



Abschrift!

## Vorläufiges Protokoll

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen  
am Dienstag, dem 01.06.2021, 15:01 Uhr,  
im Gebäude der DEULA-Nienburg, Max-Eyth-Straße 2, 31582 Nienburg, im  
Konferenzraum IV

---

Beginn: 15:01 Uhr

Ende: 17:03 Uhr

Anwesend:

### Stimmberechtigtes Mitglied

Frau stellv. Landrätin Anja Altmann, 31582 Nienburg  
Herr KTA Andreas Cordes, 31622 Heemsen  
Herr KTA Jörg Hille, 31608 Marklohe  
Herr KTA Tim Höper, 31637 Rodewald  
Herr KTA Johann Hustedt, 27318 Hilgermissen  
Herr KTA Rüdiger Kaltoven, 31604 Raddestorf  
Frau KTA Viktoria Kretschmer, 31582 Nienburg  
Herr KTA Stefan Meyer, 27333 Bücken  
Herr KTA Alfred Plate, 31618 Liebenau  
Herr KTA Peter Schiemann, 27318 Hoya

### Zuhörer

Herr Friedrich Andermann, 31634 Steimbke  
Herr Walter Beermann, 31634 Steimbke  
Herr Eckhard Heine, 31634 Steimbke  
Herr KTA Frank Podehl, 31582 Nienburg  
Herr Norbert Richter, 31634 Steimbke  
Herr Ralf Schwittling, ADFC

### Verwaltung

Herr Erster Kreisrat Lutz Hoffmann,  
Frau Sandra Mühlenbruch,  
Herr BD Manuel Wehr,  
Herr FDL Claus Witt,

### Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Herr Kreisstraßenmanager Hans Lindemann,

### Presse

Herr Hildebrandt, "Die Harke",

Der Vorsitzende KTA Hustedt eröffnet um 15:01 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen, begrüßt alle Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Einladung, die Beschlussfähigkeit des Gremiums sowie nachstehende Tagesordnung fest:

- TOP 1: Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 18.11.2020
- TOP 2: Sachstandsbericht zu den abgeschlossenen, aktuellen und künftigen Investitionsmaßnahmen **2021/066**
- TOP 3: Sonderprogramm „Stadt und Land“, Radverkehrsförderung in Niedersachsen; Umsetzung der Radwegeneubaumaßnahme K 20 Haselhorn – NRW (2.BA) und Haselhorn – Sapelloh (3.BA) **2021/067**
- TOP 4: Fahrbahnausbau der K 37 Steimbke – Lichtenhorst in einem Teilbereich als Pilotprojekt in Schaumbetonbauweise **2021/068**
- TOP 5: Nds. Wegrain-Appell, Anlage von Blühstreifen entlang von Kreisstraßen; Zwischenstand **2021/074**
- TOP 6: Mitteilungen/Anfragen
- TOP 7: Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

Zur Beglaubigung:

Der Vorsitzende	Protokollführer/in	Der Landrat In Vertretung
gez. Hustedt	gez. Mühlenbruch	gez. Hoffmann
Kreistagsabgeordneter	Verwaltungsfachwirtin	Hoffmann



## **Protokoll zu TOP 1**

---

01.06.2021

### **Genehmigung des Protokolls aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen vom 18.11.2020**

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.



## Protokoll zu TOP 2

---

**2021/066**

01.06.2021

### **Sachstandsbericht zu den abgeschlossenen, aktuellen und künftigen Investitionsmaßnahmen**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Kreisstraßenmanager (KM) Lindemann berichtet zum Sachstand der kürzlich abgeschlossenen, laufenden und geplanten Investitionsmaßnahmen gemäß dem anliegenden Auszug aus der Präsentation der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich (GB) Nienburg.

KTA Höper lobt die Bauausführung der kürzlich abgeschlossenen Maßnahme Fahrbahnausbau und Bau eines Radweges im Zuge der K 3 in der Ortsdurchfahrt Stöckse. Er erkundigt sich, warum die Fertigstellung der Baumaßnahme insgesamt dreimal verschoben werden musste.

KM Lindemann erläutert, dass ein Grund für die verspätete Fertigstellung der unerwartete Wintereinbruch zu Beginn des Jahres gewesen sei. Durch die bauausführende Firma Scharnhorst standen Arbeiten rund um die Trinkwasserleitung an, als der Winter mit Temperaturen unter null Grad hereinbrach. Die Arbeiten mussten unterbrochen werden, um ein Einfrieren der Leitungen zu verhindern. Die Firma Scharnhorst habe mit einem geringeren Personaleinsatz andere Arbeiten vorgezogen, um noch weitere Verzögerungen zu vermeiden. Ein weiterer Grund für die verspätete Fertigstellung sei die Zusammenarbeit mit Versorgungsdienstleistern gewesen. Diese führen Zuarbeiten nicht mehr so zügig wie noch vor einigen Jahren aus. Es würden keine eigenen Mitarbeiter bzw. Firmen mehr vorgehalten, die umgehend Reparaturarbeiten durchführen bzw. Leitungen umlegen könnten. Diese Aufträge müssten nun in der Regel ausgeschrieben und fremdvergeben werden. Dieses Verfahren nehme viel Zeit in Anspruch.

FDL Witt ergänzt die Ausführungen von KM Lindemann hinsichtlich der Problematik mit Versorgungsdienstleistern. Es werde auch nicht mehr - wie in der Vergangenheit noch üblich - Material in größerem Umfang vorgehalten. Erforderliche Materialbeschaffungen - insbesondere aufgrund von in der letzten Zeit immer häufiger auftretenden Lieferengpässen - führen dann oftmals zu erheblichen

Zeitverzögerungen. Folglich käme es dadurch regelmäßig auch zu Verzögerungen in der Bauausführung.

KTA Höper fragt, ob die nachträgliche Neuplanung der Abwasserleitung auch Auswirkungen auf die Verzögerung gehabt habe.

KM Lindemann teilt mit, dass die nachträgliche Planung der Erneuerung des Regenwasserkanals (nicht Abwasserleitung) nicht zu Verzögerungen geführt habe. Die Zusammenarbeit mit dem für die Planung beauftragten Ingenieurbüros sei unproblematisch verlaufen.

KTA Höper hätte gern einen groben Überblick über die Kosten der gesamten Baumaßnahme.

KM Lindemann erklärt, dass er diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffern könne, da noch Rechnungen ausstehen würden, u.a. die Schlussrechnung der bauausführenden Firma Scharnhorst. In der Sitzung wurde zugesagt, die Kosten nachzureichen. Bis zum Versand des Protokolls lag noch keine Schlussrechnung der bauausführenden Firma Scharnhorst vor. Somit konnte noch keine Zusammenstellung der Gesamtkosten erfolgen.



## Protokoll zu TOP 3

---

**2021/067**

01.06.2021

### **Sonderprogramm „Stadt und Land“, Radverkehrsförderung in Niedersachsen; Umsetzung der Radwegeneubaumaßnahme K 20 Haselhorn – NRW (2.BA) und Haselhorn – Sapelloh (3.BA)**

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt ungeändert.

Der Ausschuss für Kreisstraßen stimmt der Umsetzung der Radwegeneubaumaßnahme im Zuge der K 20 Warmсен - NRW, 2. und 3. Bauabschnitt im Hinblick auf die Anmeldung und Umsetzung als Maßnahme über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vorbehaltlich der Zulässigkeit einer Anmeldung bei der Förderstelle (NBank) zu.

#### Beratungsgang:

FDL Witt berichtet ausführlich über die Grundlagen, Inhalte und Ziele des seit Dezember 2020 bestehenden Sonderprogrammes „Stadt und Land, Radverkehrsförderung in Niedersachsen“ und stellt die wesentlichen Merkmale, insbesondere die Punkte Förderfähigkeit, Förderquoten, Antragsberechtigungen sowie voraussichtliche Einschränkungen umfassend dar.

Er macht deutlich, dass vor einer möglichen Beantragung von Fördermitteln seitens des Landes zunächst die Veröffentlichung einer Richtlinie zur Umsetzung des Sonderprogramms erfolgen müsse; diese läge den Kommunen bis heute lediglich als Entwurf vor.

Er berichtet im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen „Neubau Radweg K 20 Haselhorn – Landesgrenze NRW (2. BA), sowie Sapelloh – Haselhorn (3. BA)“, dass der derzeitige Planungsstand eine geplante Umsetzung in 2022/2023 nicht ermöglichen würde.

Eine nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) hierfür geforderte „Baureife zum 31.8.2021“ (insbesondere abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren sowie Grunderwerb) ließe sich zeitlich nicht mehr bis zu diesem Termin bewerkstelligen.

Dies träfe im Übrigen auch auf die Fahrbahnausbau- und Radwegneubaumaßnahme im Bereich der K 151 Hassel – Heidhüsen zu.

Nach den bisher hier vorliegenden Informationen zur Umsetzung der Richtlinie zum Sonderprogramm gehe er nach jetzigem Kenntnisstand davon aus, dass gerade die vorgenannte Frist im Hinblick auf das Vorliegen der Baureife bei der Abwicklung von Maßnahmen über das Sonderprogramm nicht relevant sei.

Um überhaupt noch eine Radwegneubaumaßnahme im kommenden Jahr umsetzen zu können, schlägt er vor, nach Vorliegen der Umsetzungsrichtlinie bzw. abschließendem Bekanntwerden der Antragsvoraussetzungen zu prüfen, ob eine Umsetzung der oben angeführten Maßnahme im Bereich der K 20 über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ möglich wäre, um dann ggfs. eine entsprechende Antragsstellung umsetzen zu können.

Die Radwegmaßnahme an der K 20 zöge er der Maßnahme an der K 151 vor, da es sich im Vergleich zur K 151 um eine reine Radwegebaumaßnahme handle und einzelne, bestimmte Planungsschritte bereits im Zuge der Umsetzung des 1. Bauabschnittes abgeschlossen werden könnten. Er geht damit davon aus, dass die Maßnahme an der K 20 die bessere Wahl sei.

KTA Höper erkundigt sich, wer die Förderbescheide bearbeiten werde.

FDL Witt teilt mit, dass das Antragsverfahren über die N-Bank Hannover abgewickelt werde.

KTA Kaltofen begrüßt dieses Sonderprogramm zur Radverkehrsförderung sehr. Er erkundigt sich, warum nur für den 2. und 3. Bauabschnitt im Zuge der K 20 Warmsen – NRW Förderleistungen in Betracht kämen. Er fragt, ob nicht auch für weitere bereits geplante Radwege an anderen Kreisstraßen rechtzeitig die sogenannte "Baureife" erzielt werden könne, um weitere Fördermittel abrufen zu können bzw. ob auch andere Radwegebaumaßnahmen aus dem Programm hierüber abgewickelt werden könnten.

FDL Witt erläutert, dass die geplante Maßnahme "Radwegbau im Zuge der K 3 – Einmündung K 46 bis Stöckse" schon in das Jahresbauprogramm aufgenommen wäre, der Zuwendungsbescheid nach vorliegender Information des Zuwendungsgeber kurzfristig zu erwarten sei, und damit diese Maßnahme für eine Abwicklung über das Sonderprogramm nicht mehr zum Tragen käme.

Weitere geplante Maßnahmen würden nicht zur Debatte stehen, da diese planungsseitig noch nicht begonnen wurden und damit baulich nicht gesichert bis zum Ende der Laufzeit des Sonderprogramms (Ende 2023) abzuschließen seien. Dies wäre jedoch zwingende Voraussetzung für eine Förderung.

KTA Hille befürwortet den Vorschlag der Verwaltung, beide Bauabschnitte als eine Maßnahme umzusetzen, um Kosten im Hinblick auf Baustellensicherung, Baustelleneinrichtung etc. möglichst gering halten zu können. Er begrüßt die Umsetzung über das Sonderprogramm, sofern dies möglich werden würde.

In diesem Zusammenhang bemerkt er hierzu, dass seine Fraktion im Herbst 2019 einen Antrag auf ein Fahrradparkhaus bei der Stadt Nienburg gestellt habe. Er teilt

seinen Unmut darüber mit, dass dieser Antrag ohne Angabe von Gründen nie beschieden worden sei. Sollte jetzt eine Förderung mit 75 % (oder im Idealfall sogar bis zu 90 %) möglich sein, erhoffe er sich, dass die Stadt Nienburg hier in naher Zukunft tätig werde.

FDL Witt bestätigt, dass er die Ausführungen zu Art und Umfang dieses Sonderprogramms bewusst umfassend vorgetragen habe, da diese Fördermöglichkeit auch für die Gemeinden von Interesse sein könnte.

KTA Kaltoven betont noch mal, dass es sich beim Bau des Radweges im Zuge der K 20 um eine wichtige Baumaßnahme handeln würde, da diese auch in den vorangegangenen Ausschusssitzungen immer wieder Thema gewesen sei, und nun zeitnah umgesetzt werden sollte.

KTA Meyer fragt, wie hoch der Eigenanteil des Landkreises an der Baumaßnahme im Zuge der K 151 wäre bzw. wie hoch der Betrag wäre, mit dem man über den Vorgaben aus dem Eckwertebeschluss liegen würde. Seine Idee dazu wäre, in den Fraktionen über eine Erhöhung des Budgets zu beraten, um sich die Fördergelder nicht entgehen zu lassen.

FDL Witt erklärt hierzu, dass die Vorgaben aus dem Eckwertebeschluss nur einen Baustein im Hinblick auf die Umsetzung darstellen. Insbesondere die zeitliche Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens und die hierfür vorab erforderlichen planerischen Vorbereitungen seien neben dem umfangreich durchzuführenden Grunderwerb derzeit nicht abschließend absehbar. Zumindest würde die nach NGVFG geforderte „Baureife“ nicht bis 31.8.2021 vorliegen. Von daher wäre diese Maßnahme auch unter dem Aspekt einer Erhöhung des Budgets des Eckwertebeschlusses nicht in 2022 umzusetzen sein.

BD Wehr berichtet in Ergänzung zu den Bedenken von KTA Höper hinsichtlich der Bearbeitung der Förderanträge über seine positiven Erfahrungen mit der N-Bank.

KTA Höper gibt zu Bedenken, dass die N-Bank durch die vermehrte Antragstellungen in Bezug auf "Corona" derzeit stark beansprucht wäre.

BD Wehr hat derzeit mit seinem Projekt Wassermengenmanagement regelmäßig mit der N-Bank zu tun und teilt mit, dass trotz des erhöhten Arbeitsaufkommen die Bearbeitung zügig vonstattengehe.



## Protokoll zu TOP 4

---

**2021/068**

01.06.2021

### **Fahrbahnausbau der K 37 Steimbke – Lichtenhorst in einem Teilbereich als Pilotprojekt in Schaumbetonbauweise**

#### Beschluss:

Das Gremium beschließt geändert.

Der Ausschuss für Kreisstraßen stimmt dem Fahrbahnausbau an der K 37 in einem Versuchsbereich auf einer Mindestlänge von rd. 400 m im Schaumbetonverfahren zu.

#### Beratungsgang:

KM Lindemann erläutert ausführlich das geplante Pilotprojekt im Zuge der K 37 zwischen Steimbke und Lichtenhorst mit einer Bauweise im Schaumbetonverfahren. Unter Darlegung von Querschnittsprofilen stellt er die bisherigen Untersuchungsergebnisse des mit der Erstellung eines Sanierungskonzeptes beauftragten Ingenieurbüros Dr. Beyer aus Hannover vor.

Er hebt dabei die Besonderheiten dieser Bauweise hervor und erläutert anhand von Fotos aus Steinhude das Verfahren der Aufbringung des Schaumbetons "in einem Guss" auf der gesamten Fahrbahnbreite von insgesamt 6,20 m.

Die verschiedenen Varianten, vorgestellt in der vergangenen Sitzung des Ausschusses für Kreisstraßen, wurden im Nachgang zur Sitzung intern (Verwaltung, NLStBV, GB Nienburg und Hannover, Ingenieurbüro Dr. Beyer) diskutiert. Die einhellige Meinung aller Beteiligten war, die Umsetzung im Schaumbetonverfahren zu favorisieren.

Um die Planungen zur Umsetzung dieser Bauweise weiter voranzubringen, wird seitens der Verwaltung daher vorgeschlagen, einen Abschnitt über ca. 400 m Länge als Pilotprojekt in dieser Bauweise umzusetzen. KM Lindemann stellt den vor Ort ausgewählten Streckenabschnitt (Eckelshof – Steimbke) im Bereich des dortigen Torfabbaugbietes anhand einer Übersichtskarte vor.

FDL Witt ergänzt im Anschluss an die Ausführungen von KM Lindemann, dass es sich hier nicht - wie in der Einladung formuliert - um einen Bericht handele, sondern nach erfolgter Beratung ein Beschluss für den Fahrbahnausbau an der K 37 in einem Versuchsbereich auf einer Mindestlänge von rd. 400 m im Schaumbetonverfahren erforderlich wäre, da die bisherige Beschlussfassung lediglich die Prüfung möglicher Varianten der Bauausführung beinhaltete.

KTA Hille befürwortet, die Bauweise mit dem Schaumbetonverfahren im Rahmen einer "Versuchsstrecke" zu testen. Er fragt in dem Zusammenhang, ob es möglich wäre, Recyclingmaterial (z.B. aus dem Kiesabbau) für den Unterbau zu verwenden.

KM Lindemann erklärt, dass dieses hier nicht möglich sei. Auf dieser Strecke soll der Schaumbeton eingesetzt werden, weil dieser besonders leicht im Gegensatz zu anderen Baustoffen sei. Der Einbau von anderen Materialien (wie z.B. Kies) würde aufgrund des Gewichts die Wirkung der Leichtbauweise aufheben.

BD Wehr weist noch mal auf die besondere Problematik der fehlenden Tragfähigkeit des Unterbaus auf der gesamten Strecke hin. Durch den Torfabbau in diesem Bereich würden die Moorwasserstände ohnehin weiter abgesenkt. Er begrüßt das Pilotprojekt, insbesondere im Hinblick darauf, dass diese Bauweise - sollte sie sich bewähren - möglicherweise auch für den Ausbau anderer Straßen, an denen Torfabbau stattfindet (z.B. im Bereich Uchte Darlaten), in Betracht käme.

KTA Plate betont, dass es ein guter Ansatz sei, an dieser Strecke ein neues Verfahren zu testen. Allein im Hinblick auf die finanziellen Aspekte (gegenüber der hohen Kosten für eine Umsetzung im konventionellen Verfahren) wäre es einen Versuch wert.

KTA Höper berichtet, dass die K 37 Mitte der achtziger Jahre von einspurig auf zweispurig ausgebaut worden sei. Daher sei der Untergrund vermutlich auch nur "einspurig" tragfähig. Das Thema der Sanierungsmaßnahme im Zuge der K 37 beschäftige sowohl den Ausschuss als auch die Verwaltung seit vielen Jahren. Er hoffe, dass die Durchführung des Pilotprojektes mit anschließender Erprobungsphase zu einem erfolgreichen Ende der ständigen Sanierungsmaßnahmen auf dieser Strecke führen werde. Selbst wenn das Pilotprojekt ergeben sollte, dass der Einbau von Schaumbeton nicht zum gewünschten Erfolg führe und eine der anderen - erheblich teureren - Ausbauvarianten zum Tragen käme, wäre dies ein Ergebnis. Somit könne in absehbarer Zeit eine umfangreiche Baumaßnahme mit dem Ziel, eine dauerhafte Tragfähigkeit des Untergrundes für die Asphaltsschicht auf der gesamten Strecke, zu erlangen, durchgeführt werden.

KTA Meyer merkt an, dass derzeit bereits zahlreiche Längsrillen auf der Fahrbahn vorhanden seien, die Beschädigungen der Fahrbahn darstellen. Er fragt nach, wie es sich zukünftig mit Querrillen verhalten würde.

KM Lindemann erklärt, dass der Schaumbeton sehr leicht sei und durch das besondere Verfahren bei der Aufbringung eine Plattenwirkung erzeugt würde. Damit sollten keine sogenannten "Sollbruchstellen" entstehen. Über dem Schaumbeton werden dann die Deck- und Asphaltsschichten aufgebracht. Somit gelangt kein Licht an den Schaumbeton, welches einen zusätzlichen Schutz vor Bruchstellen darstelle.

KTA Kretschmer teilt mit, dass sie dieses Pilotprojekt spannend findet. Sie stellt in Frage, ob eine Teststrecke von rd. 400 m von der Länge her gesehen, für eine umfangreiche Auswertung ausreichend wäre. Es kämen hier viele verschiedene Faktoren, u.a. auch die trockenen Sommer der letzten Jahren, zum Tragen.

KM Lindemann erklärt, dass die Strecke so ausgewählt worden sei, dass möglichst viele Faktoren der Besonderheiten dieser Strecke mit in die Erprobung einfließen

können. Der Torfabbau in der Nähe würde nicht gefährdet. Es würden so wenig Anwohner wie möglich hinsichtlich der Erreichbarkeit ihrer Grundstücke durch die Baumaßnahme beeinträchtigt. Bei der Auswahl der Stecke seien die gutachterlichen Empfehlungen und Erfahrungen des beauftragten Ingenieurbüros beachtet worden.

FDL Witt fügt hinzu, dass die Kosten auch für einen Abschnitt von lediglich rd. 400 m erheblich sind. Gutachterlich reiche diese Länge für eine Bewertung aus. Damit bestehe aus Sicht der Verwaltung nicht die Veranlassung, in Unkenntnis des Ergebnisses dieses Pilotversuches, von vornherein einen längeren Streckenabschnitt als nötig vorzusehen.

BD Wehr begleitet den Torfabbau in dem Bereich rund um die K 37. Er hätte die Auswahl der Teststrecke in dem Bereich zunächst auch als kritisch angesehen, weil der Torf bis auf ca. 20 m an die Kreisstraße heran abgebaut werde und die Erreichbarkeit der Torfabbaubetriebe auf jeden Fall gewährleistet sein müsse. Dieser Aspekt sei beachtet worden.



## Protokoll zu TOP 5

---

**2021/074**

01.06.2021

### **Nds. Wegrain-Appell, Anlage von Blühstreifen entlang von Kreisstraßen; Zwischenstand**

#### Beschluss:

Das Gremium nimmt Kenntnis.

#### Beratungsgang:

Frau Mühlenbruch berichtet von den aktuellen Entwicklungen in Bezug auf die Anlage von Blühstreifen entlang von Kreisstraßen. Das Projekt und die ausgewählten Flächen seien in der letzten Ausschusssitzung vorgestellt worden. Die Vorgaben waren u.a. die Öffentlichkeitswirksamkeit, insbesondere die Nähe zur Ortslage, und ein Budget in Höhe von 5.000 € jährlich über einen Projektzeitraum von 5 Jahren. Daneben solle Akzeptanz bei Anliegern geschaffen werden. Die Unterhaltung der Blühstreifen solle grundsätzlich durch die Straßenmeistereien erfolgen.

Die Umsetzung in der Praxis habe sich nicht als so unproblematisch dargestellt, wie zunächst angenommen. Die Straßenmeistereien verfügen nicht über die für die Vorbereitung der Flächen zur Anlage der Blühstreifen notwendigen Arbeitsgeräte und Maschinen. Der Abtransport des Mahdgutes müsse geklärt werden, da dieses aufgrund von Schadstoffbelastungen nicht in der Landwirtschaft oder als Futtermittel eingesetzt werden könne.

Weiter berichtet Frau Mühlenbruch über zwei weitere aktuelle Projekte zur Anlage von Blühstreifen:

Es läge ein Antrag eines Landwirtes als Vertreter eines Agrarbetriebes (GbR) auf Anlage eines Blühstreifens mit anschließender Pflege im Bereich der K 15 (Diethel – Strahle) auf einer Fläche von ca. 200 – 300 m<sup>2</sup> vor. Hier sei eine Abstimmung mit der NLStBV (GB Nienburg), der Straßenmeisterei Uchte und dem Fachbereich Naturschutz erfolgt. Eine entsprechende Vereinbarung (analog Pachtvertrag) wäre in Bearbeitung. Das Saatgut sei bereits durch den Fachdienst Naturschutz zur Verfügung gestellt worden.

Die Flüchtlingshilfe Liebenau habe beim Fachdienst Naturschutz, der Gemeinde Liebenau und der Landwirtschaftskammer Nienburg angefragt, ob es möglich sei, einen Blühstreifen in der Ortslage Liebenau, in der Nähe vom Edeka-Markt, in Eigenregie anzulegen und zu pflegen. Hier laufe das Prüfungs- und Abstimmungsverfahren.

KTA Hille kritisiert das Projekt im Hinblick auf die Öffentlichkeitswirksamkeit. Die Vorgabe "in der Nähe von Ortslagen" würde anscheinend zu unnötigen Problemen führen. Er begrüßt, dass das Projekt nur auf 5 Jahre ausgelegt sei und erhoffe sich bis dahin eine positive Entwicklung.

KTA Höper erinnert noch mal daran, dass benachbarte Landkreise professionelle Programme für die Anlage von Blühstreifen entwickelt hätten. Es gäbe Programme für unterschiedliche Arten von Saatgut, für diverse Untergründe und für den Einsatz von kleineren oder größeren Maschinen. Man hätte diese Programme für den Landkreis Nienburg übernehmen können.

KTA Hustedt berichtet von dem bereits angelegten Blühstreifen in Eitzendorf. Der Bereich dort sei sehr schmal. Etwas weiter außerhalb der Ortschaft befände sich eine wesentlich breitere Fläche, die besser geeignet gewesen wäre.

FDL Witt teilt mit, dass der Blühstreifen dort nicht angelegt werden sollte, weil der Aspekt der "Ortsnähe" nicht gegeben wäre. Dieses sei eine hausinterne Vorgabe gewesen.

KTA Höper hat noch eine Anmerkung zu einer seiner Wortmeldungen aus dem letzten Protokoll zu TOP 4 (BV 2020/201): *"Es gäbe auch zu wenig Rehwild und dafür würden auch keine Zuchtstationen errichtet."* Bei anderen Projekten, die in der Ortsnähe bzw. entlang einer Straße angelegt worden seien, würden die Insekten durch den Aufprall auf Windschutzscheiben der Autos sterben. Dieses sei sicher auch nicht im Sinne des Projektes zur Verringerung des Insektensterbens bzw. zur Erhaltung des Artenschutzes. Damit wäre aus seiner Sicht hier das Budget für das Projekt "Blühstreifen" nicht sinnvoll eingesetzt.

BD Wehr gibt KTA Höper dahingehend Recht, dass der Einsatz der finanziellen Mittel im Verhältnis zum Erfolg dieses Projektes gesehen werden müsse. Nach Ablauf der 5 Jahre müsse neben der Kostenentwicklung auch die (positive) Entwicklung in Bezug auf den Artenschutz gesehen werden. Gerade die Projekte "Anlage eines Blühstreifens durch die Initiative Flüchtlingshilfe Liebenau" und das Projekt an der BBS Nienburg stellen hier eine positive Entwicklung in Richtung Artenschutz dar.

KTA Kretschmer teilt mit, dass sie mit erfolgreicherem Ergebnissen in der Umsetzung des Projektes gerechnet hätte. Sie regt an, dass man das Monitoring nicht erst nach 5 Jahren durchführen solle. Auch nach einem Jahr könne man schon zum Entschluss gelangen, dass beispielsweise die Vorgabe "Ortsnähe" für die Anlage von Blühstreifen nicht unbedingt sinnvoll wäre.

Die Aussage von Anliegern, dass Blühstreifen, die nicht einmal jährlich gemäht werden "nicht schön aussehen", läge immer im Auge des Betrachters. Das Projekt "Anlage von Blühstreifen" solle auf jedem Fall nach Ablauf eines Jahres nachjustiert und ggf. verbessert und angepasst werden.



## **Protokoll zu TOP 6**

---

01.06.2021

### **Mitteilungen/Anfragen**

Beschluss:

Beratungsgang:

Keine Wortmeldungen.



## Protokoll zu TOP 7

---

01.06.2021

### Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde

#### Beratungsgang:

Herr Richter äußert sich positiv zum geplanten Fahrbahnausbau im Zuge der K 37. Die Einwohner von Lichtenhorst würden einen "vernünftigen" Ausbau der Kreisstraße ohne ständige Beschränkungen durch die abgängige Fahrbahn bzw. Sperrungen aufgrund von Sanierungsmaßnahmen befürworten.

Weiter teilt er mit, dass er in der Tageszeitung "Die Harke" gelesen habe, dass die Kreisstraße 36 als Umleitungsstrecke für die Sperrung der B 214 vorgesehen sei und für den Schwerlastverkehr gesperrt werden solle. Dieses sei nicht erfolgt. Er fragt, ob es sich um ein Versehen handeln würde. Die Fahrbahn der K 36, und insbesondere die Wegeseitenränder, seien in einem sehr schlechten Zustand.

KM Lindemann erklärt, dass für eine Sperrung des Schwerlastverkehrs auf der Strecke eine verkehrsbehördliche Anordnung erforderlich sei. Er würde umgehend prüfen lassen, ob diese vorhanden und möglicherweise nicht umgesetzt worden sei.

Herr Andermann berichtet von Erfahrungen aus seiner Tätigkeit als KTA. Der Ausbau der K 37 sei bisher immer wieder verschoben worden, weil das Projekt sehr planungs- und kostenintensiv sei.

Der Fahrbahnausbau und Neubau eines Radweges im Zuge der K 3 sei bereits vor rund 20 Jahren geplant und nun erst in diesem Jahr fertiggestellt worden.

Herr Andermann äußert Bedenken, dass der Streckenabschnitt, der für das Pilotprojekt im Zuge der K 37 ausgewählt worden sei, mehrere Wochen gesperrt werden müsse und einige Flächen dann nicht erreichbar wären. Er würde sich wünschen, dass die Verwaltung den genannten Bereich nochmals prüfen könnte.

KM Lindemann erklärt, dass die Strecke so ausgewählt worden sei, dass so wenig wie möglich Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Grundstücke auftreten. Eine halbseitige Bauweise sei aufgrund der besonderen Bauweise mit dem Schaumbetonverfahren nicht möglich. Erfahrungsgemäß würden die anliegenden Landwirte Wege finden, um ihre Grundstücke erreichen zu können.

Herr Andermann hat hinsichtlich der Anlage von Blühstreifen noch eine Anmerkung zu der Aussparung eines Sichtdreiecks im Bereich der K 6 Steimbke, Richtung Wenden. Hier hätte man eine andere Saatgutmischung mit Pflanzen, die nicht so hoch werden, verwenden können.

Herr Andermann erkundigt sich, ob nicht noch auf Flächen privater Eigentümer zusätzliche Blühstreifen angelegt werden können.

FDL Witt verweist auf das Budget von jährlich 5.000 €. Dieses würde im Moment nicht für weitere Flächen ausreichen.

KTA Altmann merkt an, dass private Eigentümer ihre Flächen ggf. auch unentgeltlich zur Verfügung stellen würden. Man könne auch versuchen, Landwirte zu überzeugen, die Anlage von Blühstreifen auf ihren Grundstücken in Eigenverantwortung und auf eigene Kosten anzulegen.

KTA Hustedt schließt die letzte Sitzung dieser Legislaturperiode. Er bedankt sich beim Gremium für die angenehme und stets konstruktive Zusammenarbeit in den letzten vier Jahren. Er erinnert noch mal an die gute Zusammenarbeit mit der im letzten Jahr in den Ruhestand gegangenen Verwaltungsmitarbeiterin Frau Fabisch und den ebenfalls in Ruhestand gegangenen ehemaligen Kreisstraßenmanager Herrn Sangmeister. Weiter lobt er die stets gute Vorbereitung und Durchführung der Sitzungen durch FDL Witt.