

Beratungsfolge:	Datum	Zuständigkeit
Interfraktionelle Sitzung	17.03.2022	Kenntnisnahme
Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt	09.06.2022	Vorberatung
Verwaltungsausschuss	23.06.2022	Vorberatung
Gemeinderat	07.07.2022	Entscheidung

Fachbereich:	Bau und Planung
Sachbearbeitung:	Nadja Aßmuth

Bezeichnung:	Straßenausbau der innerörtlichen Gemeindestraße "Hebelermeer" von der K 202 bis zum Ehrenmal
---------------------	---

Beschlussvorschlag:

1. Auf Grundlage des vorliegenden Ausbautwurfes für den Ausbau der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ wird unter Berücksichtigung von etwaigen Änderungen, die sich im Rahmen der weiteren Beratungen ergeben, das Ausbauprogramm beschlossen. Die dafür erforderlichen Vergabeverfahren für Planungs- und Ausbauarbeiten sind zu veranlassen.
2. Es wird beschlossen, entsprechend der Förderkulisse nach dem Nds. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) den Antrag zur Aufnahme in das Jahresbauprogramm 2023 zum Antragsstichtag 15.09.2022 einzureichen. Alle dafür erforderlichen Arbeiten und Abstimmungen sind vorzunehmen.
3. Nach Durchführung des Straßenausbaus werden auf Grundlage der Straßenausbaubeitragssatzung der Gemeinde Twist die Beitragspflichten für den Ausbau der Straße mit den Anliegern abgerechnet.

Sachdarstellung:

Die innerörtliche Gemeindestraße „Hebelermeer“ befindet sich durch ihren humosen, zum Teil torfigen Untergrund, sowohl im Bereich der Fahrbahn als auch des angrenzenden kombinierten Fuß- und Radweges in einem schlechten Zustand. Der Straßenzustand gibt Anlass dazu, die Straße auszubauen. Die Gemeinde beabsichtigt für den Straßenausbau von der Kreisstraße 202 bis zur Dorfmitte in Höhe des Ehrenmals Fördermittel aus der Förderkulisse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden nach dem Nds. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) vom Land Niedersachsen einzuwerben.

Durch den Straßenausbau soll zum einen die Straße nachhaltig erneuert werden, der kombinierte Fuß- und Radweg entsprechend der Straßenverkehrsordnung ausgeweitet und die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Der Ausbau der Straße trägt dem weiter zunehmenden Verkehr und insbesondere dem Fahrradtourismus Rechnung und gewährt zugleich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und eine Schulwegsicherung.

I. Bisherige Verfahrensschritte:

Entsprechend der Forderungen des Förderprogrammes wurde vorbereitend das Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau Tjardes · Rolfs · Titsch PartG mbB (IST) aus Schortens 2020 mit der Erstellung eines Verkehrsnetzplanes mit einer Auftragssumme in Höhe von 22.228,50 € beauftragt. Die Ergebnisse dessen wurden von IST im Rahmen der interfraktionellen Sitzung am 10.12.2020 in einer Onlineveranstaltung vorgestellt.

Als weiteren Schritt wurde Ende Januar 2021 die Planung des Straßenausbaus der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ an die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH Emsland vergeben. Die bisherigen Gesamtkosten der ersten Leistungsphasen inkl. Vermessungsarbeiten, Bodengutachten sowie die Erstellung von Leitungsbestandsplänen belaufen sich auf insgesamt 62.905,77 €. Nach Rücksprache mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist die Teilstrecke der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ ab dem Bereich des Ehrenmals in südliche Richtung bis zum Wirtschaftsweg „Hebelermeer“ nicht förderfähig, sodass nur die Teilstrecke von rd. 1,3 km ab der Kreisstraße 202 bis zum Bereich der Kirche in Höhe des Ehrenmals Bestandteil des Förderantrages sein kann. Des Weiteren befindet sich eine ca. 90 m lange Teilstrecke, welche in den Kreuzungsbereich der K 202 mündet (Teilstrecke in Höhe des Dorfladens) nicht im Eigentum der Gemeinde Twist, sondern des Landkreises Emsland. An der Flurstücksgrenze endet ebenfalls das Gemeindegebiet, sodass die Teilstrecke von ca. 90 m sich auf dem Stadtgebiet der Stadt Haren befindet. Da diese Teilstrecke jedoch ebenfalls für die Ausbauplanungen eingebunden und für eine Förderung berücksichtigt werden soll, finden bereits Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Haren, dem Landkreis Emsland sowie der Gemeinde Twist statt. Für die Zusammenarbeit und Beteiligung der anderen Kommunen ist eine Absichtsvereinbarung für die gemeinsame Maßnahme, die Bestandteil des Förderantrages ist, erforderlich.

In den als Anlage beigefügten Planunterlagen ist die Trassierung der Fahrbahn nahezu mittig der Straßenparzelle erfolgt. In einem Bereich verschwenkt die Fahrbahn zum Schutz und Erhalt des südlichen Baumbestandes in nördliche Richtung. Durch den grundhaften Ausbau der Straßen und den Bodenaustausch bis zu einer Tiefe von 2,90 m werden die Wurzeln des seitlichen Baumbestandes getrennt, sodass nach Auskunft des Planungsbüros auf dieser Teilstrecke auch bei einem Verschwenken der Fahrbahn dennoch bis zu 140 Bäume in der öffentlichen Straßenparzelle mit unterschiedlichen Stammdurchmessern gerodet werden müssen. Es handelt sich hierbei überwiegend um Eichenbäume. Ein wesentlicher Teil von Neuanpflanzungen kann entlang der Ausbaustrecke berücksichtigt werden. Dennoch wird eine Kompensation (ggf. 300 Bäume) an einem anderen Standort erforderlich.

Die Förderkulisse nach NGVFG besteht aus einem zweistufigen Antragsverfahren. In der ersten Stufe des Verfahrens erfolgt ein Antrag zur Aufnahme in ein Mehrjahresbauprogramm. Bei Bewilligung für eine Aufnahme in das Mehrjahresbauprogramm ist in der zweiten Stufe ein weiterer Antrag zur Aufnahme in ein konkretes Jahresbauprogramm erforderlich.

Nach entsprechender Zustimmung des Gemeinderates in der Sitzung am 25.03.2021 hat die Verwaltung zum Antragsstichtag 15.04.2021 einen Antrag zur Aufnahme in das Mehrjahresbauprogramm beim Land Niedersachsen eingereicht. In der Ratssitzung wurde sich darauf geeinigt, dass der Förderantrag in der ersten Stufe zunächst die Mindestanforderungen entsprechend der gesetzlichen Richtlinien und technischen Regelwerken als auch der Förderkulisse berücksichtigen soll. Somit gab es für die einzureichenden Planunterlagen das Votum, eine Mindestfahrbahnbreite von 5,55 m, einen Fuß- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m sowie einen Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Fuß- und Radweg von 1,50 m zu berücksichtigen. Die momentan vorliegende Fahrbahnbreite beträgt rd. 6,0 m und der angrenzende Fuß- und Radweg weist eine Breite von ca. 1,70 m aus.

Mit Bescheid vom 24.06.2021 teilt das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung mit, dass der Ausbau der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ in das Mehrjahresbauprogramm aufgenommen wird. Um in die Stufe zwei des Antragsverfahrens zu gelangen, ist ein Antrag zur Aufnahme in ein konkretes Jahresbauprogramm notwendig. Der nächste Antragsstichtag wäre der 15.09.2022.

Die Anlieger an der geplanten Ausbaustrecke „Hebelermeer“ wurden mit Schreiben vom 25.08.2021 über den Sachstand und der zukünftigen Erhebung von Straßenausbaubeiträgen informiert.

II. Aktueller Sachstand:

Über die Ausbaustrecke verläuft zudem auch die Emsland-Route der Emsland Touristik GmbH und das grenzüberschreitende Fietsknotenpunktsystem des int. Naturpark Bourtanger Moor – Veenland e.V., sodass die Ausbaustrecke neben dem Alltagsradverkehr auch unter touristischen Gesichtspunkten eine wichtige Bedeutung aufweist. Der Radweg ist zudem als regional bedeutsamer Radwanderweg im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2010 dargestellt.

Aufgrund der wichtigen Verbindungsfunktion u.a. zu anderen Ortsteilen, dem Dorfladen als auch der sonstigen alltäglichen allgemeinen und touristischen besonderen Bedeutung wurde zuletzt im August 2021 am Fuß- und Radweg eine erforderliche punktuelle Reparatur zur Verkehrssicherheit vorgenommen.

Am 02.12.2021 wurde beim Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung ein Antrag auf eine Luftbildauswertung zur Ausräumung des Verdachts ehemaliger Kampfmittel in der Ausbaustrecke eingereicht. Bisher liegen noch keine Ergebnisse vor.

Des Weiteren ist die messtechnische Befahrung für die Erstellung eines Straßenzustandskatasters durch die Fa. Lehmann und Partner GmbH aus Erfurt erfolgt. Die Ergebnisse der Befahrung wurden in der interfraktionellen Sitzung am 25.11.2021 vorgestellt. Die Zustandsbewertung zeigt, dass sich die zum Ausbau vorgesehene Teilstrecke auf gesamter Länge in einem schlechten Zustand befindet und dadurch seitens des Unternehmens die Einstufung der Ausbaumaßnahme mit einer hohen Priorität erfolgt. Der Gebrauchswert, der Auskunft über die Unebenheiten der Straße gibt, überschreitet den nach anerkannten Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen vorgegebenen Warnwert noch nicht. Dennoch führt das Schadensbild der Straße zu einem schlechten Gesamtwert der Straße, sodass eine Ausbaumaßnahme möglichst kurzfristig empfohlen wird.

Im Falle eines Antrages zur Aufnahme des Straßenausbaus im Jahresbauprogramm 2023, müsste die Maßnahme zum Antragsstichtag 15.09.2022 tatsächlich baureif sein. Das bedeutet, dass z.B. die Planunterlagen einschließlich Kostenschätzungen feststehen müssen, die Gesamtfinanzierung gesichert ist sowie vertragliche Absichtsvereinbarungen mit dem Landkreis Emsland und der Stadt Haren oder eventuelle Grunderwerbsgeschäfte abgeschlossen sind. Des Weiteren gehört zu der Baureife, dass eine Anliegerversammlung stattgefunden hat.

III. Bisher eingegangene Bürgeranregungen:

Im Rahmen der Beratungen mit dem Planungsbüro als auch den Gremien stand ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 6,0 m entsprechend der aktuell vorliegenden Fahrbahnbreite zur Diskussion. Für die zweite Stufe des Förderantrages zur Anmeldung in ein konkretes Jahresbauprogramm ist es zulässig, abweichend der Angaben im Antrag zur Aufnahme in das Mehrjahresbauprogramm, die Fahrbahnbreite zu ändern. Seinerzeit sollte zunächst entsprechend der Mindestanforderungen nur die Mindestfahrbahnbreite berücksichtigt werden. Für eine schmalere Fahrbahnbreite sprechen z.B. die Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten, eine Kostenminderung und eine größere Anzahl von Straßenbäumen, die erhalten bleiben können.

Inzwischen haben sich vereinzelte Bürger bei der Verwaltung gemeldet und sich nach den Ausbauplanungen erkundigt. In Dorfgesprächen sei die Fahrbahnbreite von 5,50 m gefallen und in diesem Zusammenhang der Wunsch geäußert worden, in den weiteren Ausbauplanungen eine Fahrbahnbreite von 6,0 m zu berücksichtigen. Begründet wurde der Wunsch damit, dass bei einem Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder auch einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit einem Bus oder LKW eine Breite von 5,55 m, auch unter Berücksichtigung einer Befestigung der Bankkette, als nicht ausreichend angesehen wird. Zudem sei zu berücksichtigen, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge in den vergangenen Jahren immer breiter wurden, sodass eine 6,0 m breite Fahrbahn zukunftsorientierter wäre. Für die damit zusammenhängenden Mehrkosten hätten die Anlieger Verständnis.

Die Mehrkosten bei einer Fahrbahnbreite von 6,0 m statt 5,55 m belaufen sich schätzungsweise auf rd. 74.000 € brutto. Des Weiteren wird bei einer Realisierung einer 6,0 m breiten Fahrbahn ein Grunderwerb in einer Größenordnung von ca. 15,0 qm von Privatpersonen erforderlich. Des Weiteren erhöht sich die Anzahl der zu rodenden Bäume auf zusätzliche vier Bäume.

Laut Verkehrsnetzplan aus 2020 hat die Querschnittszählung in der Straße „Hebelermeer“ eine Verkehrsbelastung von 1.050 Kfz/24 Std. ergeben, davon entfallen auf den Schwerverkehrsanteil 9,4 %. Nach § 32 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf ein landwirtschaftliches Fahrzeug auch mit angehängten Arbeitsgeräten max. 3,0 m breit sein. Entsprechend verkehrrechtlicher Richtlinien liegt die Fahrzeugbreite eines Busses oder einem LKW bei 2,55 m. Um einen Begegnungsfall LKW/LKW oder LKW/landwirtschaftliches Fahrzeug zu berücksichtigen, sind Bewegungsspielräume mit Sicherheitsräumen zwischen den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Die Richtlinie für Stadtstraßen empfiehlt bei einem Begegnungsverkehr LKW/LKW einen Raumbedarf von 6,50 m Breite bzw. bei eingeschränktem Bewegungsspielraum 6,0 m Breite. Dieser Raumbedarf dient nicht für eine Herleitung der befestigten Fahrbahnbreite. Zur Begegnung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit z.B. einem LKW ist zur Einhaltung des Raumbedarfs eine 5,55 m breite Fahrbahn mit seitlichem Bankettschotter ausreichend. Bei einem Begegnungsverkehr ist sodann ggf. die Geschwindigkeit zu reduzieren und die seitliche Bankette zu nutzen. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,0 m ist der Raumbedarf bei Begegnungsverkehr nicht eingeschränkt.

Weiter haben einige Anlieger vorgeschlagen, den Fuß- und Radweg nicht an dem Sicherheitsstreifen und somit in einem Abstand von 1,50 m zur Fahrbahn anzulegen, sondern weiter in südliche Richtung zwischen den Eichenbäumen anzulegen. So würde für den Fuß- und Radweg eine Art Alleecharakter entstehen. Das Planungsbüro Lindschulte wurde mit der Prüfung der Verlegung des Fuß- und Radweges beauftragt und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Die Änderung der Trassierung würde zu Lasten weiterer 11 Bäume erfolgen. Bei der Ausbauplanung wurde ein kompletter Bodenaustausch berücksichtigt, der zudem vom Bodengutachter angeraten wurde. Wortlaut des Gutachters: „...Da bereits wenige Dezimeter unterhalb der Fahrbahnoberkante stark setzungsempfindliche Torfe anstehen, die bis 2,0 bzw. 2,9 m Tiefe reichen, ist eine sichere, regelkonforme Gründung nur bei einem Komplettaustausch der Torfschicht möglich...“. Die Torfschicht hat eine Tiefenlage von bis zu 2,90 m gemessen von OK-Fahrbahn.

Beim Bodenaustausch sind Grundwasserabsenkungen für mehrere Wochen einzuplanen. Es ist davon auszugehen, dass die Straßenbäume auch während der Grundwasserabsenkung nicht ausreichend mit Wasser versorgt werden. Des Weiteren werden beim Bodenaustausch innerhalb der Fahrbahnfläche die wasserführenden Wurzeln getrennt. Eine Standsicherheit der Bäume bei einseitiger Trennung der Wurzeln ist ebenfalls nicht gegeben. Die

wasserführende Torfschicht wird beim Bodenaustausch durch frostsicheren, standfesten Füllboden ersetzt, sodass auch die Nährstoffzufuhr der Bäume getrennt wird.

Auch zum Bau des Geh- und Radweges wurde ein kompletter Bodenaustausch im o.g. Streckenabschnitt berücksichtigt. Dieses erfolgte auch unter dem Aspekt der Standsicherheit der Nebenanlagen. Der Oberbau und deren Tragschichten haben dabei entsprechend der Richtlinien und den Anforderungen zur Standfestigkeit gemäß RStO12, Tafel 6, Ev2-Wert oberhalb 15 cm Schottertragschicht zu erfolgen. Die Nebenanlagen (hier: Fuß- und Radweg, Haltestellen sowie Grundstückszufahrten) werden auch mit Unterhaltungsfahrzeuge z.B. Streudienst oder landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen frequentiert. Bei den Zufahrten wurde in der Entwurfsplanung eine 20 cm starke Schottertragschicht berücksichtigt.

Das Baugrundrisiko in Hinblick der Setzungen ist bei einem Verbleib der Torfschicht im Trassenbereich des Fuß- und Radweg sehr hoch. Der Einsatz von Bodenbewehrung z.B. Geogitter und/ oder Vlies ist zum einen kostenintensiv und des Weiteren in Hinblick der Ver- und Entsorgungstrassen nicht nachhaltig. So würde z.B. bei einer Nachinstallation oder Änderung der Versorgungsleitungen stetig die Bodenbewehrung getrennt werden.

Aufgrund des Vorgenannten wird seitens der Verwaltung von einer Umlegung der Trassierung des Fuß- und Radweges abgeraten.

IV. Kosten und Finanzierung

Schätzkosten aus 2021:

Straßenausbaukosten	2.300.000 €
Kosten für die Bushaltestellen	114.500 €
Planungskosten Straße und Bushaltestellen	210.000 €
Preissteigerungen	250.000 €
Gesamt	2.874.500 €

Mehrkosten bei einer 6,0 m breiten Fahrbahn:

Mehrkosten Straßenausbau	ca. 74.000 €
Grunderwerb zzgl. Grunderwerbsnebenkosten	
Planungskosten für die Anpassung des Entwurfsplanes, Abrechnung nach Stundenaufwand	
Planungskostensteigerung Straße der Leistungsphasen 4-8 in Abhängigkeit der reinen Straßenausbaukosten	

Die Finanzierung teilt sich in Anliegerbeiträge, Gemeindeanteil als Anteil der Allgemeinheit sowie Zuschüsse aus Förderkulissen.

Die Kosten des Mobiliars der Bushaltestellen sind nicht beitragsfähig und somit von dem Gemeindeanteil zu tragen. Für die Gesamtkosten der Bushaltestellen wird ein separater Förderantrag für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) nach dem ÖPNV-Förderprogramm gestellt. Die Förderquote liegt bei 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Landkreis Emsland stockt die Fördermittel in der Regel mit 12,5 % auf insgesamt 87,5 % auf.

Die Förderkulisse nach NGVFG berücksichtigt nur die reinen Straßenausbaukosten, sodass die Planungskosten nicht förderfähig sind. Bei Aufnahme in das Jahresbauprogramm ist nach aktuellem Stand mit einer Förderung von 60 % der förderfähigen Kosten zu rechnen. Die verbleibenden Kosten sind entsprechend den Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung von den Anliegern und der Gemeinde als Anteil der Allgemeinheit zu tragen. Bei einer Realisierung der Ausbaumaßnahme würden von den beitragsfähigen Kosten nach der aktuellen Straßenausbaubeitragssatzung bis zu 40 % auf die Anlieger verteilt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung teilt sich in Anliegerbeiträge nach den Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung, Eigenanteil der Gemeinde sowie Zuschüsse aus Förderkulissen.

Im Haushaltsplan 2022 wurden Mittel in Höhe von 60.000 € unter der Investitionsnummer I 541-001 bereitgestellt, sodass es bereits in diesem Jahr zu Beauftragungen kommen kann. Für das Jahr 2023 wurde eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,5 Mio. € und für das Jahr 2024 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,44 Mio.€ aufgenommen. Demnach stehen zukünftig insgesamt 3,0 Mio. € für die Straßenausbaumaßnahme zur Verfügung.

Anlagen:

Planungsentwürfe einschließlich Querschnitte der Ausbaustrecke

Beschluss Interfraktionelle Sitzung vom 17.03.2022:

Beschluss Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt vom 09.06.2022:

Beratungsergebnis:

Abstimmungsergebnis: _____ Ja _____ Nein _____ Enthaltung

Beschlussergebnis: Lt. Vorschlag Abweichend

Gez.

Nadja Aßmuth
(Verfasser)

Gez.

Bürgermeisterin
(Freigabe)