

**Niederschrift über die Sitzung des Bauausschusses
am Donnerstag, dem 25.05.2023, im Großen Ausschusszimmer des
Kreishauses Warendorf (4. OG, Raum C 4.26)**

**Beginn: 09:00 Uhr
Ende: 11:30 Uhr**

		Seite
<u>I. Öffentlicher Teil</u>		
1.	Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner	4
2.	Bericht der Verwaltung	5
3.	Stand "Digitales Baugenehmigungsverfahren" 108/2023	7
4.	Sachstandsbericht zu aktuellen Hochbaumaßnahmen 104/2023	8
5.	Ergebnisse der Radwegzustandserfassung 103/2023	10
6.	Bericht zu aktuellen Radwegmaßnahmen 102/2023	14
7.	Bericht Winterdienst 2022/2023 095/2023	16

Anlagen

Anlage 1	Digitales Baugenehmigungsverfahren
Anlage 2	Sachstand Hochbaumaßnahmen
Anlage 3	Ergebnis Radwegzustandserfassung
Anlage 4	Streckenübersichten-Radwege

Anwesend:

Ausschussmitglieder	
Berkhoff, Henrich	
Claßen, Anne	
Duwe, Jens	
Grobecker, Hubert	
Hugenroth, Bernhard	
Hütig, Frank	
Kleibolde, Bernhard	
Kühnel, Andreas	
Lorenz, Thomas	
Luster-Haggeney, Rudolf	
Lütke-Verspohl, Timo	
Pomberg, Ralf	
Starke, Dennis	
Tegelkämper, Paul	
Tentrup-Beckstedde, Christoph	
Termühlen, Hildegard	
von Ketteler, Friedrich-Carl	
von der Verwaltung	
Bleicher, Herbert, Dr.	
Borgstedt, Hendrik	
Doerr, Julia	
Funke, Stefan, Dr.	
Hackelbusch, André	
Hinrichs, Jens	
Recker, Nils	
Walendi, Dennis	

Es fehlten entschuldigt:

Ausschussmitglieder	
Engelbrecht, Arne	Vertreterin Frau Nienkemper
Tarner, Hedwig	Vertreter Herr Thiel

Herr Tegelkämper eröffnet um 09:00 Uhr die Sitzung und stellt fest, dass der Bauausschuss mit Einladung vom 12.05.2023 form- und fristgerecht einberufen wurde.

I. Öffentlicher Teil

1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner	
--	--

Der Vorsitzende stellt fest, dass keine Einwohnerin oder Einwohner anwesend sind.

2. Bericht der Verwaltung

Herr Borgstedt berichtet über die Beschaffung eines Rasenmähers für das Kreis-
haus. Diese Beschaffung sei bereits Thema in der HH-Planberatungen für das Haus-
haltsjahr 2023 gewesen. Der aktuelle Rasenmäher sei bereits defekt und hätte in
2023 neubeschafft werden müssen. Derzeit sei die Pflege für die Außenanlagen
ausgeschrieben. Die Freckenhorster Werkstätten werden dadurch wohl zukünftig das
Rasenmähen übernehmen. Diese Lösung sei aus Kostensicht die effektivste. Es be-
stehe daher die Überlegung, die Beschaffung nicht vorzunehmen und die Aufgabe
zukünftig fremdzuvergeben. Hier könnten 20.000 € Anschaffungskosten eingespart
werden, inkl. wegfallender Wartungskosten für das Mähgerät.

Auf Nachfrage von Herrn Thiel (B'90/Grüne) teilt Herr Borgstedt mit, dass die Kosten
für einmaliges Rasenmähen bei ca. 300 € liegen und mit 5 bis 10 Schnitten pro Jahr
zu rechnen sei.

Frau Nienkemper (FWG) sieht in der neuen Vorgehensweise eine gute Möglichkeit
der Unterstützung der Freckenhorster Werkstätten. Ein neuer Rasenmäher sei sehr
kostspielig und man solle sich für die Alternative entscheiden.

Herr Hackelbusch berichtet über die aktuelle Personalsituation im Bereich Straßen-
bau.

Hier sei seit 2022 ein Radwegeingenieur im Stellenplan. Nunmehr sei es nach 4-
maliger Ausschreibung gelungen, diese Stelle zu besetzen. Seit heute Morgen liege
eine Zusage vor und ab dem 01.10. werde der neue Kollege das Team unterstützen.
Die Nachfolge von Herrn Bohnen sei nunmehr auch geregelt, trotz schwieriger Per-
sonalfindung. Auch hier erfolge die Nachbesetzung zum 01.10, um etwas Über-
gangszeit bis zum Ruhestand von Herrn Bohnen zu haben. Man sei glücklich über
die gefundenen Lösungen, da sich die Personalfindung sehr schwierig gestaltet ha-
be.

Leider gäbe es auch eine negative Nachricht zum Thema Sanierung K 10 / K 46 –
DB-Brücken in Ostbevern. Vor einem Jahr habe Herr Helmke über Sanierungen der
DB-Brücken im Bauausschuss berichtet. Seit Jahren sei man im Gespräch mit der
DB, um Sperrzeiten zu bekommen und die Ausschreibung auf den Weg zu bringen.
Jedoch gab es kein Signal, dass diese nicht gewährt würden. Aufträge in Höhe von
über 1. Mio € wurden daher vergeben. 3 Tage vor Beginn der Maßnahme in 2022
wurden die Sperrzeiten gestrichen. Diese Sperrzeiten wurden komplett gestrichen
durch DB und auch in 2024 werde es hier keine neuen Sperrzeiten seitens der DB
geben. Die Brücke an der K 10 werde daher baulich gesichert und anders als geplant
dann in ca. 10 Jahren komplett neu gebaut. Die Gespräche mit der DB hierzu würden
schon jetzt begonnen. Vertrauen sei nicht mehr vorhanden und die Rechnungen für
bisher angefallene Kosten zur Planung und für die beauftragte Baufirma würde der
DB in Rechnung gestellt. Der Anspruch auf Regress würde, wenn nötig, auch juris-
tisch beigetrieben werden. Gleiches gelte für die Brücke an der K 46. Auch hier wer-
de eine Lösung mit der Bahn gefunden werden müssen. Beide waren mit über 1. Mi-
o. € im Haushalt 2023 veranschlagt. Dies sei auch für den Haushalt nicht positiv,
aber nicht beeinflussbar gewesen durch den Kreis. Der Haushaltsplan 2024 werde

hierzu auf dem Laufenden halten.

Frau Nienkemper (FWG) merkt an, dass sich dies nicht gut anhöre. Brückensanierungen seien zwingend erforderlich, dies müsse auch der Bahn im Klaren sein.

Daraufhin antwortet Herr Hackelbusch, dass dies für die Bahn nicht so relevant sei. Die hätten ihr Interesse nur an den Fahrplänen und dem eigenen Geschäft. Der Hebel des Kreises sei hier sehr kurz. Es bestehe aktuell keine akute Gefahr für die Brücke. Die Baumaßnahmen werden diese sichern, bis ein Neubau möglich sei. Durch den Vorfall in Vadrup wollte man nicht nur die Kappen sanieren, sondern eine Sanierung vornehmen, die langfristiger eine Sicherung des Bauwerkes darstellt. Die Brücken würden eng kontrolliert, damit hier keine Gefahren übersehen würden.

Ergänzend merkt Herr Dr. Bleicher an, dass wenn der Verkehr nicht sicher wäre, die Brücke dann auch gesperrt würde. Er habe zahlreiche Gespräche mit der DB geführt und auch das Bundeseisenbahnamt mit eingebunden. Ein Regress werde durchgesetzt, da der Kreis sich auf Zusagen verlassen habe und Investitionen bereits begonnen wurden. Man habe jedoch eine Verbindung, die bestehen bleibe, da die Brücken da seien und wir häufiger noch zu diesem Thema mit der DB im Gespräch bleiben müssten. Man lasse sich dieses Verhalten der Bahn jedoch nicht gefallen.

Auf die Nachfrage von Herrn Hütig (AfD), ob eine schriftliche Bestätigung hätte abgewartet werden müssen, erklärt Herr Hackelbusch, dass es nicht immer einfach sei, bei der Bahn den passenden Ansprechpartner zu finden. Schriftliche Genehmigung würden seitens der Bahn nicht erteilt, sondern es gäbe Tabellen, aus denen man die Sperrzeiten entnehmen müsse. Die Sicherung der Brücke sei so kalkuliert, dass ein Neubau in 10 Jahren möglich sei. Die Kosten des Regresses beliefen sich auf ca. 300.000 €.

Auch ergänzend zur Nachfrage von Herrn Thiel (B'90/Grüne), seien diese Listen als verbindlich zu nutzen und man habe 4 Jahre im Vorlauf für diese Zeiten gekämpft. Herr Hackelbusch verweist auch auf ein ähnliches Verhalten der Bahn bei der Baumaßnahme an der K 13 in Oelde.

Herr Tegelkämper erinnert sich daran, dass die K 13 ein Horror gewesen sei. Nachts wäre es 2 Stunden vorher so gewesen, dass zwischenzeitlich Züge durchgemusst hätten. Das scheint so Praxis der Bahn zu sein. Das Vorgehen des Kreises sei der einzige Weg, den man gehen könne.

Im Anschluss berichtet Herr Dr. Funke, dass Photovoltaikanlagen an den kreiseigenen Gebäuden ausgebaut würden. Die Speicherung der Energie sei nunmehr auch im Plan. Förderungen seien nunmehr auch hier möglich und der Bereich Liegenschaften sei hier derzeit in der Prüfung, was förderfähig sei, um Speicher zukünftig zu berücksichtigen. Bis zu 50 % Förderung sollten hier möglich sei. Das Thema werde weiterhin hier im Ausschuss vorgebracht und über Fortschritte berichtet.

3. Stand "Digitales Baugenehmigungsverfahren"**108/2023**

Herr Walendi trägt zum Thema digitales Baugenehmigungsverfahren anhand einer Präsentation vor (Anlage 1).

Der Kreis Warendorf sei Modellkommune seit 2018 und seit Oktober 2021 die erste Kommune, die digitale Anträge entgegennehmen könne. Aktuell befinde man sich hier noch im Testmodus. Im Bauportal würden regelmäßig weitere Möglichkeiten ergänzt und ständig erweitert. Auch in die digitale Bearbeitung sei man bereits eingestiegen, jedoch sei die Kommunikationplattform noch nicht aktiv. Bislange habe man 25 Bauanträge digital erhalten, wovon 15 Anträge auch digital weiterbearbeitet werden könnten. Mit diesen Anträgen würde das Verfahren nunmehr getestet, um langfristig damit arbeiten zu können. Die Kommunikationsplattform aus Mecklenburg-Vorpommern soll auch in NRW als Beispiel dienen. Ziel sei es, in 2023, mit der Kommunikationsplattform in die Praxis einzusteigen, um komplett digital arbeiten zu können.

Auf die Nachfrage von Herrn Tegelkämper (CDU), wie weit andere Kommunen seien, konnte Herr Waldendi antworten, dass die Stadt Oelde sich der Option 1 angeschlossen habe. Der Kreis sei in der Option 2. Bei der Stadt Oelde gehe alles digital und sie sammeln nunmehr erste Erfahrungen und auch der Kreis Gütersloh sei bei dem Thema aktiv.

Nach Anmerkung von Herrn Duwe (Die Partei/Die Linke) solle sich die Rechtslage ändern und Herr Walendi stimmte diesem zu. Es werde noch einige Zeit benötigen, aber der Prozess sei begonnen.

Auch auf die Nachfrage von Herrn Hütig (AfD), ob es Ziel sei, dass die Anträge zukünftig komplett digital und die damit verbundene Baugenehmigung schneller erteilt werden könne, erläutert Herr Walendi, dass dies langfristig das Ziel sei und man die Prozesse verkürzen wolle. Es würde auch überlegt, eine Vorprüffunktion zu integrieren, sodass nur noch erlaubnisfähige und vollständige Unterlagen eingereicht werden könnten. Dies sei jedoch als langfristiges Ziel zu betrachten.

Frau Nienkemper (FWG) merkt an, dass in Zukunft eine ganze Reihe von Veränderungen erfolge und auch das Thema künstliche Intelligenz eine Rolle spiele. Rechtlich müsse sich hier jedoch auch noch einiges verändern.

4. Sachstandsbericht zu aktuellen Hochbaumaßnahmen**104/2023**

Herr Borgstedt stellt den Sachstand zu aktuellen Hochbaumaßnahmen anhand einer Präsentation vor (Anlage 2).

- Neubau schulischer Lernort (ESE) in Warendorf – die Baugenehmigung liege nunmehr vor und die Rohbauausschreibung könne erfolgen. Der Angebotspreis liege deutlich unter Schätzkurs und Middendorf Bau GmbH aus Neuenkirchen habe hier den Zuschlag erhalten. Es sei ein gutes Gefühl, einen Mittelständler für die Baumaßnahme gewonnen zu haben. Baubeginn könne bereits August 2023 werden. Bei der Fassade würde nunmehr kein Sichtbeton verbaut, da dieser sehr teuer geworden sei. Hier werde nunmehr die Fassade geklinkert, da auch die Nachbargebäude geklinkert seien. Der Klinker werde etwas heller gewählt, da der Neubau eine separate Einheit auf dem Gelände darstelle. Die Holzelemente sollen auf die energetischen Aspekte bei dem Gebäude hinweisen. Im Sommer 2024 sei eine Einweihung möglich.
- Das Evangeliar in Liesborn sei nunmehr eröffnet worden und eine Barrierefreiheit sei damit nun auch für das gesamte Museum gegeben. Es habe sich dadurch auch ein neues Foyer für das bestehende Museum ergeben. Auch eine Museumspädagogik konnte eingerichtet werden. Ein kleiner Museumsshop wurde integriert und auch eine Cafeteria. Die Atmosphäre in dem Raum mit dem Evangeliar sei beeindruckend und das gewünschte Ziel wäre erreicht worden. Das LWL habe dieses Projekt zudem gelobt.
- Bei dem Neubau des Bürogebäudes in Beckum sei bisher vieles sehr gut gelaufen und auch Lieferschwierigkeiten hätten das Projekt nicht gefährdet. Im August solle das Gebäude zur Nutzung übergeben werden. Auch der Einbau der Heiz- und Kühldecke laufe aktuell gut. Ein Betrieb dieser könne vielleicht auch im September schon möglich werden.
- Neubau der Feuer- und Rettungswache in Enngierloh – hier sei ein EU-Ausschreibungsverfahren anzuwenden, das sehr schwierig und langwierig sich gestalten. Meist kämen die Auftragnehmer jedoch alle, nach Abschluss einer solchen Ausschreibung, aus Deutschland. Es konnte für den Neubau relativ schnell ein Grundriss erstellt werden. Der Rettungsdienst und die Feuerwache seien strikt voneinander getrennt, damit der Kreis Warendorf Eigentümer der Rettungswache werden könne. Die Technik könne jedoch von beiden Einheiten genutzt werden, inkl. Schulungsraum und Waschraum, damit ließen sich Synergien nutzen. Alle Fachplanungen seien gegeben und es werde nunmehr mit der Stadt Ennigerloh zusammen weiter an dem Bau gearbeitet. Vor Frühjahr 2025 könne mit dem Bau nicht begonnen werden. Mit der Fertigstellung werde dann ca. 2027 gerechnet.
- Neubau Zentrum Bevölkerungsschutz – derzeit werde ein Raumprogramm hier entwickelt, um festzustellen, was gebraucht werde. Frage sei auch, ob es sich auf der Kreisfläche realisieren ließe. Aktuell seien die Materialien für den Katastrophenschutz im gesamten Kreisgebiet verteilt und sollten damit an ei-

nem zentralen Ort gelagert werden können. Zudem solle eine Möglichkeit für Personenunterbringen realisiert werden, im Fall von Notlagen. Der Flächenbedarf belaufe sich auf ca. 12.000 m² und 12.400 m² seien auf einer Fläche angrenzend zum Kreishaus vorhanden und es könne somit bei den Planungen weitergehen. Zudem konnte noch ein weiteres Grundstück erworben und die Machbarkeitsstudie könne begonnen werden. Derzeit werde der Immissionschutz thematisiert.

- Der Umbau des Krisenstabsraumes im Kreishaus, das ehemalige kleine Ausschusszimmer, sei nunmehr fertiggestellt. Hier sei ein Krisenstabsraum entstanden mit einem vorgelagerten Besprechungsraum, der auch anderweitig genutzt werden könne. Damit lasse sich innerhalb von 30 Minuten mit allen technischen Erfordernissen ein Krisenstab realisieren. Der Raum sei funktional, sodass inkl. Sanitäreinrichtungen und Küche für diese Lagen alles vorbereitet sei. Nach der Sitzung bestehe die Möglichkeit einer Besichtigung für die Ausschussmitglieder.

Herr Tegelkämper (CDU) sieht das als tolle Möglichkeit und die Besichtigung solle angenommen werden.

Im Anschluss merkt Frau Nienkemper (FWG), dass bei der ESE der Klinker so ausgewählt werden solle, dass ein Graffiti-Schutz bestehe.

Darauf antwortet Herr Borgstedt, dass ein Graffiti-Schutz an dieser Stelle unumgänglich sei und installiert werde. Auch Vandalismus müsse berücksichtigt werden. In Teilen müsse sogar auf Videoüberwachung zurückgegriffen werden. Selbst brennende Mülleimer seien heute keine Seltenheit mehr.

Zur Abrechnung und den tatsächlichen Baukosten für das Evangeliar liefen noch die Abrechnungen, aber er sei optimistisch. Die tatsächlichen Zahlen würden in einer der nächsten Sitzungen präsentiert werden.

Ergänzend führt Herr Dr. Funke an, dass das Budget eingehalten werden solle und nichts bekannt sei, dass dieses Ziel in Gefahr bringe.

Im Anschluss lobt Frau Nienkemper (FWG) den Umbau für das Evangeliar, da es ein Erlebnis und das Projekt gelungen sei.

Herr Dr. Funke ergänzt, dass das Treffen mit ehemaligen Mitarbeitern der Verwaltung dort stattgefunden habe. Über 100 ehemalige wären beeindruckt gewesen. Die Punkte Helligkeit und Dunkelheit wären dort ein Thema gewesen. Daraufhin werde inklusive der Museumslandschaft und der Lichtverhältnisse noch einmal eine Optimierung erfolgen, da dies erst durch die Praxis aufgezeigt worden sei.

Auch Herr Luster-Haggeney (CDU) forderte alle Fraktionen auf, sich das Evangeliar anzusehen

5. Ergebnisse der Radwegzustandserfassung**103/2023**

Herr Recker (Sachgebiet Straßenbau – Amt für Umweltschutz und Straßenbau) stellt das Ergebnis der Radwegzustandserfassung anhand einer Präsentation vor (Anlage 3).

Bislang gab es regelmäßig Zustandserfassungen der Straßen und nunmehr habe es auch eine für die Radwege gegeben. Die Zustandserfassung wurde im Oktober 2021 durch ein externes Unternehmen durchgeführt. In 2022 wurden die Ergebnisse geliefert und seitdem durch die Verwaltung aufgearbeitet, um daraus einen Handlungsplan zu erstellen.

Die K 3/6 Alverskirchen wirke exemplarisch und auch hier sei angedacht den Radweg auf den Veloroutestandard auszubauen und damit auch die Sanierung des Radweges zu realisieren. 10 % der Radwege sei in einem sehr schlechten Zustand. Weitere 21 % sollten auch saniert werden. Jedoch 69 % seien in einem guten Zustand und bedürfen keiner Sanierung. Teilweise lägen akzeptable Flächen zwischen sanierungsbedürftigen Strecken und sollten evtl. direkt mit saniert werden.

Zudem fragte man sich, warum die Abschnitte teilweise schlecht seien. Die Ursachen dafür sollen ermittelt werden, um diese für zukünftige Baumaßnahmen berücksichtigen zu können. Aus diesen Aspekten solle nunmehr eine Liste entstehen, die darstellen solle, welche Sanierungen/Reparaturen durch die Bauhöfe erfolgen könne. Auf Dauer sollen die Bauhöfe diese Tabellen vorgelegt bekommen und die kleineren Schäden im Rahmen ihrer Tätigkeiten beheben.

Zum Thema – punktuelle Maßnahmen seien unterschiedliche Optionen der Reparaturmöglichkeit in der Vergangenheit getestet worden.

- Gussasphalt sei mit hohem Material und Werkzeugkosten verbunden. Die Wirtschaftlichkeit müsse hier kritisch betrachtet werden. Die Langlebigkeit sei ebenfalls kritisch, da das Material sehr starr sei und man das Verhalten bei Wurzelschäden noch nicht einschätzbar wäre. Nach 2 Jahren seien bisher keine Rissbildungen ersichtlich. Die Kosten aus der Präsentation seien Schätzwerte, um die einzelnen Maßnahmen voneinander abgrenzen zu können.
- Asphalt (Tragdeckschicht) – die Kosten seien geringer als bei Gussasphalt (250 €/m²) mit 140 €/m². Optisch bleibe die Reparatur sichtbar, aber Beeinträchtigungen für den Radfahrer in der Nutzung seien nicht erkennbar. Das Material sei offenerporiger und habe daher einen hohen Rollwiderstand, der jedoch bei der Bewertung nicht so schwer wiege. Wurzelschäden könnten damit gut reguliert werden.
- Flüssigasphalt (ca. 1 cm stark) verhalte sich ähnlich wie Gussasphalt. Er könne jedoch kalt verarbeitet werden. Es sei jedoch sehr starr und es könne schnell wieder eine Reparatur erforderlich werden. Die Kosten lägen bei ca. 130 €/m².

- Flüssigasphalt (ca. 2-3 mm stark) sei eine sehr kurzweilige Reparatur, auch wenn sehr günstig mit 30 €/m².
- Kaltasphalt habe das große Problem, dass er sehr weich sei und im Sommer wieder aufweichen könne und somit Inlineskater darin steckenbleiben könnten. Die Unfallgefahr sei hier daher zu hoch und damit auch keine Option. Diese Methode wäre nur für den Winter als Notreparatur einsetzbar, da kein normaler Asphalt eingebaut werden könne.
- Die Pflasterung sei auch eine Option, jedoch könnten Stolperkanten entstehen, da die Steine sich einzeln anheben könnten. Die Praxis wie z.B. an der K 17 zeige, dass bei umfangreicherer Sanierung, das Aufnehmen und Umarbeiten der Pflasterflächen, dies zu erheblichen Mehrkosten führen könnten. Die Kosten lägen bei ca. 140 €/m².

Flächige Sanierung – Testfläche

- Die Deckschicht des Radweges entlang der K 3/12 Everswinkel wurde mit Glasfasermatten saniert. Diese Matten sollen einen Wurzeldurchwuchs verhindern. Auf der Strecke habe man in einem Teilbereich auch nur die Decke erneuert oder nur in Teilen das Gitter eingebaut. Dieser Test solle zeigen, welche Sanierung am effektivsten sei. Der Radweg entlang der K 3/12 zeige, dass voraussichtlich nur ein flächendeckender Gittereinbau zielführend sei.
- Grunderneuerung im Hocheinbau: Diese Art der Sanierung würde zur Erhöhung des Radweges führen und sei nicht überall realisierbar. Auch die Baumwurzeln könnten dadurch einen Schaden erleiden. An der K 1/9 sei dies möglich gewesen und die Sanierung konnte somit realisiert werden.
- Grunderneuerung im Vollausbau: Dies sei die teuerste Variante mit erhöhten Bauzeiten und einem Mehraufwand an Ressourcen. Hierbei könne es auch zu Wurzelschäden kommen. An der K 14/12 Oelde-Stromberg hätte dies zur Folge, dass der Radweg direkt an die Straße verlagert werden müsste.
- NovoCrete - am Beispiel K 17/8 in Telgte könne der Unterboden mit genutzt werden und würde aufgearbeitet und als Unterschicht wiederverwertet werden können. In Süddeutschland und der Schweiz werde dieses Verfahren bereits seit längerer Zeit eingesetzt. Die K 17/8 dient als Modellfläche und das Verfahren solle evtl. nun häufiger genutzt werden. Es sei ebenfalls förderfähig bei Verbreiterungen von vorhandenen Radwegen.

Zum Abschluss stellte Herr Recker noch ein Fazit vor und gewährte einen Ausblick für die zukünftige Arbeit bei der Radwegesanierung.

Herr Tegelkämper (CDU) merkt an, dass er Gussasphalt bereits in der Vergangenheit bei Kreisstraßenbereisungen gesehen habe.

Im Anschluss merkt Herr Hackelbusch an, dass ein hohes Engagement bestehe, hier Lösungen zu finden, die auch kostengünstiger seien, damit die finanziellen Belastun-

gen nicht unnötig strapaziert würden. Das Verfahren NovoCrete sei ausgezeichnet worden für seine Innovation. Die Förderfähigkeit sei häufig ein Thema und nicht ganz unwesentlich bei der Auswahl der Sanierungsverfahren. Auch der Grunderwerb sei weiterhin ein wichtiger Aspekt. Der Sammeltopf für die Radwegesanierung stamme aus dem Komponentenansatz und gäbe der Verwaltung hier die notwendige Flexibilität, Sanierungen kurzfristig durchführen zu können.

Auf die Nachfrage von Frau Nienkemper (FWG) merkt Herr Hackelbusch an, dass die Richtlinien in Arbeitsgruppen erarbeitet würden und NovoCrete sei noch zu neu und müsse noch eingearbeitet werden. Die Richtlinien seien keine DIN-Norm, nur eine Richtschnur für die Verwaltung. Manchmal könne auch der Weg außerhalb der Richtlinie zielführend sein.

Zur Ergänzung führt Herr Hackelbusch an, dass die Einbauweise durch die Bezirksregierung jedoch auch zur Förderung anerkannt werde. Der angebrachte Beispielfall sei nicht im Förderprogramm angemeldet gewesen.

Herr Recker stellt auf Nachfrage klar, dass 2019 zuletzt für die Straßen eine Zustandserfassung erfolgt sei und für die Radwege dies tatsächlich zum ersten Mal erfolgt sei.

Daher merkt Herr Hütig (AfD) an, dass aktuell somit das Ergebnis noch nicht bewertbar sei, sodass dazu zukünftige Ergebnisse berücksichtigt werden müssten.

Darauf stellt Herr Recker klar, dass es sich abschätzen lasse, aber es zeige auch, dass zukünftig mehr in die Radwege investieren werden müsse.

Auf die Frage von Herrn Hütig (AfD) zur Breite der Radwege erklärt Herr Recker, dass die Förderfähigkeit bei Radwegen ab 2,5 m Breite bestehe. Bereiter sei es selten möglich zu bauen, da mehr Flächenbedarf und auch Bäume oftmals ein Thema seien.

Auf die Anmerkung von Herrn Thiel (B'90/Grüne) führt Herr Hackelbusch aus, dass aktuell einiges passiere und auch zukünftig solle mit den Ergebnissen gearbeitet werden, das Radwegenetz solide auszubauen und zu erhalten. Die Verwaltung wolle Ziele formulieren und auch mit der Machbarkeit abgleichen. Auch die Belastung des Haushaltes müsse berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein, dass kein Radweg unter den gelben Bereich rutsche. Bäume und auch der Grunderwerb seien hierbei ein wesentliches Thema.

Nach der Anmerkung von Herrn Grobecker (B'90/Grüne), dass die Bilanz an defekten Radwegen kein Glanzbild sei, bittet er dafür im nächsten Haushalt mehr Geld einzuplanen.

Herr Recker erläutert ergänzend, dass die Standardbreite eines Radweges 2,5 m betrage, um entsprechende Förderungen zu erhalten. Die Verhältnismäßigkeit müsse in Betracht gezogen werden. Viele Radfahrer suchen auch gerne mal den Weg weg von der Straße selbst. Man müsse den tatsächlichen Bedarf an den einzelnen Strecken im Blick behalten, bevor ein Radweg neu errichtet werde.

Zum Abschluss ergänzt Herr Tegelkämper (CDU), dass er selbst sehr viel Rad fahre und es gäbe überall viel zu tun. Auch die Nebenstrecken seien oft schadhaft. Wir sollten mehr tun und dranbleiben.

6. Bericht zu aktuellen Radwegemaßnahmen**102/2023**

Herr Hackelbusch stellt die aktuellen Radwegemaßnahmen anhand einer Präsentation vor (Anlage 4).

- K 18/10 Radwegebrücke Vohren
Eine Brückenhauptprüfung erforderte eine statische Nachprüfung der Brücke. Die Nachrechnung ergab, dass die alte Brücke unter Eigengewicht nicht mehr tragfähig sei und wurde 2021 abgebrochen. Für den Neubau sei die Statik und Planung der neuen Brücke bereits fertig. Die wasserrechtliche Genehmigung sei gestellt, stehe aber noch aus. Der Bau erfolge voraussichtlich noch in diesem Jahr. Im Haushalt sei die Maßnahme unter der Inv.Nr. 22.66.015, mit einem Ansatz für 2023 i.H.v. 657.000 € veranschlagt und die Förderquote betrage 90 %.
- K 20/8 Radwegeneubau Hoetmar
Der Radweg beginne an einem vorhandenen Radweg entlang der K23 / K1 und ende an einem Wirtschaftsweg „Höhenweg“. Durch den Radweg erfolge ein Anschluss mehrerer Höfe an den vorhandenen Radweg von Hoetmar nach Enniger.
Eine Entwurfsplanung liege vor und werde derzeit überarbeitet. Die Maßnahme sei für 2024 unter der Inv.Nr. 22.66.018 veranschlagt. Bislang konnte schon Grunderwerb erfolgen und Ziel sei es diesen in 2023 abzuschließen. Zugleich könne auch der Ausgleich der Maßnahme vor Ort realisiert werden.
- K 23/12 Radwegeneubau Wadersloh-Sünninghausen
Der Radwegeneubau erfolge auf einer Länge von ca. 3 km und sei aus einer Initiative der Anliegerschaft inkl. Unterschriftenliste auf den Weg gebracht worden. Auch die Möglichkeit des Ausgleiches sei bereits realisiert. Die Planung sei extern vergeben und auch die Förderung auf den Weg gebracht. Der Bau sei in 2024 Bau nicht realistisch, sondern eher in 2025. Der Grunderwerb könne erst nach Vorliegen einer konkreten Planung erfolgen.
- K 33/3 Radwegeneubau I.u. II. BA Everswinkel-Alverskirchen
Hier erfolge ein Radwegeneubau als Teil der 100-Schlösser-Route. Im Sommer/Herbst 2023 werde das 2. Teilstück realisiert. In Kooperation werde auch das Teilstück an der L 520 mitgebaut, mit einer Länge von ca. 250 m. Damit erfolge ein Anschluss an einen vorhandenen Bürgerradweg. Hier habe man sich mit der Gemeinde Everswinkel vereinbart.
- K 38/4 Radwegeneubau Füchtorf
Geplant sei ein Radwegneubau ca. 500 m über die Landesgrenze hinaus nach Niedersachsen. Der Radweg werde im Zusammenhang mit der Straßensanierung gebaut. Ein direkter Kontakt mit Niedersachsen werde gehalten. Aufgrund einer eingetragenen Allee verlaufe der Radweg südlich der K38/4. Dafür sei eine Querungsanlage nötig, da der vorhandene Radweg nördlich verlaufe.

Im Nachgang erkundigt sich Herr Tegelkämper (CDU) über die Möglichkeit des Weiterbaus des Radweges entlang der K 23/12 bis Sünninghausen.

Herr Hackelbusch erklärte, dass bisher hier keine Ansprache aus der Bürgerschaft vorläge. Der Kreis würde es aber begrüßen, auch dieses Teilstück zu bauen.

Darauf merkt Herr Luster-Haggenev (CDU) an, dass er sich ein schnelleres Vorgehen bei dem Bau dieses Radweges wünsche. Vielleicht könne man den Planern Nachdruck verleihen und zeitnahe eine Synergie mit der Trinkwasserversorgung dort nutzen. Ein Baubeginn Ende 2024 wäre wünschenswert.

Zum Abschluss erwähnt Herr Tegelkämper (CDU), dass der Radweg entlang der K 24 Beckum super geworden sei und der Sicherheit der Radfahrer diene.

7. Bericht Winterdienst 2022/2023**095/2023**

Herr Hacklbusch berichtet zum Winterdienst 2022/2023 anhand der Vorlage. Die Zahl der Einsätze habe sich im Vergleich zum Vorjahr stark erhöht.

Zukünftig müssten im Winterdienst auch die Radwege mit in den Blick genommen werden. Die Bauhöfe bereiteten sich für den Winter immer bestmöglich vor, um jeder Wetzlage begegnen zu können.

Auf die Nachfrage von Herrn Tegelkämper (CDU) antwortet Herr Hackelbusch, dass das Salzlager in Saarbeck weiter genutzt werde und dort eine Beteiligung bestehe, um bei Salzknappheit darauf zurückgreifen zu können.

Herr Hackelbusch und Herr Recker stellen klar, dass die in der Vorlage angegebene Salzmenge zur Herstellung der Sole diene.

Mit einem Dank an die Anwesenden schließt der Vorsitzende um 11.30 Uhr die Sitzung.

Im Anschluss wird Herr Tegelkämper als Vorsitzender verabschiedet und es bestehe die Möglichkeit den neuen Krisenstabsraum zu besichtigen.

Paul Tegelkämper
Vorsitz

Dr. Herbert Bleicher
Schriftführer