

Cloppenburg, den 09.02.2021

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Beratung</b>
Verkehrsausschuss	25.02.2021	öffentlich
Kreisausschuss	11.03.2021	nicht öffentlich
Kreistag	18.03.2021	öffentlich

**Behandlung: öffentlich****Tagesordnungspunkt****Ausbau der K 153 (Resthauser Straße) von Cloppenburg nach Resthausen****Sachverhalt:**

Der Landkreis Cloppenburg saniert und verbreitert seit Jahren systematisch sein Kreisstraßennetz. Damit soll die vorhandene Infrastruktur den stetig wachsenden Verkehrsbedürfnissen angepasst werden. Mit dem dritten Kreisstraßenverbreiterungsprogramm hat der Kreistag am 19.02.2015 beschlossen, u.a. auch den Ausbau der K 153 (Resthausener Straße) zu planen.

Im Verlauf der K 153 befindet sich auf einem ca. 800 m langen Teilabschnitt eine Allee mit besonderer Bedeutung als historisches Kulturlandschaftselement. Bereits zu Beginn der Planungen für die Verbreiterung ist deutlich geworden, dass aufgrund der vorhandenen Allee ein besonders sensibles Vorgehen erforderlich wird.

Daher hat der Kreistag in seiner Sitzung am 03.11.2020 beschlossen, dass ein Ausbau der K 153 nur dann erfolgen darf, wenn der Erhalt dieser landschaftsprägenden Allee gesichert ist. Die Notwendigkeit des Ausbaus sowie Alternativen sollen überprüft und dem Kreistag vorgelegt werden.

Das Straßennetz wurde grundsätzlich betrachtet. Auf der K 153 wird übergemeindlicher Verkehr abgewickelt, wenn er auch nicht hoch ist. Eine Verkehrsbedeutung für Verkehre von Cloppenburg über Resthausen in den nördlichen Landkreisbereich und umgekehrt ist gegeben.

Derzeit weist die K 153 eine Breite von 5,00 bis 5,20 m auf, welche nicht ausreichend für den Begegnungsverkehr insbesondere von LKW und landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit, zur Minderung des Erhaltungsaufwandes sowie zur Verbesserung der Verkehrsqualität ist daher eine Verbreiterung anzustreben.

Angedacht ist eine Verbreiterung der Straße auf 6,00 m. Hierbei handelt es sich um die geringste Querschnittsbreite, die der Abwicklung der Kreisstraßenverkehre genügt. Dementsprechend ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) auch diese Breite in Verbindung mit dem kleinsten Querschnitt enthalten.

Bei der Planung des Ausbaus ist nun zu prüfen, wie mit dem Bereich der ca. 800 m langen Allee umgegangen wird. Aufgrund der hohen Wertigkeit dieses historischen Kulturlandschaftselementes wird der Erhalt der Allee vorausgesetzt.

Folgende drei Varianten wurden entwickelt:

Nullvariante:

Die Nullvariante sieht im Bereich der Allee lediglich eine Substanzverbesserung vor. Für die Fahrbahn (Breite ca. 5,00 m) erfolgt auf bestehender Breite eine Deckenerneuerung. Der Radweg wird auf 2,50 m nach außen verbreitert. Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt bestehen.

Variante 1 – Zwei Richtungsfahrbahnen:

Bei Variante 1 wird die Fahrbahn der Allee als Einrichtungsfahrbahn Richtung Cloppenburg genutzt. Eine weitere Fahrbahn wird in Richtung Resthausen außerhalb der Allee neu hergestellt. Der Radweg wird parallel zur Richtungsfahrbahn Resthausen neu hergestellt. Die Fahrbahn durch die Allee wird auf beiden Seiten um je 0,25 m eingekürzt, sodass eine Restbreite von 4,50 m verbleibt. Die zusätzliche Einrichtungsbahn nach Resthausen wird mit identischer Breite vorgesehen. Der Abstand der beiden Richtungsfahrbahnen beträgt 8,0 m. Dadurch wird das Aufstellen von Lieferwagen o.ä. beim Ein- und Abbiegen ermöglicht. Das vorhandene Entwässerungssystem kann bis auf geringfügige Anpassungen erhalten bleiben. Die Gräben müssen lediglich im Bereich der Zusammenführung der Richtungsfahrbahnen und bei den Zufahrten angepasst werden.

Variante 2 – verlegte Fahrbahn

Bei Variante 2 verschwenkt die gesamte Fahrbahn nordöstlich hinter die Allee. Der Abstand ist so gewählt, dass 1,50 m Bankettbreite zur vorhanden Grabenoberkante eingehalten werden. Der Radweg führt auf der derzeitigen Fahrbahn durch die Allee. Dazu wird die vorhandene Fahrbahn um jeweils 0,50 m auf eine Restbreite von 4,00 m verschmälert. Eine Querungshilfe jeweils zu Beginn und Ende der Allee erleichtert das sichere Queren der Radfahrer und Fußgänger.

Alle Varianten wurden unter Berücksichtigung verschiedener Bewertungskriterien bewertet und miteinander verglichen. Dabei flossen die Zielgrößen Flächeninanspruchnahme (Grunderwerb), Wirtschaftlichkeit (Kosten; Nutzungsdauer), Verkehr (Verkehrssicherheit; -qualität; Fahrzeug-Rückhaltesysteme) und Umweltverträglichkeit (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt; Boden, Fläche; Landschaft; Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter; Klima/Luft) in die Bewertung ein.

Unter Beachtung aller Faktoren ergibt sich die Variante 0 (Substanzverbesserung und Radwegverbreiterung) als Vorzugsvariante für den Alleebereich.

Die Nullvariante schneidet aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der geringen Eingriffe in Natur und Landschaft und der dadurch bedingten niedrigeren Kosten am besten in den Bereichen Flächeninanspruchnahme, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit ab. Einschränkungen im Bereich Verkehr, insbesondere aufgrund der schmalen Fahrbahn und des Baumbestandes bei geringem Seitenabstand ergeben eine schlechte Beurteilung, jedoch haben auch die beiden anderen Varianten verkehrliche Nachteile. So führen bei Variante 1 aufgrund getrennt geführter Fahrbahnen u. a. die schlechten Sichtverhältnisse im Bereich der Querungsstellen und die teilweise schlechte Erreichbarkeit der Grundstücke zu einer negativen Bewertung. Teilweise eingeschränkte Sichtverhältnisse im Kraftfahrzeugverkehr, zwei erforderliche Querungsstellen für Radfahrer zu Beginn und Ende der Allee sowie eine eingeschränkte Verkehrssicherheit der Radfahrer im Bereich der Anliegerzufahrten führen zu einer negativen Bewertung auch der Variante 2 im Bereich Verkehr.

Für die übrigen Streckenabschnitte wird mit Ausnahme der schmal bleibenden Fahrbahn im Alleebereich ein Ausbau auf 6,00 geplant, um die K153 ansonsten hinsichtlich der Verkehrsqualität und -sicherheit auf Kreisstraßenniveau zu bringen. Dieses gilt für den

nördlichen Teil bis zur K 152 und den südlichen Teil bis zum Bereich der Görlitzer Straße. Der Anschlussbereich der Stalförderer Straße an die Resthauser Straße wird zudem überdacht. Hier werden Möglichkeiten zur Umgestaltung mit dem Ziel einer durchgehenden Kreisstraße (Resthauser Straße) bei untergeordneter Anbindung der Stalförderer Straße geprüft. Parallel zur Ausbauplanung der Fahrbahn wird der Radwegausbau auf 2,50 m geplant.

Die Gesamtmaßnahme ist bei Durchführung der Vorzugsvariante im Alleebereich nicht nach dem NGVFG förderfähig und müsste allein durch Eigenmittel finanziert werden.

Weitere Ausführungen zur Planung werden in der Sitzung vorgetragen.

### **Beschlussvorschlag:**

**Dem Kreistag wird folgende Beschlussfassung empfohlen:**

**Die K 153 (Resthauser Straße) ist auf 6,00 m und der straßenbegleitende Radweg auf 2,50 m zu verbreitern. Hiervon ausgenommen ist der Teilbereich der vorhandenen landschaftsprägenden Allee. Für diesen Bereich sind eine Sanierung der Fahrbahn und ebenfalls ein Radwegausbau auf 2,50 m vorzusehen. Der Knotenpunkt K153/Stalförderer Straße ist hinsichtlich einer der Straßenkategorien entsprechenden Form zu überprüfen und nach Vorteilhaftigkeit zu planen.**

### **Finanzierung:**

**PSP-Element (Produkt)**

11.400140.500

**Sachkonto:** 787200

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1 – Querschnitte Varianten 0 - 2