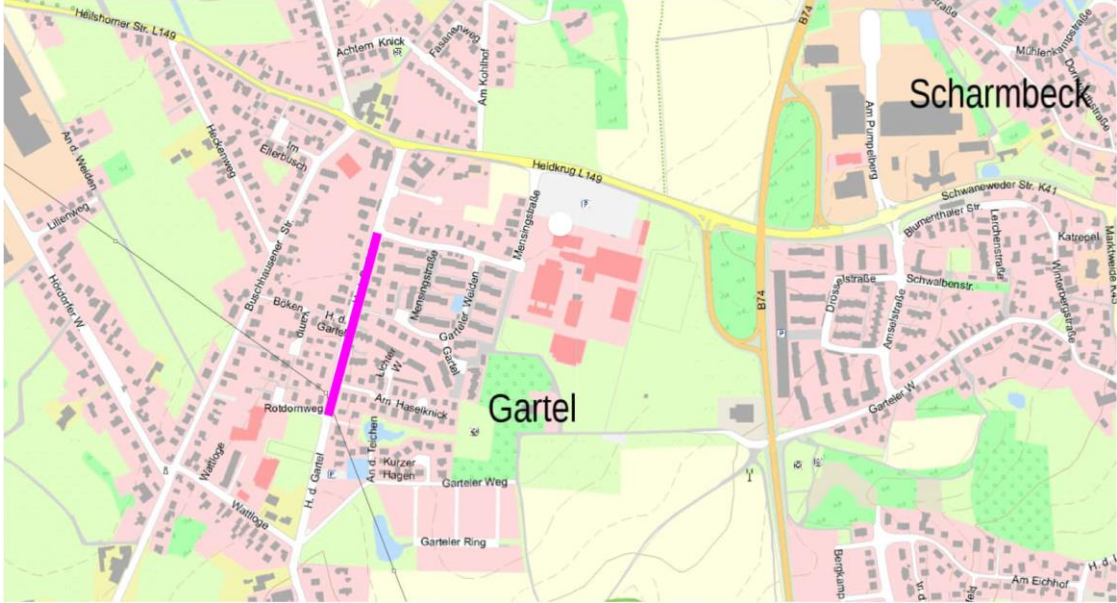
Heimelberg



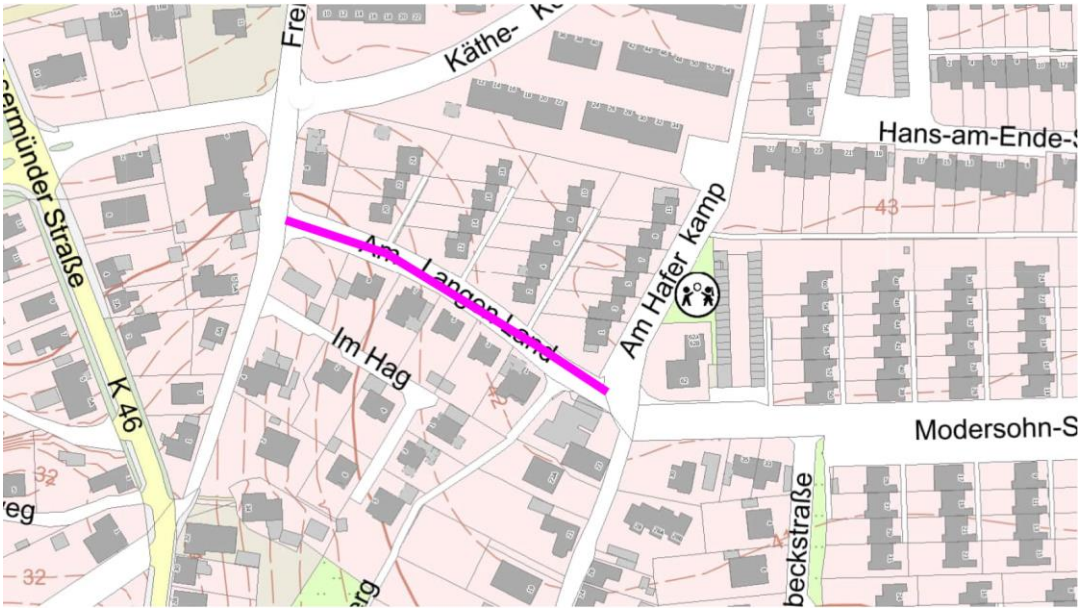
Auf der Horst



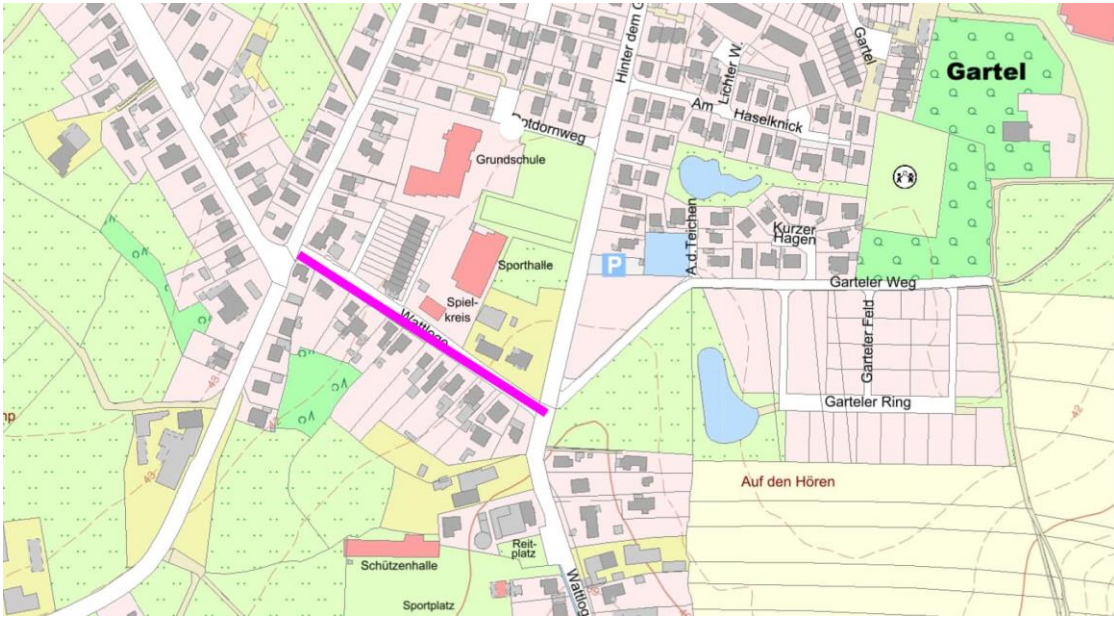
Hinter dem Gartel



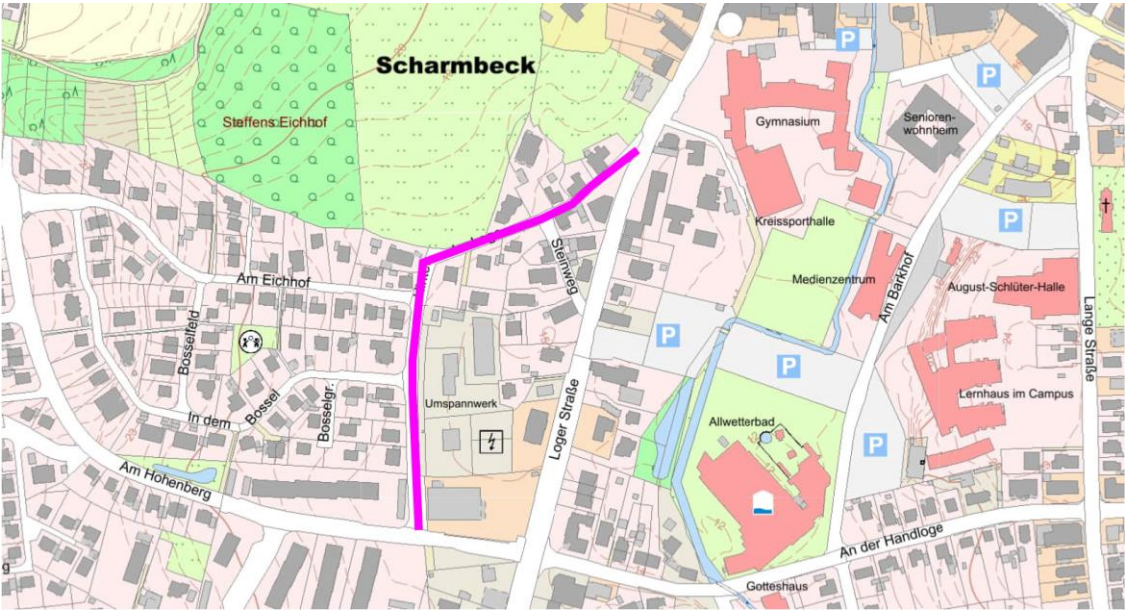
Am Langen Land



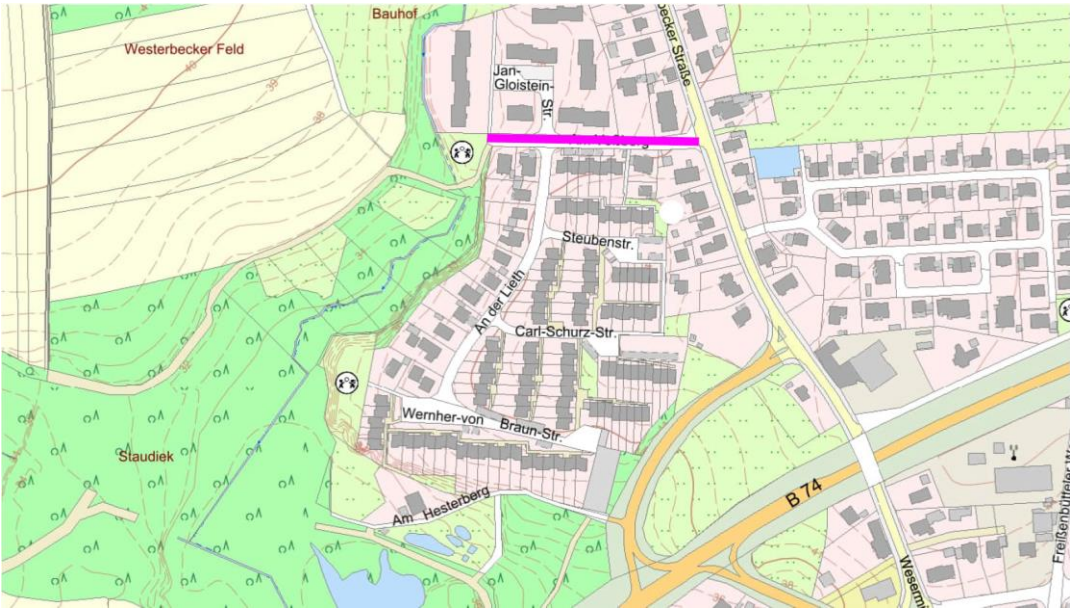
Wattloge



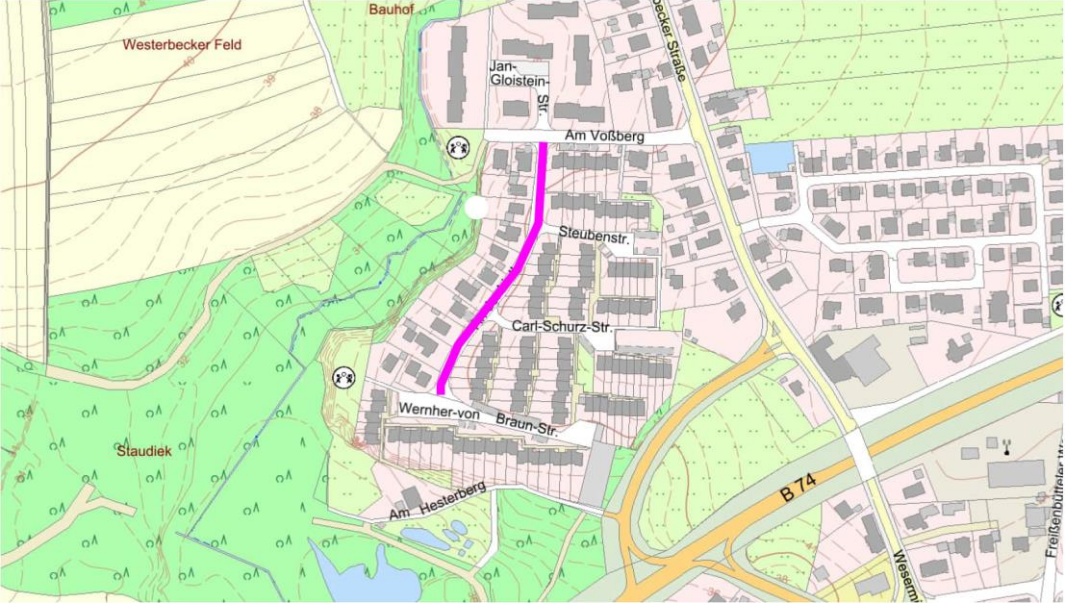
Hinter der Loge



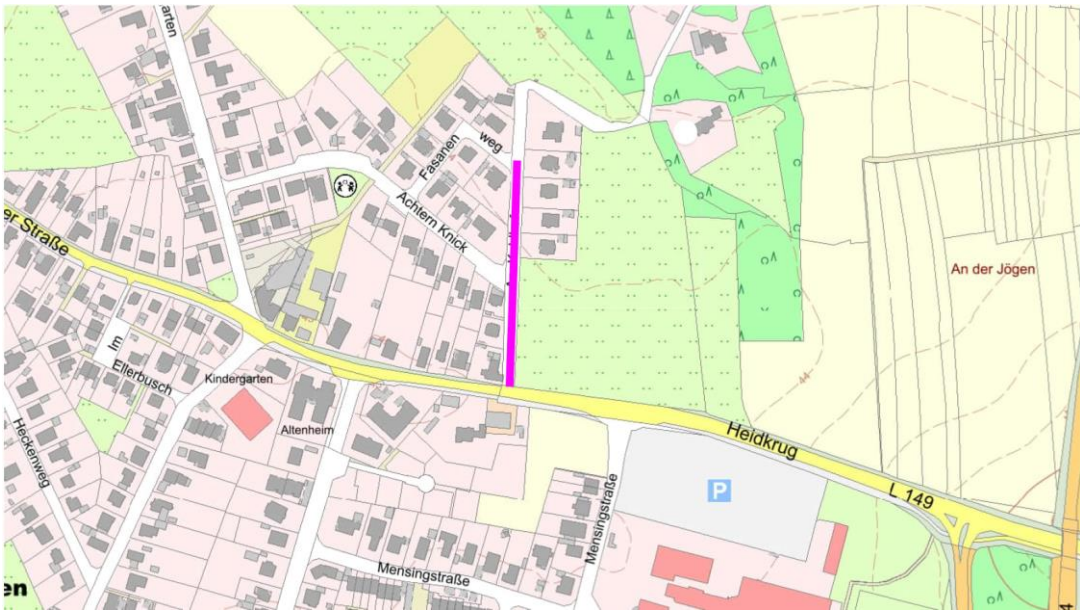
Am Voßberg



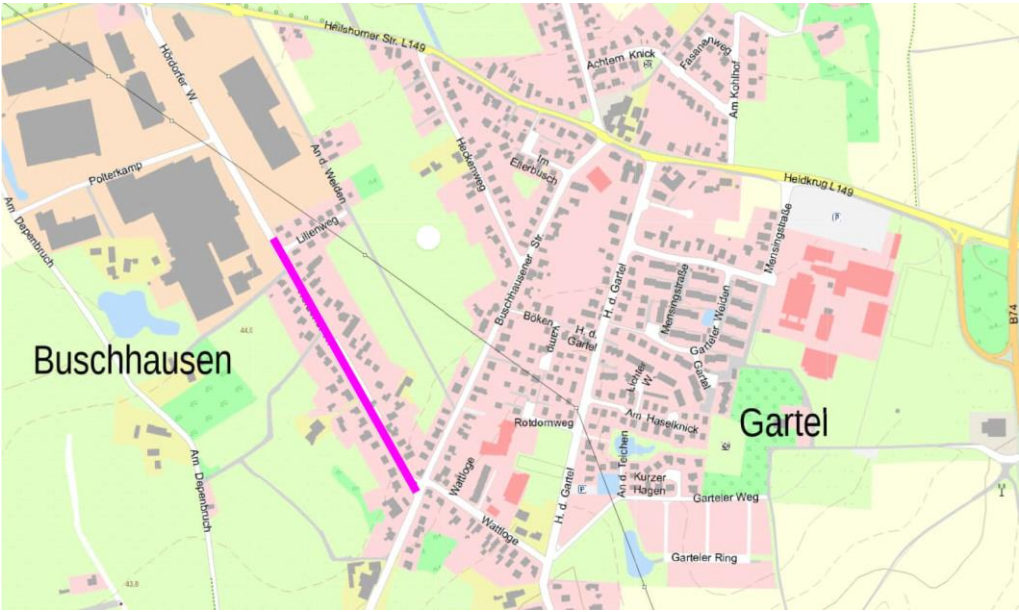
An der Lieth



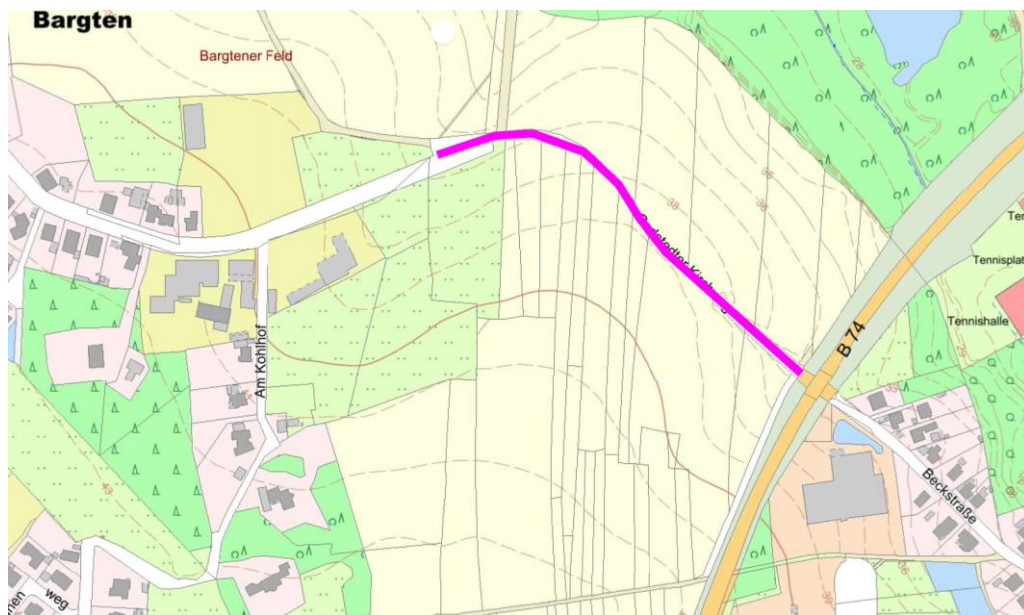
Am Kohlhof



Hördorfer Weg



Garlstedter Kirchweg



Am Kleinbahnhof

