

Niederschrift
über die 18. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität am
08.05.2017 in der Straßenmeisterei Jever-Moorwarfen

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:26 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender

Ulfers, Holger

Mitglieder

Bödecker, Anne

Eilers, Claus

Haesihus, Heiner

Harms, Ronald

Homfeldt, Axel

Krettek, Thorsten

Loers, Diedrich

Michaelis, Friedhelm

Ratzel, Gerhard

Tammen, Reiner

beratende Mitglieder (GM)

Chmielewski, Iko

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Ambrosy, Sven

Boldt, Nadine

Dehrendorf, Martin Dr.

Hinrichs, Thorsten

Karmires, Nicola

Gäste

Fockenga, Dietmar

Harms, Klaus-Rüdiger

Gäste/informativ

Borcherding, Axel

Buchholz, Frank

Golz, Burkhard

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und Beschlussfähigkeit sowie Genehmigung der Tagesordnung

Vorsitzender Ufers begrüßt alle Mitglieder und eröffnet die Sitzung. Er stellt die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2017

Die Niederschrift über die letzte Sitzung vom 16.03.2017 wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Einwohnerfragestunde

Es gibt keine Fragen.

TOP 4 Berichte und Vorlagen der öffentlichen Sitzung

TOP 4.1 Berichte und Vorlagen für den Kreistag:

TOP 4.1.1 Verabschiedung einer Resolution betr. Fernverkehrsanbindung Friesland Vorlage: 0140/2017

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität vom 16. März 2017 – sh. TOP 4.2.1 – beschlossen, hat die Verwaltung den nachstehenden Entwurf einer Resolution zur Thematik „Fernverkehrsanbindung der Region Wilhelmshaven-Wittmund-Friesland“ vorbereitet:

„Die ostfriesische Halbinsel wird durch Bahnverkehr im Westen (NRW/Emsland – Leer – Emden – Norden) und im Osten (Osnabrück/Bremen–Oldenburg–Wilhelmshaven–Esens) erschlossen. Doch während sich die Verbindungen im Westen durch überregionale Anbindung, Elektrifizierung der Strecke und gute Erreichbarkeit der Inseln zu einem qualitativ hochwertigen Angebot entwickelt haben, wird bei den Verbindungen im Osten (Raum Friesland, Wittmund und Wilhelmshaven) eine vergleichbare Qualität nicht erreicht. Vielmehr sind hier aufgrund der fehlenden Fernverkehrsanbindung die Orte auf dem Festland sowie die östlichen ostfriesischen Inseln nur mühsam mit teils mehrfachem Umsteigen zu erreichen, was letztlich dazu führt, dass sich der Bahnanteil bei den Reisenden in der Region auf einem niedrigen Niveau bewegt.

Zudem wird die Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg zurzeit umfangreich ertüchtigt, was der Landkreis Friesland begrüßt. Gleichwohl kommt es aber aufgrund der langen Bauzeit von mehr als 10 Jahren zu wesentlichen Verlusten in der Attraktivität der Strecke, welche auch durch ein passendes Schienenersatzangebot nicht gemindert werden können. Diese langfristige Qualitätsminderung bedarf eines Ausgleichs durch geeignete Maßnahmen der Attraktivitätssteigerung.

Aufgrund der großen Bedeutung für Wirtschaft (Pendler / Geschäftsreisende) und Tourismus (Tagesgäste / Urlaubsgäste) der Region wurde durch die Verkehrsregion Ems-Jade im Jahr 2016 die Firma ConTrack GmbH aus Hannover beauftragt, Möglichkeiten für eine Verbesserung der Fernverkehrsanbindung im Raum Friesland, Wittmund, Wilhelmshaven herauszustellen. Dieses Gutachten zeigt, dass es mit Hilfe von Flügelungskonzepten oder durch die Verlängerung schon bestehender Zugverbindungen möglich wäre, eine Verbesserung der

Fernverkehrsanbindung der östlichen ostfriesischen Halbinsel und dem Oberzentrum Wilhelmshaven zu erreichen. Für eine Realisierung dieser Vorschläge ist eine Elektrifizierung der Bahnstrecke notwendige Voraussetzung, so dass nochmals auf die Bedeutung der zügigen Umsetzung hingewiesen wird.

Auf dieser Basis fordert der Kreistag Friesland die Verantwortlichen von Bund, Land und DB auf, Planungen vorzulegen, die zur Verbesserung der Fernverkehrsanbindung führen. Diese Planungen müssen bereits jetzt begonnen werden, um nach dem Ende der Bauarbeiten zügig ein qualitativ hochwertiges Angebot etablieren und dadurch die Nachfrage stärken zu können. In die Planungen einzubeziehen sind dabei die beschlossene Elektrifizierung der Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg sowie die im ConTrack-Gutachten aufgezeigten Möglichkeiten für eine Verbesserung der Fernverkehrsanbindung. Ebenfalls ist ein geeigneter Bahnhof als Fernverkehrshalt für die Anbindung der Inseln bzw. der Strecke nach Esens einzuplanen. Hier bieten sich insbesondere die Bahnhöfe Wilhelmshaven und Sande, z. B. an einem neuen Mittelbahnsteig, an.

In diesem Zusammenhang wird dazu aufgefordert, ein integriertes Zugangebot (IC/RE) mit gemeinsamem Tarif (siehe Norddeich/Bremen) auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg (und ggf. darüber hinaus) zu planen und umzusetzen.“

Die Verwaltung bittet um Beratung und ein entsprechendes Votum des Kreistages.

Herr Ulfers lässt direkt über die vorliegende Resolution zur Fernverkehrsanbindung Frieslands abstimmen.

Der vorstehenden Resolution zur Fernverkehrsanbindung des Landkreises Friesland und der Region wird zugestimmt. Die Verwaltung wird gebeten, die Verlautbarung den entsprechenden politischen und behördlichen Aufgabenträgern (Bundesverkehrsministerium, Nds. Wirtschaftsministerium, DB, LNVG, MdB und MdL der Region zu übermitteln. Der Landkreis Wittmund und die Stadt Wilhelmshaven werden um Kenntnisnahme und entsprechende Unterstützung der Inhalte über ihre Gremien und Repräsentanten gebeten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

TOP 4.2 Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:

TOP 4.2.1 Beratung der vorangehenden Bereisung an Kreisstraßen Vorlage: 0134/2017

Allgemeine Unterhaltungsstrategie für Kreisstraßen

Die grundlegende Sanierung der Kreisstraßen ist ein festgeschriebener Handlungsschwerpunkt des Landkreises Friesland. Dies bedeutet, dass über die Erhaltung der Verkehrssicherheit und der „kosmetischen“ Arbeiten an Kreisstraßen hinaus Sanierungsarbeiten mit einhergehender Substanzverbesserung durchgeführt werden, um dem Aufzehren der Substanz von Fahrbahnaufbauten vorzubeugen und damit Vermögenswerte zu erhalten oder sogar zu erhöhen.

Diesem Ziel entsprechend wurden in den vergangenen Jahren die Haushaltsansätze für Unterhaltung und Instandsetzung stetig erhöht (sh. Anlage). Hinzu kommen auch immer wieder größere Maßnahmen mit investivem Charakter.

Dementsprechend erwarten wir aus der in diesem Jahr durchgeführten Zustandserfassung eine positive Bewertung der Vermögenswerte der Kreisstraßen und verfügen gleichzeitig über objektive Maßstäbe für die weitere Planung von Erhaltungsmaßnahmen.

K 332, Addernhausener Straße, Schortens

Schaffung einer Radverkehrsanlage

Der Landkreis plant die Schaffung einer Radverkehrsanlage an der K 332 zwischen Siebets- haus und Addernhausen in Form von Radfahrstreifen anstelle der jetzt vorhandenen „Mehr- zweckstreifen“. Eine Bestandsaufnahme hat ergeben, dass quasi durchgängig eine Fahr- bahnbreite von 9,00m vorhanden ist. Derzeit haben die Fahrbahnen eine Breite von 3,10m, die Mehrzweckstreifen weisen eine Breite von 1,30m auf, beide Bereiche werden durch eine Schmalstrichmarkierung von 0,12m Breite getrennt. Innerhalb des 1,30m breiten Mehr- zweckstreifens verläuft noch eine alte 0,12m Schmalstrichmarkierung.

Hinsichtlich der Möglichkeiten und Einsatzgrenzen einer Radweganlage unter Berücksichti- gung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und einer Verkehrsbelastung von max. 450 Kfz/h (10 % abgeleitet aus rd. 4500 Kfz/24h) halten wir es gemäß der Empfeh- lungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für verkehrlich sinnvoll, hier die beiden Mehr- zweckstreifen in Radfahrstreifen (RFS) umzuwandeln. Die Abmessungen von RFS sollten gemäß ERA 1,85m (einschl. 0,25m Breitstrich) sein. Lt. VwV-StVO und RMS-Entwurf ist ein Mindestmaß von 1,50m einzuhalten. Bezüglich der Fahrbahnbreite sollte eine Mittelmarkie- rung erhalten bleiben, was bedeutet, dass die beiden Fahrstreifen ein Mindestmaß von 5,50m aufweisen müssen.

Hier gibt es zur Anlage beidseitiger RFS im Straßenquerschnitt der K 332 zur Dimensionie- rung und Breitenaufteilung der einzelnen Elemente mehrere Möglichkeiten. Der Landkreis präferiert die Variante, die vorhandene Fahrbahn komplett mit einem Dünnschichtbelag zu erneuern (zur Verhinderung von Phantomwirkung alter Markierungen) und dann eine neue Markierung wie folgt aufzubringen: Beidseitig RFS in 1,85m Breite einschließlich 0,25m Breitstrich, Fahrbahn in 5,5m Breite mit Mittelrennung.

Derzeit werden hierzu von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Planunter- lagen erstellt.

K 311, Tarbarger Landstraße, Zetel

Sanierung des zweiten Teilabschnitts der K 311

Nachdem ein erster Abschnitt der K 311 in einer Länge von ca. 0,5 km im Jahr 2015 saniert wurde, war ursprünglich für das Jahr 2016 die Sanierung eines zweiten Teilabschnitts in ei- ner Länge von 1 km geplant. Bereits im Vorfeld der Ausschreibung hatten wir als Bauherr uns mit der Thematik der Verwertung der anfallenden Böden zu beschäftigen, da eine pau- schale Vergabe dahingehend, dass die Böden in das Eigentum des Auftragsnehmers gehen, der sich um eine ordnungsgemäße Verwertung zu kümmern hat, nicht mehr zulässig ist. Beim ersten Bauabschnitt wurde seinerzeit die Verwertung durch Verfüllung der Altlast in Langendamm geplant, nachträglich hat die bauausführende Firma jedoch die Verwertung als Material für eine Pilzzucht in den Niederlanden aufgezeigt.

Bei der Vorbereitung der Ausschreibung für die Sanierung des 2. Abschnittes der K 311 ergaben sich bereits im Vorfeld mögliche Mehrkosten von rd. 90.000 € im Vergleich zur Kos- tenplanung, so dass auch angesichts der darüber hinaus fehlenden rechtlichen Absicherung der Verwertung des anfallenden Bodens die Maßnahme nicht durchgeführt werden konnte.

Nunmehr besteht ggf. die Möglichkeit, die anfallenden Böden in Wiesmoor in einer ehemali- gen Lehmabbaufäche einzubauen. Hierzu sind derzeit noch Gespräche anhängig.

K 110, Zum Jadebusen, Varel

Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Kreisstraße 110

Zuletzt am 02.07.2012 wurde dem Ausschuss für Bauen, Feuerschutz und Mobilität der Sachstand vorgestellt (Vorlage 107/2012), basierend auf den Ergebnissen der seinerzeit durch die Partner Deutsche Bahn, Stadt Varel und Landkreis Friesland beauftragten Mach- barkeitsstudie zu den Bahnübergängen in Varel.

In diversen Besprechungen und Diskussionen wurde seitdem auch unter Beteiligung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr versucht, die konkrete Planung voranzu- treiben, wobei die Deutsche Bahn darstellt, dass zumindest mittelfristig, d.h. für die nächsten

8 – 10 Jahre, keine Beteiligung der Bahn an dem Projekt in Aussicht gestellt werden kann.

Da bekanntlich auch die weiterhin unklare Situation um die Entflechtungsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über 2019 hinaus ohnehin derzeit keine verlässliche Planung von kommunaler Seite zulässt, sind aktuell keine weiteren Planungsschritte möglich.

Die geschätzten Kosten von ca. 15 Mio. € würden nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) gedrittelt und fallen zu je 5 Mio. € dem Straßenbaulastträger, dem Bund und der DB Netz AG zu. Planungskosten werden mit 15 % angenommen, überschüssige Planungskosten (der Bund beteiligt sich – wenn überhaupt – nur mit 10% von seinem Anteil) wären vom Veranlasser - Straßenbaulastträger - zu tragen.

Diese Ausgangslage werden Vertreter der Deutschen Bahn dem Ausschuss im Rahmen der Bereisung vorstellen.

K 107 b, Hoheluchter Straße, Varel

Maßnahmen an der Kreisstraße 107 b

Die K 107 b ist aufgrund des problematischen – moorigen – Untergrunds eine stark sanierungsbedürftige Straße. Die Fahrbahnbefestigung besteht aus Klinkerpflaster auf Sand und ist in Teilbereichen bituminös überbaut. Direkt am Fahrbahnrand befindet sich alter Baumbestand.

Auf der Strecke fahren mehrmals täglich Schulbusse sowie schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge. Durch die immer schwerer werdenden Fahrzeuge, die die 5,5 t lastbeschränkte Straße benutzen, entstehen aufgrund des geringen Aufbaus in immer kürzer werdenden Abständen starke verkehrsgefährdende Setzungen, so dass diese (fast jährlich) durch Profilierungsarbeiten beseitigt werden müssen.

So werden je nach Schadensbild jeweils ca. 50.000 € bis 80.000 € aufgewendet, um die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten.

Da die Straße nur eine geringe verkehrliche Bedeutung hat, erscheint eine komplette Sanierung einschließlich des Unterbaus der Fahrbahn wirtschaftlich nicht verhältnismäßig. Diese wäre im Übrigen auch nicht möglich, ohne in den Wurzelbereich der neben der Fahrbahn stehenden Bäume einzugreifen.

Um die Fahrbahn dennoch verkehrssicher zu halten, wurden zuletzt die vorhandenen Mängel (Verdrückungen und Verwindungen) durch Einbau von bituminösem Mischgut beseitigt, um eine möglichst ebene Oberfläche zu erhalten. Die Bereiche wurden anschließend durch Aufbringen einer kostengünstigen Oberflächenbehandlung versiegelt, damit kein Wasser in den Unterbau eindringen und diesen beschädigen kann.

Nach dieser Strategie soll die Straße weiterhin unterhalten werden.

K 108, Jaderberger Straße, Varel

Sanierung der Fahrbahn

Die Sanierung der K 108 ist außerhalb der Ortsdurchfahrt im Hocheinbau vorgesehen, das heißt, die Schadstellen der vorhandenen Fahrbahn werden rausgefräst und durch neues bituminöses Material ersetzt. Danach wird ein risseüberbrückendes Gewebe in ganzer Fahrbahnbreite aufgebracht. Die Anschlussbereiche für die neue Deckschicht werden angefräst und es wird soweit erforderlich ein Profilausgleich mit bituminösem Mischgut vorgenommen. Wenn die vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen sind, wird eine neue Deckschicht (ca. 4,0 cm dick) auf die vorhandene zum Teil vorprofilierete Fahrbahn aufgebracht. Die vorhandenen Zufahrten und Einmündungen werden der neuen Höhenlage entsprechend angepasst. In der Ortsdurchfahrt, die im 2. Bauabschnitt saniert werden soll, werden erst die Entwässerungsanlagen saniert und dann die vorhandene Deckschicht in 4,0 cm Dicke abgefräst und durch eine neue Deckschicht ersetzt.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bereitet die Ausschreibung der Maßnahme zur Durchführung in 2018 zurzeit vor.

Landrat Ambrosy ergänzt, dass die Bereisung gezeigt habe, dass der Landkreis trotz der noch anstehenden Aufgaben in Bezug auf die Unterhaltung der Kreisstraßen auf einem sehr guten Weg sei!

Zu dem Projekt der „Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Kreisstraße 110“ sei deutlich geworden, dass es sich hierbei um ein langfristiges Projekt handele, das auf der Grundlage der bestehenden Beschlusslage voranzutreiben sei, allerdings seien die evtl. entstehenden finanziellen Auswirkungen sorgfältig darzustellen.

In mehreren Wortbeiträgen der KTA´s Harms, Ratzel, Tammen und Chmielewski wird betont, dass die Planungen für den evtl. Kauf erforderlicher Grundstücke abgesteckt werden sollten; zu diesem Zweck wird die Verwaltung Gespräche mit der Stadt Varel vornehmen, um die Verhandlungen zu konkretisieren mit dem Ziel der Erstellung eines Konzeptes (hierbei würde auch die grundsätzliche Möglichkeit einer Überführung beleuchtet werden) und der Darstellung möglicher Planungskosten.

Herr Hinrichs stellt auf Nachfrage von KTA Eilers zum Stand der Planung der Sanierung der K 311 (Tarbarger Landstraße) noch dar, dass erfreulicherweise eine Möglichkeit der Verwertung der anfallenden Böden gefunden wurde, allerdings noch die Modalitäten konkret ausgehandelt werden. Bei einem positiven Ausgang der Verhandlungen werde man angesichts der eingestellten Verpflichtungsermächtigung noch im laufenden Jahr einen Auftrag erteilen können, der im Frühjahr 2018 abgewickelt werde.

Der Ausschuss berät die Themen der Bereisung und nimmt die Ausführungen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis.

TOP **Vorstellung der Planung einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) an**
4.2.2 **der K 109 (Windallee, Schloßplatz)**
 Vorlage: 0135/2017

Das Büro BK Projektmanagement, Oldenburg, wurde beauftragt, die Schaffung einer Radverkehrsanlage im Zuge der K 109 in der OD Varel zwischen B 437 und Eisenbahnbrücke zu planen. Nachdem bereits in früheren Jahren diverse Alternativen (u.a. die Anlegung von gemeinsamen Geh- und Radwegen) verworfen wurden, hat im Dezember 2016 eine erste Erörterung der Ausbaualternativen stattgefunden, wonach im Termin Einigkeit darüber erzielt wurde, die Anlegung von Schutzstreifen zu präferieren und die Maßnahme in zwei Abschnitte zu unterteilen.

In einem ersten Abschnitt der K 109 (Windallee, Schloßstraße, Mühlenstraße) soll nunmehr von der B 437 kommend planerisch bis zur Einmündung der Kirchenstraße ohne wesentliche Veränderungen der Nebenanlagen ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn für Radfahrer markiert werden. Der bestehende Fahrbahnquerschnitt weist hierzu ausreichende Breiten auf. Erforderliche Durchfahrtsbreiten an den Mittelinseln sind gewährleistet. Für die Umsetzung der Maßnahme ist eine verkehrsbehördliche Anordnung ausreichend und keine planungsrechtliche Absicherung erforderlich.

Die Umsetzung des zweiten Teilabschnittes bis zur Bahnhofsbrücke soll erst nach den gewonnenen Erfahrungen mit dieser neuen Radverkehrsführung im 1. Teilabschnitt entschieden werden. In diesem Bereich ist eine Schutzstreifenlösung aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite nicht ohne Grunderwerb möglich, außerdem ist das mit der Anlegung von Schutzstreifen verbundene verkehrsrechtliche Parkverbot zu diskutieren.

Die derzeitige Planung des 1. Abschnittes wird im Zuge der Sitzung vorgestellt.

Herr Hinrichs beantwortet diverse Nachfragen zur Planung und stellt dar, dass die Ausdehnung des 1. nunmehr vorgestellten und beplanten Abschnittes grundsätzlich möglich sei (so z.B. auch wie angeregt bis zum Lothar-Meyer-Gymnasium), allerdings wären hier noch die verkehrlichen Voraussetzungen (Fahrbahnbreite und -zustand, ggf. vorherige Sanierung bestimmter Fahrbahnbereiche) abzustimmen. Er kündigt die Vorstellung des Konzeptes im Fachausschuss der Stadt Varel Ende des Monats an.

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

TOP 4.2.3 Verkehrsunfallsituation 2016; Bericht der Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland

Herr Harms (Sachbearbeiter Verkehr der Polizeiinspektion WHV/FRI) stellt die Verkehrsunfallstatistik 2016 für den Landkreis Friesland dar und geht ausführlich auf die im Rahmen der Unfallkommission mit den Fachbehörden erörterten Unfallhäufungsstellen im Landkreis ein. Die Statistik liegt der Niederschrift an.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

TOP 4.2.4 Verkehrsüberwachung; Zuschüsse für Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit Vorlage: 0136/2017

Auf Beschluss des Kreisausschusses vom 14.05.2001 sind 10 % der erwirtschafteten Überschüsse aus der Verkehrsüberwachung an die in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Organisationen, insbesondere im Bereich des Verkehrsunterrichts an den Grundschulen sowie den Sekundarstufen I und II, auszuschütten.

Im Jahr 2016 standen Zuschussmittel in Höhe von insgesamt 35.000 € zur Verfügung. Den Schulen im Landkreis Friesland konnten Fördermittel in Höhe von 16.000 € zugewiesen werden. Der auszahlende Betrag erreichte damit einen Anteil von 77,08 % an den von den Schulen insgesamt beantragten Zuschüssen.

Weitere Zuschussnehmer waren die Weser-Ems Busverkehr GmbH, die Verkehrswacht Varel-Friesische Wehde e.V., die Verkehrswacht Jeverland e.V. sowie die Gemeinde Zetel. Für eigene Maßnahmen des Landkreises Friesland wurden 2.000 € bereitgestellt.

Die aus der kommunalen Überwachung des fließenden Verkehrs insgesamt erwachsene Fallzahl hat sich im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % erhöht. Bei den stationären Messanlagen hat sich der Trend aus den Vorjahren zu ständig sinkenden Fallzahlen nicht weiter fortgesetzt. Es konnte eine Stabilisierung auf fast exakt dem Vorjahresniveau festgestellt werden.

Insgesamt wurde ein Überschuss in Höhe von 406.630,89 € erwirtschaftet, so dass Fördermittel in Höhe von 40.700 € in Anspruch genommen werden könnten. Basierend auf der Annahme, dass der im Vorjahr festgestellte außergewöhnlich hohe Überschussbetrag in Höhe von 509.542,03 € nicht annähernd wieder erreicht werden würde, sind auf der Grundlage des aus mehreren Abrechnungszeiträumen errechneten Jahresmittels allerdings lediglich 34.600 € in den Haushalt 2017 eingestellt worden. Die Fördersumme sollte deshalb insgesamt den Betrag in Höhe von 35.000,00 €, auch vor dem Hintergrund, dass dieser Betrag den zweithöchsten Zuschuss in den letzten sechzehn Jahren darstellt, nicht überschreiten.

Im Jahr 2016 sind aus der kommunalen Überwachung des fließenden Verkehrs insgesamt 41.078 Geschwindigkeitsverstöße geahndet worden. Aus diesem Anzeigenaufkommen resultiert der in der Anlage 2 nachgewiesene Überschuss.

Auf Nachfrage von KT Ae Bödecker nach den Modalitäten der Auswahl der zuschusswürdigen Anträge der Schulen erläutert Herr Hinrichs, dass hier weder das „Windhund“-Verfahren eine Rolle spiele noch z.B. die Größe der Schule bzw. die Schülerzahl. Ausschlaggebend sei jeweils die Begründung des jeweiligen Projektes bzw. des anzuschaffenden Inventars, die Höhe der Zuschüsse beispielsweise im Vorjahr sowie der jeweilige Einzelfall (so werde versucht, größere Kürzungen im Einzelfall zu vermeiden, weil ansonsten die Finanzierung ggf.

komplett entfallen würde). Man sei stolz darauf, dass der weit überwiegende Teil der Anträge auch positiv beschieden werden könne.

Den in Anlage 1 genannten Antragstellern werden die dort aufgeführten Zuschüsse zweckgebunden für die Verkehrssicherheitsarbeit gewährt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

TOP 4.2.5 Sachstand Nahverkehrsplanung im LK Friesland / Vorschlag über LiquidFriesland vom 15.3.2017 von Herrn Maximilian Striegl Vorlage: 0170/2017

Grundlage und Sachstand Nahverkehrsplanung im LK Friesland

Der Landkreis Friesland ist auf seinem Gebiet die für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständige Behörde und Aufgabenträger gemäß der europäischen VO (EG) Nr. 1370/2007 und dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG). Der öffentliche Personennahverkehr ist dabei als Teil der Daseinsvorsorge definiert und nach § 4 NNVG den Landkreisen zugewiesen.

Bislang hat er den ÖPNV auf seinem Gebiet (Linienverkehr) im Wesentlichen über Schüler-sammelzeitkarten (SSZK) finanziert. Hierbei hat der Landkreis keine Transparenz hinsichtlich der Erlöse bzw. Kostensituationen der Unternehmen noch einen tatsächlichen Einfluss auf die Linienkonzessionen und insbesondere nicht auf die tatsächlichen Qualitäten der Verkehrsdienstleistungen gehabt. Sowohl Linienverläufe als auch die Fahrpläne orientierten sich im Wesentlichen an der Haupteinnahmequelle der Verkehrsunternehmen (VU), nämlich den Schülerverkehren.

Der Niedersächsische Landesgesetzgeber hat im Rahmen der Novellierung des NNVG ab dem 01.01.2017 über die Vorschrift des § 64a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV für ihre Aufgabenerfüllung etwa 110 Mio. € p.a. zugewiesen. In diesem Betrag sind die bisher an die Verkehrsunternehmen direkt geleisteten Zahlungen für rabattierte Ausbildungsverkehre gemäß der Bundesregelung des § 45a PBefG in Höhe von 90 Mio. € p.a. enthalten (bislang über Übergangsverträge der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen [LNVG] geregelt). Die Aufgabenträger erhalten aus dieser Summe anteilig den Betrag, der bisher an § 45a-Mittel an Verkehrsunternehmen auf ihrem Gebiet ausgereicht wurde.

Der Landkreis Friesland erhält demnach gemäß der vom niedersächsischen Landtag beschlossenen Novellierung ab 2017 gemäß § 7a NNVG für die ehemaligen § 45a-Mittel auf seinem Territorium einen Betrag in Höhe von 1.415.839 € pro Jahr. Zusätzlich wird er gemäß § 7b NNVG für die „Weiterentwicklung des ÖPNV“ über einen Schlüssel 378.711 € p.a. erhalten.

Der Landkreis hat somit ab 2017 den Gesamtbetrag in Höhe von 1.794.550 € p.a. für die Instrumente der VO 130/2007 vergabe- und beihilfenrechtskonform einzusetzen, soweit damit öffentliche Personenverkehrsdienste finanziert werden. Es steht grundsätzlich in seinem politischen Ermessen, wie er diese Landesmittel für den ÖPNV auf dem Kreisgebiet verwendet. Hierzu hat der Landkreis Friesland eine sog. allgemeine Vorschrift zum Defizitenausgleich bei vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtungen (ermäßigte Tarife aus Gründen der Daseinsvorsorge) erlassen. Das Land Niedersachsen wird die ordnungsgemäße und rechtskonforme Verwendung dieser Mittel im Rahmen des Zuwendungs- und Verwendungsnachweises überprüfen. Darüber hinaus ist die AV noch bis zum 01.01.2018 in eine Satzung zu überführen, um auch direkt gegenüber Dritten wirksam zu sein.

Die § 7a NNVG-Mittel sind landesgesetzlich an eine Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr im Vergleich zum Nichtausbildungsverkehr (sog. Jedermann-Verkehr) in Höhe von mindestens 25 % gebunden. Der Landkreis muss also bei der Finanzierung des ÖPNV durch allgemeine Vorschriften und/oder öffentliche Dienstleistungsverträge diese Rabattierung für Ausbildungsverkehre sicherstellen. Die Regelung entspricht in der Höhe den alten sogenannten „45a-Mitteln“. Die an den Landkreis in einem Kalenderjahr zugewendeten Mittel können noch zwei Jahre später für den ÖPNV eingesetzt werden (Möglichkeit einer Übertragung von nicht verbrauchten Mitteln z.B. aus 2017 auf 2019).

Bis zum 21.12.2019 hat der Landkreis dann als Aufgabenträger für den ÖPNV einen Qualitätsbericht sowie verpflichtend eine Aktualisierung seines Nahverkehrsplans dem Land vorzulegen, um die Wirkungen der Finanzausweisung von Seiten des Landes transparent überprüfen zu können. Hintergrund ist die gesetzlich angeordnete Evaluierung der Finanzausweisungen bis zum 31.12.2021, um bei Bedarf die ÖPNV-Mittel künftig sachgerechter auf die Niedersächsischen Aufgabenträger verteilen zu können. Dies bedeutet, dass der Landkreis Friesland die ihm zugewiesenen ÖPNV-Landesmitteln zur Verbesserung des ÖPNV einsetzen muss, um nicht u.U. ab 2022 Landesmittel für den ÖPNV an andere Aufgabenträger in Niedersachsen zu verlieren, die einen qualitativ und quantitativ besseren ÖPNV für ihre Bürger gewährleisten. Zur erstmaligen Aufstellung des Nahverkehrsplans können unter anderem die erstmalig zugewiesenen Mittel nach § 7b NNVG genutzt werden.

Aufstellung und mögliche Inhalte des Nahverkehrsplans (NVP)

Durch die gesetzlichen Neuregelungen wird der Nahverkehrsplan künftig das wesentliche Instrument zur Steuerung der ÖPNV-Entwicklung im Landkreis Friesland werden. Im Nahverkehrsplan werden die wesentlichen Linienverläufe und Bedienformen sowie die Anforderungen an die Qualitäten der Verkehrsleistungen festgelegt und der erforderliche Finanzierungsbedarf ermittelt. Insgesamt sollten folgende Inhalte abgebildet werden:

- Verbesserung des Verkehrsangebotes (Hauptliniennetz, flexible Bedienformen, usw.)
- Laufzeitenharmonisierung der Linienkonzessionen und Linienbündelung
- Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen
- Echtzeitdaten und Fahrgastinformation
- Mobilitätszentralen
- Tarifreform
- Verknüpfung mit den Verkehrsträgern SPNV, Rad, E-Mobilität

Der NVP dient ferner der Kontrolle und ggf. Anpassung, nach oben wie unten, der vom Land zur Verfügung gestellten Mittel.

Die wesentliche Bedeutung des NVP liegt jedoch darin, dass damit der Landkreis erstmals tatsächlich den ÖPNV in seinem Sinne gestalten und finanzieren sowie die im NVP formulierten Ziele umsetzen kann. Der NVP ist überdies die rechtlich erforderliche Grundlage einer beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV.

Insbesondere kann der Landkreis zur Umsetzung seiner Ziele die Laufzeit von Linienkonzessionen harmonisieren, um dann bei Auslaufen aller aktuellen Linienkonzessionen auf Grundlage des NVP neue Konzessionen zu vergeben. Hierbei darf der Landkreis eine Konzession für mehrere Linien gleichzeitig bilden, um z. B. eigenwirtschaftlich attraktive (Hauptnetz-) Linien mit Linien bzw. Bedienformen, die lediglich eine Erschließungsfunktion aufweisen, zu bündeln. An dieser Stelle sei der Hinweis gestattet, dass z. B. ein mögliches Hauptliniennetz wesentlich von der Bündelung von Nachfrage an den zentralen Orten abhängt, um ausreichend Fahrgastzahlen sowie entsprechende Fahrtziele zu verbinden. Nur dann können auf Dauer auch die ergänzenden bzw. erschließenden Nebenverkehre wirtschaftlich bzw. weniger defizitär aufrecht erhalten werden. Hiervon würden dann auch die SchülerInnen und Schüler sowohl in qualitativer als auch, bei den Selbstzahlern, finanzieller Hinsicht profitieren.

Aktuell sind im Haushaltsplan 2017 Mittel in Höhe von 80.000 EUR für die Erstellung des NVP eingestellt. Die Ausschreibung der Planungsleistung soll noch vor der Sommerpause erfolgen. Bestandteile des Auftrages werden dann neben den oben genannten fachlichen Anforderungen selbstverständlich auch die Abstimmung mit den weiteren Gesellschaftern der VEJ als benachbarte Aufgabenträger sowie insbesondere mit den Städten und Gemeinden des Landkreises, die mit ihren Grundschulen und anderen öffentlichen Einrichtungen wichtige Fahrtziele darstellen, erfolgen.

Vorschlag über LiquidFriesland vom 15.3.2017 von Herrn Maximilian Striegel

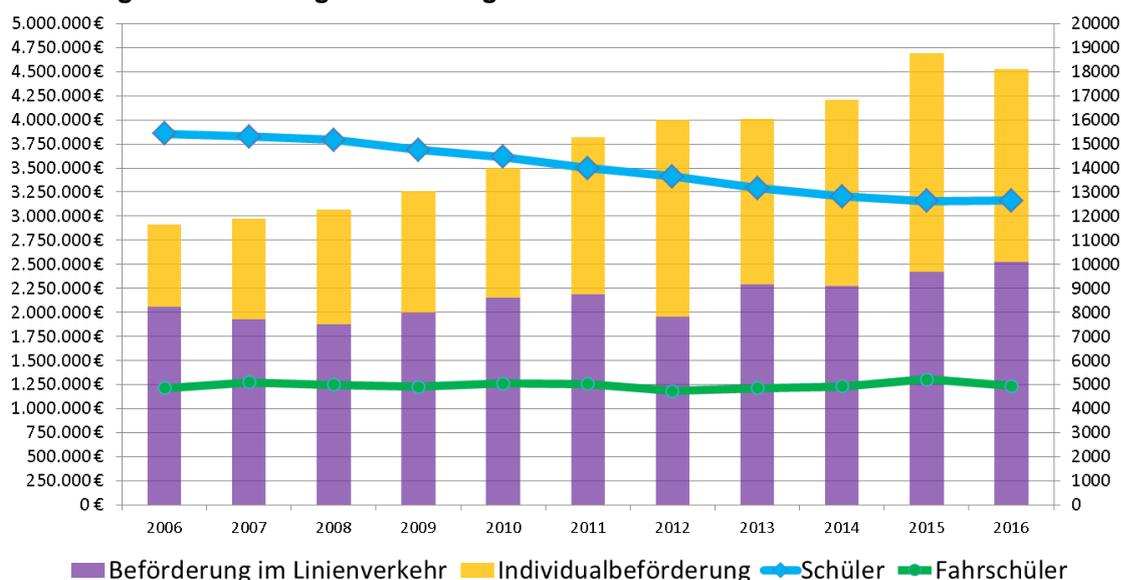
Zu dem Vorschlag über LiquidFriesland wurde bereits umfänglich im Rahmen der Anfrage des Jugendforums Jever geantwortet. Insbesondere wurde dort nochmals über den rechtlichen Rahmen der Anspruchsberechtigung berichtet. Die Satzung in ihrer jetzigen Fassung berücksichtigt dabei bereits die Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis und entspricht den gesetzlichen, maßgeblich ist hier § 114 NSchG, bzw. untergesetzlichen, d. h. durch Verordnungen oder auch Urteilen ausgebildeten Anwendungsrecht, Regelungen. Die angeführten § 64 u. 65 NSchG sind hier nicht einschlägig. Die Schülerbeförderung ist den Landkreisen als eigenen Wirkungskreis übertragen und steht damit auch in der eigenen finanziellen Verantwortung der Landkreise. Ansprüche die über die Anforderungen des § 114 NSchG hinausgehen sind in diesem Sinne freiwillige Leistungen.

Für das Haushaltsjahr 2017 sind rund 4,5 Mio. EUR zur Finanzierung der Schülerbeförderung vorgesehen. Von diesen 4,5 Mio. EUR werden rund 2.423.000 EUR für Fahrkarten aufgewendet und unterstützen so indirekt den ÖPNV in der Region.

In den vergangenen Jahren sind die Kosten für die Beförderung kontinuierlich gestiegen. Dies hat insbesondere den Hintergrund, dass immer weniger Schüler bei der gleichen Flächen befördert werden müssen und die Anzahl und vor allem Fahrweite der Schüler in der Individualbeförderung gestiegen sind (sh. Abb. 1).

Der Anspruch auf Beförderung wird individuell geprüft. Grundlage dafür ist die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises. Diese regelt neben den grundsätzlichen Anspruch auch die Prüfung Zumutbarkeit in Form von Nahbereichen in Abhängigkeit vom Alter der Schülerinnen.

Abbildung 1: Entwicklung Beförderungskosten/Schülerzahlen



Quelle: Eigene Berechnung

Die hier angeregte Erweiterung des Anspruchs auf Schüler der Oberstufe wurde im Rahmen der Antwort an das Jugendforum wie folgt beantwortet:

Es gibt derzeit 12.652 SchülerInnen, davon 3.413 GrundschülerInnen. Die 11., 12. und 13. Klasse besuchen 1.042 SchülerInnen, bei Berücksichtigung des Gymnasium und der Oberstufen an der IGS sowie den Berufsschulen. Dabei unberücksichtigt sind Teilzeit-SchülerInnen (in Berufsausbildung) an den BBS oder weitere SchülerInnen (Berufsvorbereitungsjahr, etc.), die in einem ähnlichen Alter sind. Eine weitere Differenzierung (ggf. höherer Arbeits- und somit Zeitaufwand) müsste durch die BBS erfolgen und kann bei Bedarf angefragt werden.

Die 10. Klassen an Schulen mit Oberstufen besuchen aktuell 390 SchülerInnen, davon haben 340 Anspruch auf eine kostenlose Schülerbeförderung, das sind 87 %. Die Übergangsquoten von der 10. in die 11. Klasse betragen ca. 90 % beim Gymnasium und ca. 50 % bei der IGS. Demnach wechseln ca. 310 SchülerInnen in die 11. Klasse, davon hätten ca. 270 Anspruch. ($270 \times 3 = 810$ (Gesamtzahl 11.-13. Kl.) $\times 70$ Euro/Monat (durchschnittlicher Preis für eine Schülermonatskarte) $\times 11$ Monate = 623.700 Euro pro Jahr (SchülerInnen der berufsbildenden Schulen noch nicht berücksichtigt).

Die angegebene Berechnung ist somit eine Hochrechnung, basierend auf den aktuellen Zahlen der 10. Klassen. Entsprechend kann ohne die konkreten Wohnorte der SchülerInnen keine verbindliche Aussage über die Anzahl der zu befördernden SchülerInnen getroffen werden. Für die SchülerInnen der Oberstufen wäre mindestens ein Nahbereich von 5 km anzuwenden (analog 7.-10. Klasse, ggf. darüber hinaus); d. h. SchülerInnen mit einem Wohnort näher als 5 km hätten weiterhin keinen Anspruch auf Beförderung. Der Ermittlungsaufwand wäre erheblich. Bei dieser Berechnung wurden ebenfalls noch keine SchülerInnen berücksichtigt, die ggf. dauerhaft oder vorübergehend mit dem Taxi befördert werden müssen (zu weite Entfernung oder gefährlicher Weg zur Bushaltestelle, keine zumutbare Busverbindung oder medizinische Gründe). Eine Taxibeförderung kostet je nach Beförderungsstrecke im Durchschnitt ca. 25.000 bis 30.000 Euro pro Schüler/Schuljahr.

Eine darüber hinaus gehende, individuelle Anspruchsprüfung a priori für alle (Oberstufen-) Schüler in Friesland anhand des jeweiligen Wohnortes wird hier voraussichtlich kein günstigeres Ergebnis ergeben, da die angenommenen Durchschnittszahlen auf den langjährigen und tatsächlichen Erfahrungswerten beruhen und eher konservativ geschätzt sind. Im Rahmen des anstehenden Nahverkehrsplans werden zudem weitere Optimierungen in den Bedienformen sowie Tarifierungen ermittelt, so dass dann auch die heute nicht anspruchsberechtigten SchülerInnen hiervon profitieren können. Eine zusätzliche Beförderung von SchülerInnen der Oberstufe hingegen wird keine positiven Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Hierdurch können weder bestehende Linien verstärkt noch neu Bedienformen finanziert werden.

Im Rahmen des demographischen Wandels sollte angestrebt werden, die weniger werdende Nachfrage nach öffentlichen Leistungen der Daseinsvorsorge nicht noch weiter in der Fläche zu verteilen, da dies sowohl zu individuellen als auch öffentlich höheren Folgekosten führt. Eine Ausweitung der Anspruchsberechtigung würde dies begünstigen und den Bemühungen eines NVP (siehe oben) eher entgegenstehen. Denn die individuellen Vorteile relativ günstigerer Boden- und Immobilienpreise verursachen folgerichtig auch höhere individuelle Mobilitätskosten, die dann von der Allgemeinheit getragen würden.

Wohnstandorte an den zentralen Orten der Gemeinden hingegen ermöglichen echte Familienfreundlichkeit, da sowohl eine Vielzahl von Nachfragern gebündelt und so qualitätsvolle und schnell erreichbare Angebote aufrecht erhalten werden können, als auch eine effiziente Bereitstellung öffentlichen Nahverkehrs bzw. der Schülerbeförderung möglich wird. Die dort eingesparten Mittel wiederum können für den weiteren Ausbau von Schulen und ähnlichen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge verwendet werden.

Herr Dr. Dehrendorf stellt den TOP den Mitgliedern des Ausschusses für Bauen, Feuer-
schutz und Mobilität vor.

KTA Homfeldt hat zu den Ausführungen zwei Anfragen.

1. Wird bei dieser Sitzung schon über die Vergabe der Planungsleistungen entschieden?
2. Inwieweit und ob die Politik bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) mitge-
stalten wird?

Herr Ambrosy erklärt, dass bei dieser Sitzung nicht über die Vergabe der Planungsleistung
entschieden wird. Dieses Thema wird entsprechend separat beraten. Hierzu wird aktuell eine
Vorlage erarbeitet. Da die Mittel in 2017 zur Verfügung stehen kann die Umsetzung auch
kurzfristig erfolgen.

Der Landrat fügt zur zweiten Frage von KTA Homfeldt an, dass bei der Planung zur Neuauf-
stellung des NVP ein Arbeitskreis mit Beteiligung der Städte und Gemeinden gebildet wer-
den soll. Hierzu sind die Bürgermeister bei der HVB-Sitzung Anfang des Jahres vorab in
Kenntnis gesetzt worden.

KTA Harms fragt zu den Modalitäten bzgl. der Regelung zur Vergabe von Zug- und Busfahr-
karten an Schülerinnen und Schüler. Herr Dr. Dehrendorf erläutert, dass Schülerinnen und
Schüler bis zur 4. Klasse ab 2,5 km, in der 5. und 6. Klasse ab 4,0 km und bis zur 10. Klasse
ab 5,0 km Entfernung einen Anspruch haben.

KTA Loers merkt an, dass der neue NVP auch zum Ziel haben sollte auch die Bevölkerung
in den Dörfern mit zu berücksichtigen, um ein Aussterben von intakten Dorfgemeinschaften
zu vermeiden. KTA Ratzel ergänzt hierzu, dass es nicht darum geht Dörfer „aussterben“ zu
lassen, sondern es darum geht, dass Städte und Gemeinden durch Ausweisung von neuen
Baugebieten außerhalb der Stadtrandbereiche, natürlich die Bedarfe für die Schülerfahrkar-
ten erhöht.

KTA Homfeldt stellt die Frage nach der Zeitachse der Verwaltung bis wann die Planung für
die Aufstellung des NVP stehen soll? Herr Ambrosy erläutert hierzu, dass es das Ziel sei bis
Dezember 2017 bzw. spätestens bis März 2018 die Planung zu erstellen.

Herr Ambrosy führt weiter aus, dass sich durch die Änderung des NVP die Fahrgastzahlen
im ÖPNV nicht signifikant ändern werden. Es wird seine Zeit brauchen, bis sich das Fahr-
gastverhalten an den NVP anpasst.

Der Landkreis will hierzu ein ganzheitliches NVP anbieten, welches nachhaltig und umfas-
send gestaltet ist und welches auch den demographischen Wandel mit berücksichtigt. Der
Schülerverkehr muss mindestens so bleiben wie bisher, zusätzlich muss aber der ÖPNV in
der Fläche attraktiver werden. Dazu ist es erforderlich, wie schon erwähnt, die Städte und
Gemeinde mit zu beteiligen. Zusätzlich ist es zwingend erforderlich auch die unterschiedli-
chen Verkehrsträger (z.B. Nord-West-Bahn, Deutsche Bahn) mit am Prozess zu beteiligen,
um eine bessere Taktung und Anschlussfahrten zu etablieren. Zusätzlich muss auch die Inf-
rastruktur angepasst werden. So müssen die ZOB verbessert und barrierefrei gestaltet und
auch Pendlerparkplätze geschaffen werden.

In dem zu gründenden Arbeitskreis sollen neben Vertreter aus den Städten und Gemeinden sowie der unterschiedlichen Verkehrsträgern auch Vertreter aus der Politik teilnehmen. Hierzu bittet Herr Ambrosy um Vorschläge für die Zusammensetzung aus den politischen Fraktionen.

Der durch den Arbeitskreis NVP erarbeitete Vorschlag soll dann als Vorlage vorbereitet und zur Abstimmung in die Gremien weitergeleitet werden.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

TOP 5 Berichte aus anderen Gremien

Keine

TOP 6 Mitteilungen der Verwaltung

Zum Antrag der CDU-Fraktion nach einer Freigabe des Begleiteten Fahrens für Wege zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz erläutert Herr Hinrichs die Rechtslage, die im Folgenden dem Protokoll hinzugefügt wird:

Nach den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) beträgt das Mindestalter für das Führen von Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklasse B (z. B. Pkw) grundsätzlich 18 Jahre, eine Reduzierung dieses Alters auf 17 Jahre ist abschließend nur in den Fällen des begleiteten Fahrens oder für spezielle Ausbildungsberufe, die im Zusammenhang mit einer Fahrtätigkeit stehen (Berufskraftfahrer/in, Fahrkraft im Fahrbetrieb und Ausbildungsberufe, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden), vorgesehen.

Hierbei ist anzumerken, dass der Ordnungsgeber gerade die doch große Personengruppe von Schülern und Auszubildenden (aus allen anderen Ausbildungsbereichen) gezielt in die Reduzierung des Mindestalters nicht mit aufgenommen hat. Hieraus kann nur geschlossen werden, dass seitens des Ordnungsgebers ein pauschaler Zugang aller Schüler/innen und Auszubildenden zum unbegleiteten Fahren mit bereits 17 Jahren nicht gewollt und somit ausgeschlossen ist.

Nach § 74 (1) FeV können die nach Landesrecht zuständigen Behörden allerdings in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen von den Vorschriften der FeV genehmigen, hierunter fallen auch die Vorschriften über das Mindestalter.

Diese Ausnahmemöglichkeit zielt auf Fälle ab, die von den Vorschriften der FeV nicht abgedeckt sind und somit für den/die Antragsteller/in eine durch den Ordnungsgeber nicht beabsichtigte unzumutbare Härte bedeuten, die schwerer wiegt als das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit. Sie soll allerdings keine Hintertür für die Umgehung der Vorschriften über das Mindestalter sein, in dem pauschal einer größeren Personengruppe (Schüler/innen und Auszubildende) eine Fahrerlaubnis ohne Beachtung des Mindestalters erteilt wird.

Bereits aus dem Wortlaut der Vorschrift ergibt sich, dass es sich hier nur um Einzelfälle handeln kann. Ein Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Stand 01.01.2015) regelt darüber hinaus, dass für die Ausnahmen von den Mindestalter-Vorschriften die unteren Fahrerlaubnisbehörden zuständig sind. Des Weiteren wird auf eine restriktive Handhabung dieser Ausnahmemöglichkeit verwiesen. Eine Ausnahme soll somit nur dann in Frage kommen, wenn im Einzelfall außergewöhnliche Umstände vorliegen, die für den/die Antragsteller/in eine unzumutbare Härte bedeuten würden und sich aus einer

medizinisch-psychologischen Begutachtung (kostenpflichtig für den/die Antragsteller/in) keine Bedenken bzgl. der geistigen Reife ergeben.

Außergewöhnliche Umstände liegen nur vor, wenn sich die maßgeblichen persönlichen Umstände des/der Betroffenen wesentlich von denen, der Gleichaltrige in der Regel ausgesetzt sind, unterscheiden. Des Weiteren kann eine unzumutbare Härte nur angenommen werden, wenn u. a. das beabsichtigte Ziel (hier Erreichen eines weiter entfernten Schul- bzw. Ausbildungsortes) nicht auf andere Art und Weise möglich ist. Hierzu gehören neben den öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrgemeinschaften, familiärer Fahreinsatz und ggfs. einer zeitweisen Wohnsitzverlegung auch die Inanspruchnahme von Fahrzeugen, für die geringere Mindestalter-Vorschriften gelten (z. B. Kleinkrafträder und 4-rädrige Leichtkraftfahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse AM). Auch erheblich längere Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind grundsätzlich in Kauf zu nehmen. Die Kosten für die Alternativen können hier in den Hintergrund treten, da sich diese durchaus im vergleichbaren Rahmen zu den Anschaffungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten eines eigenen Pkw bewegen.

Somit bleibt festzustellen, dass bereits die zwingende Einzelfallbetrachtung der Möglichkeit einer pauschalen Ausnahmegenehmigung nach § 74 (1) FeV für alle Schüler/innen und Auszubildenden entgegensteht. Ungeachtet dessen liegen bei einer pauschalen Ausnahme dieser Art auch keine außergewöhnlichen Umstände, die eine unzumutbare Härte bedeuten, vor. Festzuhalten bleibt, dass eine pauschale Ausnahme nach für das unbegleitete Fahren von 17-jährigen zu entfernten Schul- oder Ausbildungsorten somit rechtlich nicht möglich ist, diese Rechtslage gilt bundesweit und wird im Übrigen auch vom Landkreis Wittmund berücksichtigt, auch dort wird der jeweilige Ausnahmetatbestand im Einzelfall geprüft.

Holger Ulfers
Vorsitzende/r

Sven Ambrosy
Landrat

Ünal Alpaslan
Protokollführer