

Kanal- und Straßenbaumaßnahmen

1. Umfangreiche Baumaßnahmen wurden im Jahre 2004 durch das Tiefbauamt abgewickelt. Hierzu zählen unter anderem:

**Bergmanns Hof/Ludwig-Thoma-Straße*

Die durch Investoren durchgeführten Privaterschließungen ‚Bergmanns Hof‘ und ‚Ludwig-Thoma-Straße‘ wurden als Erstanlage fertiggestellt. Die Einhaltung aller Vorschriften sowie die Abnahmen wurden vom Tiefbauamt überwacht.

**Franziskanerplatz*

Die Freifläche ‚Franziskanerplatz‘ wurde als Parkplatzfläche ausgestaltet. Elf neue Parkplätze konnten geschaffen werden. Durch den Einbau der erforderlichen Bodenhülsen bleibt die Fläche weiterhin für die Prozession erhalten.



** Heidewinkel*

Die Straße ‚Heidewinkel‘ erhielt in Teilbereichen eine neue Asphaltdecke; der nur in Schotter befestigte Abschnitt wurde mit einer Tragdeckschicht befestigt. In enger Abstimmung mit allen Beteiligten wurde auf den Bau von Nebenanlagen verzichtet.

***Lüscher Straße/Wittekindstraße**

In der ‚Lüscher Straße‘ und ‚Wittekindstraße‘ ist der vorhandene Schmutzwasserkanal durch Kurzliner, Muffeninjektion und partiellem Rohraustausch saniert worden. Die Schächte wurden im Unterteil mit Spezialmörtel ausgekleidet.

In der ‚Lüscher Straße‘ wurde der Regenwasserkanal von der *Sophienstraße* bis zur *Hagener Straße* vollständig ausgebaut und neu verlegt. Die Rohrdurchmesser wurden den hydraulischen Erfordernissen angepasst und entsprechend vergrößert. Insgesamt wurden 400 m Regenwasserkanal erneuert. Die Fahrbahn wurde vollständig ausgebaut und neu hergestellt.

In der ‚Wittekindstraße‘ wurde in einem Teilabschnitt 175 m des Regenwasserkanals erneuert. Die Fahrbahn erhielt eine neue Asphaltdecke von der *Lüscher Straße* bis zur *Dersa- straße*.

Im Zuge der gesamten Baumaßnahme wurden Rinnen, Hochbordanlagen und Gehwege saniert.

*** Osloer Straße**

Die ‚Osloer Straße‘ im Gewerbegebiet B-Plan Nr. 109 (Einkaufszentrum/Gewerbegebiet südlich der Falkenrotter Straße) ist in zwei Losen ausgeschrieben worden.

Der Endausbau in Los 1 von der Kurve bei der Firma Krapp bis zur Firma ATU wird in diesem Jahr fertiggestellt. Das Los 2 bis Mercedes-Anders folgt im Frühjahr 2005.

Die Nebenanlagen werden mit Gehweg, Parkstreifen und Baumbeeten ausgebildet. Eine künftige Radwegeverbindung vom Baugebiet ‚Stukenborg‘ zum Baugebiet ‚Vechta-West‘ wird im Zuge dieser Bauarbeiten vorbereitet.



* ***Pagenstertweg (von der Marschstraße bis zur Hagerer Straße) und Hagerer Straße (von der Münsterstraße bis zur Wintermarsch)***

Nachdem bis Ende 2003 die Regen- und Schmutzwasserkanäle im Bereich des *Pagenstertweges* verlegt wurden, konnten die Kanal- und Straßenbauarbeiten im Bereich der oben genannten Straßenabschnitte in 2004 fertiggestellt werden.

Neben der Neuverlegung bzw. Sanierung der Regen- und Schmutzwasserkanäle wurde die gesamte Straßenfläche neu gestaltet. Beidseitige Gehweganlagen mit Hochbord, einseitige Grünanlage sowie eine Fahrbahneinengung zur Verkehrsberuhigung im *Pagenstertweg* wurden erstellt. Darüber hinaus wurde die Straßenbeleuchtung und seitens der Versorgungsunternehmen zum Teil Gas- und Stromleitungen erneuert.



* ***Schollagestraße***

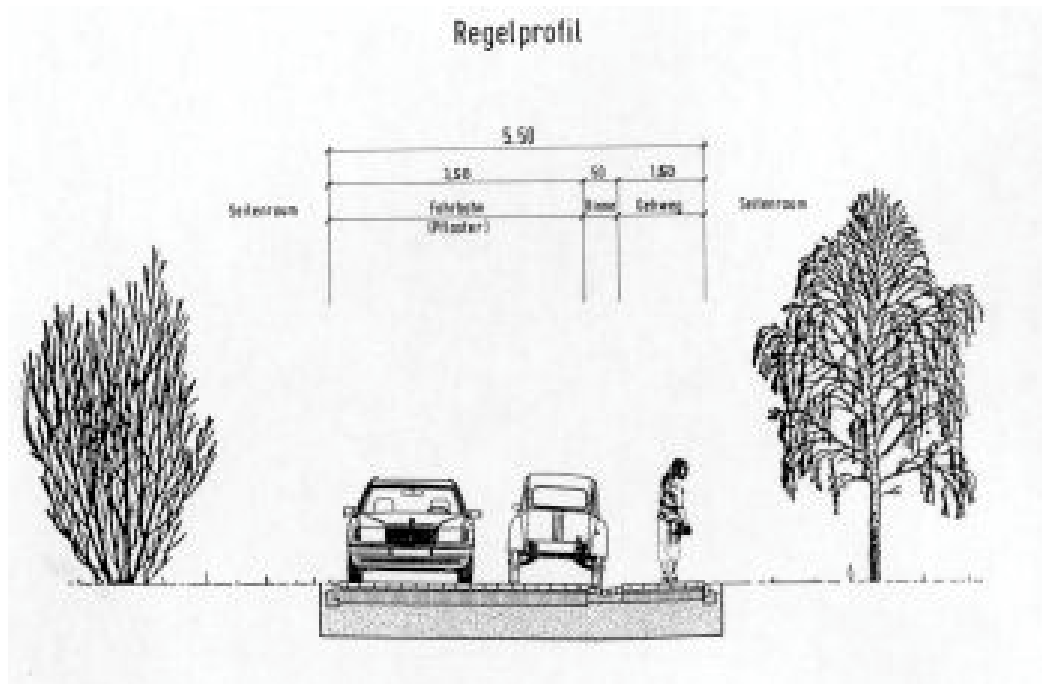
Im Jahre 2003 wurde die erste Teilstraße der *Schollagestraße* (von der Theodor-Heuss-Straße bis zur Hinrich-Wilhelm-Kopf-Straße) fertiggestellt. Die zweite Teilstrecke (bis zur Falkenrotter Straße) endet mit einem Wendehammer als Sackgasse und wurde im Frühjahr 2004 ausgebaut.



* ***Stockholmer Straße***

Die Erschließungsstraßen im B-Plangebiet Nr. 91 (Wohngebiet nördlich der Grundschule Vechta-West) wurden im Endausbau fertiggestellt. Die gesamte Straßenfläche wurde mit farbigem Betonsteinpflaster befestigt. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der zwei Stichstraßen der *Stockholmer Straße* wurde eine Rad-/Fußwegverbindung zur Grünanlage Vechta-West und zu den angrenzenden Wohngebieten (B-Plan Nr. 90 und 115) geschaffen.





* ***Vechtaer Marsch***

Die Lücke im Geh-/Radweg zwischen der *Brüsseler Straße* und *Straßburger Straße* wurde geschlossen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch alle Baumbeete an der *Vechtaer Marsch* bepflanzt.

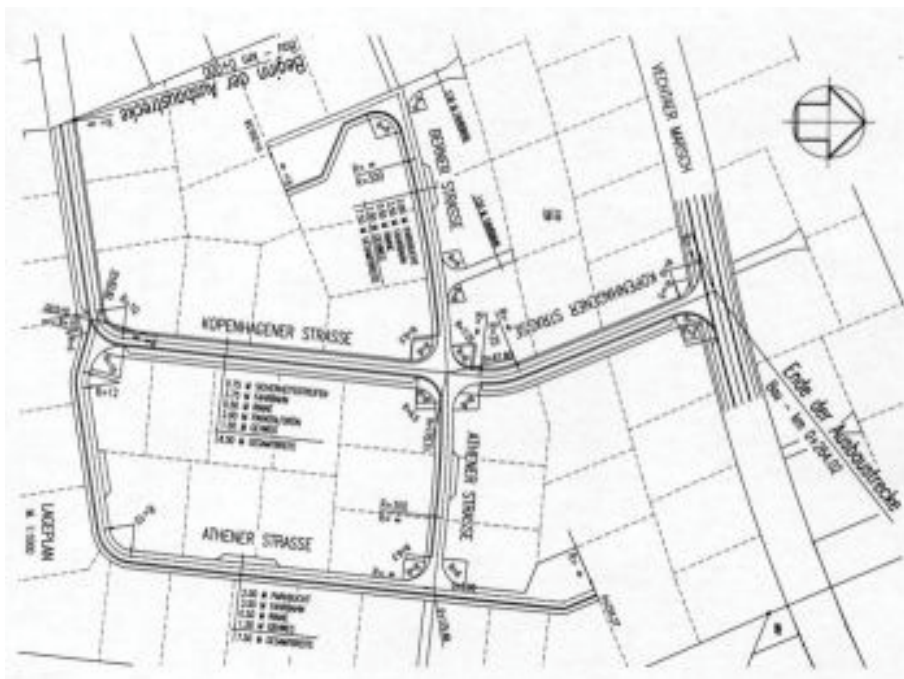


****Verbindungsweg ‚Vardeler Weg/Rudolf-Diesel-Straße‘***

Nachdem Planung, Ausschreibung und Auftragsvergabe im Jahre 2003 erfolgten, wurde der circa 250 m lange Verbindungsweg im B-Plangebiet Nr. 106 (Große Ohe) mit einer Breite von 4,50 m ausgebaut.

****Erschließungsstraßen im B-Plangebiet Nr. 115 (Ehemaliges Treibstoffdepot)***

Athener Straße, Kopenhagener Straße, Berner Straße - Planung, Ausschreibung und Auftragsvergabe für den Endausbau der oben genannten Straßen sind in 2004 erfolgt. Die Bauarbeiten werden im Frühjahr 2005 ausgeführt.



*** Gemeinde- und Genossenschaftswege in den Außenbezirken von Vechta und Langförden**

Im Rahmen des Straßenbauprogramms 2004 wurden in den Außenbezirken von Vechta und Langförden folgende Straßen ausgebaut:

Bereich Hagen

- Kamps Rieden ca. 440 m

Bereich Spreda

- Genossenschaftsweg Nr. 167 ‚Zur Brumlage‘ ca. 400 m

- Genossenschaftsweg Nr. 182 ‚Zur Steinriede‘ ca. 400 m

Bereich Langförden

- Genossenschaftsweg Nr. 8 ‚Brahmsweg/Zur Hakstedter Heide‘ ca. 300 m

Bereich Deindrup

- Genossenschaftsweg Nr. 234 ‚Am Wiehbusch‘ ca. 270 m

*** PROLAND-Maßnahmen**

Im Rahmen der Bereitstellung von Fördermitteln aus dem PROLAND-Programm wurden 2004 folgende Straßen ausgebaut:

OT Bergstrup: Gemeindeweg Nr. 74/75 ‚Ehrlandstraße‘ (ab Visbeker Damm)
auf einer Teilstrecke von ca. 1.100 m

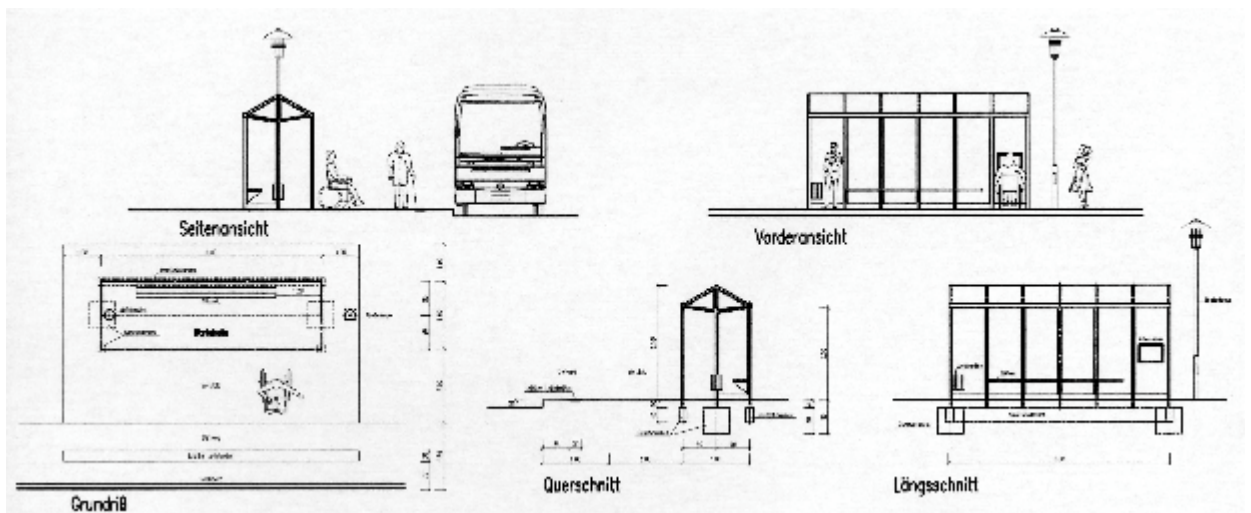
OT Deindrup: Gemeindeweg Nr. 3, ca. 250 m

OT Telbrake: Gemeindeweg Nr. 224 ‚Pickerhake‘, ca. 550 m

*** ÖPNV-Haltestellen**

Im Bereich der Stadt Vechta wurden drei Bushaltestellen mit Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Der Zuschuss wurde als Anteilsfinanzierung in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt.

Die drei Bushaltestellen *Familia*, *Uni* und *Marienhain* wurden behindertengerecht ausgebaut und mit Wartehallen in transparenter Bauweise ausgestattet.



* ***Erstellung einer Wegeverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse von Vechta nach Langförden***

Die Stadt Vechta beabsichtigt auf der Trasse der ehemaligen Bahnlinie zwischen Langförden und Vechta eine Wegeverbindung auszubauen, die weit ab vom Verkehr durch die freie Landschaft führen wird und allein dadurch eine attraktive Verbindung zwischen den Ortsteilen mit hohem Freizeitwert darstellt. Durch die Umwandlung der Gleisverbindung zwischen der ehemals selbständigen Gemeinde Langförden und der Stadt Vechta soll eine Verdichtung des Wegenetzes erreicht werden. Ebenfalls wird die Bildung von Rundwegkursen angestrebt, die den Naherholungswert der Region steigern und die Möglichkeiten zu sportlichen Aktivitäten geben. Die Stadt Vechta ist mit ihrem gut ausgebauten Wegenetz, ihren teils urbanen und teils ländlichen Kulissen durch das Radleitsystem ‚Vechta - die Tour‘ gut erschlossen und zugleich Ausgangspunkt für Touren durch die Radwanderregion Oldenburger Münsterland.

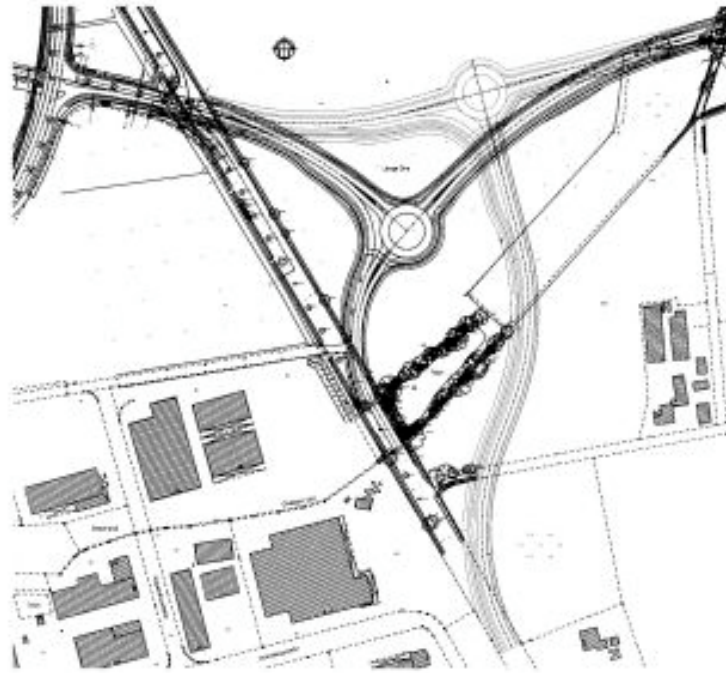
Die Wegeverbindung wird an der ehemaligen Gemeindegrenze zu Langförden beginnen und gradlinig durch eine typisch ländlich geprägte Umgebung in den Ortsteil Langförden führen. Fußgängern, Wanderern, Heimatfreunden und Aktive in freier Natur, aber auch Radwanderern würden die Möglichkeiten gegeben, die Umgebung auf einer landschaftstypischen Wegeverbindung zu erkunden.

Planung und Ausschreibung für die 2,50 m breite und ca. 3.600 m lange Wegeverbindung erfolgtem im Herbst 2004. Die Bauarbeiten werden im Frühjahr 2005 ausgeführt.

2. Bau der Nordspange

Sowohl die Fachplanung als auch die Straßenausbauplanung wurden in diesem Jahr bis zur Planfeststellungsreife vorangetrieben. Änderungen ergaben sich dabei nochmals in den Bereichen der Anbindung der Nordspange an die L 881 und die Ortsumgehung der B 69 sowie in der Ortslage Holzhausen.

- Im Bereich des Anschlusses L 881 und OU-B 69 in Vechta-Nord wurde der vorgesehene Kreisverkehrsplatz weiter in Richtung Nordosten verschoben und die L 881 ebenfalls in Richtung Osten verschwenkt. So soll Platz gewonnen werden für die Erweiterung eines ortsansässigen Betriebes aus der Kunststoffbranche. Durch diese Maßnahme lassen sich die Interessen der Wirtschaftsentwicklung mit denen der Verkehrsentwicklungsplanung in Einklang bringen, zumal sich der erforderliche Grunderwerb im Wege freihändiger Verhandlungen bewerkstelligen lässt.
- Im Bereich der Ortslage Holzhausen musste die bisherige Planung einer südlichen Ortsumgehung aus Gründen eines unverhältnismäßigen Eingriffs in privates Eigentum aufgegeben werden. Die Interessen und Forderungen des hauptbetroffenen Grundstückseigentümers ließen sich nicht mit denen der Maßnahmenträgerin vereinbaren.



Die Nordspange soll jetzt wieder über die vorhandene Kreisstraße verlaufen, wobei die Straße ‚Zum Dorfplatz‘ in Richtung Osten verlegt wird, um die Bahnkreuzung entsprechend den Vorgaben der DB-AG sicherer zu gestalten. Erfreulich war die Mitteilung aus dem Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, wonach die Nordspange mit einer Zuwendungsquote von 80% nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden soll. Über den Antrag der Stadt Vechta auf eine Kostenbeteiligung des Landkreises Vechta ist noch keine Entscheidung gefallen. Hier hofft die Stadt Vechta auf Grund der Vorteile des Landkreises Vechta durch die Verkürzung ihres Kreisstraßennetzes auf einen angemessenen Ausgleichsbetrag.

Parallel zu den Planungen wurde auch das Verfahren zu einer maßnahmenbegleitenden Flurbereinigung nach § 87 des Flurbereinigungsgesetzes weiter vorangetrieben. Eingbracht dabei hat sich auch das Kreislandvolk, das mit allen hauptbetroffenen Grundstückseigentümern Gespräche geführt und ein Konzept für den Eingriffsausgleich vorgelegt hat. Inwieweit dieses Konzept in das weitere Verfahren eingebracht werden kann, bleibt abzuwarten.

3. Entlastungsstraße Vechta-West

Der Rat der Stadt Vechta ist in seiner Sitzung am 26.04.2004 der Empfehlung des Fachausschusses gefolgt und hat die vom Ing.-Büro IST aus Schortens entwickelte Trassenvariante 1.2, die eine Unterführung der ‚Falkenrotter Straße‘ mit einem Trog auf der B-Plan 37a-Trasse vorsieht, beschlossen. Dieser Beschluss hat bei den betroffenen Grundstückseigentümern starke Proteste ausgelöst, die zur Einreichung eines Bürgerbegehrens geführt haben. Obwohl die hierfür erforderlichen Unterschriften von 10 % der

wahlberechtigten Bevölkerung aufgebracht wurden, wurde das Bürgerbegehren aus formalrechtlichen Gründen für unzulässig erklärt und abgewiesen.

Parallel hierzu setzte eine verstärkte Diskussion ein, weitere Planungsalternativen zu untersuchen. Seitens der Verwaltung wurde mit der Erstellung eines Planentwurfes reagiert, der sich noch in der politischen Meinungsbildung befindet. Dieser Entwurf sieht eine höhengleiche Kreuzungslösung unter Einbeziehung der unterschiedlich stark belasteten Bahnkreuzungen im Zuge der ‚Falkenrotter Straße‘ und der Straße ‚An der Paulus-Bastei‘ vor. Während der Kreuzungspunkt an der ‚Falkenrotter Straße‘ verkehrlich entflechtet und damit entlastet wird, soll der Bahnübergang ‚An der Paulus-Bastei‘ über eine westlich der Bahnlinie geführte Parallelstraße stärker aktiviert werden.

Kernstück der Planung ist ein leistungsfähiger Kreisverkehrsplatz mit einem Bypass in Südwestrichtung im Kreuzungsbereich ‚Theodor-Heuss-Straße/Falkenrotter Straße/Petersburger Straße‘. Der Behördenentwurf stellt je nach Verkehrszuwachs eine mittelfristige Lösung dar.

Die Baukosten hierfür liegen naturgemäß erheblich unter den Ansätzen einer höhenungleichen Straßenführung.

Zu klären ist die Frage der Förderungsfähigkeit dieses Konzeptes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Der eventuelle Kostenvorteil der Stadt Vechta lässt sich erst danach beurteilen.



4. Ausbau der ‚Buchholzstraße‘ mit Anbindung an die Ortsumgehung der B 69

Die Straßenbau- und Brückenplanung wurden mit Ausnahme der Baugrunduntersuchungen und statischen Berechnungen weitestgehend abgeschlossen. Die geologischen Bestandsaufnahmen zur Baugrundbeurteilung sollen zum Jahreswechsel erfolgen. Verzögert wurden bzw. werden diese Arbeiten durch die Verweigerung des Grundstückszutritts durch die Grundstückseigentümerin. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zur Ansiedlung des Gewerbegebietes, die letztendlich Grundlage der Straßenplanung ist, konnte leider nicht weiter vorangebracht werden. Für eine vorzeitige Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme muss noch das rechtliche Instrumentarium gefunden werden, da sie aller Voraussicht nach ohne gerichtliche Besitzeinweisung nicht realisiert werden kann.

5. Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) mit Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie Rückbau des alten ZOB zu einer zentral gelegenen Parkplatzanlage

Der Zentrale Omnibusbahnhof konnte in diesem Jahr vorzeitig fertiggestellt und im Rahmen einer öffentlichen Feierstunde zum Thomasmarkt seiner Zweckbestimmung übergeben werden. Hier präsentiert sich heute eine dynamisch geregelte Buswendeschleife in einer technisch hochwertigen Ausstattung. Die Bussteige sind benutzer- und behindertengerecht ausgebildet und erlauben ein Besteigen der Busse ohne Niveauhindernis. Die Wartebereiche sind in einer Glas-Stahl-Konstruktion transparent gehalten und mit überdachten Sitzplätzen ausgestattet. Eine gute Ausleuchtung vermittelt das Gefühl der sozialen Sicherheit und sorgt für ein problemloses Auffinden der richtigen Bahnsteigverbindungen.



Die gesamte Anlage ist behindertengerecht ausgestaltet. Sehbehinderte werden über taktile Leitsysteme geführt und erhalten über eine sogenannte *Sprachdusche* akustische Auskünfte. Für Pendler steht ein Park-and-ride-Parkplatz mit 40 Pkw-Einstell- und vier Behindertenplätze zur Verfügung.



Für die Fahrradfahrer wurde ein Angebot für 130 überdachte Abstellplätze und 16 abschließbare Fahrradboxen geschaffen.

Weiter wurde eine öffentliche Toilettenanlage mit zwei WC und einem Behinderten-WC eingerichtet.

Die Gesamtkosten der Anlage belaufen sich auf ca. 1,3 Mio. Euro. Aus dem ÖPNV-Förderprogramm erhielt die Stadt Vechta Zuwendungen in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Kosten.

Hier sei allen gedankt, die einen Beitrag zum Mitgelingen des Projektes geleistet haben.

Der **alte ZOB** konnte im unmittelbaren Anschluss an die Verkehrsfreigabe des neuen ZOB zu einer großen Parkplatzanlage in Zentrumsnähe umgebaut werden. Hier wurden die Busteiganlagen entfernt und höhengleich angepflastert. Die Beleuchtungsanlage wurde angepasst.



Die Kosten der Umbaumaßnahme beliefen sich auf ca. 55.000,00 Euro. Für dieses Geld konnten 120 neue Pkw-Einstellplätze geschaffen werden.

6. Umbau des Parkhauses und Neuerrichtung einer ebenerdigen Stellplatzanlage an der Kolpingstraße

In diesem Jahr war es nun soweit. Die alte, im Jahre 1980 erbaute Parkpalette mit seinerzeit 185 Einstellplätzen wurde - bis auf den nördlichen Gebäudeteil - abgerissen. Hiermit einher ging die Beseitigung eines sozialen Brennpunktes, da sich in den weitestgehend ungenutzten Parkdecks ein unkontrollierbarer Vandalismus breit gemacht hatte.

Die Abbrucharbeiten gestalteten sich in technischer Hinsicht als unproblematisch. Gleichwohl hatten die direkten Anwohner über Wochen sehr hohe Lärm- und Staubbelastungen zu ertragen. Das Ergebnis ist jedoch vorzeigbar. Heute präsentieren sich hier ca. 100 ebenerdige Parkplätze, eingebettet in einer anschaulichen Grünanlage. Die Erreichbarkeit wurde durch die neue Verbindungsachse zwischen der Kolpingstraße und der Gildestraße erheblich verbessert. Der Platz wird von einer anschaulichen Bebauung eingerahmt und trägt wegen seiner Nähe zum Stadtzentrum erheblich zur Entlastung des innerstädtischen Parkdrucks bei.

Die Baukosten lagen mit ca. 380.000,00 Euro unter den veranschlagten Kosten.



Ein weiteres *Sahnestückchen* ist der von der Volksbank Vechta erworbene und sehr aufwendig sanierte Gebäudeteil, der nunmehr als privates Parkhaus genutzt wird. Hier wurden 67 Einstellplätze auf drei Ebenen geschaffen, die nunmehr hell erleuchtet und gut belüftet sind. Hier finden in erster Linie die Mitarbeiter des Bankhauses und die Seminarteilnehmer der bankinternen Schulungsräume ihre Pkw-Einstellplätze und entlasten damit indirekt die freien Stellplatzanlagen im Umfeld der Volksbank.

Die Umbaumaßnahme kann somit als eine gelungene Gemeinschaftsaktion der Volksbank und der Stadt Vechta angesehen werden. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 27.10.2004 in einer kleinen gemeinsamen Feierstunde. Eine Bewirtschaftung der Parkanlage findet zurzeit nicht statt.

Hochzeitwald

Am 13.11.2004 wurden weitere 26 Bäume im Hochzeitwald gepflanzt. Zur Erinnerung an die Pflanzaktion erhielt jedes Brautpaar eine Urkunde der Stadt Vechta. Die Bäume wurden mit einem Namensschild versehen und werden anschließend von der Stadt Vechta gepflegt.



Der Hochzeitwald bietet allen Vechtaer Bürgern die Möglichkeit, anlässlich ihrer Eheschließung einen Baum zu pflanzen. Diese Möglichkeit besteht auch für besondere Ehejubiläen (z. B. goldene Hochzeit, silberne Hochzeit u. Ä.). Seit 1989 wurden 477 Bäume für die Allgemeinheit - und für die Nachkommen - gepflanzt.

17. ABWASSERBESEITIGUNG

Bestandsdaten

Im Jahr 2004 wurde die öffentliche Kanalisation um 157 m Regenwasserkanal und der Schmutzwasserkanal um 7.702 m (Druckrohrleitung) und 1.016 m Freigefällekanal erweitert.

Weiterhin sind 983 m Schmutz- und Regenwasserkanal in offener Bauweise saniert worden.

Durch private Erschließungsvorhaben ergeben sich folgende Zuwächse der Kanallängen:

Bergmannshof:	75,05 m SW- und 73,90 m RW-Kanal
Ludwig-Thoma-Straße:	552,10 m SW- und 610,20 m RW-Kanal

sowie ein Regenrückhaltebecken.

Insgesamt sind 183 km Schmutz- und 130,4 km Regenwasserkanal zu unterhalten.

Die Gesamtlänge des Kanalnetzes der Stadt Vechta beträgt somit rd. 313,4 km.

Netzversorgung

Zum Schmutzwasserkanalnetz gehören die zwei Hauptpumpwerke in Vechta und Langförden, 60 Zwischenpumpwerke sowie die 57 Hauspumpwerke. Im Regenwasserkanalnetz werden zum gedrosselten Abfluss der anfallenden Wassermengen 13 Regenrückhaltebecken betrieben.

Im Zuge verschiedener Maßnahmen sind über TV-Befahrungen rd. 7,5 km Schmutzwasser- und Regenwasserkanal inspiziert worden.

In 2004 sind 147 Entwässerungsgenehmigungen erteilt worden. Über das Programm HAPI (**H**aus**a**n**s**chlüsse in **p**rivater **I**nitiative) wurden drei weitere Grundstücke im Außenbereich an den SW-Kanal angeschlossen.

Umsetzung des Abwasserbeseitigungskonzeptes ABK 2000

Durch die gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Abwasserbeseitigung in Vechta, ist der Standort der eigenständig geführten Kläranlage Langförden in Frage gestellt worden mit dem Ergebnis, dass diese aufgegeben und zu einem Hauptpumpwerk umgebaut wurde.



Einbau Pumpensumpf



Pumpensumpf in Betrieb

Das Hauptpumpwerk am Sportplatz der Langfördener Schule wurde aufgegeben und die alte Druckrohrleitung durch eine ca. 1 km lange Freigefälleleitung ersetzt. Dies trägt zur Entlastung der Ortskanalisation bei.



Hauptpumpwerk Langförden, mit vorgelagertem Pumpensumpf. Hier wurde das ehemalige Kompressorengebäude zum Betriebsgebäude mit Notstromanlage und Steuerzentrale aufgestockt.

Im Pumpwerk sorgen zwei trocken aufgestellte Schraubenzentrifugalrad-Pumpen mit einer Leistung je 120 m³/h für einen reibungslosen Abwassertransport.

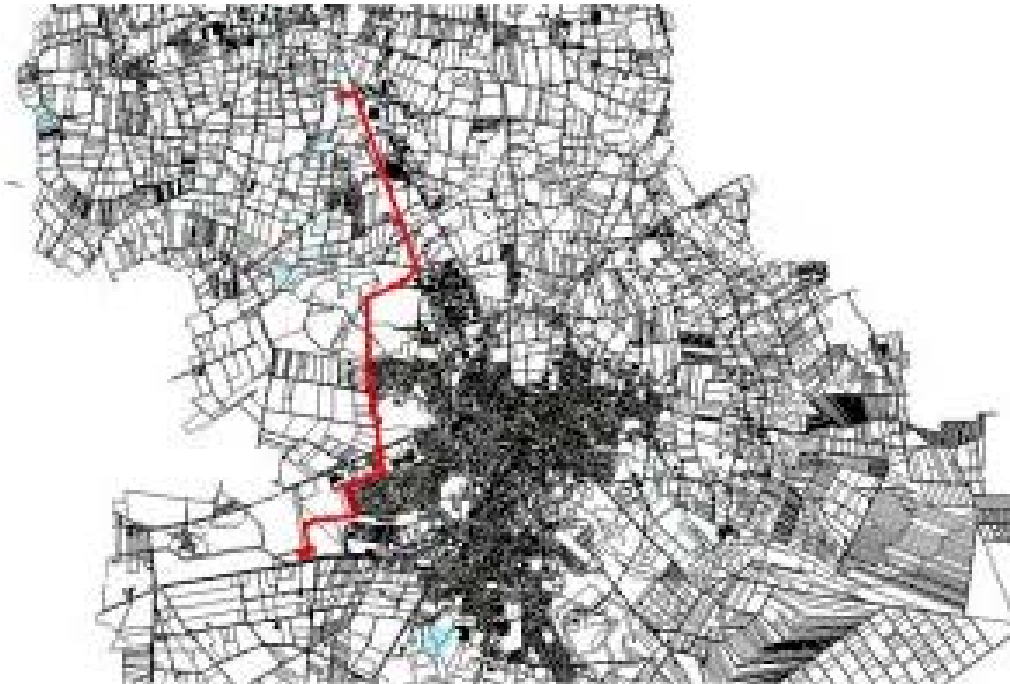


Das Hauptpumpwerk Langförden wurde mit drehzahlregulierten Pumpen (120 m³/h) und Vakuumanlagen ausgerüstet, um das Abwasser über die rd. 7,7 km lange Druckrohrleitung zur Kläranlage Vechta zu fördern.



Das ehemalige Belebungsbecken wurde gegen Auftrieb gesichert und zu einem 1.600 m³ fassenden Ausgleichs- und Speicherbecken umgerüstet. Zur Vermeidung von Geruchsemissionen erfolgt eine Belüftung des Abwassers durch Strahlbelüfter.

Die von der ehemaligen Kläranlage Langförden bis zur Kläranlage Vechta verlegte Schmutzwasserdruckrohrleitung hat einen Nenndurchmesser von DN 250 bis DN 355 mm. Sie ist ca. 7,7 km lang und verläuft durch die ehemalige Bahntrasse Vechta-Schneiderkrug und über den Vardeler Weg und Stukenborger Weg; von dort entlang des Regenwasserrückhaltebeckens Vechta-West durch den Hochzeitswald bis zur Kläranlage Vechta.



Um eventuell auftretende Geruchsemissionen im Stadtgebiet zu vermeiden, wurde der direkte Anschluss an die Kläranlage Vechta gewählt.

Durch diese Maßnahme konnte die ansonsten erforderliche technische Aufrüstung der Kläranlage Langförden entfallen.

Durch die bessere Reinigungsleistung der Kläranlage Vechta und der daraus resultierenden Umweltentlastung wurde der rd. 1,7 Mio. Euro kostende Umbau mit rd. 400.000,00 Euro vom Land Niedersachsen gefördert. Die Gelder stammen aus dem Abwasserabgabefond. Durch die in diesem Jahr zum Abschluss gebrachte Maßnahme, lassen sich die Betriebskosten langfristig reduzieren.

Sanierungsarbeiten auf der Kläranlage Vechta

In 2004 wurden weitere Sanierungen am Faulturmumfeld durchgeführt. Beseitigt wurden die Schadstellen am Beton. Die Treppe zum Faulturm und die Podeste wurden mit einem neuen Korrosions- und Farbanstrich versehen. Durch die in 2003 ausgeführten Sanierungsmaßnahmen im Faulturm konnte eine Stabilisierung des Betriebes durch eine Energiekosteneinsparung von ca. 6.000,00 Euro erreicht werden.

Ebenfalls wurden die Planungen für die Sanierung der Heizschlamm- und Umwälztechnik für den Faulturm abgeschlossen. Die Maßnahmen wurden zwischenzeitlich ausgeschrieben. Mit den Arbeiten soll im Februar 2005 begonnen werden.

Beordnung der Oberflächenentwässerung in Deindrup

Durch die Siedlungsentwicklung in Deindrup sind die alten, zum Teil unzulänglich ausgebauten Entwässerungssysteme so weit überlastet, dass sie bei Starkregenereignissen das Oberflächenwasser nicht mehr ordnungsgemäß ableiten können. Als Folge daraus gab es bereits etliche Überflutungen. Aus diesem Grunde wurde das gesamte Entwässerungsnetz aufgenommen und ein neues Entwässerungskonzept erarbeitet.

Dieses Konzept beinhaltet folgende Einzelbaumaßnahmen:

1. Ausbau des Gewässers III. Ordnung Nr. 14.7/0 entlang der Straße ‚Am Osterfeld‘ bis zur ‚Fettpottbäke‘.
2. Ausbau des Regenwasserkanals auf ca. 200 m Länge im Straßenzug der K 257 ‚Spredaer Straße‘ und der Straße ‚Am Wiehbusch‘ mit Nenndurchmessern von DN 500 und DN 600 mm.
3. Bau eines zentralen Regenwasserrückhaltebeckens mit einem Rückstauvolumen von rd. 3.200 m³ zur hydrologischen Entlastung der Fettpottbäke.
4. Bau eines 310 m langen Regenwasserkanals, DN 600 mm, in einer Teilstrecke der K 257 und entlang der Straße ‚Am Osterfeld‘ als Ersatz für eine absolut unzureichende Verrohrung von DN 200 mm.
5. Anpassung der Kanalisation am ‚Spelgenweg‘ durch Austausch eines Regenwasserhauptsammlers, DN 400 mm, auf einen DN 600 mm auf einer Länge von ca. 190 m. Bei dieser Maßnahme ist die künftige bauliche Entwicklung am ‚Spelgenweg‘ und in der Straße ‚Zur Steinriede‘ bereits berücksichtigt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 430.000,00 Euro. Die erforderlichen Bauleistungen werden zu Beginn des nächsten Jahres ausgeschrieben. Das gesamte Maßnahmenpaket soll in 2005 baulich umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit der Maßnahme zu Nr. 2 (Verlegung des Regenwasserkanals in der Straße ‚Am Wiehbusch‘) soll auch die Straße neu ausgebaut werden. Die Kosten hierfür sind an anderer Stelle veranschlagt.

Nach der Umsetzung dieses Entwässerungskonzeptes wird die gesamte Oberflächenentwässerung in Deindrup beordnet sein. Eine Ausnahme hiervon bildet der Bereich des B-Plangebietes Nr. 20L ‚Gewerbegebiet Schwichtelerstraße‘. Hier bestehen erhebliche Probleme bei der Oberflächenentwässerung, die noch gelöst werden müssen.

18. STRAßENNETZENTWICKLUNG / VERKEHRSSIGNALANLAGEN

Neugestaltung des innerörtlichen Straßennetzes durch Umstufung bzw. Einziehung klassifizierter Straßen

Nach der Fertigstellung und der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung der B 69 hat sich die Verkehrsbedeutung der innerorts ausgerichteten Bundes- und Landesstraßenabschnitte geändert, sodass sie entsprechend den Vorgaben der Straßengesetze umgestuft werden mussten. Hierdurch bedingt hat sich die Länge der Stadtstraßen erheblich verlängert. Der Umfang der Umstufung sei hier noch einmal dargestellt:

Zur Stadtstraße abgestuft wurde

1. die Ortsdurchfahrt der B 69
von Station 47,814 (Einmündung Kuhmarkt)
bis Station 52,113 (Südanschluss) = 4,299 km

 2. die L 843 ‚Lohner Straße‘
von Station 50,089 (Einmündung in die B 69)
bis Station 51,612 (Kreuzung OU-B 69) = 1,523 km

 3. die L 843 ‚Falkenrotter Straße‘
von Station 0,000 (Einmündung in die B 69)
bis Station 2,659 (östliches Anschlussrohr OU-B 69) = 2,659 km

 4. die L 881 ‚Bremer Straße‘
von Station 0,000
bis Station 0,338 = 0,338 km
-
- Gesamtlänge = 8,819 km

Zur Landesstraße aufgestuft wurde

die Stadtstraße ‚Kuhmarkt‘
von Station 0,000 (Einmündung in die B 69)
bis Station 0,360 (Einmündung in die Oyther Straße) = 0,360 km
Gesamtlänge = 0,360 km

Zur Landesstraße abgestuft wurde

die B 69 Nordteil
von Station 45,416 (Anschluss an die OU-B 69 Nord)
bis Station 47,814 (Einmündung Kuhmarkt) = 2,398 km
Gesamtlänge = 2,398 km

Es wurde eingezogen

die Teilstrecke der B 69 (alt) im Bereich der Anschlussstelle Nord,
da sie nur noch als Zufahrt für eine Hofstelle fungiert
von Station 45,166
bis Station 45,416 ca. = 0,250 km
Gesamtlänge ca. = 0,250 km

Fernüberwachung der Verkehrssignalanlagen (VSA) in der Stadt Vechta

Von der Stadt Vechta werden zurzeit 28 Verkehrssignalanlagen (Ampeln) unterhalten. Zur Optimierung der Überwachung, Wartung und Instandsetzung der Verkehrssignalanlagen wurde eine Fernüberwachung der Firma Beratec angeschafft. Die Überwachung der Verkehrssignalanlagen erfolgt über das Handynet. In den Steuerschranken der Verkehrssignalanlagen sind zusätzliche Module eingebaut. Diese sind mit dem PC bei der Stadt verbunden. Auf diesem PC ist das Steuerprogramm installiert. Bei auftretenden Störungen an der Verkehrssignalanlage wird diese automatisch an den PC im Hause gesendet. Dabei wird genauestens angegeben, um welche Störung (Totalausfall, Ausfall Rotlicht/Rotlicht in Peitsche, sonstigen Lampenausfall, Programmstörung usw.) es sich handelt. Der PC wertet die Meldung aus und sendet bei dringlichen Störungen eine SMS an das Handy des zuständigen Sachbearbeiters. Dieser behebt die Störung selbst oder informiert die entsprechende Servicezentrale des Ampelherstellers. Beim Einsatz des Servicetechnikers ist dieser also genauestens über die Art und den Umfang der Störung informiert und kann seinen Einsatz in Bezug auf den Personal-, Gerät- und Materialeinsatz planen. Über die Zugriffsmöglichkeit auf die Steuerung der Verkehrssignalanlagen können auch Betriebszustände geschaltet werden. Es ist möglich, einzelne Verkehrssignalanlagen oder Gruppen zeitgesteuert ab- und anzuschalten bzw. auch die Programme (Stoppelmarkt) zu wechseln, ohne einen Techniker einzuschalten. Hieraus ergeben sich Einsparungspotentiale bei den Wartungsverträgen mit den Ampelherstellern.



Zu Programmwechsel bzw. An-/Abschalten von Ampelanlagen bei besonderen Anlässen (Stoppelmarkt, Thomasmarkt, Weihnachtsmarkt usw.) muss der Sachbearbeiter nicht mehr die einzelnen Ampeln abfahren.

Durch diese Einsparungspotentiale amortisieren sich die Anschaffungskosten bereits nach ca. vier Jahren.

Folgende Verkehrssignalanlagen wurden mit einer Fernüberwachung ausgestattet:

- ⇒ An der Gräfte/Bahnhof; neuer ZOB
- ⇒ Bremer Tor
- ⇒ Falkenrotter Straße/Osloer Straße
- ⇒ Falkenrotter Straße/Theodor-Heuss-Straße

- ⇒ Falkenrotter Straße/EKZ
- ⇒ Große Straße/Bahnhofstraße
- ⇒ Große Straße/Marienstraße

19. MARKTWESEN

Stoppelmarkt vom 12.08. bis 17.08.2004

Wie in den letzten Jahren wurden auch 2004 die Märkte in gewohnter Art und Weise abgehalten. Höhepunkt unter den Marktveranstaltungen war natürlich der *Stoppelmarkt*

Zum Eröffnungsempfang am Stoppelmarkt-Donnerstag im Rathaus wurden zahlreiche Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und dem öffentlichen Leben sowie Fahnenabordnungen der Schausteller begrüßt. Anschließend wurde ein großer historischer Festumzug mit über 50 Festwagen, Gruppen und Musikkapellen durch die Innenstadt zum Marktgelände geführt.

Den offiziellen Empfang mit Vizebohnenessen am Stoppelmarkt-Montag, 16.08.2004, besuchten 750 Gäste. Die Festrede hielt die Nds. Justizministerin Elisabeth Heister-Neumann. Darüber hinaus nahmen an dieser Veranstaltung verschiedene Bundes- und Landtagsabgeordnete teil.

Mit einem großen Brillant-Feuerwerk wurde der Stoppelmarkt beendet und erwies sich erneut als großer Imageträger für die Stadt Vechta.



Hinweis: 2005 wird der Stoppelmarkt vom 11. bis 16. August gefeiert.

Bürgermeister Bernard Kühling zum ‚Ehrenschausteller‘ ernannt

Vechtas Bürgermeister Bernd Kühling wurde von den Schaustellern für sein fast 50-jähriges Wirken für den Stoppelmarkt geehrt. Der stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Schausteller-Verbandes, Klaus Wilhelm, ernannte Kühling unter großem Beifall zum ‚Ehren-Schausteller der Bundesrepublik Deutschland‘ und überreichte im Namen des Verbandspräsidiums die entsprechende Urkunde.



Als Erinnerung an die Großtaten des scheidenden Bürgermeisters wurde ihm zu Ehren vor dem Amtmannsbult eine Eiche gepflanzt. Sie soll als Beispiel für Dauerhaftigkeit und stets außergewöhnlichen Einsatz für den Stoppelmarkt stehen.

Sonstige Marktveranstaltungen:

- Frühjahrsmarkt vom 24.06. bis 26.04.2004
- Herbstkirmes Langförden vom 18.09. bis 20.09.2004
- Thomasmarkt vom 29.10. bis 31.10.2004
- Weihnachtsmarkt vom 25.11. bis 22.12.2004

Circus BARUM auf dem Stoppelmarktgelände

Klassische Artistik, Revue-Einlagen, viel Spaß und Tierdressuren - all das bot der Weltklasse-Circus BARUM bei seinem Gastspiel vom 28.06. bis 30.06.2004 in Vechta.

Der Name BARUM steht für ein einmaliges, ungewöhnliches Circuserlebnis. Mit Gerd Siemoneit-Barum, bekannt durch zahlreiche Fernsehserien und Filme sowie seiner Tochter Rebecca und Sohn Maximilian, wird der Circus BARUM bereits in der 4. und 5. Generation geführt. Alle im Programm gezeigten Tiernummern haben Auszeichnungen beim Internationalen Circus-Festival von Monte-Carlo erhalten.



20. W A S S E R B A U

Hochwasserschutz

Lange wurde geplant, verworfen, überlegt und wieder geplant. Nunmehr ist es so weit: die Planungen zum Schutze der Stadt Vechta vor Hochwasserereignissen sind, soweit es um die Einleitung des Genehmigungsverfahrens geht, abgeschlossen. Sie können damit zu Beginn des nächsten Jahres in die Planfeststellung gehen, wobei immer noch nicht feststeht, auf welcher Instanz (Obere oder Untere Wasserbehörde) das Planfeststellungsverfahren gemäß § 119 des Nds. Wassergesetzes (NWG) geführt werden soll. Entscheidend hierfür ist die behördliche Gefährdungsabschätzung bei einem unkalkulierbaren Bruch eines überfüllten Beckens mit den daraus resultierenden Auswirkungen.

Geplant ist die bauliche Umsetzung der nachstehend aufgeführten Regenrückhaltebecken (Polder):

Becken 2	317.000 m ³	Stauziel 34,87 m NN
Becken 3	424.000 m ³	Stauziel 35,87 m NN
Becken 6	353.000 m ³	Stauziel 43,80 m NN
Becken 7	103.000 m ³	Stauziel 42,55 m NN

Diese haben ein Gesamtrückhaltevolumen von 1.197.000 m³, die bei einer situationsgerechten Steuerung der Becken geeignet sind, ein sogenanntes hundertjähriges Hochwasser (HQ 100) so weit einzudämmen, dass die Stadt Vechta keinen Schaden nimmt. Diese Maßnahme ist, wie neueste Kostenberechnungen zeigen, nicht ganz billig. Der Bau dieser Becken einschließlich des Ausbaues des Stadtdurchganges des Vechtaer Moorbaches und des Nepomukkanals erfordern langfristige Investitionen von 10,1 Mio. Euro.

Da die Stadt Vechta nicht in der Lage ist, diese Investition alleine zu tragen, und die Aufgaben des vorbeugenden Hochwasserschutzes eine interkommunale Angelegenheit ist, soll das Land und unter Umständen auch der Landkreis Vechta in die Maßnahmenfinanzierung eingebunden werden. Soweit es um eine Mitfinanzierung des Landes geht, wurde bereits am 28.10.2004 ein entsprechender Förderungsantrag bei der Bez.-Reg. Weser-Ems auf Aufnahme der Maßnahme in das ‚Finanzierungsprogramm für Maßnahmen zum Hochwasserschutz im Binnenland‘ gestellt.

Es bleibt abzuwarten, in welcher Weise eine Aufnahme und Förderung erfolgt. Gleichwohl soll die Zeit des Planfeststellungsverfahrens und des Einwerbens von Mitfinanzierungshilfen genutzt werden, um den für den Bau der Dämme und Wasserbauwerke erforderlichen Grunderwerb zu tätigen. In den Polderbereichen selbst sollen die Eigentumsverhältnisse nicht verändert werden, was Entschädigungsregelungen für den Fall der aktiv vorgenommenen Einstauungen erforderlich macht. Hier sind die entsprechenden Handlungsschritte einzuleiten.

Wasserwirtschaftliche Baumaßnahmen im Bereich Windallee/An der Wassermühle

Auf Drängen der Hase-Wasseracht (HWA), den Vechtaer Moorbach entsprechend den Zielsetzungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie als ökologisch durchgängiges Gewässer auszubauen, wurden die städtischen Interessen zur Beseitigung der siedlungswasserwirtschaftlichen Probleme zurückgestellt, um eine ganzheitliche Lösung zu erreichen. Hier soll die HWA die vorhandene Staubarriere an der Wassermühle beseitigen und durch eine Sohlgleite ersetzen. Die Problemstellung ist sehr komplex und erfordert einen sensiblen Planungsansatz. Hier will die HWA die Planungen durchführen und damit in die Planfeststellung gemäß § 119 NWG gehen. Hierüber hat die Stadt Vechta mit der HWA eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen, in der die Durchführung, Unter- und Erhaltung sowie die Eigentumsverhältnisse rechtsgestaltend geregelt sind

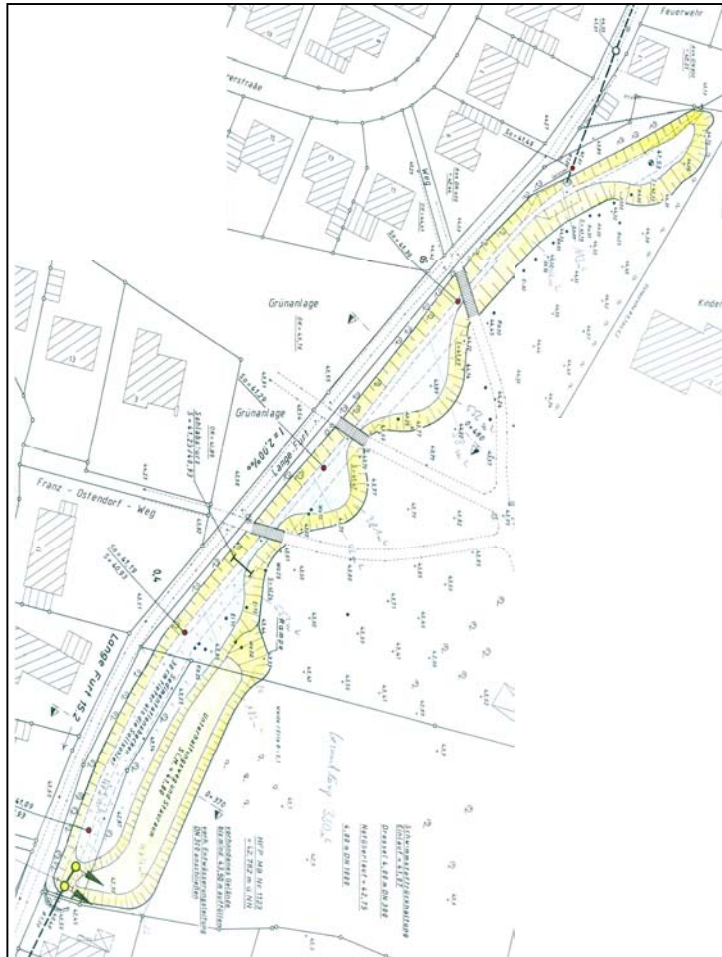
Soweit es um die wasserwirtschaftlichen und städtebaulichen Ziele der Maßnahme geht, sind diese als Auszug der vertraglichen Präambel noch einmal dargelegt:

- ⇒ Sicherstellung der erforderlichen Durchflussleistung im Stadtdurchgang des Moorbaches von 7 m³/s und für den Nepomukkanal von 1 m³/s als Vorgabe aus den Planungen des Hochwasserschutzes.
- ⇒ Rückstaufreie Anbindung des Regenwasserhauptsammlers an das des Moorbaches Unterwasser (Kolk der Wassermühle).
- ⇒ Versorgung des Nepomukkanals mit Wasser bei einem Mittelwasserstand von 32,20 m NN an ca. 100 Tagen im Jahr.
- ⇒ Sicherung des Fahrbahnkörpers der Straße ‚An der Wassermühle‘.
- ⇒ Sicherstellung des Wasserstandes im Stadtgraben.
- ⇒ Beibehaltung des denkmalgeschützten Umfeldes an der Wassermühle.

Ausbau des Wasserzuges Nr. 15.2 ‚Lange Furt‘ in der Grünen Lunge von Langförden

Der Wasserzug Nr. 15.2. ‚Lange Furt‘ ist innerhalb der Ortslage Langförden weitestgehend verrohrt. Nur im Bereich der *Grünen Lunge* wird er als offener Wasserzug geführt, der jedoch wegen der kanalisationsbedingten Stoßbelastung und der starken Einschnürung nur noch einen Grabencharakter hat. Hier sollen künftig Verbesserungen vorgenommen werden.

Der Wasserzug soll an der Nordseite aufgeweitet werden und eine gewisse Rückhaltefunktion erhalten. Das



Gewässerprofil soll zur östlichen Parkfläche hin stärker abgeflacht und als Retentionsfläche ausgebildet werden. An der Südseite erfolgt eine größere Gewässeraufweitung unter Inanspruchnahme des im Besitz der Kirchengemeinde St. Laurentius befindlichen Waldbestandes. Hier soll unter Einbeziehung der neu entstehenden Flachwasserzone ein parkähnlicher Erlebnisraum geschaffen werden, den die Kirchengemeinde in karitativer Hinsicht nutzen will. Die Planungen hierfür sind abgeschlossen und beim Landkreis Vechta zur Genehmigung eingereicht. Mit der baulichen Umsetzung soll unmittelbar nach Erteilung der Genehmigung begonnen werden.

Regenwasserrückhaltebecken

Calveslage

Das RRB Calveslage für das Baugebiet Nr. 34L (Calveslage-Südlich Wiesenweg) ist in 2004 endgültig fertiggestellt worden. Die Bepflanzung mit standortgerechten Gehölzen wurde durchgeführt.



21. STRAßEN-, WEGE- UND GRÜNFLÄCHENUNTERHALTUNG

Das durchaus positiv zu beurteilende Wachstum unserer Stadt hat auch Auswirkungen auf die Art und den Umfang der Dienstleistungen unseres Bauhofes. Die durchgestalteten Bereiche unserer Innenstadt, die Abhaltung der Märkte, die Begrünung der Wohngebiete, die Parkanlagen und nicht zuletzt die vielen Lärmschutz- und Abgrenzungswälle erfordern einen immer höheren Unterhal-



tungsaufwand. Der Bauhof der Stadt Vechta stellt sich diesen Anforderungen, in dem er versucht, mit einem Minimum an Personalaufwand - unter Einsatz der modernsten Gerätetechnik - diese Aufgaben wirtschaftlich zu erfüllen. Die immer im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehenden Mitarbeiter vermitteln dabei immer einen einsatzfreudigen Eindruck und genießen in der Bevölkerung eine hohe Wertschätzung. Keine andere städtische Abteilung arbeitet so nah am Bürger wie der Bauhof. Gemessen an der Leistung und den wenigen Beschwerden kann hier durchaus von einer ‚bürgerfreundlichen Einsatztruppe‘ gesprochen werden.

Zur Aufrechterhaltung dieser Einsatzbereitschaft wurde in diesem Jahr ein neuer UNIMOG mit diversen Einsatzgeräten beschafft. Es handelt sich dabei um ein hochtechnisiertes Fahrzeug, das einen entsprechenden Umgang verlangt. Hierauf werden die Mitarbeiter des Bauhofes entsprechend geschult. Die Fahrzeug- und Geräteführer identifizieren sich mit den zugewiesenen Gerätschaften, was sich in einer guten technischen Wartung widerspiegelt.