

23.09.2015

Niederschrift 003/2015

Unterausschuss für Hoch- und Tiefbauangelegenheiten

am 31.08.2015 | Kreishaus Unna | Freiherr-vom-Stein-Saal C.001 |
Friedrich-Ebert-Straße 17 | 59425 Unna

Beginn 15:00 Uhr

Ende 16:00 Uhr

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Wilfried Feldmann

Kreistagmitglieder SPD

Herr Norbert Enters

Vertretung für Herrn Herbert Ziegenbein

Herr Jens Hebebrand

Herr Udo Holz

Herr Dieter Mendrina

Herr Gerd Oldenburg

Kreistagmitglieder CDU

Herr Paul-Heinz Kranemann

Herr Olaf Lauschner

Vertretung für Frau Gabriele Richter

Kreistagmitglieder BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frau Anke Schneider

Kreistagmitglieder Linksfraktion

Herr Werner Sell

Kreistagmitglieder GFL-Lünen / UWG-Selm

Herr Helmut Rosenkranz

Verwaltung

Herr Dr. Detlef Timpe, Dezernent

Herr Detlef Schroeder, Fachbereichsleiter

Herr Jürgen Busch, Sachgebietsleiter

Frau Ingelore Klemp, Schriftführerin

Herr Feldmann begrüßt die anwesenden Damen und Herren und eröffnet die Sitzung. Er teilt mit, dass die Einladung zu der Sitzung am 20.08.2015 verschickt wurde. Da sich auf seine Frage hin niemand meldet, dem die Einladung nicht fristgerecht zugegangen ist, stellt er die form- und fristgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Änderungen oder Ergänzungen in der Tagesordnung ergeben sich nicht, so dass wie folgt beraten wird:

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- Punkt 1** Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
- Punkt 2** Sachstandsbericht zu laufenden Hochbaumaßnahmen
- Punkt 3** Sachstandsbericht zu laufenden Tiefbaumaßnahmen
- Punkt 4** Haushalt 2016 - Investitionen;
mündlicher Bericht
- Punkt 5** Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Nichtöffentlicher Teil

- Punkt 6** Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Öffentlicher Teil

Punkt 1 Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

Anfrage von Herrn Friedhelm Dreher zur Südkamener Spange (K 40 n):

Herr Dreher geht kurz auf die Historie zur Südkamener Spange ein und fragt nach, warum erst so spät erkannt worden sei, dass der Grundwasserspiegel derart hoch sei und die Erdschichten dort eine andere Verschiebung hätten als an der Schimmelstraße und am Roggenkamp?

Herr Dr. Timpe verweist zur Beantwortung der Frage auf den Punkt 5 Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen, unter dem er einen aktuellen Sachstandsbericht zur Südkamener Spange abgeben werde.

Punkt 2 Sachstandsbericht zu laufenden Hochbaumaßnahmen

Herr Schroeder berichtet zum aktuellen Sachstand der folgenden laufenden Hochbaumaßnahmen:

- 1. Sanierung des Freiherr-vom-Stein Berufskollegs in Werne**
Mit dem dritten Bauabschnitt habe man begonnen und liege im Zeitplan. Die Fertigstellung sei für den Sommer 2016 avisiert.
- 2. Parkplatz am Zentrum für Naturwissenschaften und Technologie (NTZ)**
Der Parkplatz am NTZ sei fertiggestellt. Im Herbst werde dann abschließend die Begrünung erfolgen.

Herr Dr. Timpe ergänzt auf Nachfrage von Herrn Kranemann (CDU-Fraktion), dass in Werne der Ersatzbau für die Sporthalle in Planung sei mit dem Ziel, ab Sommer des nächsten Jahres zur Ausführung zu kommen. Weiterhin werde mit Blick auf Investitionsfördermittel des Bundes der Ersatz für die Sporthalle am Hansa Berufskolleg vorgeplant.

Punkt 3

Sachstandsbericht zu laufenden Tiefbaumaßnahmen

Herr Busch berichtet zum aktuellen Sachstand der folgenden laufenden Tiefbaumaßnahmen:

1. Alleenradweg

Der Alleenradweg habe sich über zweieinhalb Jahre im Bau befunden und sei vor einiger Zeit übergeben worden. Das Kostenrahmen konnte eingehalten werden.

2. Neubau der K 44

Dieses Projekt befinde sich seit zwei Jahren im Bau. Am kommenden Freitag könne nunmehr die Verkehrsfreigabe erfolgen. Bis dahin seien noch kleine Restarbeiten (Markierungen, Leitpfosten) durchzuführen. Herr Busch weist auf die Problematik mit Graffiti-Schmierereien an dem Brückenbauwerk hin.

3. Ortsdurchfahrten der Stadt Unna

Die Zahlung der Stadt Unna für die Sanierung dieser Ortsdurchfahrten sei beim Kreis Unna eingegangen. Die ersten Maßnahmen in Mühlhausen und Umlandstraße seien abgeschlossen. In den Herbstferien werde die Hertinger Straße und Billmerich angegangen. Die Durchführung dieser Maßnahmen in den Sommerferien hätte sich als ungünstig erwiesen, da zeitgleich an der Wilhelmshöhe die Ampelanlage durch Straßen NRW installiert werde und die Verkehre von der Kreisstraße über Billmerich und die Hertinger Straße umgeleitet würden. Das übrige Maßnahmenpaket werde dann im nächsten Jahr abgearbeitet.

4. Die **K 22 in Schwerte** sei fertiggestellt und die **K 8 in Selm** befinde sich in der Planung. Diese Maßnahme werde durch die Stadt Selm für den Kreis mit ausgeschrieben. Die Sanierung dieser Straße sei dringend erforderlich. Aufgrund der vorab durchzuführenden Kanalerneuerung werde in diesem Jahr nicht mehr mit dem Bau begonnen, sondern wegen der Mittelbindung nur der Auftrag vergeben. Es stünden noch einige Radwegebaumaßnahmen aus, ebenso die Ausbesserung der K 42 in Bönen, die im Herbst erfolge.

Punkt 4

Haushalt 2016 - Investitionen; mündlicher Bericht

Erörterung

Herr Dr. Timpe gibt einen kurzen Ausblick zu den Investitionen aus dem Haushalt 2016. Bezüglich der Hochbaumaßnahmen sei das unter dem Punkt 3 Sachstandsbericht zu laufenden Hochbaumaßnahmen bereits erfolgt. Man konzentriere sich jetzt auf die Sporthallen unter Einsatz der Mittel aus der Infrastrukturförderung. Das, was aus dem Schulsanierungsprogramm dann noch ausstehe, betreffe nicht den Haushalt 2016. Hierbei handele es sich um die Karl-Brauckmann-Schule und die Friedrich-von-Bodelschwingh-Schule, die mittelfristig für die Folgejahre vorgesehen seien. Der Kern liege in der Abarbeitung des Schulsanierungsprogrammes, auch mit Blick auf die Reduzierung von Betriebskosten. Er verweist dazu auf den in der letzten Sitzung vorgestellten Energiebericht 2014.

Heute wolle man die Gelegenheit nutzen, einen tieferen Ausblick auf Investitionen im Straßenbaubereich zu geben, die jenseits der geplanten, größeren Straßenbaumaßnahmen lägen und insbesondere die investiven Sanierungen beinhalten würden.

Alsdann gibt Herr Busch anhand einer Präsentation (s. Anlage) einen kurzen Überblick über die neuen und bereits geplanten investiven Baumaßnahmen 2016:

K 39 in Unna, HansasträÙe/Afferder Weg

Diese sei bereits im vergangenen Jahr bei der Bezirksregierung angemeldet worden. Man hoffe im November auf eine Förderzusage.

Radweg K 4 in Werne

Für diese Maßnahme sei noch Grunderwerb zu tätigen, um den ersten Bauabschnitt durchführen zu können. Mit dem Bau werde man voraussichtlich erst 2017 beginnen können.

Die weiteren investiven Baumaßnahmen sind der Präsentation (Folie 32) zu entnehmen.

K 10 in Schwerte

Herr Busch ergänzt, dass man im Rahmen der zurzeit laufenden Brückenhauptprüfung vergangenen Freitag darüber unterrichtet worden sei, dass sich in dem Bauabschnitt ein Brückenbauwerk befinde, das noch maximal sechs bis acht Jahre Bestand haben werde. Hier bestehe in den nächsten Jahren Handlungsbedarf.

Punkt 5

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Herr Dr. Timpe teilt zum aktuellen Sachstand zur Südkamener Spange folgendes mit:

Auf der Grundlage einer Kreuzungsvereinbarung im Jahr 2003 und eines darauf bezogenen Förderbescheides sei diese Baumaßnahme mit einem Kostenvolumen in Höhe von rund 13 Mio. Euro kalkuliert worden. Der Kreis Unna sei daran mit Eigenmitteln von ca. 2,5 Mio. Euro beteiligt. Der übrige Anteil von 10,5 Mio. Euro verteile sich auf andere Kostenträger bzw. sei durch Zuschüsse des Bundes/Landes aufgrund des Förderbescheides aus dem Jahr 2010 abgedeckt. Im Frühjahr 2015 habe die DB AG den Kreis davon in Kenntnis gesetzt, dass man im Rahmen der Ausführungsplanung mit Kostensteigerungen rechnen müsse. Diese beträfen das Brückenbauwerk und die Unterführung für die geplante Straße im Kreuzungsbereich der geplanten K 40. Nach aktueller Einschätzung und vor dem Hintergrund aktueller hydrogeologischer Gutachteraussagen erscheine die ursprüngliche Bauweise von der technischen Seite her nicht mehr realisierbar. Die ursprüngliche Bauweise im Kreuzungsbereich sah vor, dass unter die Bahngleise eine Brücke geschoben und darunter Platz für einen Trog geschaffen werde. Dieser Trog hätte mit Blick auf die etwas schwierigen Grundwasserverhältnisse gegen Aufschwimmen gesichert werden müssen. Das sei durch die DB gründerstechnisch zu planen. Als alternative Bauweise seien von der DB AG Bohrpfähle (1 m starke Betonpfähle, 12 m tief) in Reihe als besondere Gründung ins Gespräch gebracht worden. An diesen Bohrpfählen würde dann der Trog befestigt und sei damit gegen das Aufschwimmen gesichert. Das begründe die Steigerung der Gesamtkosten der Maßnahme von derzeit 13 Mio. Euro auf knapp 20 Mio. Euro. Unter Zugrundelegung der bisherigen Förderquote auch für die zusätzlichen Kosten im Kreuzungsbereich bedeute dies, dass der Kreis etwa 1,5 Mio. Euro Eigenmittel mehr und somit eine Belastung von 4 Mio. Euro zu tragen habe. In Bezug auf den förderstechnischen Aspekt seien Gespräche mit der Bezirksregierung aufgenommen worden. Dabei gehe es um Bundes- und Landesmittel. Parallel dazu habe die DB AG wegen der Gesamtkosten mit dem Bundesministerium für Verkehr gesprochen. Nach Gesprächen mit der Bezirksregierung benötige diese eine Kompensation. Der Kreis habe keine entsprechenden Mittel zur Verfügung, die bei dieser Maßnahme nachgelegt werden könnten. Eine Kompensation gäbe es in relativ überschaubarem Rahmen bei der zuvor angesprochenen K 44, die nach der Schlussabrechnung unter den Plankosten liegen werde. Insofern würden bei der K 44 auch weniger Fördermittel beansprucht. Das decke aber nicht ansatzweise die hier in Rede stehenden Mehrkosten und Fördererwartungen ab. Es gäbe auch nur eine weitere Maßnahme, die mittelfristig angemeldet sei mit einer guten Förderaussicht, und zwar die K 39 in Unna, Schwarzer Weg. Aus Verwaltungssicht würde man anbieten, diese Maßnahme aufzuschieben. Das sei der aktuelle Sachstand. Um den Eingangssachverhalt nochmals auszuleuchten, habe der Kreis Unna einen Hydrogeologen damit beauftragt, eine unabhängige Einschätzung abzugeben. Dabei solle die Frage geklärt werden, ob die Gründung unter

Einsatz von Bohrpfählen im gesamten Unterführungsbereich alternativlos sei. Mit einer belastbaren Aussage werde Mitte September gerechnet.

Des Weiteren erklärt Herr Dr. Timpe zu den Mehrkosten im Kreuzungsbereich, dass sich dort eine Wegeverbindung (Fuß-/Radweg) aus dem Südkamener Bereich befinde, die unter der geplanten Straße durchgeführt werden solle. Es sei vorgesehen gewesen, diese Fuß-/Radwegeverbindung über ein schlichtes Kastenprofil zu erstellen. Die Kosten kalkuliere man mit 80.000 Euro. Vorbehaltlich des noch ausstehenden Gutachtens hege man allerdings Zweifel daran, dass das dort gelingen werde, da eine erhebliche Tiefe erreicht werden müsse, wenn 250 m Luftlinie weiter östlich mit einer Bohrpfahlgründung gearbeitet werden müsse. Diese Wegeverbindung, als Unterführung ausgeführt, würde nach aktueller Schätzung anstelle von 80.000 Euro deutlich über 1 Mio. Euro kosten, weil auch dort mit Bohrpfählen gearbeitet werden müsse. Das habe man zum Anlass genommen, Gespräche mit der Stadt Kamen aufzunehmen bezüglich der Frage nach einer Lichtsignalanlage mit Bedarfsampel an der Stelle als funktional gleichwertig vorzusehen. Dieses sei die einzige Möglichkeit des Kreises, um auf die hydrogeologisch hinterlegten Gründungsprobleme zu reagieren. Verwaltungsseitig wolle man das auch tun. Die Lichtsignalanlage sei unter Verzicht auf die Unterführung bei den eingangs genannten Mehrkosten von 1,5 Mio. Euro bereits eingeplant.

Zwei Fragen drängten sich natürlich auf. Die erste sei mit Blick auf die Vorgeschichte in 2012/2013 die nach der weiteren Verfahrensweise. Die ersten Sperrzeiten zur Ausführung von Bauarbeiten seien bereits verfasst. Es stünden weitere Sperrpausen im November und im Frühjahr 2016 an. Die DB AG bemühe sich, die Ausführungsplanung unter hohem Zeitdruck auf die zuvor technisch skizzierte Lösung aufzubereiten, um den vor zwei Jahren ruhend gestellten Auftrag aufnehmen zu können und zu modifizieren. Bis heute liege keine Prognose für den Baubeginn im November vor. Die DB bemühe sich parallel darum, weitere Termine an die ursprünglich geplanten Sperrpausen anzuhängen.

Zur zweiten Frage, die auch unter TOP 1 von Herr Dreher gestellt worden sei, erklärt Herr Dr. Timpe, dass die Maßnahmevorbereitungen, an denen der Kreis beteiligt gewesen sei (z. B. Schimmelstraße), allen Beteiligten verdeutlicht hätte, dass man dort in einem Bereich tätig sei, der sich, hydrogeologisch gesehen, als nicht einfach darstelle. Zu den Maßnahmevorbereitungen hätte auch das Sammeln hydrogeologisch relevanter Informationen, nicht nur nach Kartenlage, gehört. An der Schimmelstraße habe keine Bohrpfahlgründung stattgefunden, weil man von der Höhenlage her die Deckschicht des Emschermergels nicht erreicht habe. Dass die DB AG das Problem über die lange Vorbereitungszeit nicht erkannt habe, könne man verstehen, weil sich auch dort die Planungen in Richtung Ausführungsplanung üblicherweise schrittweise verdichteten. Dabei könne es im Nachhinein wohl als Glück anzusehen sein, dass man vor ca. zwei Jahren, kurz vor Baubeginn, aufgrund nicht verfügbarer Grundstücke auch nicht in die Ausführung gelangt sei, die, offensichtlich ohne Vorlage dieser Kenntnisse, vorgesehen habe, konventionell einen Trog einzuhängen. Rückblickend habe es offensichtlich in der Vorbereitung erhebliche Mängel gegeben. Für den Kreis betone er aber nochmals, dass dieser nicht federführend an diesem Teil der Baumaßnahme beteiligt gewesen wäre und es nach wie vor nicht sei. Er fasse also zusammen, dass, wenn man zu einem früheren Zeitpunkt in eine qualifizierte Ausführungsplanung eingestiegen wäre, man das hätte wissen können. Die Tatsache, dass man jetzt wiederum in einer Situation sei, in der das weitere Verfahren unter hohem Zeitdruck aufbereitet werden müsse, sei für alle Beteiligten unangenehm und ärgerlich. Der Kreis finde sich daher heute in einer Situation wieder, aus der man einen eher unangenehmen Bericht geben müsse.

Er möchte noch zwei weitere Aspekte ansprechen. Der Kreis werde aus der Kreuzungsvereinbarung heraus bei der DB AG darauf bestehen, die aktuelle Kreuzungsvereinbarung mit Blick auf das Gesamtkostenvolumen und die Beteiligung des Kreises zu ergänzen. Man werde dann die geänderte bzw. ergänzte Kreuzungsvereinbarung

zungsvereinbarung in den Gremien zur Diskussion stellen und unter Umständen wegen des
Maßnahmebeginns aus Dringlichkeitsgründen Sondersitzungen einberufen. Des Weiteren macht Herr Dr.
Timpe deutlich, dass die geänderte technische Ausführung für die Bestandskraft der mehrfach gerichtlich
geprüften Planfeststellung nicht bedeutsam sei. Um jedoch Spekulationen oder möglichen Bedenken vorzu-
beugen, habe der Kreis die Kanzlei Baumeister beauftragt, zu dem Aspekt eine kurze Rechtsexpertise zu
erstellen. Auch dieses Ergebnis werde Ende September in schriftlicher Form vorliegen.

Abschließend beantwortet Herr Dr. Timpe zwei Nachfragen von Herrn Kranemann (CDU-Fraktion) und Frau
Schneider (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Anlagen

Auszugsweise Präsentation der Baumaßnahmen 2016; Bericht Herr Busch

gez. Ingelore Klemp
Schriftführerin

ges. Wilfried Feldmann
Vorsitzender