

Im Rahmen der interfraktionellen Sitzung am 17.03.2022 (**Sitzungsvorlage 0043/2022**) wurde erstmalig zu den bisherigen Planungen des Straßenausbaus der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ ausführlich berichtet. Ferner gab es in der Verwaltungsausschusssitzung am 05.05.2022 sowie in der Ratssitzung am 19.05.2022 einen Sachstandsbericht zum Straßenausbau (**Sitzungsvorlage 0068/2022**).

Die Straße „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.

Als Grundsätze für die Straßenausbauplanung verfolgt die Gemeinde einen nachhaltigen und wirtschaftlichen Straßenausbau, die Finanzierung der Maßnahme mit einem möglichst hohen Fördermittelanteil sowie die Berücksichtigung der Mindestanforderungen nach den technischen Regelwerken sowie der Förderkulisse. Ebenfalls wird bei der Ausbauplanung ein möglichst hoher Schutz und Erhalt der vorhandenen Straßenbäume verfolgt, doch aufgrund des grundhaften Ausbaus der Straßen und dem erforderlichen Bodenaustausch bis zu einer Tiefe von 2,90 m werden Wurzeln des seitlichen Baumbestandes getrennt, sodass dennoch eine erhebliche Anzahl an Straßenbäumen gerodet werden muss.

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 zur Dorfmitte im Bereich 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 be-

reits 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 nach dem Straßenausbau ein Kompensationsumfang von ca. 415 Bäumen (ca. 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. Diese Planung basiert auf dem Regelfall des vorliegenden Verkehrs und ist daher für den Begegnungsverkehr LKW/PKW gemäß der technischen Richtlinie (RASSt06) ausgerichtet.

Die momentan vorliegende Fahrbahnbreite inkl. einer teilweise vorhandenen Pflasterreihe 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.

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. Die Luftbildauswertung hat ergeben, dass sich im Bereich der Ausbaustrecke kein Verdacht einer Kampfmittelbelastung ergibt.

Die Grundstückseigentümer an der geplanten Ausbaustrecke „Hebelermeer“ wurden mit Schreiben vom 25.08.2021 über den Sachstand und der zukünftigen Erhebung von Straßenausbaubeiträgen informiert. Am 17.03.2022 erfolgte die erste Anliegerversammlung, in der die zukünftige Fahrbahnbreite ein besonderer Diskussionspunkt war. Ebenfalls von besonderer Bedeutung ist die erforderliche Rodung der Straßenbäume, die zu einer wesentlichen Veränderung des beste-

henden Alleecharakters führen wird. Da die zum Ausbau vorgesehene Straße eine innerörtliche verkehrswichtige Hauptverkehrsstraße ist, werden neben den Grundstückseigentümern alle Einwohner des Ortsteiles Hebelermoor im Verfahren beteiligt. Vor diesem Hintergrund erfolgte in der Zeit vom 12.04.2022 bis zum 11.05.2022 eine Öffentlichkeitsbeteiligung, in der alle Einwohner ab Vollendung des 18. Lebensjahres an einer Abstimmung zur Fahrbahnbreite sowie der Auswahl der Baumart für die Neuanpflanzungen teilnehmen konnten. Die Abstimmungsergebnisse dienen der Gemeinde als Orientierungshilfe für die weiteren Beratungen und Entscheidungen. An der Abstimmung haben sich 143 Personen beteiligt, was einer Rücklaufquote von 65 % entspricht. Des Weiteren wurden in der Zeit vom 21.04.2022 bis zum 06.05.2022 im Foyer des Rathauses die Ausbautwürfe ausgehängt sowie ein Anregungskasten für den Einwurf von Anregungen und Wünschen bereitgestellt. Am 05.05.2022 erfolgte eine Einwohnerinformation, in der die Ausbautwürfe noch einmal vorgestellt wurden und die Einwohner die Möglichkeit erhielten, Fragen zum Ausbautwurf zu stellen und Anregungen mitzuteilen.

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 bedeutender 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.

Des Weiteren ist die messtechnische Befahrung für die Erstellung eines Straßenzustandskatalogs 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 Grunderwerbgeschäfte abgeschlossen sind.

III. Entscheidung über die Fahrbahnbreite und eingegangene Bürgeranregungen

(1) Fahrbahnbreite:

Laut Verkehrsnetzplan aus 2020 hat die Querschnittszählung in der Straße „Hebelermoor“ eine Verkehrsbelastung von 1.050 Kfz/24 Std. ergeben. Davon entfallen auf den Schwerverkehranteil 9,4 %, sodass für die Entwurfsplanung der Begegnungsverkehr LKW/PKW als Regelfall an-

genommen wird. Entsprechend der technischen Richtlinien ist sodann eine Mindestfahrbahnbreite von 5,55 m gefordert. Dabei wird für einen Bus bzw. einen PKW eine Fahrzeugbreite von max. 2,55 m angenommen. Bei einem Begegnungsverkehr von LKW/LKW bzw. LKW/Bus sind die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren und die seitliche Schotterbankette zu nutzen. Nach § 32 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf ein landwirtschaftliches Fahrzeug auch mit angehängten Arbeitsgeräten max. 3,0 m breit sein. Gemäß der Richtlinie für ländliche Wege (sogenannte Wirtschaftswege) ist bei einem Begegnungsverkehr Traktor/PKW bei einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bis zur Schrittgeschwindigkeit eine Mindestfahrbahnbreite von 5,50 m vorgeschrieben. Begegnungen zwischen zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen bzw. Traktor/Bus oder LKW sind die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren und die seitlichen Schotterbankette zu nutzen.

Im Rahmen der Beratungen mit dem Planungsbüro, der Gremien sowie der Anlieger 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.

Im Rahmen der Abstimmung zur Fahrbahnbreite haben sich 65 % der Grundstückseigentümer und 89 % der weiteren Einwohner (Gesamt 80 %) für eine 6,0 m breite Fahrbahn in den weiteren Ausbauplanungen ausgesprochen. Begründet wird 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 Bankette, als nicht ausreichend angesehen wird. Auch bei diesem Begegnungsverkehr soll ein möglichst uneingeschränktes aneinander Vorbeifahren ermöglicht werden. Insbesondere seien auch die Erntezeiten zu berücksichtigen, in denen es zu einem erhöhten Verkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der Straße kommen würde und somit bei einer 5,55 m breiten Fahrbahn ebenfalls der PKW-Verkehr zur enormen Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit gezwungen 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. Des Weiteren weisen Einwohner darauf hin, dass bei der Herstellung eines Schotterbanketts ein erhöhter Unterhaltungsaufwand für die Gemeinde resultiert, sodass auch unter dem Aspekt der Folgekosten eine breitere asphaltierte Fahrbahn sinnvoller wäre.

Die Mehrkosten bei einer Fahrbahnbreite von 6,0 m statt 5,55 m belaufen sich laut Planungsbüro 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. Die Anzahl der zu rodenden Straßenbäume erhöht sich auf zusätzliche vier Bäume.

(2) Umlegung der Trassierung des Fuß- und Radweges:

Weiter haben einige Anlieger bereits vor der Anliegerversammlung am 17.03.2022 vorgeschlagen, den Fuß- und Radweg nicht an dem Sicherheitsstreifen und somit in einem Abstand von 1,50 m zur Fahrbahn, 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. Im Anschluss an die Anliegerversammlung wurde dieser Wunsch seitens der Anlieger nicht weiter verfolgt.

(3) Veränderung der Höhenlage der Fahrbahn

Ferner wurde im Rahmen der Anliegerversammlung angeregt, die Höhenlage der Fahrbahn um etwa 0,5 m tiefer zu setzen. Die bisher geplante Höhenlage der Fahrbahn wurde im Zuge der Entwurfsplanung in Anlehnung der bestehenden Straßenhöhe gewählt. Derzeit liegt die Fahrbahn rd. 0,2 – 0,3 m höher als die Grundstückszufahrten. Laut Stellungnahme des Planungsbüros würden bei einer tieferen Fahrbahn Bodenmassen und die damit zusammenhängenden Kosten eingespart werden können, allerdings wären dann höhere Kosten zur Anpassung der Grundstückszufahrten einzukalkulieren. Des Weiteren liegen die nördlichen Grundstückszufahrten bis zu 0,6 m höher als die Zufahrten auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, so z.B. in Höhe der Grundstücke Hebelermeer 25 und 26. Die Straßenhöhe wurde seitens des Planungsbüros so gewählt, dass die Oberflächenwasserbewirtschaftung funktionsfähig ist und zudem die Kosten zur Lieferung von Bodenmassen eingespart werden. Die finale Höhenlage der Fahrbahn sowie des Fuß- und Radweges erfolgen im Zuge der zukünftigen Ausführungsplanung des Straßenausbaus.

(4) Einbau von Rasengittersteinen:

Im Nachgang zur Anliegerversammlung sowie im Rahmen des Abstimmungsverfahrens zur Fahrbahnbreite ist die Anregung vorgebracht worden, den Seitenbereich der Fahrbahn mit Ra-

sengittersteinen zu versehen. Der Unterhaltungsaufwand zu einem reinen Schotterbankett von jeweils 0,5 m könnte dadurch geringer ausfallen. Auch diese Anregung wurde seitens des Planungsbüros näher geprüft. Im Ergebnis wird von dem Einbau von Rasengittersteinen abgeraten. Die Befestigung mittels Rasengittersteinen wird allgemein nur im Bereich von Einmündungen vorgenommen. Ein Einbau auf längeren Straßenstrecken wird aufgrund des Setzungsverhaltens von Rasengittersteinen kritisch gesehen, sodass auch hier ein Unterhaltungsaufwand je nach Belastung sehr hoch sein kann. Zudem würden nach einer groben Kostenschätzung bei einer Ausbaustrecke von rd. 1,2 km etwa 250.000 Euro Mehrkosten entstehen. Hinzu kämen Kosten für Anpassungsarbeiten an der asphaltierten Fahrbahn. Die Mehrkosten für die Herstellung einer Fahrbahnbreite von 6,0 m im Vergleich zu einer Fahrbahnbreite von 5,55 m belaufen sich dagegen schätzungsweise auf 74.000 Euro, sodass für das Ziel einer breiteren befestigten Fahrbahnfläche eine Komplettasphaltierung der Fahrbahn im Vergleich zum Einbau von Rasengittersteinen wirtschaftlicher wäre. Des Weiteren wird bei einem Einbau von Rasengittersteinen unabhängig des eingebauten Materials auf eine mögliche Lärmbelastung hingewiesen, die je nach Fahrzeug und Verkehrsgeschwindigkeit für die Anlieger eine zusätzliche Belastung bedeuten könnte. Aufgrund des Vorgenannten empfiehlt das Planungsbüro von vornherein einen breiteren Ausbau der Fahrbahn in Asphaltbauweise oder alternativ die seitliche Befestigung mittels Schotterbankett vorzunehmen. Im Rahmen des Abstimmungsverfahrens sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von einigen Einwohnern sich ebenfalls gegen den Einbau von Rasengittersteinen ausgesprochen. Begründet wurde dies mit einem erhöhten Unterhaltungsaufwand sowie der daraus möglichen Lärmbelastung für die Grundstückseigentümer.

(5) Anregungen aus dem Abstimmungsverfahren:

Des Weiteren wurden Anregungen auf dem Abstimmungsbogen zur Fahrbahn eingereicht. Insgesamt wird der Wunsch geäußert, möglichst den Charakter einer Dorfstraße zu erhalten. Eine weitere Anregung ist eine Heckenbepflanzung des Schutzstreifens zwischen der Fahrbahn und dem Fuß- und Radweg. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es hierzu vereinzelt Gegenstimmen, da die Hecke zum einen Sichtverhältnisse und zum anderen bei einem Begegnungsverkehr und bei einem erforderlichen Ausweichen von Fahrzeugen den Verkehrsraum einschränken würde.

IV. Entscheidung über die Wahl der Straßenbäume und eingegangene Bürgeranregungen

Da es in den vergangenen Jahren an Eichenbäumen zu dem Befall von Eichenprozessionsspinnern gekommen ist, wird für die Neuanpflanzungen seitens des Planungsbüros die Straßenbaumart Feldahorn (*Acer Camestres* „Elsrijk“), Hainbuche (*Carpinus betulus*) oder die Dornlose Gleditschie (*Gleditsia triacanthos* „Skyline“) als geeigneter Straßenbaum vorgeschlagen. Entsprechende Informationen zu den Baumarten wurden im Rahmen des Abstimmungsverfahrens den Einwohnern sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Von den Einwohnern haben sich 70 % und von den Grundstückseigentümern 64 % (Gesamt 70 %) für die Baumart der Hainbuche ausgesprochen. An zweiter Stelle mit 16 % von den Einwohnern und 21 % der Grundstückseigentümer erfolgte ein Ausspruch für die Dornlose Gleditschie. Des Weiteren wurde seitens einiger Grundstückseigentümer sich ausdrücklich gegen die Anpflanzung mit Feldahorn ausgesprochen. Vier Anlieger schlugen vor, verschiedene Säulenbäume im Wechsel zur Auflockerung des Gesamtbildes anzupflanzen.

V. Kosten und Finanzierung

Schätzkosten aus dem Frühjahr 2021:

Straßenausbaukosten	2.300.000 €
Kosten für die Bushaltestellen	114.500 €
Planungskosten Straße und Bushaltestellen zzgl. Bauüberwachung	280.000 €
<hr/> Zwischensumme	<hr/> 2.694.500 €
Zzgl. Preissteigerungen und sonstige Reserve	552.400 €
<hr/> Gesamt	<hr/> 3.246.900 €

Mehrkosten bei einer 6,0 m breiten Fahrbahn:

Mehrkosten Straßenausbau	ca. 74.000 €
Privater 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.

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.