

Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität am
23.10.2017 im Mensa des Mariengymnasiums Jever, Terrasse/Zugang Schulhof
P.-W.-Janssen-Weg

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:43 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender

Ulfers, Holger

Mitglieder

Bödecker, Anne

Eilers, Claus

Haesihus, Heiner

Harms, Ronald

Homfeldt, Axel

Krettek, Thorsten

Langer, Walter

Loers, Diedrich

Michaelis, Friedhelm

Ratzel, Gerhard

beratende Mitglieder (GM)

Chmielewski, Iko

beratende Mitglieder

Zunken, Gerhard, Kreisbrandmeister

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Ambrosy, Sven

Dehrendorf, Martin Dr.

Gassert, Annika

Hinrichs, Thorsten

Karmires, Nicola

Koehler, Dennis

Vogelbusch, Silke

Gäste/informativ

Borcherding, Axel

Fritscher, Erwin

Golz, Burkhard

Schneider, Enno - Architekt

Öffentlicher Teil

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

Vorsitzender Ulfers begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Er stellt die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Durch die KTAe Frau Bödecker wird so gleich der Antrag gestellt einen weiteren TOP „Oberschule Sande; Beseitigung der Dachleckagen“ in die Tagesordnung als TOP Nummer 4.2.1 aufzunehmen, diesen jedoch direkt als erstes, also vor 4.1 zu behandeln. Die geänderte Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

Im Rahmen der Niederschrift wird der o. g. TOP unter „Berichte und Vorlagen für den Kreis-ausschuss“ als TOP 4.2.1 aufgenommen. Folgende TOPs ändern sich entsprechend.

Zudem werden vom Vorsitzenden Ulfers weitere Änderungen der Tagesordnung beantragt. Der TOP 6 „Mitteilung der Verwaltung“ soll in „Berichte und Vorlagen in eigener Zuständigkeit des Ausschusses“ umbenannt werden. Außerdem soll der TOP 6.2 (Ausschreibung der Erstellung des Nahverkehrsplanes) unter „Berichte und Vorlagen für den Kreis-ausschuss“ unter TOP 4.2.12 zugeordnet werden. Die Anträge des Vorsitzenden Ulfers werden von den Mitgliedern des Ausschusses insgesamt genehmigt.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 08.05.2017

Die Niederschrift der o. a. Sitzung 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 Abriss und Neubau des sogenannten B-Traktes am Mariengymnasium in Jever Vorlage: 0268/2017

In den letzten Jahren haben sich die gesellschaftspolitischen Anforderungen an die Schulformen im Land grundlegend geändert.

Das Mariengymnasium Jever nimmt sich der neuen Herausforderungen an:

- das Mariengymnasium ist bereits seit 01.08.2005 durch das Nds. Kultusministerium genehmigte Ganztagschule und bietet seit dem verlässliche Ganztagsbetreuung für die Jahrgangsstufe 5 an,
- Schülerinnen und Schüler mit Beeinträchtigungen werden inklusiv unterrichtet,
- der Anteil eines Geburtsjahrgangs mit Studienberechtigung soll nach landespolitischen Vorgaben deutlich erhöht werden,
- die allgemeine Hochschulreife nach 9 Jahren (G9) ist wieder eingeführt worden.

- die Außenstelle in Schortens ist gänzlich aufgegeben worden.

Um diesen schulischen Herausforderungen gerecht zu werden, hat der Landkreis Friesland 2014 beschlossen, über einen mehrjährigen Zeitraum verteilt, weitere Investitionen im Rahmen der Generalsanierung in diesen Schulstandort zu tätigen.

So wurden 2015, um den gestiegenen Bedarf im Bereich Sport zu decken, die Gymnastikhalle generalsaniert und den aktuellen Anforderungen im Rahmen der baulichen Möglichkeiten angepasst. Die Gymnastikhalle wird seit der Sanierung als ein weiteres Drittel zur vorhandenen 3-Feld-Sporthalle genutzt und hat somit erheblich zur räumlichen Entspannung im Sportbereich beigetragen.

Um einen weiteren Engpass zu beheben, wurde ebenfalls in 2015 das Musikhaus saniert. Die Räumlichkeiten entsprachen weder im Hinblick auf die Raumaufteilung noch auf die Raumakustik den Anforderungen für Musikunterricht. Auch im Hinblick auf die Inklusion musste das Gebäude den heutigen Ansprüchen gerecht werden. Die Sanierung wird in diesem Jahr durch die energetische Sanierung der Dachflächen sowie durch den Einbau eines Aufzuges abgeschlossen.

Das Umbau- und Sanierungskonzept wird in diesem Jahr mit der Fortführung der Baumaßnahmen der Sporthallenumkleiden und den WC-Anlagen im Kellergeschoss des A-Traktes fortgesetzt.

Der sogenannte „B-Trakt“ (Verbindungsbau zwischen Altbau/C-Trakt und Mensa/Sporthalle) steht als nächstes zur Sanierung an.

Allerdings haben sich mittlerweile wesentliche Rahmenbedingungen geändert. Als Grundlage für die Erstellung des Generalsanierungskonzeptes im Jahr 2014 diente die damals aktuelle Schulentwicklungsplanung. Es prognostizierte eine grundsätzliche Vierzügigkeit des Mariengymnasiums.

Mittlerweile haben sich vor allem die schulpolitischen Rahmenbedingungen geändert. Die Schullaufbahnpflicht wurde abgeschafft und der Zulauf zu den Gymnasien ist deshalb gestiegen. In der im August dieses Jahres erfolgten Auftaktveranstaltung zur Neuaufstellung einer neuen Schulentwicklungsplanung wurden die aktuellen Anmeldezahlen an den Schulen des Landkreises präsentiert. Für das Mariengymnasium Jever wird jetzt grundsätzlich eine Fünfzügigkeit prognostiziert.

Unter Berücksichtigung dieser Tatsache hat die Verwaltung untersucht, inwieweit eine 5-Zügigkeit evtl. durch eine Außenstelle in Jever zu realisieren ist, da am Hauptstandort dafür keine ausreichenden Raumkapazitäten mehr zur Verfügung stehen.

Zur Elisa- Kauffeld-Oberschule als mögliche Außenstelle:

Die Auslastung der vorhandenen Klassenräume lässt eine zusätzliche Integration eines kompletten Jahrgangs nicht zu. Ferner hat sich die Elisa-Kauffeld-Oberschule ebenfalls den neuen Herausforderungen zu stellen, z.B. der Herrichtung von Differenzierungsräumen oder die Bereitstellung von Ganztagsangeboten.

Zur Friedrich-Schlosser-Schule als mögliche Außenstelle:

Mit Beginn des Schuljahres 2017/2018 sind zwei weitere Klassen im Schulzweig „Geistige Entwicklung“ gebildet worden, so dass keine frei werdenden Kapazitäten durch das Auslaufen des Schulzweigs „Lernen“ entstehen. Auch hier ist die Unterbringung eines kompletten Jahrgangs nicht möglich, zumal die Räume entsprechend den Erfordernissen einer Förderschule ausgestattet sind.

Zur BBS Jever als mögliche Außenstelle:

Theoretisch wäre es denkbar, verschiedene Klassen der BBS zu verlagern oder zusammen zu legen. In der Praxis stellt sich dies schwer da, da es zwar viele Klassen mit einer kleinen Schülerzahl gibt, diese aber jeweils unterschiedlichen Fachrichtungen/ Ausbildungsgängen zugeordnet sind, so dass die Klassen nicht zusammen gelegt werden können und auch die kleineren Klassen einen eigenen Raum benötigen.

Zudem gibt es Probleme die beiden sehr unterschiedlichen Schulformen BBS und Mariengymnasium aneinander anzupassen. Beispielhaft sei hier aufgezählt;

- dass eine komplette Anpassung des Stundenrasters beider Schulen nicht möglich ist, da die Stundenplanung durch die pendelnden Lehrer sich zumindest erschwert,
- die (gemeinsame) Nutzung der Fachräume schwer zu planen ist bzw. die Schüler für den Fachunterricht ständig zwischen Außenstelle und Hauptstandort pendeln müssten,
- die Aufsichtspflicht an der Außenstelle und auf den Wegen zwischen Haupt- und Außenstelle schwer zu erfüllen wäre.

Aufgrund der Tatsache, dass das Mariengymnasium durch die Lage im städtischen Kerngebiet keine weiteren Möglichkeiten eines separaten Neubaus auf dem Schulgelände hat, untersuchte die Verwaltung, inwieweit eine Erweiterung durch Anbau, Aufstockung oder Abriss und Neubau der Bestandsgebäude möglich ist.

Anbau:

Es stellte sich heraus, dass ein Anbau aufgrund der beengten Flächenverhältnisse auf dem Schulgelände, ohne den Pausenhof im großen Umfang einzuengen, nicht möglich ist.

Aufstockung des bestehenden B-Traktes:

Das Konzept geht von einem Abbruch des Daches und einer zweigeschossigen Aufstockung auf vorhandenem Grundriss aus. Die vorhandene Bausubstanz wird saniert. Aufgrund der Aufstockung sind aus statischen Gründen erhebliche Aufwendungen für die Tragkonstruktion notwendig. Eine zukunftsorientierte Entwicklung der Schule wird nicht erreicht, weil das überholte Organisationsprinzip (Flure, Klassen) einfach fortgesetzt wird. Durch den Einbau eines Fahrstuhls werden zwar alle Ebenen oberhalb des Erdgeschosses barrierefrei erschlossen, allerdings bleibt die Problematik im Erdgeschoss bestehen. Hier können nicht alle angeschlossenen Gebäudeteile barrierefrei erreicht werden. Die Baukosten für diese Lösung wurden auf ca. 2.773.000,-€ geschätzt.



Abbruch und Neubau:

Das Konzept geht von einem vollständigen Abbruch des B-Traktes aus. Zwei gegenseitig verschobene Baukörper, der verglaste Sockel (der die unterschiedlichen Höhen aufnimmt) und ein darüber schwebender Kubus bestimmen das architektonische Konzept. Eine offene und barrierefreie Organisation der Schule wird möglich.

Bei dem Neubau können die Ebenen so organisiert werden, dass es einen barrierefreien Zugang zur Schule gibt und auch (bis auf den historischen Altbau) alle Ebenen barrierefrei erschlossen werden können. Die Kunsträume (diese befanden sich im Dachgeschoss) werden in das Erdgeschoss verlegt und erhalten durch ihre Raumhöhe von ca. 4,00m und großzügige Verglasung einen Ateliercharakter. Ein „Kunsthof“ ergänzt die pädagogischen Optionen. In den oberen Geschossen entwickeln sich auf zwei Ebenen mit jeweils fünf Klassenräumen und einem Gruppenraum Flächen für einen Jahrgang. Mit der Möglichkeit auch offene Bereiche (Flure) zu nutzen, wird zeitgemäßes Lernen unterstützt. Städtebaulich und gestalterisch fügt sich der Neubau als eigenständige Ergänzung in das vorhandene Ensemble ein. Die Kosten werden auf ca. knapp 2.993.000,- € geschätzt.



KG	Kostengruppen	€/m ²	Konzept 1	Konzept 2
			Neubau	Aufstockung
BGF (qm ²)			1.615,00	954,00
100	Grundstück			
200	Herrichten und Erschließen		150.000	50.000
300	Bauwerk - Baukonstruktionen	1.100	1.776.500	1.049.400
400	Bauwerk - Technische Anlagen	400	646.000	381.600
	Kosten Sanierung			900.000
500	Außenanlagen		20.000	20.000
600	Ausstattung und Kunstwerke		10.000	10.000
Summe	Baukosten (BK)		2.602.500	2.411.000
700	Baunebenkosten	15% BK	390.375	361.650

Summe	2.992.875	2.772.650
-------	-----------	-----------

Um weitere Kosten bei der Generalsanierung des Mariengymnasiums zu sparen, wird vorgeschlagen, auf eine technisch aufwendige und kostspielige Sanierung im Bereich der Hausmeister – und Schülerelementenbüros sowie der Druckerei im Kellergeschoss des A-Traktes zu verzichten. Die aufwendige Sanierung ist notwendig, weil durch die Nutzung als Aufenthaltsraum erhebliche Auflagen für den baulichen und technischen Brandschutz zu erfüllen sind.

Stattdessen wird vorgeschlagen die Räumlichkeiten für das technische Personal der Schule in einem möglichen Kellergeschoss des Neubaus zu realisieren. Aufgrund der bestehenden Geländetopographie und der dadurch resultierenden Anpassung des Neubaus an die vorhandenen Gebäude, besteht im Bereich der geplanten Verwaltung die Möglichkeit mit verhältnismäßig wenig Aufwand eine Teilunterkellerung zu realisieren. Ein weiterer Vorteil liegt auch hier in der barrierefreien Erschließung des Kellerraums, womit Lieferungen (z.B. große Mengen Papier) ohne großen Aufwand ins Kellergeschoss befördert werden können.

In der Konsequenz der o.g. Erläuterungen schlägt die Verwaltung vor, den B-Trakt abzubauen und an selber Stelle einen Neubautrakt mit dem notwendigen Raumbedarf zu errichten. Die Vorteile für einen Neubau sind:

- Barrierefreie Erschließung aller Ebenen
- Ganzheitliche energetische bauliche Umsetzung
- Einfachere Lösung von Brandschutzanforderungen
- Offene und bessere Organisation der Schule
- Integration des technischen Personals an der Verwaltung

Herr Alpaslan erläutert die Gründe für den Vorschlag anstatt einer Sanierung des B-Traktes, diesen abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Er stellt in groben Zügen das Gesamtsanierungskonzept aus dem Jahr 2014 dar und erläutert, dass aufgrund der geänderten schulpolitischen Rahmenbedingungen das Mariengymnasium dauerhaft Jahrgänge mit je fünf Klassen haben wird. Im Gesamtsanierungskonzept von 2014 ging die Verwaltung noch von einer 4-Zügigkeit aus. Der fehlende Raumbedarf konnte nach einer Untersuchung nicht im Gebäudebestand nachgewiesen werden. Auch andere Schulstandorte in Jever kamen als Außenstellen nicht in Betracht. Die Möglichkeiten der Erweiterung in Form eines zusätzlichen Neubaus, Aufstockung sowie Abriss und Neubau mit den Vor- und Nachteilen wurden ebenfalls untersucht und erläutert.

Anschließend stellt der Herr Prof. Enno Schneider den Entwurf zum Neubau des Verwaltungsbaus am jetzigen B-Trakt-Standort vor.

KTAe Bödecker fragt nach dem Lärmpegel, der Ausstattung mit sanitären Anlagen und der Erreichbarkeit des Fahrstuhles für Rollstuhlfahrer.

Herr Schneider erläutert, dass in den einzelnen Unterrichtsräumen an den Decken schallabsorbierenden Plattenelementen, sogenannten Schallsegeln bzw. Akustikplatten, angebracht werden sollen. Nach der bisherigen Planung befinden sich die Toiletten nur im Kellergeschoss. Der Fahrstuhl hat Türen auf beiden Seiten, so dass Rollstuhlfahrer alle Ebenen barrierefrei erreichen können.

KTAe Bödecker äußert daraufhin Bedenken, dass die Schallsegel als Staubfänger wirken könnten.

KTA Herr Loers sieht das Gesamtbild der Schule im Hinblick auf den anliegenden denkmalgeschützten Altbaus in Gefahr.

Herr Schneider erwidert hierzu, dass er als Professor auch Denkmalpflege lehrte und nach seiner Einschätzung das Denkmal für sich allein schützenswert zu betrachten sei. Zudem habe man sich mit der Verwaltung für einen rötlichen Farbton bei der Fassade entschieden, der sich gut in das Ensemble integriert.

KTAe Bödecker bemängelt die geringe Breite der Treppen von 160 cm und fragt, ob diese für ca. 300 Schüler ausreichen, wenn diese gleichzeitig die Klassen verließen und ob der Weg zu den sanitären Anlagen im Untergeschoss nicht zu weit sei. Sie würde es begrüßen, wenn hier auf den Etagen WC-Anlagen vorhanden wären und würde es dann auch mittragen, wenn hierdurch der Kostenrahmen von ca. 3.000.000,- € überschritten werden müsste.

Herr Schneider fügt zu der Breite der Treppen an, dass diese die baurechtlich notwendige Breite aufwiesen. Herr Alpaslan fügt hinzu, dass für die Treppenbreite der bauliche Brandschutz maßgeblich ist und dieses eingehalten wird.

KTA Eilers möchte eine Aussage zu den Folgekosten (Reinigung) der großzügigen Glasfenster und den außenliegenden starren Sonnenschutzelementen haben.

Herr Schneider erläutert, dass durch den hohen Glasanteil in den Klassenräumen eine viel bessere Raumqualität durch Tageslicht erreicht wird. Er verweist darauf, dass für die Reinigung keine aufwendigen Reinigungsmaschinen (z.B. Hubsteiger) notwendig sind, sondern die Reinigung der Außenfenster ganz einfach von innen zu erledigen sei. Auch die Pflege und Wartung des starren Sonnenschutzes ist im Vergleich zu den konventionellen Außenraffstoreanlagen viel günstiger, weil diese Anlage viel robuster und dadurch bei (starkem) Wind weniger anfällig sei.

Der Vorsitzende Ulfers erlaubt Herrn Ploeger-Lobeck, derzeit kommissarischer Schulleiter des Mariengymnasiums, ausnahmsweise sich zu dem Tagesordnungspunkt zu äußern. Herr Ploeger-Lobeck spricht sich sehr positiv über die geplante Maßnahme aus und stellt fest, dass der Entwurf von Herrn Schneider die Möglichkeit einer zukunftsorientierten Schule böte und betont nochmals die positive und gute Zusammenarbeit zwischen Bauverwaltung des Landkreises und dem Mariengymnasium.

KTA Ratzel stellt dem Schulleiter die Frage, wie die Schule zur Aufstockungsvariante stünde. Die Schulleitung merkt an, dass eine Aufstockung die akuten Probleme der Schule nur bedingt lösen könne, gerade im Hinblick auf Barrierefreiheit. Als Schulleiter plädiert er für die Schule auf jeden Fall für die Neubauvariante.

KTA Harms erkundigt sich noch nach der Beschaffenheit der Fenster hinsichtlich der Verglasung (2-fach oder 3-fach) und der Akustik aufgrund der großen Glaswand. KTA Harms stimmt der Ansicht von KTAE Bödecker hinsichtlich der Problematik der sanitären Anlagen im Kellergeschoss zu und schlägt vor, weitere sanitäre Anlagen vereinzelt in die Planung zu integrieren.

Herr Schneider erläutert ferner, dass die großzügige Verglasung der Außenwand wenig Auswirkungen auf die Akustik hat, da die dreiseitigen massiven Wände sich positiv auf die Raumakustik auswirken. Zusätzlich erhalten die Klassenräume an der Decke Akustikplatten. Die Fenster haben 3-fach Verglasung und entsprechen somit dem Stand der Technik.

KTAE Bödecker dankt der Verwaltung zur Bereitschaft zum Neubau und geht auch davon aus, dass bei der Aufstockung des Bestandgebäudes unvorhersehbare Mängel zum Vorschein gekommen wären, was wiederum zu hohen Kosten geführt hätte. Auch wenn der Neubau die veranschlagten Mehrkosten in Höhe von 200.000,00 € überschreiten wird, sind diese zusätzlichen Kosten zur Erreichung einer langfristigen Lösung angebracht.

KTA Michaelis fragt, ob Herr Schneider ähnliche Bauten geplant hat und wie er während der Bauphase vor Ort präsent sein werde.

Herr Schneider erwähnt, dass er eine berufsbildende Schule und ein Gymnasium geplant und gebaut hat. Herr Alpaslan ergänzt, dass für die Bauleitung ein Planungsbüro aus der Region beauftragt wird.

Beschluss:

Dem Abbruch und dem Neubau als Erweiterung des B-Traktes am Mariengymnasium wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

TOP 4.2 Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:

TOP 4.2.1 Oberschule Sande; Beseitigung der Dachleckagen

KTAE Frau Bödecker erklärt, dass es zu erheblichen Irritationen bezüglich der Oberschule Sande kam. Es tauchten innerhalb der letzten 14 Tage verschiedene Stellungnahmen über die Reparatur des Daches in der Presse auf. Trotz ausführlicher Beratung im letzten Kreisausschuss, wo ganz klar aufgelistet worden ist, in welchem Umfang die Baumaßnahme durchgeführt wird und dazu seitens der Kreisverwaltung eine Gegendarstellung in der Presse veröffentlicht wurde, gab es weitere Meldungen, die von einem „Flickwerk“ berichteten. Die KTAE Bödecker plädiert dafür solche Diskussionen in den zuständigen Ausschüssen zu besprechen, um weiter auf vertrauenswürdiger Basis zusammen zu arbeiten. Die Debatte in der Öffentlichkeit sei hierfür nur abträglich. Zumal durch solche Diskussionen zur Abwertung der Oberschule Sande innerhalb der Bevölkerung führt. Frau Bödecker bittet im Ausschuss um Klarstellung, wie mit den Reparaturen am Dach verfahren wird und um Stellungnahme zu der Maßnahme.

Herr Baudezernent Dr. Dehrendorf stimmt den Ausführungen von Frau Bödecker zu und führt weiter aus, dass das Gebäudemanagement kein Interesse daran hat Schäden an Gebäuden zu verschleppen, sondern es für wichtig erachtet, wo immer ein Schaden auftritt, diesen dauerhaft in Ordnung zu bringen. Entsprechend wird die Behebung eines Schadens nüchtern nach den technischen Kriterien und Notwendigkeiten beurteilt und durchgeführt.

Aufgrund der Dringlichkeit gab es in diesem Fall, wegen vergaberechtlicher Vorgaben, nur die Möglichkeit einer Reparatur. Eine Reparatur heißt in diesem Fall jedoch keine stellenweise Flickerei, sondern die gesamte betroffene Dachebene wird in einem Zuge repariert. Bei einer Reparatur in diesem Umfang wird eigentlich die Dachfläche komplett erneuert, es darf jedoch der Systemaufbau des Daches nicht verändert werden.

KTA Homfeldt merkt an, dass im Ausschuss nicht über Konflikte gesprochen werden sollte, sondern über Tätigkeiten und fügt an, dass sich Bürger mit dem Anliegen an die Politik gewandt haben. Die Bürger erzählten, dass das Eindringen von Wasser in der Oberschule immer wieder ein Problem darstelle, sodass immer wieder neue Schäden entstanden seien. Die Wasserflecken an der abgehängten Decke, die noch vor der Dachsanierung von 2001 entstanden, seien immer noch nicht behoben worden. Die jetzt durchgeführte Maßnahme auf dem Dach ist nur eine Flickerei. Die versprochene Dachsanierung wird nicht durchgeführt.

Der Landrat widerspricht den o.g. Ausführungen und erläutert, dass der Verwaltung die Schäden seit Ende Sommerferien bekannt waren und die Verwaltung somit schon lange vor den Herbstferien gehandelt habe. Es wurde gleich eine Firma beauftragt, den Schaden zu beheben. Der Masterplan wird trotz der außerplanmäßigen Maßnahme weiterhin eingehalten. Die jetzt durchgeführte Baumaßnahme ist nicht Bestandteil des Masterplans. Beschlüsse belegen, dass sich die Verwaltung um die Sache gekümmert hat. Kurzfristige Schäden wurden zeitnah beseitigt. Abwendungen von unplanmäßigen Schäden und Gefahren erfolgen immer kurzfristig.

Frau Vogelbusch fügt dem noch hinzu, dass trotz alledem die Abarbeitung des Masterplanes beachtet werden muss, der seinerzeit einstimmig vom Kreistag genehmigt worden ist. Im Hinblick auf die Wasserränder in einigen Unterrichtsräumen der Schule, die bisher nicht beseitigt wurden, erklärte Frau Vogelbusch, dass es sich hier nicht um Schimmel handelt, sondern lediglich um unansehnliche Flecken. Diese würden den Unterricht nicht beeinträchtigen. Auch den Vorwurf, die Verwaltung würde nur Flickarbeiten verrichten, weist sie zurück, da immerhin ca. 90.000 € für die Reparatur des Schadens aufgebracht werden. Weiter erklärt Frau Vogelbusch, dass Mitglieder der CDU, die Schule und Eltern bei einem Vororttermin eine umfassendere Sanierung des Daches (mit Erneuerung der Dachluken) gewünscht hatten, welches aber in dieser Form unter Einhaltung des Vergaberechtes nicht möglich ist. Bei dem o.g. Termin wurden beide Varianten (Sanierung und Reparatur) erläutert. Entscheidungskriterium für die Wahl der Ausführungsvariante sei aber die Einhaltung des Vergaberechtes und dieses lässt in diesem Fall nur eine Reparatur des Daches zu. Bei einer umfassenderen Sanierung, also inkl. Erneuerung der Dachluken und einer evtl. Änderung des Abdichtungssystems kann unter Einhaltung des Vergaberechtes mit dem Beginn der Bauarbeiten nicht vor dem Frühjahr 2018 gerechnet werden. Unter Einbeziehung der oben genannten Beteiligten wurde beschlossen den Schaden schnellstmöglich zu beseitigen. Die Rechtslage wurde seitens der Rechts- und Vergabestelle geprüft.

KTA Ratzel fügt dem noch zu, dass der Landkreis Friesland in den letzten 10-15 Jahren viel Geld in die Sanierung und Modernisierung der Schulen investiert hat und noch weiterhin investieren wird. Dies sollte nicht in Vergessenheit geraten; er bittet die Diskussion zu beenden.

KTA Homfeldt zählt unter anderem auf, das Wasser an den Wänden und an den Fenstern ins Gebäude läuft. Die Schäden seien nicht erst seit gestern vorhanden. Es besteht dringender Handlungsbedarf, da der Zustand der Schule nicht gut sei.

Landrat Ambrosy betont nochmals, dass die Vorwürfe zu Unrecht erhoben werden. Die Forderungen einer umfangreichen Lösung sind nicht mit dem Vergaberecht vereinbar. Schließlich bittet der Landrat die Anregungen mitzunehmen und im Kreisausschuss erneut vorzutragen.

KTA Ratzel fragt nach dem derzeitigen Vergabestand.

Herr Alpaslan erklärt, dass die Baumaßnahmen schon fortgeschritten sind und nicht gestoppt werden können. Zum Sachstand führt Herr Alpaslan weiter an, dass sich durch das Schrumpfen der Dämmung Fugen zwischen den einzelnen Dämmplatten gebildet haben. In diese Fugen ist die Dachfolie hineingerutscht und aufgrund von Witterungseinflüssen und mechanischer Beanspruchung sind dann kleine Risse entstanden. Herr Alpaslan erläutert die Vorgehensweise der Dachsanierung wie folgt: Die Kiesauflast wurde ganzflächig abgeräumt und entsorgt. Danach wurde die Dachabdichtungsfolie entfernt. Bei der Demontage der vorhandenen Dachabdichtung ist festgestellt worden, dass auch die Dämmung mittlerweile vollständig durchnässt war und somit nicht wiederverwendet werden konnte. Nach dem Entfernen der Dämmung wurde die Dachfläche gesäubert und die vorhandene Dampfsperre nach Fehlstellen untersucht. In Abhängigkeit von der Witterung wird dann die neue Dämmung aufgebracht und anschließend die neue Dachabdichtungsfolie montiert. Ein Trennvlies wird als Schutz zwischen Abdichtungsfolie und Kiesschicht aufgelegt. Zur Befestigung (Auflast) wird wieder Kies auf dem Dach verteilt.

KTA Homfeldt greift den Sachstand auf und merkt an, dass es somit keine Alternative gab. Landrat Ambrosy stimmt dem zu.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

**TOP
4.2.2**

Bericht über Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage (siehe Anlage) und stellt insbesondere die aktuellen Entwicklungen dar, so ist die Sanierung der als "Kleittransportstrecke" bekannt gewordenen K 87 zwischen Hohenkirchen (bis kurz vor Minsen) inzwischen fertig gestellt worden mit einem Gesamtvolumen für die drei Abschnitte von insgesamt ca. 860.000 € (ca. 6,7 km/ 3. Abschnitt mit ca. 1,5 km Länge in den Herbstferien).

Hinsichtlich der Planungsmaßnahmen kann er aktuell berichten, dass die im Ausschuss vorgestellte Anlegung von Schutzstreifen für den Radfahrer in einem ersten Abschnitt der K 109 in Varel (Windallee/Schloßplatz bis Einmündung Düsternstraße) nunmehr in der Lokalpresse vorgestellt wurde und -vorbehaltlich der Witterung- in dieser Woche abmarkiert wird.

Auch der anlässlich der Bereisung kurz diskutierte Radfahrstreifen entlang der K 332 in Schortens (Addernhausen/Siebetshaus) nimmt Formen an, es liegt nunmehr aktuell eine Konzeptplanung der Nds. Landesbehörde vor, die zunächst mit den beteiligten Stellen diskutiert werden wird.

Die Rahmenbedingungen des mit Spannung erwarteten Modellprojekts des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr "Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen" liegen vor, interessierte Kommunen können sich bis zum 31.01.2018 bewerben, wobei der Landkreis mit Verkehrsdaten etc. ggf. nur unterstützend mitwirken kann. Eine erste Einschätzung zeigt jedoch, dass die Erstellung einer "Bewerbung" mit den dazu erforderlichen Daten durchaus komplex und ggf. mit eigenen Mitteln bei den Kommunen nur bedingt leistbar ist.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden (mit einer Enthaltung) zustimmend zur Kenntnis genommen.

TOP Bericht über Maßnahmen an Kreisstraßen
4.2.3 Vorlage: 0264/2017

Baumaßnahmen:

Kreisstraße 89, Radwegneubau 2. Bauabschnitt Tettens – Oldorf, Wangerland

Der Auftrag für den Bau des zweiten Radwegabschnitts soll in nächster Zeit vergeben werden, so dass je nach Wetter mit ersten Arbeiten noch im Herbst diesen Jahres begonnen werden kann.

Kreisstraße 87, ehem. Kleitransportstrecke, Fahrbahnsanierung 3. Bauabschnitt (in Richtung Minsen, km 6,00 bis km 7,500)

Der Auftrag für die Durchführung des 3. Sanierungsabschnittes ist am 13.09.2017 durch Beschluss des Kreisausschusses vergeben worden. Die Baumaßnahme wurde in den Herbstferien durchgeführt.

Ausbau der K 311, Tarbarger Landstraße, 2. Abschnitt

Die Maßnahme wird derzeit vorbereitet. Eine Auftragsvergabe ist noch in diesem Jahr geplant. Aufgrund von Baumaßnahmen im Bereich des Landkreises Ammerland, die unsere vorgesehene Umleitungsstrecke betreffen, werden die Arbeiten jedoch frühestens ab Juli 2018 durchgeführt, um eine Überschneidung von Vollsperrungen zu vermeiden.

Kreisstraße 108 (Jaderberger Straße, Streek bis Kreisgrenze BRA)

Die Kreisstraße soll in zwei Abschnitten saniert werden. Hier erfolgen derzeit die vorbereitenden Maßnahmen (Auftrag zu Erstellung eines Deckenbuchs wurde vergeben) zur Vorbereitung der Ausschreibung. Die Maßnahme soll vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplans in 2018f. durchgeführt werden.

Planungsverfahren:

K 331, Radwegneubau Schmidtshörn – Crildumersiel

Der Planfeststellungsbeschluss ist am 08.08.2017 ergangen und am 30.09.2017 rechtskräftig geworden. Die Anmeldung in das Jahresbauprogramm des Landes zum Erhalt von Fördermitteln (GVFG) ist erfolgt. Mit einem Bescheid über eine mögliche Bewilligung von Fördermitteln ist Anfang nächsten Jahres zu rechnen (sh. auch Vorlage Nr. 263/2017 zur Zukunft der GVFG-Mittel).

K 332, Radverkehrsanlage Siebethshaus und Fahrbahnsanierung

Für die geplante Maßnahme zur Herstellung von Radfahrstreifen beidseitig der Fahrbahn werden die Planungsunterlagen der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in nächster Zeit erwartet. Die Maßnahme soll in 2018 umgesetzt werden, wobei die Planung noch dem Fachausschuss vorgestellt wird.

K 109, Radverkehrsanlage Windallee - Hafestraße

In einem ersten Teilabschnitt (Windallee, Schlossplatz, Mühlenstraße) wird ein Schutzstreifen nach verkehrsbehördlicher Anordnung der Stadt Varel angebracht. Die Umsetzung des zweiten Teilabschnitts bis zur Bahnhofsbrücke soll erst nach den gewonnenen Erfahrungen mit dieser neuen Radverkehrsführung im 1. Abschnitt entschieden werden. In diesem Bereich ist jedoch eine Schutzstreifenlösung aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite nicht ohne Grunderwerb möglich.

Anwendung der RPS:

Die sog. RPS (= Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme) wurde durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und soll allgemeingültig den Einsatz von Fahrzeug-Rückhaltesystemen (also u.a. Schutzplanken) regeln.

Die RPS gibt den Straßenbauverwaltungen Hilfestellung bei der Planung und technischen Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie fachgerechter und wirtschaftlicher Gesichtspunkte.

Verbindlich eingeführt wurde die RPS für Bundes- und Landesstraßen, für Kreisstraßen wird deren Anwendung hingegen empfohlen. Allerdings ist zu beachten, dass dieses Regelwerk den Stand der Technik beinhaltet und gerade mit dem Ziel einer (bundesweit) einheitlichen Anwendung erarbeitet wurde, d.h. deren Anwendung führt zu einer sicheren und selbstverständlich auch wirtschaftlichen Bauweise.

Dies vorausgeschickt wird betont, dass im Einvernehmen mit der den Landkreis Friesland betreuenden Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Aurich) abgestimmt wurde, auch bei dem Vorhaben der Erneuerung der Brücke über das Horumer Tief im Zuge der Kreisstraße 87 die RPS anzuwenden, mit dem Ziel der Beibehaltung der o.g. einheitlichen Standards. Dieses Vorgehen wurde durch die Beschlussfassung der Verkehrssicherheitskommission (= VSK) für den Landkreis Friesland bekräftigt (siehe als Anlage beigefügte Darstellung).

Seitens der Verwaltung wird weiterhin von einer förmlichen Einführung der RPS für die pauschale Anwendung an Kreisstraßen abgesehen, sollte diese jedoch im Einzelfall keine Berücksichtigung finden sollen, bedarf es einer Beschlussfassung der VSK.

Einschalten von Warnblinklicht von Bussen an bestimmten Haltestellen:

Anlässlich einer Fachaufsichtsbeschwerde eines Bürgers hat das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr den Landkreis Friesland angewiesen, die früheren Anordnungen zum Einschalten von Warnblinklicht an Bussen im Einzelfall zu überprüfen, d.h. die Anordnung nur für **bestimmte** Haltestellen vorzunehmen.

Seinerzeit hat der Landkreis in Abstimmung mit sämtlichen Beteiligten auf die Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 16 StVO) mit Anordnung vom 20.09.1995 (konkretisiert am 17.10.) reagiert, indem gegenüber den betr. Busunternehmen geregelt wurde, das Warnblinklicht an **allen** Haltestellen einzuschalten, solange Kinder ein- oder aussteigen (hinsichtlich der Annäherung an eine Haltestelle wurden Entfernungen von 50 m innerorts und ca. 100 m außerorts definiert). Nach einer entsprechenden Beteiligung war der Landkreis seinerzeit zu dem Schluss gekommen, dass eine Einteilung in „gefährliche“ und „ungefährliche“ Haltestellen nicht nur ungemein schwierig ist, sondern auch dem berechtigten Interesse einer evtl. Sicherung an vermeintlich „ungefährlichen“ Haltestellen nicht gerecht wird.

Ungeachtet der Tatsache, dass auch die Verkehrssicherheits-Kommission (= VSK) mit den Verkehrsbehörden des Landkreises, der Stadt Varel und der Stadt Schortens sowie der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland die getroffene Anordnung in Friesland immer noch als schlüssig ansieht, ist nunmehr eine Einzelfallprüfung erforderlich, so dass mit den Beteiligten folgendes Vorgehen abgestimmt wurde:

1. Abfrage unter den betr. Linienverkehrsunternehmen und den Gemeinden mit dem Ziel der bereits von dort identifizierten „bestimmten Haltestellen“, an denen das Einschalten des Warnblinklichtes geboten erscheint;
2. Durchführung von Verkehrsschauen an sämtlichen Haltestellen des Zuständigkeitsgebietes der Verkehrsbehörde des Landkreises;
3. Parallel: Erarbeitung eines Kriterienkataloges zu den grundsätzlich in Betracht kommenden Haltestellen zur Anordnung der Betätigung des Warnblinklichtes (bzw. umgekehrt).

Die genannten Verkehrsschauen sollen möglichst im November durchgeführt werden, so dass die Anordnung bis spätestens Ende des Jahres getroffen werden soll.

Modellprojekt „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“:

Der Niedersächsische Landtag hat mit einer Entschließung vom 18.08.2016 die Landesregierung unter anderem gebeten, ein Modellprojekt „Tempo 30“ zu initiieren und zu realisieren. Kern des Modellprojektes ist die Möglichkeit, an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (einschließlich Bundes- und Landesstraßen) Tempo 30 anzuordnen. In dem Projekt sind dabei insbesondere die Auswirkungen und Veränderungen von Tempo 30 gegenüber bisher Tempo 50 in den Bereichen Luft, Lärm, Verkehrssicherheit und verkehrliche Belange zu untersuchen.

Ein sog. „Runder Tisch“ unter Einbindung sämtlicher maßgeblicher Organisationen, Verbänden und Vereinen hat die Ziele des Gutachtens wie folgt definiert:

- a) die Ermittlung der Veränderungen in den Untersuchungsfeldern
 - Luft (Klima und Luftschadstoffe)
 - Lärm
 - Verkehr (Sicherheit und verkehrliche Belange)
- b) die Übertragbarkeit der festgestellten Veränderung / Differenzen
- c) die Erarbeitung von Empfehlungen möglicher Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 mit geringeren Voraussetzungen als von der bisher geltenden Rechtslage (§ 45 der Straßenverkehrsordnung) vorgegeben.

Das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die Kommunen mit Erlass vom 26.09.2017 aktuell über den Start des sog. Interessenbekundungsverfahrens für das „Modellprojekt Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ informiert, wobei interessierte Städte und Gemeinden sich bis zum 31.01.2018 für die Teilnahme an dem auf drei Jahre ausgelegten Projekt bewerben können.

Für das Modellprojekt werden Streckenabschnitte sowohl aus Großstädten bzw. Großstadregionen, aus Mittel- und Kleinstädten sowie aus kleineren Orten mit typischen Ortsdurchfahrten ausgewählt, wobei pro vorgegebener Größenkategorie jeweils mindestens zwei Streckenabschnitte untersucht werden.

Die Kommunen können nunmehr ihr Interesse an einer Teilnahme an dem Modellprojekt bekunden, wobei Kriterien, die zwingend für eine Teilnahme erforderlich sind und darüber hinaus Kriterien, die dazu dienen, die Auswahl einzugrenzen, definiert wurden. Es sollen Streckenabschnitte in den Kommunen ausgewählt werden, bei denen die besten Voraussetzungen im Sinne des Erzielens verwertbarer und übertragbarer Ergebnisse gegeben sind („Ranking“).

1) Kriterien, die seitens der Kommunen für eine Teilnahme zwingend erfüllt sein müssen:

- Benennung der konkreten Streckenabschnitte (inkl. kartografischer Darstellung), die beschränkt werden sollen. Die zu untersuchenden Streckenabschnitte müssen mindestens 500 m lang sein und es sollte möglichst versucht werden, Knotenpunkte mit einzubeziehen.
- Darstellung einer Gefahrenlage für die in Frage kommenden Streckenabschnitte und damit Definition der damit verbundene(n) Erwartung(en) (z.B. Reduzierung der Lärmbelastung, Verbesserung der Luftqualität etc.). In Betracht kommen für die Gefahrenlage u.a. die Überschreitung von Grenzwerten nach der 39. BImSchV (Luft), der 16. BImSchV (Lärm) oder eine erhöhte Unfallgefahr.
- Ratsbeschluss zur Teilnahme an dem Modellprojekt

2) Kriterien, deren Vorliegen dazu führt, dass eine Kommune / ein Streckenabschnitt vorzugsweise ausgewählt wird:

- ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von mindestens 5.000 Kfz/ 24 h (DTV) bei üblichen LKW-Anteilen (3% - 15 %) und durchgehender Randbebauung

- eine Anzahl von mindestens 100 Personen, die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärm) Tag und/oder Nacht betroffen sind
- aktuelles Verkehrskonzept für den Bereich, in dem der zu untersuchende Streckenabschnitt sich befindet
- städtebauliches Konzept (z. B. ein Dorfentwicklungsplan oder städtebauliches Sanierungskonzept), das die Bedeutung des Abschnittes erkennbar macht
- Unfalldaten sowie Berichte der Unfallkommissionen für den betreffenden Abschnitt über einen Zeitraum von 3 Jahren
- Beschreibungen weiterer Maßnahmen
- Ideen zum Beteiligungsprozess (Arbeitskreise, Runde Tische)

3) Folgende Unterlagen sind seitens der Kommune einzureichen, soweit sie vorliegen:

- digitale Karten, in die die örtlichen, aktuellen Besonderheiten seitens der Kommune eingepflegt sind
- Lärmaktionsplan
- Luftreinhalteplan

4) Die Mitwirkung der Kommune wird insbesondere bei nachstehenden Anforderungen erwartet:

- möglichst Mitwirkung bei der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Modellprojekts - soweit der Kommune die Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung obliegt
- Mitwirkung bei der Einschätzung und ggf. Vervollständigung von erforderlichen Eingangsdaten, insbesondere wenn dabei Kenntnisse der örtlichen Besonderheiten erforderlich sind
- ggf. Anpassungen der LSA-Steuerungen auf 30 km/h in den Untersuchungsabschnitten
- Beteiligung an einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sowohl vor Ort als auch für das Gesamtprojekt
- Bereitschaft, sich mit assoziierten Kommunen (keine offiziellen Teilnehmer am Modellprojekt, aber sehr interessiert an den Ergebnissen) auszutauschen,

Das aus den zum vorgegebenen Termin vorliegenden Bewerbungen entstehende Ranking wird dem o.g. Runden Tisch vorgelegt, wobei der Runde Tisch entscheidet, ob die Reihung bestätigt oder ggf. noch abgeändert werden soll und wie viele Strecken dem Gutachterbüro zur letztendlichen Auswahl vorgelegt werden sollen.

Die abschließende Auswahl erfolgt im zweiten Schritt durch das noch zu beauftragende Gutachterbüro. Dieses wählt aus der Vorauswahl die konkreten zu untersuchenden Strecken aus. Die Anzahl beträgt mindestens sechs Strecken (s.o.). Maßgeblich bei der letztendlichen Entscheidung ist lt. Kriterienkatalog die Frage, an welcher Strecke der größte Erkenntnisgewinn im Sinne der Untersuchung zu erwarten ist.

Betont wird letztlich, dass kein Anspruch der betr. Kommune an einer Teilnahme gegeben ist.

Der Landkreis hat im Ergebnis die dargestellten Informationen den kreisangehörigen Gemeinden übermittelt und steht bei Bedarf für eine **unterstützende** Mitwirkung im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten zur Verfügung.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und stellt insbesondere die aktuellen Entwicklungen dar, so ist die Sanierung der als "Kleittransportstrecke" bekannt gewordenen K 87 zwischen Hohenkirchen (bis kurz vor Minsen) inzwischen fertig gestellt worden mit einem Gesamtvolumen für die drei Abschnitte von insgesamt ca. 860.000 € (ca. 6,7 km/ 3. Abschnitt mit ca. 1,5 km Länge in den Herbstferien).

Hinsichtlich der Planungsmaßnahmen kann er aktuell berichten, dass die im Ausschuss vorgestellte Anlegung von Schutzstreifen für den Radfahrer in einem ersten Abschnitt der K 109 in Varel (Windallee/Schloßplatz bis Einmündung Düsternstraße) nunmehr in der Lokalpresse vorgestellt wurde und -vorbehaltlich der Witterung- in dieser Woche abmarkiert wird.

Auch der anlässlich der Bereisung kurz diskutierte Radfahrstreifen entlang der K 332 in Schortens (Addernhausen/Siebetshaus) nimmt Formen an, es liegt nunmehr aktuell eine Konzeptplanung der Nds. Landesbehörde vor, die zunächst mit den beteiligten Stellen diskutiert werden wird.

Die Rahmenbedingungen des mit Spannung erwarteten Modellprojekts des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr "Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen" liegen vor, interessierte Kommunen können sich bis zum 31.01.2018 bewerben, wobei der Landkreis mit Verkehrsdaten etc. ggf. nur unterstützend mitwirken kann. Eine erste Einschätzung zeigt jedoch, dass die Erstellung einer "Bewerbung" mit den dazu erforderlichen Daten durchaus komplex und ggf. mit eigenen Mitteln bei den Kommunen nur bedingt leistbar ist.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden einstimmig zur Kenntnis genommen.

TOP Zustandserfassung und -bewertung von Kreisstraßen

4.2.4 Vorlage: 0266/2017

Die Landkreise Friesland und Wittmund haben bekanntlich das Ingenieurbüro Lehmann + Partner GmbH mit der Zustandserfassung und –bewertung des jeweiligen Kreisstraßen- und Radwegenetzes beauftragt, so dass im Frühjahr d.J. eine Befahrung sämtlicher Kreisstraßen und Radwege erfolgt ist, die Aktion wurde im Rahmen eines Pressetermins am 16.03.2017 vor der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität vorgestellt.

Das Ziel der Maßnahme war, detaillierte und objektive Kenntnisse über den Zustand des Straßennetzes zu bekommen, um die finanziellen Mittel zur Erhaltung bzw. Reparatur der Kreisstraßen noch zielgerichteter einsetzen zu können.

Der Landkreis Friesland hat bekanntlich in 2012 den Handlungsschwerpunkt „Grundlegende Sanierung der Kreisstraßen“ gebildet und seitdem die Unterhaltungsmittel für Fahrbahnen und Radwege erheblich erhöht. Seitdem sind etliche Abschnitte des Kreisstraßennetzes saniert worden, nur beispielhaft sei hier an die ehemals als „Moorstrecke“ bekannte Kreisstraße 105 (Bockhornerfeld bis Kreisgrenze zum Ammerland) erinnert, die mit erheblichem Aufwand in mehreren Teilstücken verbessert wurde. Um auch weiterhin das Konzept systematisch anzugehen und zu erkennen, ob die Vermögenswerte zumindest erhalten bzw. erhöht wurden, ist diese Maßnahme eine wichtige Grundlage.

Wenngleich die Bewertung nur auf einer optischen Auswertung der Schäden an der Oberfläche beruhte und dementsprechend umfangreiche (und verhältnismäßig teure) Beseitigung von Moorstrecken (siehe oben) den gleichen Effekt wie bspw. Erneuerung von Fahrbahndecken haben, ergeben sich dennoch wichtige Erkenntnisse, inwieweit die Vermögenswerte erhalten oder gar verbessert wurden.

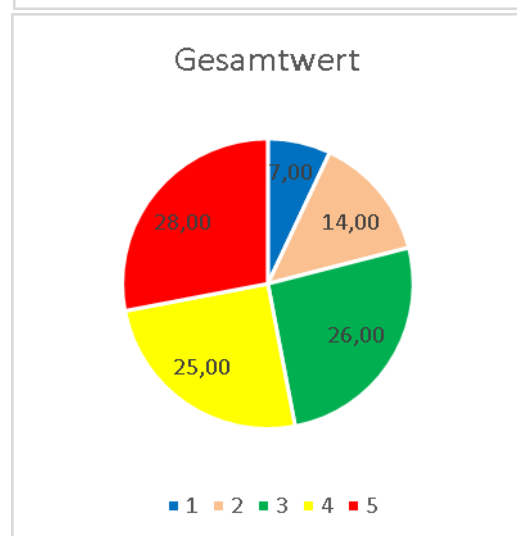
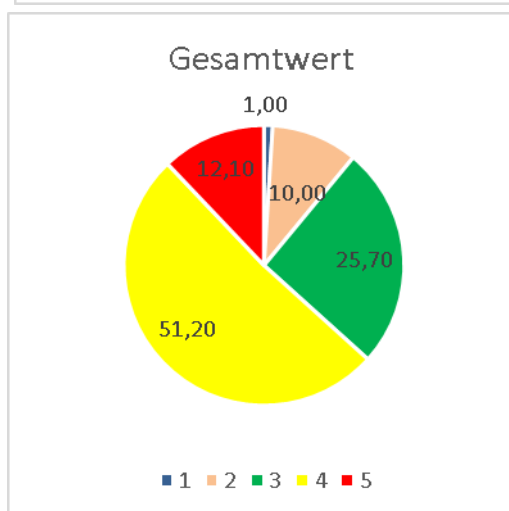
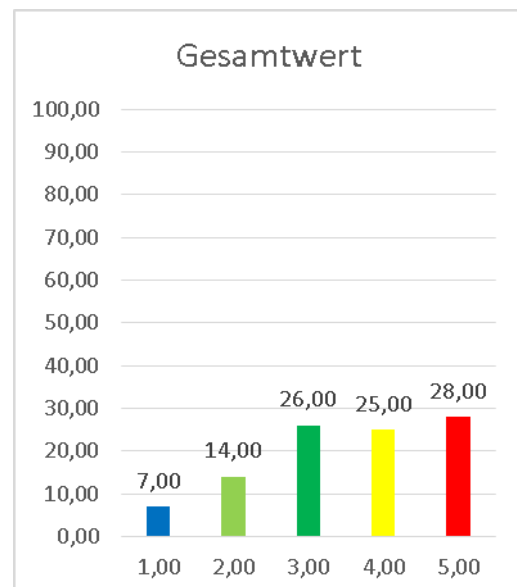
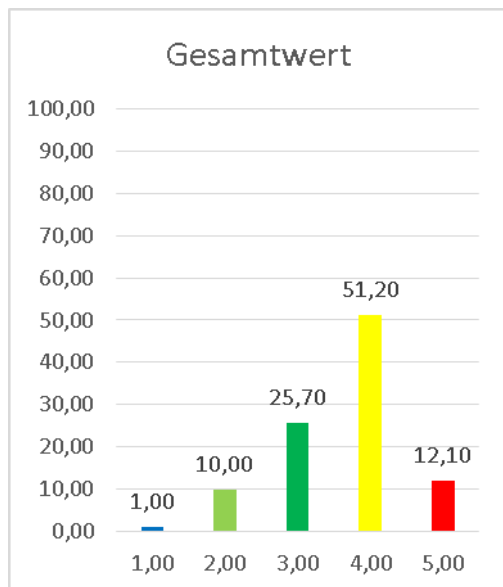
Hierzu dient der Vergleich der Ergebnisse der aktuellen Bewertung mit denen der Bewertung der Fahrbahnen (Radwege wurden seinerzeit nicht betrachtet) aus dem Jahre 2005.

Basierend auf der messtechnischen Erfassung der vorhandenen Schäden (allgemeine Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Oberflächenschäden, Ausbrüche) erfolgte eine rechnerische Einstufung in fünf Zustandsklassen (ZK 1 bis 5, d.h. „keine Schäden“ bis „starke Schäden“) und –farblich dargestellt- die Möglichkeit der Visualisierung des Kreisstraßennetzes je nach Zustandsklasse.

Im Folgenden wird dargestellt, dass sich die Durchschnittsnote der Kreisstraßen in Friesland von 3,63 (2005) auf 3,53 (2017) verbessert hat, die mit den Noten 4 und 5 versehenen Abschnitte haben sich von 63,3 % auf 53,0 % reduziert. Demgegenüber zeigt sich auch die Nachhaltigkeit der derzeitigen Erhaltungsstrategie dadurch, dass die mit 1 und 2 benoteten Abschnitte von 11,0 % auf 21,0 % gestiegen sind:

Gegenüberstellung der Auswertungen aus 2005 und 2017 (Fahrbahnen)

	Gesamtwert (Angabe in %)					Summe	Durchschnitt
	1	2	3	4	5		
2005	1,00	10,00	25,70	51,20	12,10	100,00	3,63
2017	7,00	14,00	26,00	25,00	28,00	100,00	3,53



Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der schleichende Substanzverlust der Kreisstraßen seit 2005 nicht nur aufgehalten, sondern der Zustand (siehe oben) verbessert wurde.

Sollten die derzeitigen Bemühungen fortgesetzt werden, sollte sich eine weitere deutliche Verbesserung in einer erneuten Zustandsbewertung in spätestens 10 Jahren zeigen.

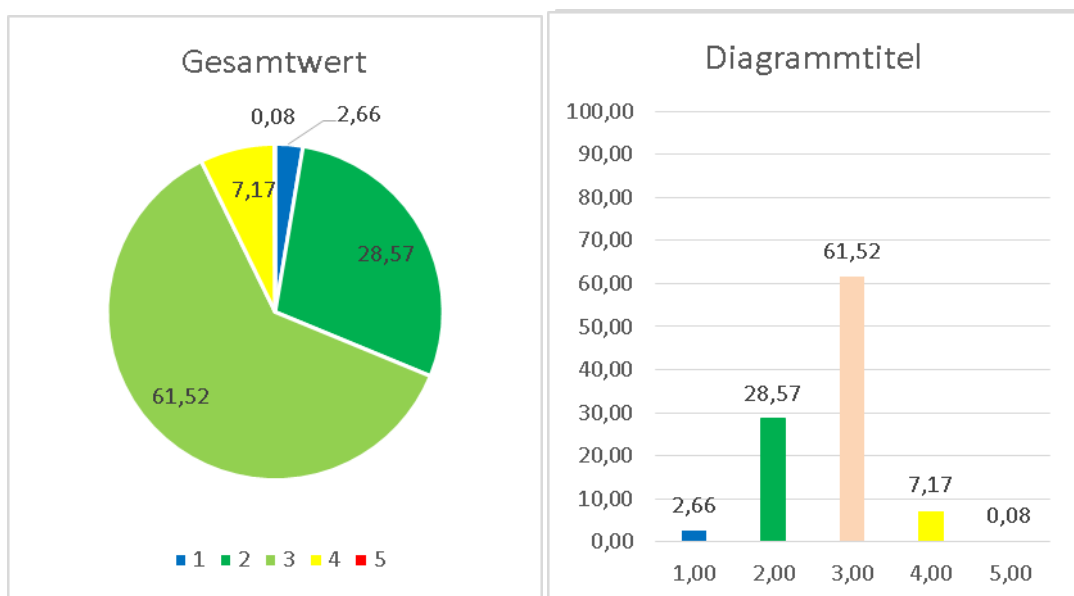
Die ermittelten Zustandsdaten fließen nunmehr in die Bauprogramme der künftigen Jahre ein und sind eine wichtige Grundlage für die Erhaltungsstrategie des Landkreises.

Die Radwege wurden (siehe oben) erstmals optisch erfasst, wobei sich ein recht gutes Ergebnis zeigt: Die Bemühungen des Landkreises –einhergehend mit der Profilierung diverser Radwegabschnitte in den letzten Jahren- zeigt sich an den Ergebnissen, sind doch nur 7,25 % der Radwege mit der Benotung 4 und schlechter eingestuft.

Dieses Ergebnis ist Ansporn genug, die Anstrengungen in den nächsten Jahren fortzusetzen, um die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen auf einem konstant guten Niveau zu halten oder ggf. noch weiter zu verbessern:

Auswertungen Radwege aus 2017

	Gesamtwert (Angabe in %)					Summe	Durchschnitt
	1	2	3	4	5		
2017	2,66	28,57	61,52	7,17	0,08	100,00	2,73



Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und zeigt sich im Ergebnis zufrieden mit den Ergebnissen, beinhalten diese doch die Schlussfolgerung, dass der Landkreis Friesland mit seinem Konzept auf einem guten Weg ist, gleichwohl noch eine Menge Arbeit vor sich hat. Die Nachfrage von KTA Ratzel nach dem gestiegenen Anteil der "roten" Strecken wird von Herrn Hinrichs sowie den Herren Golz und Borcharding dahingehend beantwortet, dass Fahrbahndecken nur eine gewisse Lebensdauer haben, die Unterhaltung von Kreisstraßen jedoch eine Dauer-Aufgabe ist, der sich der Landkreis Friesland erfreulicherweise seit einigen Jahren nachhaltig stellt. Dass die Substanz erhalten bzw. sogar in den letzten Jahren verbessert wurde, ist ein guter Zwischenschritt, der Anteil der mit der Not 5 bewerteten Strecken ist somit im Kontext mit den anderen Einstufungen zu sehen.

Beschluss:

Die Ergebnisse der Zustandserfassung und –bewertung der Kreisstraßen im Landkreis Friesland werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Handlungsschwerpunkt „Grundlegende Sanierung der Kreisstraßen“ ist weiterhin fortzuführen.

TOP Sachstand Gemeindeverkehrsfinanzierung (Rechtslage/ Ist-Zustand) 4.2.5 Vorlage: 0263/2017

Bereits mit Vorlage 911/2011 (siehe Anlage) wurden seinerzeit der Ist-Zustand sowie die Zukunft der Gemeindeverkehrsfinanzierung und die daraus resultierenden Auswirkungen für den Landkreis Friesland dargestellt.

Zwischenzeitlich trat das Nds. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) in Kraft, das die Verwendung der Haushaltsmittel regelt, die der Bund den Ländern durch das sog. Entflechtungsgesetz bis 31.12.2019 zur Verfügung stellt, hierdurch werden die dem Land zustehenden Entflechtungsmittel in Höhe von 123,50 Mio. Euro pro Jahr auf gesetzlicher Basis für Verkehrsprojekte und Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen gesichert (Verteilung seit 2017 40 % Straße/ 60 % ÖPNV, d.h. somit 49,4023 Mio. Euro pro Jahr für „Straße“).

Das Entflechtungsgesetz des Bundes ist allerdings bis zum 31. Dezember 2019 befristet und wird laut Beschluss der Bundesregierung vom Oktober 2016 nach dem Jahr 2019 nicht fortgeführt werden. Aus diesem Grunde bedarf es einer politischen Entscheidung für eine Folgeregelung, d.h. einer Änderung des NGVFG, müssen die Haushaltsmittel ab 2020 doch direkt aus dem Landeshaushalt kommen. Diese Änderung des NGVFG sollte im Interesse der nachhaltigen Förderung des kommunalen Straßenbaus unter anderem eine Erhöhung der o.g. Fördermasse bzw. eine evtl. Dynamisierung der Mittel beinhalten, eine Festschreibung des o.g. Betrages mittels Landesgesetz erscheint nicht zielführend.

Leider kommt es bis zur Landtagswahl nicht mehr zu der dringend erforderlichen gesetzlichen Regelung, so dass derzeit nach dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes ab 2020 keine Fördergrundlage für kommunale Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mehr besteht.

Tatsächlich hat diese unbefriedigende Situation – trotz des zunächst fortlaufenden NGVFG – deutliche Konsequenzen, denn die verbleibenden Mittel werden insbesondere im Bereich der Radwege- und Straßenbauförderung in erheblichem Umfang für bereits begonnene, aber noch nicht abgeschlossene Fördervorhaben sowie die Begleichung noch offener Restzahlungen für bereits bewilligte Fördervorhaben aus Vorjahren benötigt. Wegen dieser „Vorbeklastung“ ist über 2017 hinaus zu befürchten, dass –wenn überhaupt– allenfalls drastisch gekürzte Jahresbauprogramme seitens der Förderbehörde aufgestellt werden können und faktisch ein Stillstand der Förderung des kommunalen Straßenbaus entsteht.

Im Ergebnis heißt dies, dass konkret Anträge des Landkreises Friesland zur Aufnahme bestimmter Vorhaben in die künftigen Jahresbauprogramme 2018 bzw. 2019 des Landes unter dem Eindruck der o.g. Situation zu sehen sind (siehe auch Vorlage zum „Bauprogramm an Kreisstraßen 2018“).

In Ergänzung der Ausführungen von Herrn Hinrichs betont der Landrat, dass in den politischen Parteien gar nicht oft genug dafür geworben werden könne, dass Landes- aber auch Bundesgesetzgeber die Regelungslücke baldmöglichst schließen, denn die Kommunen brauchen Planungssicherheit für ihre weitere Maßnahmenvorbereitung.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden einstimmig zur Kenntnis genommen.

TOP Bauprogramm an Kreisstraßen 2018

4.2.6 Vorlage: 0265/2017

An den Handlungsschwerpunkten des Landkreises, die da wären

- Grundlegende Sanierung der Kreisstraßen und
- Radwege an Kreisstraßen weiter ausbauen

wurde in den vergangenen Jahren bereits mit Nachdruck gearbeitet.

Neben dem Ausbau des Radwegnetzes gilt es zu vermeiden, dass sich die vorhandenen (Fahrbahn- und Radweg-)Schäden weiter verstärken, d.h. die Vermögenswerte zumindest erhalten bzw. erhöht werden, in diesem Zusammenhang sei auf die Vorlage 266/2017 verwiesen (Zustandserfassung und –bewertung der Kreisstraßen).

Für das Jahr 2018 werden auf der Grundlage des Masterplanes Kreisstraßen (Fahrbahnen und Radwege) und erster Auswertung der o.g. Zustandsbewertung folgende Maßnahmen vorgeschlagen, **selbstverständlich jeweils vorbehaltlich der Haushaltsplanung:**

Finanzhaushalt

- 1.) Herstellung eines Radweges an der K 331 (Schmidtshörn bis Crildumersiel), Wangerland/ Anschluss an die bereits vorhandene Deichtrift (Maßnahme ist für das Bauprogramm des Landes angemeldet, steht jedoch unter dem Vorbehalt der GVFG-Zuwendungen durch das Land!). Ansatz für 2018: 200.000 € (mit Fortführung in 2019 und Rest 2020);
- 2.) Herstellung eines Radweges an der K 89 (Tettens bis Oldorf), Wangerland/ Fortführung der kurzfristig noch in 2017 beauftragten Maßnahme (siehe Vorlage 264/2017, Bericht über Maßnahmen). Ansatz für 2018: 400.000 € (außerdem Haushaltsrest aus 2017 und Fortführung in 2019);
- 3.) Ausbau der K 311 (Tarbarger Landstraße), Zetel/ 2. Abschnitt. Ansatz für 2018: 540.000 € (Fortführung in 2019 und 2020);
- 4.) Grundhafte Erneuerung der K 108 (Streek bis Kreisgrenze FRI/BRA), Varel. Ansatz für 2018: 400.000 € (2. Abschnitt in 2019);
- 5.) Erneuerung der Lichtsignalanlage K 94/ An der Alten Bundesstraße in Jever (Neue Signaltechnik, einhergehend mit Veränderung der Schaltzeiten, erfordert vollständige neue Anlage). Ansatz für 2018: 160.000 € (Kostenanteil Stadt Jever);
- 6.) Im Mittelpunkt des Bauprogramms an Kreisstraßen nicht nur im laufenden Jahr steht jedoch die Maßnahme „Bahnverlegung Sande“. Hier handelt es sich um eine „Zwangsmäßnahme“ in Form der in diesem Jahr mit vorbereitenden Arbeiten begonnenen Baumaßnahme der Deutschen Bahn zur Verlegung der Bahnlinie und der damit verbundenen Aufhebung der Bahnübergänge an der K 294 und K 312 und einer Gemeindestraße.

Nach den bereits abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarungen mit der Bahn hat der Landkreis für die Aufhebung der Bahnübergänge im Zuge der K 294 und der K 312 folgende Kosten zu tragen:

K 294:	4.123.000,00 €
K 312:	803.876,88 €
Gesamt:	4.926.876,88 €

Die Kosten sind auf die Jahre 2017 bis 2020 aufgeteilt worden, wobei in 2017 bereits ein Anteil von 600.000 € gezahlt wurde und auf den Haushalt 2018 nach derzeitiger Planung 680.000 € entfallen (hierauf erhält der Landkreis jeweils GVFG-Zuwendungen in Höhe von 75 %).

Ergebnishaushalt

- 1.) Fahrbahnsanierung der K 332 (Addernhausen bis Siebetshaus), Schortens mit anschließender Abmarkierung eines Radfahrstreifens. Ansatz für 2018: 400.000 €;
- 2.) Fahrbahnsanierung der K 89 (Ortsdurchfahrt Middoge), Wangerland. Ansatz für 2018: 100.000 € (bislang in 2019 und 2020 geplant, nunmehr Vorziehen in 2018 und weitere Abschnitte für 2019f.);
- 3.) Sanierung der Brücke im Zuge der K 87 (Crildumer Tief), Wangerland. Ansatz für 2018: 130.000 €;
- 4.) Sanierung der Brücke im Zuge der K 102 (Wasserlauf Heete), Zetel. Ansatz für 2018: 80.000 €.

Darüber hinaus würden im Rahmen der Haushaltsmittel für Unterhaltung und Instandsetzung von Kreisstraßen die jährlichen speziellen Oberflächenbehandlungen und Profilierungsmaßnahmen auf Fahrbahnen und Radwegen im Landkreis durchgeführt, wobei die konkreten Festlegungen erst Anfang des kommenden Jahres nach Ablauf der Frostperiode erfolgen.

Herr Hinrichs beantwortet die Anfrage aus dem Ausschuss, ob anstelle des Austausches der Lichtsignalanlage an der "Familia-Kreuzung" (also K 94/An der Alten Bundesstraße) in Jever nicht auch ein Kreisverkehr erstellt werden könnte, dahingehend, dass mit dem seinerzeitigen Neubau des Einkaufszentrums diese Variante in die Planung eingeflossen sei, aber seinerzeit ohne Beteiligung des Landkreises als Straßenbaulastträger verworfen wurde (der Landkreis hat erst infolge der Umstufungen aus Anlass der B 210neu die Landesstraße 807 übernommen).

Beschluss:

Der Vorschlag der Verwaltung, das Bauprogramm an Kreisstraßen für 2018 entsprechend der Darstellungen umzusetzen, wird einstimmig zur Kenntnis genommen.

Die Einstellung der erforderlichen Finanzmittel bleibt der Haushaltsplanung für 2018 vorbehalten.

TOP
4.2.7 **Testeinsatz einer semi-stationären Verkehrsüberwachungsanlage der**
Fa. Vitronic; Zwischenbericht
Vorlage: 0272/2017

Die stetige Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit ist ein Handlungsschwerpunkt des Landkreises Friesland, der sich in den einzelnen Themenfeldern wie folgt widerspiegelt:

- Bau und Unterhaltung von sicheren (kreiseigenen) Verkehrsflächen
- Rechtmäßige und nachvollziehbare Beschilderung von Verkehrsflächen
- **Intensive und transparente Verkehrsüberwachung**
- Umfassende Präventionsarbeit

Im Landkreis Friesland gibt es kaum „typische“ Unfallhäufungspunkte oder –strecken, insbesondere die schweren Unfälle treten zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten und an vollkommen unterschiedlichen Orten auf, so dass hieraus ableitend das Ziel einer möglichst intensiven und flächendeckenden Verkehrsüberwachung nur allzu verständlich ist, zumal „überhöhte Geschwindigkeit“ nach wie vor eine der Hauptunfallursachen ist!

Hier geht der Landkreis Friesland im Übrigen konform mit den Forderungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der –basierend auf der Erkenntnis, dass gezielte Verkehrsüberwachung ein unabdingbarer Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit ist, der schwere Unfälle verhindert- unter anderem die Forderungen aufstellt, die Überwachung möglichst flächendeckend und für den Einzelnen nicht kalkulierbar zu gestalten und die Ausrüstung zur Durchführung der Überwachung permanent an die aktuellen Techniken anzupassen.

Im Bereich des Landkreises Friesland werden bisher neben 3 stationären (2 x in Jever im Bereich AS Jever/Zentrum, 1x Varel an der B 437) auch 2 mobile Geschwindigkeitsmessanlagen im Bereich der Verkehrsüberwachung eingesetzt. Diese Ausstattung hat sich bisher zwar grundsätzlich bewährt, dennoch werden stets weitere technische Entwicklungen interessiert beobachtet.

Am Markt etabliert haben sich inzwischen auch Anhänger, die ohne Investitionen in eine stationäre Infrastruktur flexibel eingesetzt werden können. Um festzustellen, ob eine entsprechende Anlage im Landkreis Friesland sinnvoll einsetzbar ist und dem Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit „Intensive und transparente Verkehrsüberwachung“ genügt, wird der sog. „Enforcement-Trailer“ der Fa. Vitronic im Rahmen eines vierwöchigen Test-Einsatzes ab dem 11.10. an diversen Messstellen erprobt. Der Versuch wurde im Rahmen eines Pressegespräches am 10.10. vorgestellt.

Der Versuch erfolgt unter der Maxime, dass bei einem noch nicht abzusehenden erfolgreichen Ausgang **nicht** die Absicht besteht, die Verkehrsüberwachung im Landkreis Friesland weiter auszudehnen, sondern ggf. technisch zu verändern bzw. zu optimieren.

Durch den Trailer bestünde ggf. die Möglichkeit, Örtlichkeiten, die mit den derzeit eingesetzten mobilen Geräten nicht ausreichend erreicht werden können, abzudecken, sowie (Nacht-)Zeiten zu überwachen, die immer wieder Gegenstand von Mitteilungen über sehr hohe gefahrene Geschwindigkeiten sind.

Im Rahmen des Versuches wird die grundsätzliche Eignung des „Enforcement-Trailers“ in Bezug auf die im Landkreis bestehenden Bedürfnisse geprüft, vorab wurde eine Vorauswahl von möglicherweise ca. 60 geeigneten Messstellen getroffen, die in den Versuch teilweise einbezogen werden. Vor dem Testeinsatz des Trailers erfolgte am 10. und 11.10. eine Schulung sämtlicher damit betrauter Mitarbeiter beim Landkreis durch die Fa. Vitronic. Mögliche erste Erkenntnisse der Messungen erfolgen mündlich anlässlich der Sitzung.

Herr Hinrichs betont, dass eine wirksame Verkehrsüberwachung unverzichtbar für eine nachhaltige Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer ist, allerdings gehe es bei dem Test des Verkehrsüberwachungsanhängers ausschließlich darum, Erkenntnisse zu gewinnen, ob sich dieser in das Modell der Verkehrsüberwachung in Friesland integrieren lässt, es gehe nicht darum, die Verkehrsüberwachung auszudehnen! Erste Verstöße kann er wie folgt benennen:

B 210 (Ortsumgehung Jever): 176 Verstöße in ca. 38 Stunden Messdauer

L 813 (Schützenhofstraße, Jever): 34 Verstöße in 46 Stunden

K 94 (Klosterweg, Schortens): 39 Verstöße in ca. 23 Stunden

Auf Nachfrage von KTAe Bödecker, ob man bereits ein positives Zwischenfazit ziehen könne, führt Herr Hinrichs aus, dass es hierfür noch zu früh sei. In die Gesamtbetrachtung seien sämtliche Erkenntnisse einzubeziehen, selbstverständlich auch die Bedienungsweise der Technik und seine Flexibilität bei der jeweiligen Aufstellung. Der Abschlussbericht werde aber selbstverständlich dem Ausschuss zugehen.

Auf Antrag von KTA Krettek wird der Beschlussvorschlag geändert und die Formulierung "zustimmend" gestrichen.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden einstimmig zur Kenntnis genommen.

TOP 4.2.8 Zuschüsse 2017 an Basisorganisationen des Katastrophenschutzes Vorlage: 0270/2017

Die Organisationen wirken im Katastrophenschutz des Landkreises Friesland mit und halten Gerätschaften und Ausrüstungsgegenstände für den Katastrophenfall vor bzw. ergänzen und erneuern ihre Ausstattung kontinuierlich.

Der Landkreis gewährt den Organisationen hierfür Zuschüsse im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel. Für das Jahr 2017 stehen hierfür insgesamt wieder 15.000,- € zur Verfügung.

Die Verwaltung hat die Organisationen aufgefordert, Anträge einzureichen.

Entsprechend den eingereichten Anträgen wird vorgeschlagen, die Bezuschussung wie genannt zu beschließen.

KTA Ratzel fragt, ob die Anträge abschließend benannt wurden.

Herr Koehler bejaht dies. Alle Anträge der Organisationen sind berücksichtigt worden.

Herr Koehler bejaht dies. Alle Anträge der Organisationen sind berücksichtigt worden.

Beschluss:

Der Landkreis Friesland gewährt den Basisorganisationen des Katastrophenschutzes für das Jahr 2017 folgende Zuschüsse:

1. Für den DLRG Wasserrettungszug einen Zuschuss in Höhe von **8.500,- €** zur Anschaffung verschiedener Gerätschaften und Ausrüstungsgegenstände sowie der anteiligen Finanzierung eines Überlebensanzuges und einer Tauchausrüstung.

2. Dem DRK Kreisverband Jeverland einen anteiligen Zuschuss in Höhe von **3.000,- €** für die Anschaffung eines Anhängers für Notstrom und weiterer Ausrüstungsgegenstände.
3. Dem DRK Kreisverband Varel-Friesische Wehde einen anteiligen Zuschuss in Höhe von **3.000,- €** für die Anschaffung neuer Helme für die Katastrophenschutz Helfer.
4. Dem THW Ortsverband Varel einen anteiligen Zuschuss in Höhe von **500,- €** für die Anschaffung eines Prüfballes zur Messung von Stromspannungen in überfluteten Räumen

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

TOP Zuschüsse 2017 aus Mitteln der Feuerschutzsteuer 4.2.9 Vorlage: 0271/2017

Der Landkreis erhält jährlich vom Land Niedersachsen Mittel aus der Feuerschutzsteuer zugewiesen. Ein Teilbetrag erhält der Landkreis für seine Feuerschutzzwecke. Ein weiterer Teilbetrag wird für laufende Feuerschutzzwecke schlüsselmäßig an die Städte und Gemeinden weitergeleitet.

Ein dritter Teilbetrag wird angespart. Hieraus werden Investitionen der Städte und Gemeinden insbesondere für Fahrzeuge und Feuerwehrgerätehäuser gemäß der Richtlinien des Landkreises Friesland über die Zuwendungen zur Förderung des Feuerschutzes bezuschusst.

Derzeit liegen dem Landkreis folgende neue Zuschussanträge vor:

1. Antrag der Stadt Jever auf Bezuschussung eines Einsatzleitwagens (ELW 1) für die Ortswehr Jever

Für die Ortsfeuerwehr Jever als Schwerpunktfeuerwehr ist die Beschaffung eines Einsatzleitwagens 1 erforderlich. Die Stadt beabsichtigt die Beschaffung eines entsprechenden Neufahrzeuges.

Gemäß den Richtlinien des Landkreises Friesland wird dieses Fahrzeug mit einem Betrag in Höhe von **2.050,- €** bezuschusst.

2. Antrag der Stadt Jever auf Bezuschussung für einen Umbau des Feuerwehrgerätehauses Cleverns (Schaffung von 2 Stellplätzen)

Die Stadt Jever ist gehalten, am Feuerwehrgerätehaus Cleverns umfangreiche Umbauarbeiten vorzunehmen, um das Haus den heutigen Anforderungen entsprechend weiterzuführen. Durch diese Baumaßnahme werden zwei neue Fahrzeugstellplätze geschaffen, die den heutigen Anforderungen entsprechen.

Gemäß den Richtlinien des Landkreises werden Neu- und Erweiterungsbauten von Feuerwehrgerätehäusern mit einem Stellplatz mit einem Grundbetrag von 20.500,- € bezuschusst. Jeder weitere, aus feuerwehrtechnischen Gründen erforderliche Unterstellplatz wird mit einem zusätzlichen Betrag von 5.150,- € bezuschusst.

Für den vorgesehenen Erweiterungsbau kommt somit eine Bezuschussung in Höhe von **25.650,- €** in Betracht.

3. Antrag der Gemeinde Bockhorn auf Bezuschussung für die Erweiterung des Feuerwehrgerätehauses Grabstede (Schaffung von 3 Stellplätzen)

Die Gemeinde Bockhorn beabsichtigt das Feuerwehrgerätehaus der Ortswehr Grabstede zu erweitern und den heutigen Bedürfnissen anzupassen.

Geplant ist neben dem Umbau des bisherigen Gerätehauses zu Schulungs- und Funktionsräumen der Neubau einer Fahrzeughalle mit 3 Stellplätzen.

Damit ergibt sich nach den Richtlinien des Landkreises ein Zuschussbetrag in Höhe von **30.800,- €**.

4. Antrag der Stadt Varel auf Bezuschussung eines Hilfeleistungslöschfahrzeuges 20 (HLF 20) für die Ortswehr Varel

Die Stadt Varel beabsichtigt die Beschaffung eines HLF 20 für die Ortswehr Varel zum Preis von ca. 310.000,- €. Ein solches Fahrzeug entspricht etwa dem in den Richtlinien des Landkreises aufgeführten LF 16 TS. Für ein derartiges Fahrzeug wird entsprechend der Richtlinien ein Zuschuss aus der Feuerschutzsteuer in Höhe von **28.150,- €** gezahlt, so dass dieser Betrag auch für ein HLF 20 in Betracht kommt.

5. Antrag der Gemeinde Wangerland auf Bezuschussung eines Löschfahrzeuges (LF 10) mit 2000-Liter Wassertank

Die Gemeinde Wangerland plant die Beschaffung eines Löschfahrzeuges 10 (LF 10) mit einem zusätzlichen 2.000 Liter Wassertank für die Ortsfeuerwehr Hooksiel zu einem Preis von ca. 290.000,- €. Für dieses Fahrzeug ergibt sich gemäß den Richtlinien ein Zuschuss in Höhe von **23.050,- €**.

6. Antrag der Gemeinde Wangerland auf Bezuschussung für einen Umbau des Feuerwehrgerätehauses der Ortswehr Wiarden

Die Gemeinde Wangerland den Umbau des Feuerwehrgerätehauses der Ortswehr Wiarden mit Schaffung eines neuen Fahrzeugeinstellplatzes. Entsprechend der Richtlinien des Landkreises wird diese Maßnahme mit einem Betrag in Höhe von **20.500,- €** bezuschusst.

Die Zuschüsse werden entsprechend der Richtlinien in zwei Raten (Beschaffungs- bzw. Fertigstellungsjahr und Folgejahr) ausgezahlt.

Der TOP wird kurz von Herrn Koehler erläutert

Beschluss:

Der Landkreis Friesland gewährt entsprechend seiner Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Feuerschutzes:

5. Der Stadt Jever für die Beschaffung eines Einsatzleitwagens für die Ortswehr Jever einen Zuschuss in Höhe von 2.050,- €.
6. Der Stadt Jever für den Umbau des Feuerwehrgerätehauses Cleverns einen Zuschuss in Höhe von 25.650,- €.
7. Der Gemeinde Bockhorn für die Erweiterung des Feuerwehrgerätehaus der Ortswehr Grabstede einen Zuschuss in Höhe von 30.800,- €.
8. Der Stadt Varel für die Beschaffung eines Hilfeleistungslöschfahrzeuges (HLF 20) einen Zuschuss in Höhe von 28.150,- €.
9. Der Gemeinde Wangerland für die Beschaffung eines Löschfahrzeuges für die Ortswehr Hooksiel einen Zuschuss in Höhe von 23.050,- €.
10. Der Gemeinde Wangerland für den Umbau des Feuerwehrgerätehauses Wiarden einen Zuschuss in Höhe von 20.500,- €.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

TOP **Gewährung eines Zuschusses für ein Einsatzfahrzeug der Feuerwehr**
4.2.10 **Wangerooog**
Vorlage: 0267/2017

Die Feuerwehr der Insel Wangerooog verfügt über insgesamt vier Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um

- Tanklöschfahrzeug Daimler Benz-Unimog
- Löschfahrzeug Daimler Benz
- Drehleiter MAN
- MTW/ TSF Land Rover

Das letztgenannte Fahrzeug musste kurzfristig stillgelegt werden und ist nicht mehr zu reparieren.

Dieses Fahrzeug war das „Allround-Fahrzeug“ der Inselwehr und muss dringend ersetzt werden. Es wird für alle Fahrten und Arbeiten eingesetzt, die nicht mit den speziellen Löschfahrzeugen erledigt werden können (Mannschaftstransport, Einsätze im Strandbereich, Verletztentransport aus unwegsamem Gelände wie Strand etc.....)

Gerade für die vielfältigen Einsätze am Strand mit seinem unwegsamem Gelände ist ein spezielles Allradfahrzeug erforderlich.

Der Markt gibt allerdings für solche speziellen Anwendungen wenig geeignete Fahrzeuge her. Es wurden bisher mehrere Fahrzeuge auf der Insel getestet, allerdings mit mäßigem Ergebnis. Lediglich der VW Amarok erzielte zufriedenstellende Ergebnisse, ist jedoch für die Aufgaben nicht optimal. Das Fahrzeug besitzt eine kleine Fahrerkabine und eine Ladefläche. Gefordert ist eher ein geschlossener Kasten. Auch Verletzte können beim Amarok auf der Ladefläche nicht transportiert werden.

Aus diesem Grunde ist die Suche auch auf Allrad-Kastenwagen erweitert worden. Die Frage war jedoch, ob so ein Werks-Allrad-Fahrzeug mit dem Gelände am Strand fertig wird, oder ob das Fahrzeug eine Erweiterung des Allradantriebes benötigt.

Zu dieser Frage hat am 20.07.2017 eine Besichtigung bei einer Firma stattgefunden, die Werksallradfahrzeuge mit weiteren Allradkomponenten ausrüstet, an der neben Vertretern der Feuerwehr Wangerooog auch Vertreter des Landkreises teilgenommen haben.

Zur Besichtigung gehörte auch eine entsprechende Probefahrt in einer Sandgrube, wo ähnliche Verhältnisse wie am Inselstrand vorgefunden wurden. Hierbei war zunächst das Fahrzeug (Mercedes Sprinter) mit Werksallrad getestet worden. Im Sand kam dieses Fahrzeug jedoch schnell an seine Grenzen und blieb bei der Fahrt auf einen Sandhügel (ähnlich einer Düne) zum Stehen.

Mit dem durch die Firma eingebauten Allradzusatz wurde das Fahrzeug mühelos und ein-drucksvoll mit dem Gelände fertig.

Fazit der Besichtigung: Das Fahrzeug ist für die vielfältigen Aufgaben auf der Insel bestens geeignet und zu empfehlen. Auch die Lösung als Kastenwagen mit schnell zu entfernenden Sitzbänken im hinteren Bereich, stellt eine optimale Flexibilität dar. Es können sowohl Personen, evtl. Verletzte mit einer Trage und auch Material transportiert werden.

Bei einem solchen Fahrzeug würde mit Kosten in Höhe von ca. 80.000,- € als Neufahrzeug zu rechnen sein. Gebraucht sind solche Fahrzeuge schwer zu beschaffen. Die Umbauten können nur auf Mercedes Sprinter erfolgen, so dass die Beschaffung eines günstigeren Basisfahrzeuges nicht in Frage kommen würde.

Aufgrund dieser Höhe der Kosten ist ein solches Fahrzeug für die Gemeinde Wangerooge nicht zu finanzieren.

Seitens des Fachbereichs Ordnung wird daher folgender Vorschlag unterbreitet:

Seitens des Fachbereichs ist, haushaltsmäßig abgesichert, die Beschaffung eines Fahrzeuganhängers für den Massenansturm von Verletzten (MANV) für die Insel Wangerooge vorgesehen. Dieser Anhänger wäre mit umfangreichem Material für den MANV ausgestattet. Es ist in Vorgesprächen mit der Feuerwehr Wangerooge vereinbart worden, dass dieser Anhänger im Einsatzfall mit den vorhandenen Fahrzeugen der Feuerwehr zur Einsatzstelle gezogen werden würde. Für diesen Anhänger (incl. Ausstattung) stehen derzeit 75.000,- € zur Verfügung. Eine informelle Kostenermittlung hat einen Preis von ca. 81.000,- € ergeben. Diese Finanzierungslücke soll vom Rettungsdienst Friesland geschlossen werden.

Es wäre jedoch auch praktikabel, wenn das MANV-Material auf entsprechende Rollwagen verladen und in der Feuerwache (später einmal in einer neu gebauten Rettungswache) untergebracht wird.

Diese Rollcontainer würden dann von der Feuerwehr mit dem neu zu beschaffenden Fahrzeug zur möglichen Einsatzstelle gebracht.

Da mit diesem Fahrzeug aufgrund seiner Flexibilität nicht nur Material gefahren werden kann, sondern ggfls. auch Hilfskräfte oder auch leichter Verletzte, wäre diese Verfahrensweise ein deutlicher Gewinn für die Bewältigung von derartigen Einsatzlagen gegenüber dem reinen MANV-Anhänger.

Statt der Beschaffung eines Anhängers würde sich dann ein Zuschuss zur Beschaffung des Fahrzeuges anbieten.

Folgende Finanzierung wäre denkbar:

Zuschuss aus der Feuerschutzsteuer	10.000,-€
Lt. Satzung 2.050,- € + 100 % Inselzuschlag = 4.100,- € + 5.900,- € Sonderzuschuss (die Festlandsgemeinden erhalten lt. Beschluss einen Sonderzuschuss für die Beschaffung von Chemikalienschutzanzügen)	
Zuschuss anstelle des MANV Anhängers	<u>50.000,- €</u>
Gesamtzuschuss für das Fahrzeug vom Landkreis	<u>60.000,- €</u>

Die Finanzierung des MANV Materials (Kostenpunkt ca. 43.000,- €) würde dann wie folgt vorgenommen:

aus vorhandenem Ansatz 2017	25.000,- €
Zuschuss Rettungsdienst	<u>8.000,- €</u>
Gesamt	<u>33.000,- €</u>

Das restliche, dann noch fehlende Großmaterial (Zelt, Notstrom, Rollwagen) könnten aus dem auch im Haushaltsjahr 2018 wieder einzuplanenden Haushaltsansatz für Großschadensereignisse finanziert werden.

Mit dieser Verfahrensweise würde

- einem möglichen MANV auf der Insel flexibler begegnet werden können (sowohl Material, als auch Personen- und Verletztentransport durch das Fahrzeug)
- der Insel wäre durch die Beschaffung eines adäquaten Einsatzfahrzeuges für allgemeine Einsatzlagen geholfen
- für die Fälle oberhalb von allgemeinen Lagen bis hin zum Katastrophenfall auf ein vielseitiges Fahrzeug zurückgegriffen werden können und müsste nicht erst per Schiff vom Festland auf die Insel gebracht werden (sofern überhaupt möglich).

KTA Harms fragt ob das Fahrzeug (Land Rover) ein Dieselfahrzeug ist.

Dies wird durch Herrn Koehler bejaht.

KTA Harms verweist auf die Abwrackprämie, die derzeit sehr hoch ist.

Herr Koehler begegnet dem mit der Antwort, dass hinsichtlich der Ertragserzielung noch geprüft wird, ob das nicht fahrtüchtige Fahrzeug als Ersatzteilträger verkauft wird oder ob die Entsorgung über die Inanspruchnahme der sogenannten Abwrackprämie in Betracht kommt.

KTA Harms fragt, wie denn andere Inselgemeinden das Problem lösen würden.

Herr Koehler erklärt, dass der Rettungsdienst bei den benachbarten Inseln nicht in kommunaler Trägerschaft ist. Hier wird der Rettungsdienst zurzeit über einen privaten Träger in Nordrhein Westfalen verwaltet und diese sehen die Verwendung des MANV-Anhängers vor. Wie aber schon erläutert, ist der MANV-Anhänger für die Gemeinde Wangerooge keine sinnvolle Lösung.

Beschluss:

Der Gemeinde Wangerooge wird folgender Zuschuss für ein neues Einsatzfahrzeug gewährt:

Aus Mitteln der Feuerschutzsteuer	10.000,- €
Zuschuss aus dem Budget für Großschadenslagen	50.000,- €
Gesamtzuschuss	60.000,- €

Abstimmungsergebnis:

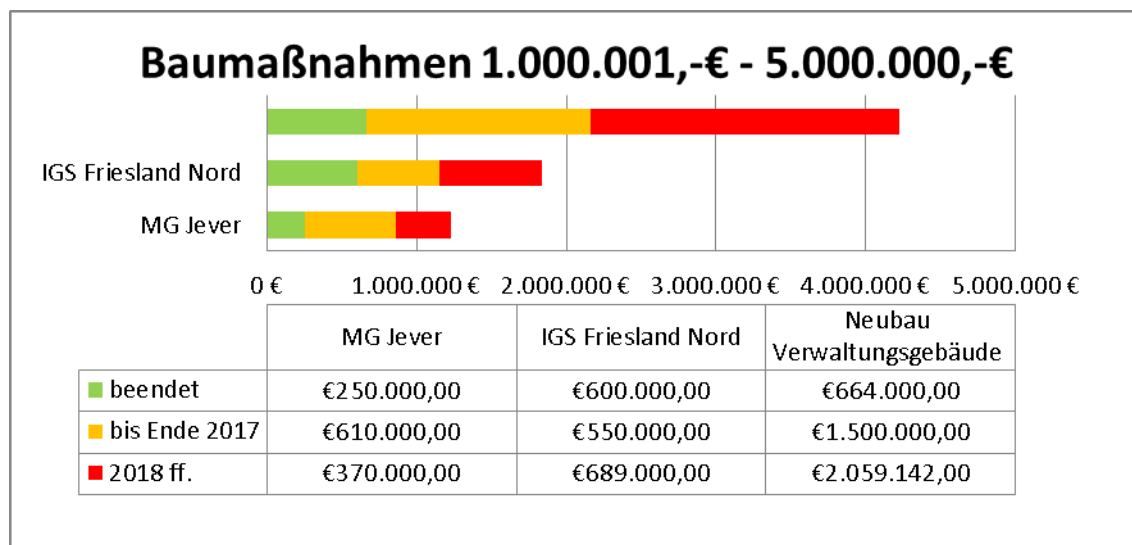
Einstimmig beschlossen

TOP 4.2.11 Sachstandsbericht zu den Baumaßnahmen des Landkreises Fries- land (Masterplan Schulen) Vorlage: 0269/2017

Der Landkreis Friesland hat mit den Haushaltsberatungen 2017 den „Masterplan Schulen“ beschlossen. Viele Projekte für das Jahr 2017 sind bereits abgeschlossen, einige befinden sich noch in der Umsetzungsphase und andere haben bereits einen fortgeschrittenen Planungsstand. Der vorliegende Sachstandsbericht gibt einen Überblick über den Stand der laufenden Projekte.

Vorausgeschickt sei angemerkt, dass aufgrund der sehr guten Auftragslage im Bausektor es schwierig war bzw. weiterhin ist, ausreichend Angebote für die jeweiligen Ausschreibungen zu bekommen. Aus dem o.g. Grund konnten einige Baumaßnahmen nicht sofort begonnen oder mussten ganz verschoben werden, weil entweder keine Angebote abgegeben wurden bzw. Ausschreibungen aufgehoben werden mussten, wenn die Anbieter überbeuerte Angebote abgegeben hatten.

Zur einfachen Darstellung sind die Baumaßnahmen nach Bausummen aufgeteilt und in einer Grafik dargestellt.



Neubau Verwaltungsgebäude:

Die Rohbauarbeiten laufen im vollen Umfang. Die Teilunterkellerung mit Decke ist bereits soweit fertiggestellt und die Bodenplatte wird vorbereitet. Der Auftrag für die Elektroarbeiten ist vergeben. Die Submissionen für die Gewerke Heizung, Lüftung und Sanitär finden am 14.11.2017 statt. Aufgrund der Überschreitung des geplanten Budgets bei den Fensterbauarbeiten, wird dieses Gewerk z.Zt. wieder neu ausgeschrieben.

IGS Friesland-Nord

Die Umbau- und Sanierungsmaßnahmen im Bauabschnitt Bauteil B – Block 2 werden bis zu den Weihnachtsferien abgeschlossen sein. Nach den Herbstferien werden im 2. Obergeschoss die Kunsträume eingerichtet und in Betrieb genommen. Ab dem 06.11.17 wird die Lehrküche geliefert und ab dem 20.11.17 kann hier der Unterricht wieder aufgenommen werden. Die WC-Anlagen und die kleine Pausenhalle in diesem Gebäudeteil sind komplett saniert worden. Als letzte Baumaßnahme wird der Personenaufzug Ende November fertiggestellt.

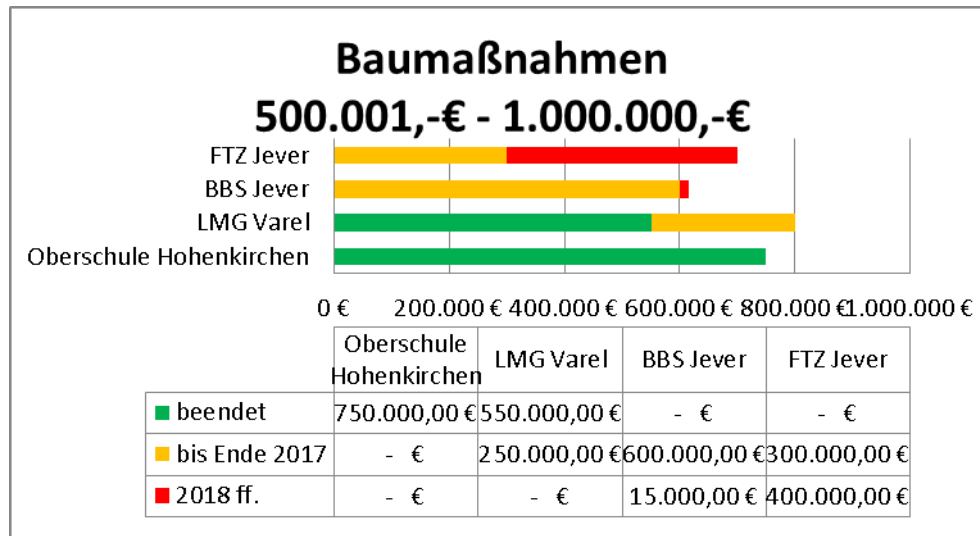
In Absprache mit der Schulleitung sowie aus schul- und bauorganisatorischen Gründen werden Baumaßnahmen für die Werkräume und die Sporthallenumkleiden der IGS-Sporthalle an der Beethovenstraße in 2018 umgesetzt.

Mariengymnasium Jever

Die Baumaßnahmen für die Sanierung der Umkleidekabinen liegen im zeitlichen Rahmen. Es ist geplant, die Baumaßnahmen zum Ende der 1. Schulhalbjahres abzuschließen, so dass im 2. Schulhalbjahr die Umkleidekabinen für die Schülerinnen und Schüler sowie für die Vereine wieder genutzt werden können.

Mit der Sanierung der WC-Anlagen im Kellergeschoss des A-Traktes ist Mitte September begonnen worden. Es ist geplant, bis Mitte November die Arbeiten zu beenden.

Die Planungen für den Abriss und Neubau des sogenannten B-Traktes werden in der Vorlage 0268/2017 vorgestellt.



Feuerwehrtechnische Zentrale (FTZ)

Ab dem 12.10.2017 ist mit der Sanierung der FTZ im Hauptgebäude fortgesetzt worden. Im ersten Bauabschnitt wird das Erdgeschoss saniert. U.a. werden die Boden- und Deckenbeläge sowie Fenster und Türen erneuert. Darüber hinaus wird die gesamte Haustechnik (Strom, EDV, Heizungsanlage) in den aktuellen Stand der Technik versetzt. Die WC-Anlagen werden vergrößert und barrierefrei hergestellt.

Der große Lehrsaal wird so hergerichtet, dass dieser im Bedarfsfall kurzfristig zu einem Stabsraum umfunktioniert werden kann. Nach Abschluss der Bauarbeiten (ca. Ende Januar 2018) im Erdgeschoss werden im Anschluss im Obergeschoss die Sanierungsmaßnahmen fortgesetzt.

Berufsbildende Schulen Jever

Im Rahmen des durch den Kreistag beschlossenen Sanierungskonzeptes werden die Bauarbeiten im zweigeschossigen Bauteil der BBS fortgesetzt.

Nach Rücksprache mit der Schulleitung wurde der Beginn der Bauarbeiten auf Mitte September verschoben. Hintergrund waren hier übertriebene Angebote für das Gewerk Elektro. Es ist geplant, die Bauarbeiten bis zum Jahresende abzuschließen. Die Umbaumaßnahme umfasst neben der energetischen und technischen Sanierung auch die Neuorganisation des Raumbedarfs.

Lothar Meyer Gymnasium Varel

Mit dem Beginn der Sommerferien ist das denkmalgeschützte Gebäude des „T-Trakts“ für die anstehenden Sanierungsarbeiten komplett entkernt worden. Auf Grundlage eines neu erstellten Brandschutzkonzeptes wurden die Bauteile den Anforderungen entsprechend ertüchtigt bzw. es wurden Kompensationsmaßnahmen umgesetzt:

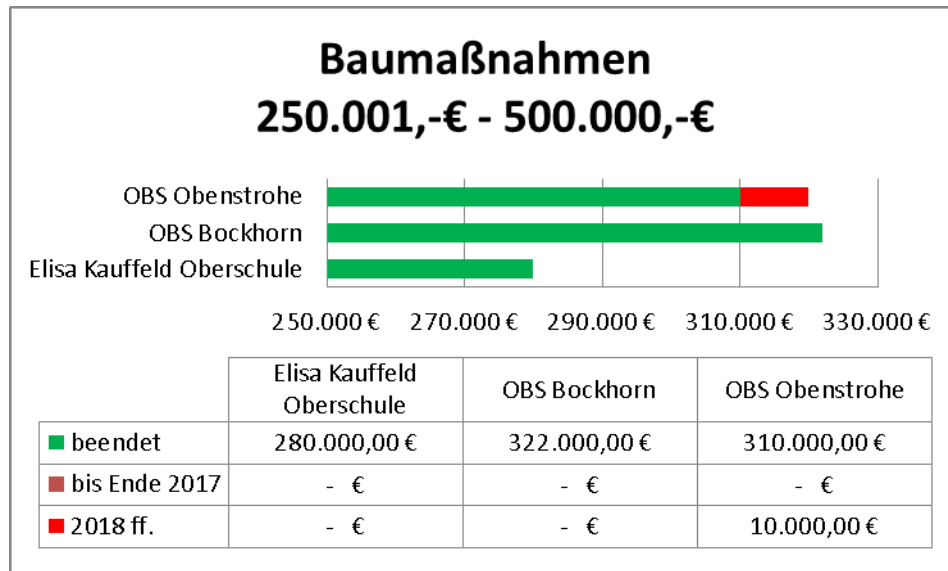
- Ertüchtigung der Holzbalken-Geschossdecken als feuerbeständige F90 Decken

- Entfernung der Brandlasten aus dem notwendigen Treppenraum
- Ausstattung der Eingangstür zum Treppenraum mit einem Antrieb, so dass die Tür im Alarmfall automatisch als Zuluftsöffnung geöffnet werden kann.
- Installation einer Brandmeldeanlage mit Alarmierung der Feuerwehr

Darüber hinaus wird in den Klassenräumen zur Mühlenstraße eine Lüftungsanlage installiert, weil hier eine natürliche Belüftung aufgrund der Schallimmissionen durch den Verkehr ein geordneter Unterricht nicht möglich ist. Geplant war es die Baumaßnahmen bis zum Ende der Herbstferien abzuschließen. Aufgrund eines Ausführungsfehlers bei der Herstellung der feuerbeständigen F90 Decken, musste die fast fertiggestellte Decke zurückgebaut und entsprechend den Anforderungen wieder hergestellt werden.

Oberschule Hohenkirchen

Im Rahmen der Fortführung der Innensanierung an der Oberschule in Hohenkirchen wurde das 2. Obergeschoss komplett saniert. Hierzu wurden alle vorhandenen Leichtbauwände, welche nur bis Unterkante der abgehängten Decke gingen, demontiert und entsorgt. Des Weiteren wurden alle Versorgungsleitungen sowie Strom- und EDV-Netze demontiert. Die Umbaumaßnahmen umfassten neben der energetischen und technischen Sanierung auch die Neuorganisation des Raumprogramms und die Anpassung des Brandschutzes. Mit den Umbaumaßnahmen wurde ca. 4 Wochen vor Beginn der Sommerferien begonnen und kurz nach Ende der Sommerferien konnte in den Klassenräumen der Unterricht für die Schüler stattfinden.



Oberschule Obenstrohe

In der großen Sporthalle der Oberschule in Obenstrohe wurde in diesem Jahr das Trinkwasserleitungsnetz saniert. Grund für die Sanierung war die stark erhöhte Belastung des Trinkwassernetzes mit Legionellenbakterien, welche letztes Jahr bei den regelmäßigen Trinkwasseruntersuchungen durch das Gesundheitsamt des Landkreises gemessen wurden. Mikroorganismen können durch die vorhandenen dezentralen Verbrühungsschutzeinrichtungen nicht mehr abgetötet werden, weil die Mindesttemperatur von 60° C an den Entnahmestellen durch Wärmeverluste nicht erreicht wird

Nach dem Ende der Sommerferien konnten nach Abschluss der Arbeiten die sanitären Anlagen der Sporthalle wieder von der Schule und den Vereinen genutzt werden.

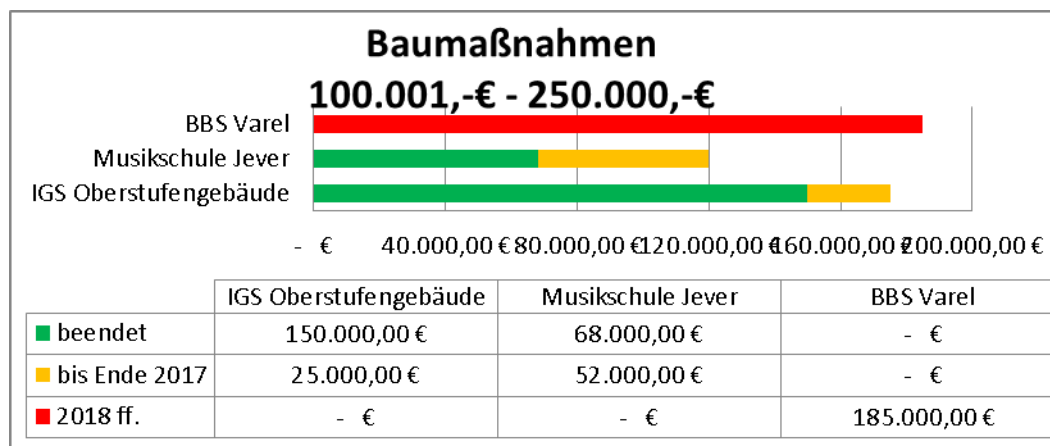
Oberschule Bockhorn

Die Sanierung des Erdgeschossfußbodens im Altbau wurde mit dem Ende der Sommerferien abgeschlossen. Auch die Erneuerung der Entwässerungsleitungen für das Oberflächenwasser des Schulhofes wurde erfolgreich in den Sommerferien abgeschlossen.

Mit der Sanierung des EDV-Raumes wurde kurz vor den Herbstferien begonnen. Neben der Sanierung der Elektro- und EDV-Verkabelung werden in diesem Raum auch zusätzlich die Wände und Fußböden erneuert bzw. mit einem neuen Anstrich versehen.

Elisa Kauffeld-Oberschule Jever

An der Elisa Kauffeld-Oberschule ist als Ergänzung zur Herrichtung zum Personenaufzug die Außentür mit einem elektromotorischen Antrieb zur barrierefreien Erschließung des Gebäudes ertüchtigt worden. Weiterhin wurden brandschutztechnische Anforderungen im sogenannten Neubau durch den Einbau von Rauchschutz-Glastürelementen erfüllt.



Berufsbildende Schulen Varel

Im Rahmen einer energetischen Sanierung sollte das Dach der Umkleiden in der Sporthalle der BBS Varel nach den energetischen Anforderungen gedämmt werden. Es stellte sich jedoch heraus, dass aufgrund der vorliegenden baulichen und technischen Gegebenheiten eine einfache Sanierung der Dachflächen nicht möglich ist:

In den vorhandenen Dachluken ist seitlich in den Laibungen die Abluft der Umkleide- und Sanitärräume integriert. Diese vorhandene Entlüftung ist nicht Stand der Technik.

Bei einer Sanierung müsste somit auch die Lüftungsanlage für die innenliegenden Räume neu konzipiert werden, welche dann in der Regel an der Decke der Räume montiert wird. D. h. die vorhandene Decke in den Räumen muss demontiert werden. Ein Wiedereinbau der Decke ist nicht technisch nicht möglich sein. Aus wirtschaftlichen Aspekten wäre es dann auch sinnvoll im Rahmen dieser Arbeiten auch die Beleuchtung in diesen Räumen zu erneuern. Es läuft somit auf eine Gesamtanierung des Umkleidebereichs hinaus und hierzu bedarf es einer intensiven Vorplanung sowie die zur Verfügungsstellung entsprechender HH-Mittel. Es wird vorgeschlagen, deshalb die Sanierung des Daches in Verbindung mit der Sanierung des Umkleidetraktes (2021), wie im Masterplan vorgesehen, zu verbinden.

Musikschule Jever

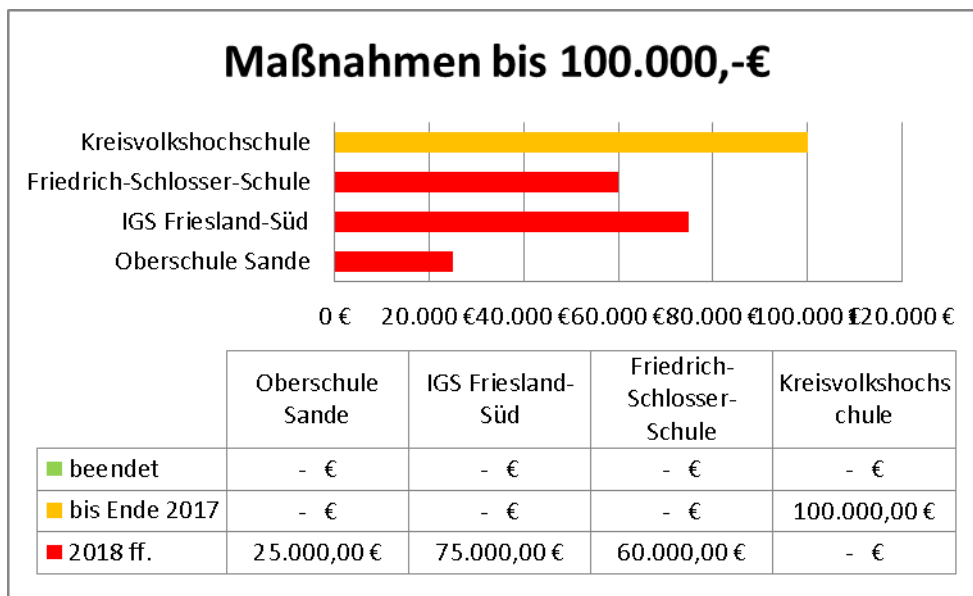
Die Restarbeiten an der Musikschule werden in Abschnitten in Absprache mit der Nutzern (KMS und MG Jever) durchgeführt. In den Herbstferien erfolgte die energetische Sanierung der Dachflächen. Bereits im Sommer wurden für die Unterrichtsräume des Mariengymnasiums im Erdgeschoss außenliegende Beschattungen installiert.

Ende des Jahres wird die neue Außentür montiert und in der ersten Kalenderwoche des Jahres 2018 wird der Aufzug in den vorhandenen Aufzugsschacht montiert.

Oberstufengebäude IGS-Nord

Mit Beginn der Sommerferien ist mit den vorbereitenden Maßnahmen zur energetischen Sanierung des Flachdaches begonnen worden. Der Bauzeitenplan sah vor, mit Ende der Sommerferien mit den Arbeiten abzuschließen. Allerdings gab es Schwierigkeiten mit der Lieferung des Dämmmaterials.

Nach Aussage der Handwerkerfirma hat sie die Zusage für die Lieferung des Materials erst zu Mitte September bekommen. Zurzeit sind die Arbeiten in den letzten Zügen und werden in den nächsten Tagen komplett beendet sein.



Kreisvolkshochschule

In der Kreismusikschule wird eine neue Sprachalarmierungs- und Brandmeldeanlage an die im letzten Jahr erneuerte Anlage adaptiert. Die Arbeiten sind in der Endphase und werden in den nächsten Tagen abgeschlossen sein.

Friedrich-Schlosser-Schule

Die Erneuerung der Sicherheitsbeleuchtungsanlage in der Sporthalle wird in 2018 durchgeführt.

IGS Friesland-Süd

Die Erneuerung der Sicherheitsbeleuchtungsanlage für das Schulgebäude und die Sporthalle wird in 2018 umgesetzt.

Oberschule Sande

Es war geplant, die Sanierung des EDV-Raumes (nur Elektro- und EDV-Technik) noch in 2017 durchzuführen. Aufgrund der aktuellen Situation ist der personelle Schwerpunkt auf die Reparatur der Dachfläche gesetzt. Somit ist die Umsetzung dieser Maßnahme in diesem Jahr nicht möglich.

Um Synergieeffekte im Hinblick auf den Bauprozess und somit auch Kostenreduzierung zu erzielen, wird vorgeschlagen die Sanierung des EDV-Raumes in Verbindung mit der Sanierung des Verwaltungstraktes durchzuführen. Dann wird nicht nur die Technik erneuert, sondern auch die Sanierung des Innenraums mit der Möglichkeit einer Neugestaltung.

Durch die Herrichtung eines provisorischen EDV-Raumes und die zur Verfügungsstellung entsprechender mobiler Endgeräte ist der Unterricht gewährleistet.

KTAe Bödecker spricht ihren Dank an die Verwaltung und an Herr Alpaslan bezüglich der hervorragenden Leistung aus

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden einstimmig zur Kenntnis genommen.

TOP
4.2.12 **Ausschreibung der Erstellung des Nahverkehrsplanes – Leistungs-**
verzeichnis und Bewertungskriterien
Vorlage: 0273/2017

Wie bereits berichtet, hat der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV dem Land zum 21.12.2019 einen Qualitätsbericht sowie verpflichtend eine Aktualisierung seines Nahverkehrsplans vorzulegen, um die Wirkungen der Finanzausweisung (seit 01.01.2017 gem. § 64a NNVG) 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 im Jahr 2017 erstmalig zugewiesenen Mittel nach § 7b NNVG genutzt werden.

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

- Verbesserung des Verkehrsangebotes (Hauptliniennetz, Nebenliniennetz, ergänzende flexible Bedienformen, Integration der Schülerverkehre usw.)
- Laufzeitenharmonisierung der Linienkonzessionen und Linienbündelung
- Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen
- Echtzeitdaten über die aktuellen Verkehre und Fahrgastinformation
- Mobilitätszentralen
- Tarifreform zur Erstellung eines einheitlichen, transparenten und kundenfreundlichem Tarifsystems
- Verknüpfung mit den Verkehrsträgern SPNV, Rad, E-Mobilität zur Stärkung des Umweltverbundes

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 der Landkreis erstmals tatsächlich den ÖPNV in seinem Sinne gestalten sowie die im NVP formulierten Ziele umsetzen kann. Damit werden erstmals auch die erforderlichen Finanzmittel vom Land co-finanziert, auf Kreisebene bereitgestellt und sind damit das wesentliche Steuerungsinstrument in Hinblick auf Qualität und Quantität der ÖPNV-Leistungen. 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 aufrechterhalten werden. Hiervon würden dann auch die Schülerinnen und Schüler sowohl in qualitativer als auch, bei den Selbstzahlern, finanzieller Hinsicht profitieren.

ren. Ziel muss es hierbei sein, für die dem Landkreis zur Verfügung stehenden Finanzmittel das Optimum an Leistung für die BürgerInnen zu bieten.

Aktuell sind im Haushaltsplan 2017 Mittel in Höhe von 80.000 EUR für die Erstellung des NVP eingestellt. Das Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung der Planungsleistung liegt vor (siehe Anlage) und der Beginn des Ausschreibungsverfahrens wird direkt nach Beschluss erfolgen. Es werden mindestens drei geeignete Planungsbüros zur Angebotsabgabe aufgefordert und vor der endgültigen Vergabe der Leistung sollen die Büros, die ein Angebot abgegeben haben, sich und ihr Konzept persönlich vorstellen. 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. Abstimmungsgespräche mit den anderen Aufgabenträgern in der VEJ finden bereits regelmäßig statt.

Beschluss:

Die Ausführungen werden einstimmig zur Kenntnis genommen und die Verwaltung wird mit der Ausschreibung der Planungsleistungen zur Erstellung des Nahverkehrsplanes beauftragt.

TOP 5 Berichte aus anderen Gremien

keine

TOP 6 Berichte und Vorlagen in eigener Zuständigkeit des Ausschusses

TOP 6.1 Information zum Sachstand der Renovierungsarbeiten der FTZ

Herr Alpaslan erläutert kurz den Sachstand zu den Bauarbeiten der Feuerwehrtechnische Zentrale (FTZ).

Seit dem 12.10.2017 wird die Sanierung der FTZ im Hauptgebäude fortgesetzt. Im ersten Bauabschnitt wird das Erdgeschoss saniert. U.a. werden die Boden- und Deckenbeläge sowie Fenster und Türen erneuert. Darüber hinaus wird die gesamte Haustechnik (Strom, EDV, Heizungsanlage) in den aktuellen Stand der Technik versetzt. Die WC-Anlagen werden vergrößert und barrierefrei hergestellt.

Der große Lehrsaal wird so hergerichtet, dass dieser im Bedarfsfall kurzfristig zu einem Stabsraum umfunktioniert werden kann. Nach Abschluss der Bauarbeiten (ca. Ende Januar 2018) im Erdgeschoss werden im Anschluss im Obergeschoss die Sanierungsmaßnahmen fortgesetzt.

Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden einstimmig zur Kenntnis genommen.

gez. Holger Ulfers
Vorsitzender

Landrat

gez. Ünal Alpaslan
Protokollführer