

Birkenstraße im 21. Jahrhundert



Dr. Harald Schröter, V.i.S.d.P
für die Bürgerinitiativen der Birkenstraße
Stand: 22.05.2014
H_Scht@web.de

Einleitung



Die vorliegenden Module (hier: Modul 1) repräsentieren die Kenntnisse und Erkenntnisse der Bürgerinitiativen der Birkenstraßen in Großwolderfeld und Flachsmeer in der Auseinandersetzung mit dem Straßenbauprogramm 2014-2025 der Gemeinde Westoverledingen. Gleichzeitig werden in dieser Stellungnahme Vorschläge für eine intelligente, nachhaltige und kostengünstige Lösung anstehender Probleme gemacht in der Zuversicht, dass Politik und Verwaltung sich diesen Argumenten bei der notwendigen Revision des Straßenbauprogramms nicht verschließen können.

Die Module, die sich in ihrer Thematik teilweise an das Programm der Bundesregierung „Straßen im 21. Jahrhundert“ anlehnen, sind, obwohl einzeln behandelt, nur in der Vernetzung denkbar.

Die Straße – hier die Birkenstraße – ist Lebens- und Kulturraum, Begegnungs- und Erlebnisraum. Darum fühlt sich diese Stellungnahme einer ganzheitlichen Betrachtungsweise verpflichtet.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|---|
| Einleitung..... | 1 |
| Modul 1: Straßenbauliche Alternative | 3 |
| 1.1 Vorbemerkung..... | 3 |
| 1.2 Situation | 4 |
| 1.3 Neubau vs. Sanierung..... | 4 |
| 1.4 Sanierung der Betonstraße | |
| 1.4.1 Beton | 4 |
| 1.4.2 Sanierung der Betonfahrbahn (Birkenstraße) 3.50m...5 | |
| 1.4.3 Kostenschätzung Betonsanierung..... | 6 |
| 1.5 Banketterstellung an der Birkenstraße | |
| 1.5.1 Vorbemerkung..... | 7 |
| 1.5.2 Alternativen im Banketteinbau | 8 |
| 1.5.3 Kostenschätzung Schotterrasen..... | 9 |
| 1.6. Fazit | 9 |



Modul 1: Straßenbauliche Alternative

1.1 Vorbemerkung

Die öffentliche Meinung in der Bundesrepublik Deutschland ist angesichts leerer Kassen sehr empfindlich geworden, was den Straßen(neu)bau angeht. Immer häufiger wird die Vergeudung von Steuergeldern und das prestigehungrige Beharren auf rückwärtsgewandten Verkehrskonzepten angeprangert und die Vernachlässigung ökologischer, sozialer und demographischer Aspekte moniert. Doch zeichnet sich mit zunehmender Geschwindigkeit ein Gesinnungswandel – der Not oder der Einsicht gehorchend, mag dahingestellt bleiben – bereits in höchsten Kreisen ab. Der jetzige Bundesverkehrsminister mag zitiert werden:



“Sanierung vor Ausbau!”

1.2 Situation

Die Birkenstraße verläuft von der südwestlichen Papenburger Straße im Ortsteil Flachsmeer der Gemeinde Westoverledingen bis zur nordöstlichen Rajenstraße im Ortsteil Großwolderfeld. Die Straße ist Ende der 1950er Jahre zwischen Lindenstraße und Rajenstraße auf ca. 3km Länge als Betonstraße mit einer Fahrbahnbreite von 3,50m erstellt worden. Da die bauliche Instandsetzung und Unterhaltung in den vergangenen 30 Jahren sträflich vernachlässigt wurde, da bei Erneuerungen der Versorgungsleitungen vor mehreren Jahren nicht dem moorigen Untergrund entsprechend fachgerecht verfüllt wurde, und da der durch den Neubau des Ihrenerfelder Kreisels vor 2 Jahren notwendig gewordene Umleitungsverkehr unkontrolliert durch die Birkenstraße abgeleitet wurde, sieht sich die Gemeindeverwaltung genötigt, der Birkenstraße einen sehr schlechten Zustand in ihrem Straßenbauprogramm zu attestieren und einen Asphaltneubau mit einer geplanten Verbreiterung auf 5.50m voranzutreiben. Es ist bekannt, daß der visuell schlechte Gesamteindruck der vorhandenen Straßenbefestigung dazu führt, dass derartige Straßen grundhaft erneuert werden, ohne andere Gestaltungsvarianten in Erwägung zu ziehen.

1.3 Neubau vs. Sanierung

Die Bürgerinitiativen (BI) streiten der Verwaltung das Recht ab, sich über die Köpfe der Bürgerinnen und Bürger hinweg für einen Neubau stark zu machen, ohne jemals dargelegt zu haben, dass ein Neubau von Nutzen ist und Verbesserungen gegenüber einer Sanierung mit sich bringt, ohne jemals über Alternativen nachgedacht zu haben.

Nachfolgend erbringt die BI Kostenschätzungen über die machbare Sanierung der Birkenstraße mit Erstellung der Bankette.

Verkehrsfachliche, naturschützerischen, landschaftsplanerische, touristische, kommunikative und demographische Aspekte, die ebenfalls das Ansinnen der Verwaltung als nutzlos erweisen, werden in gesonderten Modulen vorgetragen.

1.4 Sanierung der Betonstraße

1.4.1 Beton

Der Werkstoff Beton hat sich in der besonderen Bodensituation vor Ort bewährt, ganz im Gegensatz zu den asphaltierten Straßen der Umgebung.

Betonstraßen beeindrucken durch hohe Tragfähigkeit und Tragreserven, dauerhafte Oberflächeneigenschaften, lange und gute Befahrbarkeit. Indem die Betonstraße u.a. eine wirksame Lastverteilung auf die Unterlage ermöglicht, eine hohe Verformungsstabilität unabhängig von Verkehrsbelastung und Temperatur zeigt, ist hohe Verkehrssicherheit und ungestörter Verkehrsfluß gegeben. Die dauerhaften Oberflächeneigenschaften und die ständig hohe Griffigkeit von Beton tun das Übrige. Nicht zu unterschätzen ist die helle Oberfläche der Betonstraße als orientierendes Merkmal bei ungünstigen Sichtbedingungen wie bei Regen oder in der Nacht.

Der Gemeinde hätte bewußt sein müssen, daß Betonstraßen dauerhaft sind und nur eine geringe, aber regelmäßig Instandhaltung benötigen. Zukunftsrisiken sind bei sorgsamer Pflege und Unterhaltung nahezu ausgeschlossen. Die Lebensdauer von Betonstraßen ist zwei bis drei Mal so hoch wie die von Asphaltstraßen.



Im Sinne des Umweltschutzes ist der Einsatz von Beton äußerst positiv zu gewichten, Beton stellt keine Gefahr für Boden und Grundwasser, also Mensch und Umwelt dar, Beton ist zu 100 Prozent wiederverwendbar.

Auch wenn es nicht direkt auf die Birkenstraße zutrifft, sollte erwähnt werden, dass internationale Untersuchungen (Kanada, USA, Schweden, Japan) eine Treibstoffersparnis von bis zu signifikanten >10% für LKWs auf Betonstraßen im Vergleich zu bituminös gebundenen Straßenoberflächen feststellten. Im Sinne des Klimaschutzes ließe sich weiterrechnen: Reduktion der CO₂-Emission. Beispielweise würde sich für einen LKW mit einer Jahresleistung von 100.000 km eine CO₂-Einsparung von ca. 1.200 kg und eine Treibstoffeinsparung von ca. 450 kg ergeben.

1.4.2 Sanierung der Betonfahrbahn (Birkenstraße) von 3.50m

Wie im Modul 2 "Verkehrsplanung" noch näher dargelegt wird, ergibt sich keine zwingende Verbreiterung der Straße auf Grund der Verkehrsprognosen im Rahmen des Verkehrsleitplans der Gemeinde.

Ein auf Betonstraßenbau und –sanierung spezialisiertes Unternehmen hat auf Einladung durch die BI durch einen Ingenieur eine Ortsbegehung vornehmen und eine Kostenschätzung erstellen lassen.

Der Experte stellt fest

1. Die Birkenstraße als Betonstraße ist voll sanierungsfähig .
2. Die Birkenstraße als Betonstraße ist von ihren Erbauern intelligent und zukunftsweisend für die Situation in einem Moorgebiet geschaffen worden.
3. Die Birkenstraße als Betonstraße wird durch die anzuwendenden straßenbautechnologischen Sanierungsmaßnahmen nachhaltig und kostengünstig gerüstet.

1.4.3 Kostenschätzung Betonsanierung

Die nachfolgende Kostenschätzung geht von einer Plattensanierung im nördlichen Bereich von 10 Platten aus.

Kostenschätzung Birkenstraße WOL

Betonsanierung Einzelflächen Beispiel 200 m² (ca. 10 Platten)

| | | | |
|--|--------------------|------------------------|-------------|
| 1. Baustelle einrichten und räumen je Einsatz | | | |
| | 1 Stck. | 600,00 €/Stck. | 600,00 € |
| 2. Verkehrssicherung | | | |
| | 1 Stck. | 950,00 €/Stck. | 950,00 € |
| 3. Betonplatte nachschneiden | | | |
| | 70 m | 11,19 €/m | 783,30 € |
| 4. Betonpatten aufnehmen und entsorgen | | | |
| | 200 m ² | 25,50 €/m ² | 5.040,00 € |
| 5. Planum nacharbeiten | | | |
| | 200 m ² | 1,50 €/m ² | 300,00 € |
| 6. Mineralgemisch liefern und einbauen | | | |
| | 20 to | 28,10 €/to | 562,00 € |
| 7. Trennschicht aus Kunststoffolie liefern und verlegen | | | |
| | 200 m ² | 1,76 €/m ² | 352,00 € |
| 8. Betondecke nach ZTV-Beton aus Ortbeton C 30/37 LP in 20 cm Stärke einbauen. | | | |
| | 200 m ² | 59,60 €/m ² | 11.920,00 € |
| 9. Nachbehandlungsmittel aufbringen | | | |
| | 200 m ² | 1,20 €/m ² | 240,00 € |
| 10. Fugen aufweiten und bituminös vergießen | | | |
| | 80 m | 14,00 €/m | 1.120,00 € |
| | | Gesamtsumme netto | 21.867,30 € |

Umrechnung pro m² = 109,33 €

1.5 Banketterstellung an der Birkenstraße

1.5.1 Vorbemerkung

Die Verkehrszählungen der BI belegen (s. Modul 2), dass selbst in Spitzenzeiten der Begegnungsverkehr keine Verbreiterung der Fahrbahn rechtfertigt, gleichwohl Möglichkeiten für ein kurzfristiges Ausweichen geschaffen werden müssen. Durch den nachfolgenden Vorschlag, die Bankette als Schotterrasen zu erstellen, sind Standardsituationen des Begegnungsverkehrs (Schulbus, Müllfahrzeuge) hinreichend gelöst.

Bemerkenswerterweise haben aufmerksame Bürgerinnen und Bürger immer wieder in den letzten Monaten berichtet, daß nach der Öffentlichkeitsherstellung der Birkenstraße doch mehr Autofahrer sich zu einem Umdenken entschließen und im Begegnungsverkehr langsamer, sorgsamer und rücksichtsvoller fahren, bzw. auf den geplasterten Grundstückseinfahrten anhalten.

1.5.2 Alternativen im Banketteinbau

Die kostenträchtigen Befestigungen wie Asphaltstreifen oder Verbundpflaster haben unbestrittene Komforteigenschaften, jedoch sind sie als versiegelte Bodenbeläge anzusehen.

In unserem Vorschlag an die Gemeinde geben wir dem umweltfreundlichen Schotterrasen den Vorzug, der einen versickerungsfähigen Bodenbelag für das Oberflächenwasser darstellt und für Bankette gut geeignet ist. Die natürlichen vulkanischen Zuschlagsstoffe fördern mit ihrem offenporigen /strukturstabilen Korngefüge den Luft- und Wasserhaushalt des Rasenstandortes. Bims speichert in idealer Weise Wasser und Nährstoffe. Er weist von allen Schüttstoffen die besten vegetationstechnischen Eigenschaften auf. Die von der FLL (Forschungsgemeinschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau) beschriebenen Anforderungen an die Tragfähigkeit sowie die Wasserdurchlässigkeit sind erfüllt. Vegetation sowie Speicher- und Sickerfähigkeit des eingebauten Materials sind garantiert. Durch den Einsatz von natürlichen Rohstoffen kann man auch sichergehen, dass alle Substrate frei von umweltbelastenden Schadstoffen sind und damit keine Gefahr für Grund- und Trinkwasser darstellen. Die Erstellung ist außerdem kostengünstiger als Rasenraster- oder Sickersteine.

Das Erreichen und nachhaltige Erhalten des funktionsfähigen Zustands setzt die fachgerechte Entwicklungs- und Unterhaltungspflege voraus; das ist aber nichts Neues!

1.5.3 Kostenschätzung Schotterrasen

Ein auf Banketteinbau spezialisiertes und mit der Region vertrautes Unternehmen inspizierte die Gegebenheiten vor Ort und erstellte folgenden Überblick:

| <u>Bankettarbeiten Birkenstraße Westoverledingen</u> | | | |
|--|--|-----------------|------------------|
| Pos.1 | Baustelleneinrichtung | pauschal | 1.000,00 |
| Pos.2 | vorhandene Randstabilisierung aus Asphalt in einer Breite von 60 cm aufnehmen, laden u. zur Entsorgung abfahren | 6.000,00 m 3,75 | 22.500,00 |
| Pos.3 | seitlich der Fahrbahn in einer Breite von 80 cm Oberkante der Fahrbahn bis 40 cm auskoffern, laden u. zur Entsorgung abfahren. | 6.000,00 m 3,58 | 21.480,00 |
| Pos.4 | Füllsand in einer Stärke von 20 cm, Breite 80 cm, liefern, einbauen u. verdichten | 6.000,00 m 2,10 | 12.600,00 |
| Pos.5 | Rasenschotter liefern einbauen u. verdichten inkl. Ansaat herstellen. Breite 80 cm Tiefe 20 cm. | 6.000,00 m 4,39 | 26.340,00 |
| | | | 83.920,00 |
| | | | 19 % MwSt. |
| | | | 15.944,80 |
| Gesamtbetrag | | € | 99.864,80 |

1.6. Fazit

Der von der BI vorgelegte Sanierungsvorschlag entspricht einer schlanken, kostengünstigen und nachhaltigen Lösung. Die straßenbaulichen Aspekte sind entsprechend gewürdigt.

Die Aussagen der weiteren Module zu

- Verkehrsplanung,
- Landschafts- und Naturschutz,
- Demographischer Wandel
- Lebensraum Straße

erhärten die Feststellung, daß die Birkenstraße in Flachsmeer/ Großwolderfeld keinen Neubau erfahren muß , um funktionsfähig zu bleiben.