



LANDKREIS LÜNEBURG

Betrieb Straßenbau und -unterhaltung	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Seegers, Jens-Michael Datum: 18.01.2024	Beschlussvorlage	2024/006
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG); Entfall des Mehrjahresprogramms für den kommunalen Straßenbau ab 2024. Fortschreibung der Maßnahmenliste für die Jahre 2025 ff.

Beratungsfolge

Status	Datum	Gremium
Ö		Betriebs- und Straßenbauausschuss

Anlage/n:

Maßnahmenliste NGVFG-Förderungen; Straßen und Brückenbau ab 2025 und aktualisierte Prioritätenliste für Radwege an Kreisstraßen

Beschlussvorschlag: Die Fortschreibungen der Maßnahmenlisten für die Jahre 2025 ff. für den Straßen-, Brücken- sowie Radwegbau werden in den vorgelegten Fassungen beschlossen.

Sachlage:

Für die Erstellung der Straßen-, Brücken- und Radwegebaumaßnahmen zur Aufnahme in das Mehrjahresprogramm (MJP) gemäß NGVFG bei der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg, war bislang die Fortschreibung des MJP des Landkreises Lüneburg erforderlich.

Das Nds. MW hat jedoch im Dezember 2023 mitgeteilt, dass im Zuge der Neuorganisation des Themenkomplexes NGVFG – Bereich kommunaler Straßenbau- in einem ersten Schritt die Erstellung des MJP ab dem Jahr 2024 entfällt. Diesbezügliche Anmeldungen seien nicht mehr möglich. Allerdings sei die NLStBV vom MW angewiesen worden, auf Antrag kommunaler Vorhabenträger Prüfungen zur grundsätzlichen Förderfähigkeit vorzunehmen. Diese Vorprüfungen können unabhängig von Vorlageterminen jederzeit beantragt werden. Eine Information seitens der NLStBV an das MW zu einzelnen Vorhaben ist nicht erforderlich.

Das Jahresbauprogramm für das jeweilige Folgejahr ist dem MW von der NLStBV zum 01. November eines jeden Jahres vorzulegen. In das Jahresbauprogramm können nur geprüfte und als förderfähig anerkannte Vorhaben aufgenommen werden.

Im Hinblick auf die Planungssicherheit des Landkreises, sollte die bisherige Praxis der jährlichen Fortschreibung der Maßnahmenliste für geförderte Projekte nach dem NGVFG beibehalten werden. Bei der NLStBV sollte dementsprechend die Prüfung der grundsätzlichen Förderfähigkeit der Projekte beantragt werden.

Um die geplanten Maßnahmen im Rahmen des Straßen- und Brückenbaus sowie des Radwegebaus übersichtlicher darzustellen, sind für diese Bereiche nunmehr separate Listen erstellt worden. In den Listen sind die jeweiligen Kostenkalkulationen an die aktuellen Preisentwicklungen angepasst worden.

Neu mit aufgenommen wurden die laufenden Nummern 4 (Neubau der Luhebrücke im Zuge der K 34 in Oldendorf/L.) und die lfd. Nummer 5 (Neubau der Krainkebrücke im Zuge der K 61).

Die veranschlagten Kosten für den Bau der Elbbrücke sind entsprechend der Fortschreibung des Baupreisindex und unter Berücksichtigung einer Kostenvarianz von 12,5% aktualisiert worden.

Die geplanten Bauabschnitte sind nunmehr für die Jahre 2026 – 2028 eingeplant worden.

Der Ausbau der OD Deutsch Evern im Zuge der K 37 ist abweichend von der Vorjahresplanung (2024) erst ab 2026 zu realisieren, da die K 37 als Umleitungsstrecke für den Ausbau der B 4 (Ortsumgehung Lüneburg) genutzt werden wird.

Die vom Betriebsausschuss beschlossene Prioritätenliste für Radwege an Kreisstraßen beinhaltet ebenfalls aktualisierte Finanzierungsübersichten und die jeweiligen Umsetzungsplanungen.

Finanzielle Auswirkungen:

a) für die Umsetzung der Maßnahmen: _____ €

b) an Folgekosten: _____ €

c) Haushaltsrechtlich gesichert:

im Haushaltsplan veranschlagt

durch überplanmäßige/außerplanmäßige Ausgabe

durch Mittelverschiebung im Budget
Begründung:

Sonstiges:

d) mögliche Einnahmen:

wenn ja, umsatzsteuerliche Relevanz der Einnahmen:

ja

nein

klärungsbedürftig

Klimawirkungsprüfung:

Hat das Vorhaben eine Klimarelevanz?

keine wesentlichen Auswirkungen

positive Auswirkungen (Begründung)

negative Auswirkungen (Begründung)

Begründung: Die Maßnahmen, insbesondere der Neubau von Straßen, Brücken und Radwegen haben aufgrund der einhergehenden zusätzlichen Flächenversiegelungen und der einzusetzenden Baustoffe sowie des Maschinen- und Fahrzeugeinsatzes zunächst negative Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz. Mittel- bzw. langfristig sollen die Verbesserungen in der Infrastruktur Anreize zum Verkehrswandel schaffen.