

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und**  
**Mobilität am 24.09.2018 im Sitzungssaal des Kreisamtes Jever, Lindenallee 1**

---

**Beginn:** 15:00 Uhr

**Ende:** 17:50 Uhr

**Teilnehmer/innen:**

Vorsitzender

Ulfers, Holger

Mitglieder

Bödecker, Anne

Eilers, Claus

Haesihus, Heiner

Harms, Ronald

Homfeldt, Axel

Krettek, Thorsten

Michaelis, Friedhelm

Ratzel, Gerhard

stellv. Mitglieder

Gburreck, Fred

Vertretung für Herrn Diedrich Loers

beratende Mitglieder

Zeidler, Marcel

beratende Mitglieder (GM)

Chmielewski, Iko

stellv. Mitglieder

Esser, Martina

Vertretung für Herrn Walter Langer

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Dehrendorf, Martin, Dr.

Hauber, Caroline

Hinrichs, Thorsten

Rohlfs, Stephan

Vogelbusch, Silke

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

Um 15:00 Uhr begrüßt der Ausschussvorsitzende Herr Ulfers alle Mitglieder und Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Die ordnungsgemäße Einladung sowie Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

## **TOP 2 Pflichtenbelehrung des neuen Jugendparlamentmitglieds als beratendes Ausschussmitglied**

Dr. Martin Dehrendorf nimmt die Pflichtenbelehrung des Jugendparlamentsmitglieds, Marcel Zeidler, vor. Die Erste Kreisrätin, Silke Vogelbusch, verliest die datenschutzrechtlichen Bestimmungen, die Marcel Zeidler dann unterzeichnet.

## **TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 24.05.2018**

Die Niederschrift über die letzte Sitzung vom 24.05.2018 wird einstimmig genehmigt

## **TOP 4 Einwohnerfragestunde**

Der Vorsitzende KTA Ulfers begrüßt die Herren Heinze und Dr. Boos vom NABU Varel und gibt Gelegenheit, über Fragen hinaus ggf. Erklärungen bzw. Statements abzugeben. Herr Heinze erläutert zunächst die Intention des NABU Varel, gemeinsam mit dem Nds. Heimatbund (NHB) Alleen zu erhalten und zu sichern und weist darauf hin, dass der NABU Varel im Planfeststellungsverfahren des Landkreises Friesland zur Herstellung eines Radweges an der Kreisstraße 113 (Neuwangerooger Straße) eine Stellungnahme abgegeben hat mit dem Ziel des Erhalts der Eschenallee an der K 113 durch eine feldseitige Führung. Die Planung des Landkreises beinhaltet zunächst die Beseitigung von 20 Alleebäumen, allerdings handelt es sich hierbei um eine nach deren Einschätzung ca. 35 Jahre alte Eschenallee –in dieser Form im Landkreis Friesland kaum noch vorzufinden-, die unbedingt zu erhalten sei. Derzeit stehe man in Gesprächen mit dem Landkreis Friesland, FB Straßenverkehr, und dem von dort beauftragten Planer, so habe am 13.09. ein gemeinsamer Ortstermin stattgefunden, um die gegenseitigen Beurteilungen und ggf. Alternativen auszuloten.

Herr Hinrichs bestätigt den seitens der Vertreter des NABU geäußerten Sachstand: Die K 113 könne auf der besagten Länge von 1,1 km in mehrere Abschnitte unterteilt werden (Ortszugangsbereich Neu-Wangerooge, hier werde der Wegfall der Querungshilfe geprüft bzw. als Alternative eine Lichtsignalanlage/ Teilstück zur Deponie mit dem Vorschlag der feldseitigen Führung/ Abschnitt im Deponiebereich mit mehreren Zwangspunkten, hier werde die grundsätzliche Möglichkeit der Einbeziehung des Deponiegeländes geprüft/ daran anschließender Abschnitt mit ohnehin bereits berücksichtigter feldseitiger Führung/ Abschnitt zur Bundesstraße 437, in dem eine feldseitige Führung wegen der Höhenunterschiede und der dadurch bedingten eingeschränkten Erreichbarkeit für die dortige Wohnbebauung äußerst schwierig sei). Die Umsetzbarkeit der Vorschläge werde intensiv geprüft und selbstverständlich förmlich im Planfeststellungsverfahren gewürdigt. Man sei jedoch überein gekommen, die Stellungnahme des NABU bereits vorab –siehe Ortstermin am 13.09.- entsprechend mit den Vertretern des NABU zu diskutieren, was als ausgesprochen fruchtbar angesehen wer-

de. Im Ergebnis einer anschließenden Diskussion zur grundsätzlichen Position des Landkreises im Hinblick des Alleenschutzes verweist Herr Hinrichs auf einen bereits vorliegenden Grundsatzbeschluss des Landkreises aus dem Jahre 2006 (siehe unten). Außerdem werde das Gesamtergebnis der Abwägung dem Ausschuss vor einer weiteren Bearbeitung vorgelegt.

## **TOP 5     Berichte und Vorlagen der öffentlichen Sitzung**

### **TOP 5.1    Berichte und Vorlagen für den Kreistag:**

#### **TOP 5.1.1     Abstufung eines Teilstücks der Kreisstraße 340 (Sumpfweg) zur Gemeindestraße der Stadt Varel Vorlage: 0502/2018**

Die Stadt Varel möchte im Vorgriff auf die Herstellung der bereits 2006 vereinbarten (tangentialen) Anbindung des Gewerbe-Logistik-Ports (GLP) an den Sumpfweg (K 340) das 724 m lange Teilstück der K 340 zwischen der Anbindung des GLP und der K 110 (Zum Jadebussen) als Gemeindestraße übernehmen, um dortige Entwicklungen planerisch beordnen zu können.

Im Gegenzug solle sich der Landkreis verpflichten, den bisherigen (Stadt-) Straßenzug Hans-Schütte-Straße/Rudolf-Winicker-Straße im GLP (Länge ca. 642 m) nach Herstellung der o.g. Anbindung als Kreisstraße zu übernehmen.

Durch Beschluss des Ausschusses der Stadt Varel für Bauen, Liegenschaften, Straßen und Verkehr vom 28.05.2018 sowie des Verwaltungsausschusses der Stadt Varel vom 07.06.2018 wird der Landkreis gebeten, entsprechende eigene Beschlüsse zur Umsetzung der Umstufung zu erwirken.

Ein Kartenauszug liegt als Anlage bei.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und verweist auf die seiner Ansicht nach durch eine Abstufung vorhandenen Vorteile sowohl für die Stadt Varel als auch den Landkreis Friesland. An der Kreisstraße 340 (Sumpfweg) seien auch bauliche Maßnahmen geplant, auf die näher im Zusammenhang mit TOP 5.2.2 eingegangen werde.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Teilabschnitt der Kreisstraße 340 zwischen der Anbindung des GLP und der Kreisstraße 110 (Zum Jadebussen) wird zur Gemeindestraße abgestuft.

Der Landkreis verpflichtet sich, nach Herstellung der vereinbarten tangentialen Anbindung des GLP an den Sumpfweg, den Straßenzug Hans-Schütte-Straße/KVP/Rudolf-Winicker-Straße als Kreisstraße zu übernehmen.

#### **Abstimmungsergebnis:**

einstimmig

### **TOP 5.2    Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:**

#### **TOP 5.2.1     Bericht über Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen**

Herr Buchholz erläutert die durchgeführten und geplanten Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen (siehe Anlage).

KTAe Bödecker möchte geklärt wissen, ob die Tatsache, dass sich evtl. Änderungen an den Eigentumsverhältnissen von betr. Grundstücken im Zusammenhang mit dem geplanten Radweg an der L 807 auf die Beschleunigung des Klageverfahrens auswirken können. Diese Informationen wird die Nds. Landesbehörde mit der Stadt Wilhelmshaven abstimmen.

KTA Chmielewski weist auf die seiner Ansicht nach unzureichende Beschilderung in Varel im Zusammenhang mit der Vollsperrung der B 437 im Landkreis Wesermarsch (Diekmannshausen) hin; für diese Maßnahme ist der GB Oldenburg der Nds. Landesbehörde zuständig, so dass Herr Buchholz diesen Umstand mit dem dortigen Ansprechpartner abstimmen wird.

KTA Eilers und Gburreck weisen auf den unbefriedigenden Zustand des Radweges an der L 815 zwischen Zetel und Neuenburg hin und fragen nach einer möglichen Einstufung bzw. Priorisierung dieses Abschnittes. Herr Buchholz kann derzeit keine verbindliche Auskunft über den geplanten Zeitpunkt der Realisierung geben. Nach entsprechender Mittelbereitstellung werden jeweils jährlich die Bauprogramme aufgestellt, so dass keine Mittelfristplanung vorhanden ist.

## **TOP 5.2.2 Bericht der Verwaltung über Maßnahmen an Kreisstraßen sowie andere verkehrstechnische und -rechtliche Angelegenheiten Vorlage: 0515/2018**

Herr Hinrichs erläutert den Sachstand der Maßnahmen und Planungen und aktualisiert den Bericht wie folgt:

- 1.) Man sei mit dem Baufortschritt der Baumaßnahme „Radweg an der K 89/ 2. Abschnitt Tettens bis Oldorf“ nicht zufrieden, allerdings strebt die bauausführende Firma nach wie vor lt. aktuellem Bauzeitenplan eine Fertigstellung für Ende November an!
- 2.) Hinsichtlich der Sanierung der K 311 (Tarbarger Landstraße) strebt die Verwaltung aktuell nicht mehr die bislang geplante „Grunderneuerung“ unter Inanspruchnahme evtl. Fördermittel mehr an. Eine Grunderneuerung wäre ohnehin nur unter Beibehaltung der (hier unzureichenden Fahrbahnbreite) möglich, so solle auch im 3. Abschnitt eine Breite von 5,50 m (anstelle bislang ca. 4,80 m) vorgesehen werden. Es wäre zwar auch ein dann erforderlicher „Ausbau“ förderfähig, dieser hätte allerdings die Forderung der Förderbehörde zur Folge, dass sämtliche Regelwerke (u.a. die RPS 2009) Berücksichtigung finden. Die Installation von beidseitigen Schutzplanken ist sowohl kostenintensiv als auch „überdimensioniert“, so dass eine Sanierung nach dem Muster der ersten beiden Abschnitte angestrebt wird. Haushaltsmittel sind im Masterplan verankert, die Kostenplanung werde allerdings aktualisiert, außerdem soll die Sanierung des kompletten Reststückes von ca. 1 km in 2019 abgewickelt werden!
- 3.) Die Sanierung der Hauptstraße (K 294) in Sande wurde bereits im Juli den interessierten Anliegern vorgestellt. Nachdem nunmehr der Auftrag vergeben wurde, ist die Vollsperrung an zwei Sonntagen am 07.10. und 21.10. (um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten) verbindlich, so dass Presseveröffentlichung und Anliegerinformation nunmehr vorbereitet wurden. Die geplante Bauausführung fand bislang großen Anklang, ist zwar ungewöhnlich, aber angesichts der Verkehrsbedeutung dieser wichtigen Achse und der zwingend erforderlichen Vollsperrung sinnvoll.
- 4.) Zur Radverkehrsanlage an der K 332 (Siebetshaus bis Addernhausen) weist Herr Hinrichs darauf hin, dass inzwischen eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA) als zusätzliche Queungsmöglichkeit im Bereich „Moorland“/Forst eingeplant werde. Nach Abstimmung mit den beiden betroffenen Grundstückseigentümern und Aufstellung einer Kostenplanung (Aktualisierung wegen Verbreiterung der Fahrbahn und Planung FLSA) wird das erforderliche Verfahren eingeleitet.
- 5.) Allgemein zur Radwegplanung an der K 113 (Neuwangerooger Straße) führt er noch aus, dass das seitens des NABU Varel ebenfalls andiskutierte Modellprojekt „Schutzstreifen außerorts“ nach Meinung der Beteiligten keine Anwendung finden kann. Unabhängig von der Tatsache, dass die Erkenntnisse aus dem bundesweiten Projekt (Abschlussbericht von Dezember 2017) noch nicht in geltendes Recht (StVO) überführt und derzeit außerörtliche Schutzstreifen noch unzulässig sind, wäre dieses Projekt für sehr (!) schwach belastete Kreisstraßen mit äußerst geringem Schwerlastverkehr ein evtl. geeignetes Mittel. Die K 113 ist hin-

sichtlich der vorhandenen Verkehrsstärke und dem Schwerverkehrsanteil im „Grenzbereich“ der möglichen Einsatzbereiche anzusiedeln und sollte nach derzeitiger Beurteilung nicht einbezogen werden. Allerdings könnte ein Schutzstreifen –nach Überführung in Bundesrecht– für die bislang nicht beplanten Kreisstraßen eine gute Lösung sein, hier bleibt allerdings die weitere Entwicklung abzuwarten.

- 6.) In Aktualisierung der Vorlage führt Herr Hinrichs aus, dass die ursprünglich geplante Grunderneuerung der K 340 (Sumpfweg) vom „Kaffeehauskreisel“ bis zur Einmündung Hans-Schütte-Straße (Gewerbe-Logistik-Port) mit Befestigung des Seitenraumes (Gittermatten) keinen Sinn mache, denn eine Verbreiterung auf 6,00 m (bisher 5,50 m) sei kostengünstiger. Insofern wird das Vorhaben geändert zu einem „Ausbau“, es werde ein Antrag auf Förderung nach dem Nds.GVFG gestellt bei der Förderbehörde. Eine grundsätzlich mögliche Förderung hätte zur Folge, dass auch hier u.a. die sog. RPS 2009 Anwendung finden müsse und angesichts des Bewuchses einseitig Schutzplanken (autobahnseitige Fahrbahn) vorzusehen seien; eine Kostenplanung werde für die Haushaltsplanung aufbereitet.
- 7.) Im Zusammenhang mit der diskutierten Schutzplanke an der L 812 (Waddewarder Brücke) verweist Herr Hinrichs auf das Votum der Unfallkommission. Herr Buchholz beantwortet Rückfragen von KTAE Esser und KTAE Bödecker und erklärt, dass die Thematik im gesamten Geschäftsbereich (und darüber hinaus) bestehe: Die RPS 2009 sei im Bereich Bund und Land verbindlich eingeführt und habe gerade den Sinn einer möglichst einheitlichen Anwendung. Im besagten Bereich werde das Land keine Schutzplanke vorsehen.
- 8.) Herr Hinrichs erläutert, dass derzeit aktuell nach Beendigung des Modellprojektes örtliche Entscheidungen im Rahmen der Verkehrssicherheitskommission bzw. von Verkehrsschauen über die künftigen Regelungen an den im Landkreis Friesland einbezogenen Strecken getroffen werden.  
Anm.: In der nächsten Sitzung des Fachausschusses wird die Verwaltung eine konkrete Aufstellung der getroffenen Entscheidungen vorlegen.

## **1.) Maßnahmen an Kreisstraßen (Bau und Planung)**

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

Der Radwegneubau geht leider nicht so schnell voran wie erhofft. Die Querungshilfe in Tettens wurde zwar wie vereinbart unter Vollsperrung in der ersten Hälfte der Sommerferien (Schulbusverkehr) hergestellt. Im weiteren Verlauf kommt es jedoch nun zu Verzögerungen, die der beauftragten Firma zuzurechnen sind. Der dort angeforderte und nunmehr aktuell vorgelegte Bauzeitenplan beinhaltet, dass sich die Fertigstellung des Radweges (vorbehaltlich der Witterung) in den November verschieben werde (statt Ende September).

### Ausbau der K 311, Tarbarger Landstraße, 2. Abschnitt, Zetel

Die Baumaßnahme zur Durchführung der Fahrbahnsanierung liegt im Zeitplan. Die Auskoffierung ist erfolgt und der Sandeinbau hat begonnen, so dass – in Anhängigkeit von der Wetterlage – die Fahrbahndecke voraussichtlich zum Ende des Monats fertig gestellt werden kann. Vorbehaltlich der Haushaltsplanung sollte aus fachlicher Sicht versucht werden, die Reststrecke möglichst komplett in 2019 zu sanieren, hierzu wird eine sog. „grundhafte Erneuerung“ angestrebt, die inzwischen grundsätzlich förderfähig wäre. Im Ergebnis werden hierfür notwendige Antragsunterlagen bei der Förderbehörde vorbereitet.

### Kreisstraße 108 (Jaderberger Straße, Streek bis Kreisgrenze BRA), Varel

Die Fahrbahnsanierung im ersten Bauabschnitt (von der Kreisgrenze kommend) auf einer Länge von ca. 2,4 km konnte planmäßig innerhalb der Sommerferien durchgeführt werden.

### K 331, Radwegneubau Schmidtshörn – Crildumersiel, Wangerland

Derzeit laufen die vorbereitenden Maßnahmen zu der Radwegebaumaßnahme. Der Grunderwerb ist größtenteils abgeschlossen. Aufgrund von personellen Engpässen bei der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – die im Rahmen der technischen Verwaltung der Kreisstraßen auch für die Ausschreibung der Radwegebaumaßnahme zuständig ist – muss das Ausschreibungsverfahren an ein externes Büro vergeben werden, so dass sich die Auftragsvergabe um einige Monate verzögern wird. Mit dem tatsächlichen Bau des Radwe-

ges wird erst im Frühjahr nächsten Jahres begonnen werden können. Erfreulicherweise liegt aktuell auch der Förderbescheid des Bundes vor, wonach aus den Mitteln der Klimaschutz-Initiative eine Förderung in Höhe von ca. 80.000 € gewährt wird.

Darüber hinaus werden auch in diesem Jahr im Rahmen der Haushaltsmittel für Unterhaltung und Instandsetzung von Kreisstraßen die speziellen Oberflächenbehandlungen und Profilierungsmaßnahmen auf Fahrbahnen und Radwegen durchgeführt.

Im Rahmen des aktuell erteilten Profilierungsauftrages werden in den nächsten Wochen/Monaten folgende Fahrbahnen bzw. Fahrbahnabschnitte erneuert: Kreisverkehrsplatz an der K 95, Oldenburger Straße, Schortens; Innerörtliches Teilstück der K 113, Neuwangerooger Straße, Varel; K 89, Ortsdurchfahrt Middoge, Wangerland und K 294, Hauptstraße in Sande vom „Sander Ei“ bis Einmündung Dollstraße.

Zur Hauptstraße in Sande gab es bereits am 19.07. eine gut besuchte Info-Veranstaltung über den beabsichtigten Bauablauf: Hier ist geplant, die Einschränkungen durch die Verlegung der Fräs- und Asphaltarbeiten (dann Vollsperrung) auf (zwei) Sonntage zu beschränken und ansonsten mit halbseitigen Sperrungen zu arbeiten. Dieser inzwischen auch mit der bauausführenden Firma abgestimmte Bauablauf fand gute Resonanz, die konkrete Terminierung wird rechtzeitig bekannt gegeben!

#### K 332, Radverkehrsanlage Siebetshaus und Fahrbahnsanierung, Schortens

Nach der Vorstellung der Konzeptplanung eines Mehrzweckstreifens an der Kreisstraße 332, Schortens – Siebetshaus (sh. Vorlage 434/2018), konnten bereits mit den beiden vom Grunderwerb betroffenen Anliegern positive Gespräche geführt werden. Nach Fertigstellung der Planungsunterlagen durch die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kann sodann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden (ggf. Durchführung eines Planverzehrs).

Im Rahmen der Planungen wird im Bereich des Waldschlösschens zur besseren Querung der Fahrbahn zusätzlich eine Fußgängerlichtsignalanlage vorgesehen.

#### K 113, Radwegneubau Neuwangerooger Straße, Varel

Zu der geplanten Radwegebaumaßnahme wurde im Juli das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Planunterlagen haben öffentlich ausgelegt und die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die Einwendungen privater Personen werden nunmehr zunächst von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bewertet und bearbeitet. Der Bau des Radweges ist für 2020 eingeplant.

Der NABU Varel hat außerhalb seiner Stellungnahme auf das der Verwaltung bekannte Modellprojekt „Schutzstreifen außerorts“ hingewiesen. Auf die Rahmenbedingungen des Projektes und den (bundesweiten) Sachstand wird ergänzend im Rahmen der Sitzung eingegangen.

#### K 340, grundhafte Erneuerung Sumpfweg, Varel

Für die ehemals als reine Fahrbahnsanierung geplante Maßnahme („Kaffeehauskreisel“ bis Einmündung Gewerbe-Logistik-Port), die gem. Masterplan im Jahr 2020 durchgeführt werden soll, laufen bereits vorbereitende Arbeiten. Nachdem sich gezeigt hatte, dass eine Deckensanierung nicht ausreichend, sondern eine Verstärkung erforderlich ist, werden aktuell für die Förderstelle Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Oldenburg, Antragsunterlagen auf Förderung nach dem Nds. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) für eine sog. „Grundhafte Erneuerung“ vorbereitet. Es ist –vorbehaltlich der Haushaltsplanung- beabsichtigt, die Maßnahme ggf. auf 2019 vorzuziehen, soweit hierzu ein positiver Bescheid ergeht.

Hiervon nicht betroffen wäre der abzustufende Bereich der K 340 (siehe gesonderter TOP), außerdem ist anzumerken, dass eine Verbreiterung der Fahrbahn nicht förderfähig und demnach nicht geplant ist, allerdings wird angestrebt, den Seitenrand des Sumpfweges im Zusammenhang mit der o.g. Maßnahme mit Gittermatten zu befestigen.

## **2.) Landesstraße 812 (Waddewarder Brücke); Installation einer Schutzplanke**

Unter Hinweis auf die Anfrage von KTA Onnen-Lübben in der Sitzung dieses Gremiums am 24.05. (siehe Seite 4 zu TOP 5.2.1) hat die Unfallkommission (= UK/ Geschäftsführung Polizeiinspektion WHV/FRI) zwischenzeitlich in ihrer Jahressitzung am 20.06. die Fahrurfälle auf dem besagten Teilabschnitt in den letzten 3,5 Jahren analysiert. Die UK kommt erneut zu dem Schluss, dass die Einrichtung einer Schutzplanke hier nicht erforderlich ist.

Dessen ungeachtet handelt es sich hier um die straßenbauliche Entscheidung des Straßenbaulastträgers Land in Anwendung der sog. „RPS“. Die 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 seitens des Landes Niedersachsen wurde die RPS bekanntlich für Bundes- und Landesstraßen. Die RPS beinhaltet den Stand der Technik und wurde gerade mit dem Ziel einer (bundesweit) einheitlichen Anwendung erarbeitet, d.h. deren Anwendung führt zu einer sicheren und selbstverständlich auch wirtschaftlichen Bauweise.

## **3.) Pilotprojekt „Reduzierung von Baumunfällen in Niedersachsen“; Präventive Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Bereits mehrfach wurde von der Teilnahme des Landkreises Friesland an dem vom Land Niedersachsen initiierten Pilotprojekt „Reduzierung von Baumunfällen in Niedersachsen“ berichtet. Dieses Projekt hatte bekanntlich zum Inhalt, dass auf Strecken mit bestimmten Rahmenbedingungen (Baumbestand nahe der Straße, Fahrbahnbreite < 6,50 m) präventive Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden konnten.

Im Landkreis Friesland wurde im Ergebnis nach Durchführung von Sonder-Verkehrsschauen und Beteiligung des Arbeitskreises "Baumunfälle" die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf ca. 18 km Kreisstraßen und ca. 15 km Landesstraßen (ca. 26 km auf 70 km/h und ca. 7 km auf 80 km/h) reduziert; Veränderungen entstanden im Einzelnen auf den Kreisstraßen 87, 88, 89, 93, 95, 96, 102, 103, 105, 301 sowie den Landesstraßen 812, 815 und 816.

Mit Vorlage eines umfassenden Abschlussberichtes ist das Projekt inzwischen beendet: Es kam zwar landesweit einerseits zu einem überproportionalen Rückgang der Unfallzahlen und der Unfallbeteiligten auf den Untersuchungsstrecken. Allerdings ließ sich zwischen dem durchschnittlich ermittelten Geschwindigkeitsrückgang und der verbesserten Unfalllage kein genereller Zusammenhang nachweisen. Aus diesen Erkenntnissen folgt auch, dass eine pauschale Geschwindigkeitsbeschränkung auf Außerortsstrecken mit Baumbestand am Fahrbahnrand nicht als alleiniges und grundsätzliches Mittel für die gewünschte Unfallprävention geeignet ist. Nach Auffassung der Verfasser des Abschlussberichtes zeigte der Modellversuch, dass eine stärkere Aufklärung und Information der Verkehrsteilnehmer ein wichtiger Baustein zur Reduzierung von Baumunfällen ist. Angedacht ist daher als nächster weiterer Schritt eine Informationskampagne gemeinsam zwischen MW, MI und der Landesverkehrswacht, um das Gefahrenbewusstsein zu erhöhen.

Darauf basierend war somit eine örtliche Entscheidung über den Fortbestand der Regelungen zu treffen; die Verkehrssicherheitskommission für den Landkreis Friesland hat zwischenzeitlich auf Basis der örtlichen Unfallzahlen eine Vorgehensweise erarbeitet, die im wesentlichen beinhaltet, die Beschränkungen wieder aufzuheben. Allerdings zeigt sich

schnell, dass Einzelfallentscheidungen zu treffen sind auf der Grundlage der aktuell vorhandenen örtlichen Bedingungen. Die letzten örtlichen Entscheidungen für die betr. Strecken in Bockhorn und Zetel werden daher anlässlich einer Verkehrsschau am 25.09. getroffen und anschließend umgesetzt.

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

**TOP**            **Verkehrsunfallstatistik 2017 im Landkreis Friesland, u.a.: Unfallentwicklung auf der Bundesstraße 210**  
**5.2.3**            **Vorlage: 0501/2018**

Die Verkehrsunfallstatistik im Landkreis Friesland 2017 wird in Kurzform seitens der Verwaltung im Rahmen der Sitzung dargestellt, es war ein weiterer Anstieg der Unfallzahlen auf 2.347 zu verzeichnen, allerdings gibt es im gesamten Landkreis Friesland die niedrigste Zahl von sog. Unfallhäufungsstellen (= UHS), nämlich 4.

Die Unfallkommission hat sich intensiv über die UHS hinaus mit Auffälligkeiten beschäftigt, so auch der Unfallentwicklung auf der Bundesstraße 210 neu (zwischen Anschlussstellen Schortens und Jever-West). Nicht zuletzt im Rahmen eines Pressegespräches am 28.08. wurde gemeinsam seitens der Polizeiinspektion WHV/FRI und des Landkreises Friesland über den Anstieg der Unfallzahlen informiert (siehe die als Anlage beigefügte Präsentation).

Es gibt eine auffällige Entwicklung der Unfallzahlen und der Verletzten:

2016: 28 Unfälle (3 Leichtverletzte)

2017: 34 Unfälle (11 Leicht- und 3 Schwerverletzte)

(Anm.: 1. Hj. 2018 21 VU)

Im Zuge der ca. 8,7 km langen Strecke (OU Jever Verkehrsfreigabe Juni 2000, OU Schortens Verkehrsfreigabe Dezember 2012) gibt es keine auffälligen Konzentrationen der Unfälle, auch zeigt die Feinanalyse keine (jahreszeitlichen) Auffälligkeiten, allenfalls die durchaus überraschende tageszeitliche Verteilung, dass sich die meisten Unfälle zwischen 12 und 16 Uhr ereignen, also nicht während der ansonsten bekannten Verkehrsspitzen morgens oder spätnachmittags.

Den Unfällen (mehrheitlich Fahrunfälle und Unfälle im Längsverkehr) liegt fast ausschließlich fahrerisches Fehlverhalten zugrunde, so dass sich den Phänomenen „Geschwindigkeit“ und „Ablenkung“ verstärkt zugewandt werden muss, auch unter Betrachtung der gewonnenen Erkenntnisse aus den Verkehrsdaten und den Daten der Verkehrsüberwachung.

Die Unfallkommission hat im Ergebnis massive Verkehrsüberwachung durch Polizei und Landkreis eingefordert, in Kombination mit Prävention (z.B. Warntafeln) und intensiver Öffentlichkeitsarbeit!

Davon losgelöst bleibt festzuhalten, dass der seitens des Bundes als Straßenbaulastträger der B 210 gewählte dreispurige Querschnitt „2+1“ eine inzwischen in sämtlichen verkehrstechnischen Regelwerken bundesweit eingesetzte Regellösung ist, um überörtlichen Verkehr flüssig und sicher zu führen. So existierten bereits im Jahre 2003 (siehe Umfrage der Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST) bundesweit 356 Kilometer mit diesem Querschnitt, die weitgehend unauffällig betrieben wurden und werden.

Herr Hinrichs verweist auf den Verkehrsunfallbericht 2017, der in der Unfallkommission unter Geschäftsführung der Polizeiinspektion WHV/FRI analysiert wurde (Kurzfassung wird dem Protokoll beigefügt). Die Faustformel „viele Unfälle“ gleich „viele Unfallhäufungsstellen“ passt gerade nicht, denn es passieren Unfälle im wahrsten Sinne des Wortes „überall und nirgends“ und zu jeder Tages- und Nachtzeit. So ist erfreulich, dass es die niedrigste Zahl an Unfallhäufungsstellen gibt (4), die da wären:



- a.) Varel, Kreuzung B 437/Hellmut-Barthel-Straße
- b.) Schortens, Kreuzung B 210/K 97 (Orbis-Kreuzung)
- c.) Schortens, Kreisverkehr K 95/Oldenburger Straße
- d.) Sande, Einmündung Hauptstraße (K 294)/Am Gut Sanderbusch

Nach kurzer Diskussion erläutert Herr Hinrichs die ebenfalls in der UK (und kürzlich auch gesondert der Presse vorgestellte) Unfallentwicklung auf der B 210 (zwischen AS Schortens und AS Jever/West): Hier werden –wie nicht zuletzt im Rahmen der „Messwoche“ der Polizei praktiziert- überwachungstechnische Maßnahmen, aber auch präventive Ansätze (Warntafeln zum Thema „Ablenkung“), für erforderlich gehalten.

Herr Hinrichs beantwortet Nachfragen, u.a. von KTAE Bödecker, und stellt fest, dass die Beschilderung für klar und eindeutig befunden werde, gerade angesichts der erfassten Geschwindigkeiten handle es sich vielfach um vorsätzliches Fehlverhalten. Festzuhalten bleibt jedoch, dass der tragische Unfall aus dem Mai 2018 mit mehreren Toten und Schwerverletzten nach Analyse der Polizei nicht durch die Unfallursache „Überhöhte Geschwindigkeit“ bedingt sei, gleichwohl sei dieser Entwicklung (steigendes Geschwindigkeitsniveau, verkehrsfährdendes Überholen) mit allen Möglichkeiten zu begegnen.

#### **Beschluss:**

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

### **TOP 5.2.4 Einsatz semi-stationärer Verkehrsüberwachungsanlagen; Auswertung Testeinsatz Vorlage: 0511/2018**

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“ Unfalldüpfungspunkte 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 Rahmen der Überwachung des fließenden Verkehrs hat der Landkreis Friesland übrigens die geltenden „Richtlinien für die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden“ zu beachten, die eine enge Zusammenarbeit mit der Polizei –wie auch durch den Landkreis Friesland praktiziert- vorsehen, denn die Auswahl der Messstellen, die Festle

gung der Messzeiten und die Durchführung von Schwerpunkteinsätzen sind zwischen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung abzustimmen.

Im Bereich des Landkreises 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 die tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten zu bewerten, wurden zwei Anlagen für einen längeren Zeitraum angemietet.

### **Auswertung der Testphase der Messanlage der Fa. Vitronic**

Die erste semi-stationäre Messanlage von der Firma Vitronic wurde im Zeitraum vom 10.10. bis 07.11.2017 getestet. Anzumerken ist, dass der Anhänger mit nur einem Messsystem ausgestattet ist und somit nur eine Seite überwachen kann. Die Anschaffungskosten würden hier ca. 110.000 € plus MwSt. = ca.131.000 € betragen.

Die Anlage wurde innerhalb dieser vier Wochen an 12 Messorten mit unterschiedlichen Standzeiten eingesetzt.

Die gesamte Einsatzzeit betrug 443 Stunden und 39 Minuten. Dabei wurden insgesamt 553 Verstöße festgestellt (465 Verwarnungen, 88 Bußgelder).

Datum	Messort	von	bis	Std./Min	Verstöße	VG ges.	BG ges.
11.10.17 - 13.10.17	Schortens B 210	17:40	08:05	38/25	176	129	47
13.10.17 - 15.10.17	Jever, Schützenhofstr.	09:35	07:35	46/0	34	31	3
15.10.17 - 16.10.17	Schortens, Klosterweg	14:20	13:45	23/25	42	40	2
18.10.17 - 20.10.17	Wangerland, Mewes	17:50	07:13	37/23	72	65	7
20.10.17 - 23.10.17	Zetel Oldenburger Str.	10:10	10:00	23/25	26	23	3
23.10.17 - 24.10.17	Varel, Zum Jadebusen 107	21:05	10:17	13/12	4	3	1
24.10.17 - 26.10.17	Varel, Jaderberger Str. 97	11:30	08:15	44/45	28	21	7
26.10.17 - 28.10.17	Schortens, Menkestr.	20:39	12:10	39/31	20	18	2
28.10.17 - 30.10.17	Wangerland, Garmser Str.	13:28	15:15	49/47	54	51	3
31.10.17 - 02.11.17	Wangerland, Mühlenstr.	12:39	08:30	43/51	32	29	3
03.11.17 - 04.11.17	Sande, Falkenweg	08:38	08:22	23/16	29	25	4
04.11.17 - 06.11.17	Schortens, Freibad	09:19	21:50	60/39	36	30	6
<b>Gesamt</b>				<b>443/39</b>	<b>553</b>	<b>465</b>	<b>88</b>

## Auswertung der angefahrenen Stellen innerhalb der Testphase (Jenoptik)

Die zweite semi-stationäre Anlage „TraffiStar 350 S“ von der Firma Jenoptik Robot GmbH wurde im Zeitraum vom 18.04. bis 22.06.2018 angemietet. Dieser Anhänger ist mit zwei Messeinheiten ausgestattet, so dass mit dieser Anlage beide Fahrrichtungen überwacht werden können. Bei dieser Anlage ist von einem Anschaffungspreis von ca. 166.000 € plus MwSt. = 197.540 € auszugehen.

Die Anlage wurde innerhalb von zwei Monaten an 21 unterschiedlichen Orten eingesetzt. Eine Messstelle wurde zweimal angefahren. Die gesamte Einsatzzeit betrug 1.085 Stunden (ca. 642 Std. mehr als bei der anderen Anlage). Dabei wurden insgesamt 1.448 Verstöße festgestellt (1.210 Verwarnungen und 238 Bußgelder).

Datum	Messort	Fahrtrichtung	von	bis	Std./Min.	Verstöße	VG ges.	BG ges.
20.04.18 - 23.04.18	Wangerland, Mewes	Horumersiel	11:06	17:39	78/33	206	179	27
23.04.18 - 25.04.18	Jever, Schützenhofstr.	Zentrum	19:19	08:20	37/1	6	5	1
		Rahrdum	18:45	08:20	37/35	0	0	0
25.04.18 - 27.04.18	Schortens, Klosterweg	Plaggestr.	09:30	07:16	45/46	6	5	1
		Jever	09:59	07:18	45/19	28	25	3
30.04.18 - 02.05.18	Sande, Hauptstr.	Sanderbusch	13:40	08:15	42/35	52	48	4
		Falkenweg	13:35	08:15	42/40	5	4	1
02.05.18 - 04.05.18	Sande, Falkenweg	Hauptstr.	08:48	11:47	50/59	24	22	2
		Dollstr.	09:08	11:46	50/38	1	1	0
04.05.18 - 07.05.18	Schortens, Alte B 210	Schortens	13:00	06:58	65/58	57	43	14
		Jever	12:34	06:58	66/24	20	15	5
07.05.18 - 09.05.18	Schortens, Menkestr.	Plaggestr.	14:57	06:45	39/48	0	0	0
		Kreuzweg	15:11	06:45	39/34	0	0	0
09.05.18 - 10.05.18	Schortens, Oldenburger Str.	Heidmühle	07:41	13:30	29/49	59	53	6
		Kreisel	08:04	13:20	29/16	117	108	9
11.05.18 - 12.05.18	Varel, Jaderberger Str. (A)	Varel	08:03	13:01	28/58	15	14	1
		Jaderberg	07:50	13:00	29/10	5	5	0
12.05.18 - 14.05.18	Varel, Jaderberger Str. (B)	Varel	13:45	07:20	41/35	24	21	3
		Jaderberg	13:57	07:18	41/21	0	0	0
14.05.18 - 15.05.18	Sande, Oldenburger Damm	Sande	08:36	14:00	29/24	13	11	2
		Zetel	08:21	14:00	29/39	0	0	0
16.05.18 - 18.05.18	Sande, Gießereistr.	Mariensiel	11:35	12:47	49/12	0	0	0
		Cäcilliengr.	11:28	12:45	49/17	9	7	2

18.05.18 - 22.05.18	Bockhorn, Totenweg	Zetel	14:00	07:26	89/26	63	54	9	
		Bockhorn	13:45	07:26	89/41	21	18	3	
23.05.18 - 25.05.18	Varel, Bockhorner Str.	Bockhorn	07:58	07:10	47/12	51	41	10	
		Varel	07:54	07:10	47/16	30	26	4	
25.05.18 - 28.05.18	Schortens, B 210	Wilhelmshaven	09:18	07:00	69/42	306	216	90	
		Wittmund	09:32	07:01	69/29	45	27	18	
30.05.18 - 01.06.18	Zetel, Oldenburger Str.	Bockhorn	10:07	07:01	44/54	15	15	0	
		Ohrbült	09:54	07:00	45/06	3	2	1	
01.06.18 - 04.06.18	Varel, Windalle	Bgm.-Hdr.-Str.	09:01	11:40	74/39	0	0	0	
		Lohstr.	08:29	11:50	75/21	7	5	2	
05.06.18 - 06.06.18	Zetel, Neuenburger Str.	Zetel	07:51	06:54	23/03	24	22	2	
		Neuenburg	07:36	06:55	23/19	26	25	1	
06.06.18 - 07.06.18	Schortens, Bahnhofstr.	Grafschaft	09:40	19:16	33/36	9	9	0	
		Heidmühle	09:56	19:15	33/19	19	18	1	
08.06.18 - 11.06.18	Wangerland, Neugarms- siel	Carolinensiel	07:01	06:37	71/36	0	0	0	
		Jever	07:32	06:38	71/06	4	4	0	
12.06.18 - 14.06.18	Wangerland, St. J. Altend.	Hooksiel	07:40	13:00	53/20	0	0	0	
		Schillig	07:57	13:00	53/03	0	0	0	
18.06.18 - 21.06.18	Wangerland, Mewes	Hooksiel	07:33	12:40	77/07	92	85	7	
		Horumsiel	07:22	12:40	77/18	86	77	9	
<b>Gesamt</b>						<b>2170/04</b>	<b>1448</b>	<b>1210</b>	<b>238</b>

## Vergleich

Anzumerken ist bei dem Anhänger der Firma Jenoptik, dass die Bedienung sehr komplex war. Deshalb waren die Rüstzeiten bei der hier durchgeführten Testphase wesentlich höher als bei dem Anhänger der Firma Vitronic. Zudem mussten hier in den meisten Fällen zwei Messkontrolleure für den Aufbau eingesetzt werden. Dieses wird aber bei einer intensiveren Schulung nicht mehr erforderlich sein, so dass sich die Rüstzeiten für beide Anlagen sicherlich auf dem gleichen Niveau bewegen werden. Es muss von einer reinen Aufbauzeit von unter einer Stunde ohne Anfahrts-/Abfahrtszeit ausgegangen werden.

Mit der Anlage der Firma Jenoptik wurden mehr Verstöße erfasst als mit der Anlage der Firma Vitronic. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass die Anlage der Firma Jenoptik **beide Fahrrichtungen** überwacht und ca. **642 Stunden länger** eingesetzt wurde. Auch wurde die Anlage in einem Zeitraum eingesetzt, in dem günstigere Witterungsverhältnisse herrschten.

Berechnet man die Anzahl der erfassten Verstöße pro Stunde, liegen die Anlagen auf dem gleichen Niveau ((Vitronic 1,24 Verstöße pro Stunde (**einseitige** Überwachung), Jenoptik 1,33 Verstöße pro Stunde (**zweiseitige** Überwachung)).

Anm.: Die vom Landkreis betriebenen mobilen Messanlagen (ESO) liegen bei Werten von ca. 5 Verstößen pro Stunde.

Allerdings ist ein direkter Vergleich zwischen der semi-stationären-Anlage und der ESO Anlagen sehr schwierig, da in den Nachtzeiten das Verkehrsaufkommen wesentlich geringer ist als am Tage.

### **1) Generelle Eignung einer semistationären Verkehrsüberwachungsanlage im Landkreis Friesland:**

Zur Erreichung des Zieles „intensive und transparente Verkehrsüberwachung“ sind beide getesteten Anlagen hinreichend geeignet.

Positiv hervorzuheben ist insbesondere der Umstand, dass mit einer semistationären Anlage zeitnah und flexibel auf Anfragen und Wünsche aus der Bevölkerung reagiert werden kann, zumal sich die Einrichtung solcher Messstellen unproblematischer als bei den mobilen Messgeräten zeigt. Eine langwierige Einrichtung einer Messstelle ist nicht erforderlich. Die Anlagen finden ihre Einsatzgrenzen darin, dass sie aufgrund ihres Gewichtes Anforderungen an den Untergrund stellen, so ist idealerweise ein (befestigter) Seiten- oder Parkstreifen zur Aufstellung erforderlich.

Ferner können mit einer semistationären Anlage wesentlich längere Messzeiten abgedeckt werden, so z.B. auch zu den Nachtzeiten (u.a. häufige Anregungen aus der Bevölkerung) und über mehrere Tage hinweg ohne eine externe Stromversorgung. Die Anwesenheit von Personal ist während des Betriebes nicht erforderlich.

Allerdings birgt gerade die Tatsache, dass die Anlagen nicht überwacht werden, die Gefahr von mutwilliger Beschädigung/Zerstörung oder Sabotage und somit einen eventuellen längeren Ausfall in sich.

Durch die – im Vergleich zu den bisherigen ESO-Geräten – auffällige Bauweise könnte es zu einer „Gewöhnung“ der Verkehrsteilnehmer an die Anlagen kommen, wodurch sich die bisher angenommenen Zahlen erfasster Verstöße weiter reduzieren könnten. Gesicherte Erkenntnisse fehlen aber auch hierzu.

### **2) Grobe Kostenanalyse einer semistationären Verkehrsüberwachungsanlage (Wirtschaftlichkeit):**

Bei den nach den bisherigen Testergebnissen geschätzten Überschüssen und einem Anschaffungspreis von ca. 130.000,00 € (Vitronic) bzw. ca. 200.000,00 € (Jenoptik) würde die Anschaffung einer semistationären Verkehrsüberwachungsanlage kostenneutral verlaufen, wären die Ausgaben doch voraussichtlich bei beiden Geräten deutlich innerhalb eines Jahres gedeckt.

Eventuelle Ausfallzeiten durch Materialmängel und/oder Beschädigungen wurden hierbei nicht berücksichtigt und können mangels bisheriger Erkenntnisse nicht hinreichend dargelegt werden.

Ausfallzeiten wegen Urlaubs oder Krankheit der Mitarbeiter können angesichts des wenig erforderlichen Personalaufwandes voraussichtlich vermieden werden.

### **3) Vorschlag:**

Vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass die bislang eingesetzten ESO-Anlagen mit einem erheblichen Personaleinsatz verbunden sind, während die semistationären Anlagen für den eigentlichen Betrieb (ohne Auf- und Abbau) fast ohne Personaleinsatz auskommen, allerdings die ESO-Geräte eine höhere Quote von Verstößen erfassen, sollte eine Mischung der beiden Techniken bei der Verkehrsüberwachung erfolgen.

Für nicht sinnvoll erachtet wird die Abschaffung des zweiten ESO-Gerätes; sollte ein Gerät durch einen Defekt ausfallen, könnte das zweite Gerät den Ausfall kompensieren. Eine zweckmäßige Verwertung des Zweitgerätes durch eine Veräußerung ist angesichts des Alters der Anlage und des kaum vorhandenen Marktes nicht ersichtlich.

Ferner könnte das zweite Gerät auch noch sporadisch zum Einsatz kommen, und zwar mit einem Faktor von etwa 20 % im Vergleich zum Erstgerät.

Die durchgeführten Versuche führen zu dem Fazit, dass nicht zuletzt unter Würdigung der erweiterten Einsatzbereiche (sowohl örtlich wie auch zeitlich) und der vergleichsweise schnellen Reaktionsmöglichkeit auf Bürgerwünsche die Anschaffung einer semistationären Verkehrsüberwachungsanlage seitens der Verwaltung befürwortet wird.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und beantwortet zahlreiche Nachfragen. KTA Ratzel zieht die Notwendigkeit einer (intensiven) Verkehrsüberwachung nicht in Frage, wünscht sich jedoch eine nachhaltige Nutzen-Analyse über die Auswirkungen bspw. der semi-stationären Verkehrsüberwachung. Diese Nutzen-Analyse mit einem ausführlichen Vergleich der vorher und nachher gefahrenen Geschwindigkeiten (sowie der aufgetretenen Unfälle) habe der Landkreis lt. Herrn Hinrichs im Zusammenhang mit der Aufstellung der stationären Anlagen z.B. in Jever vorgenommen, ansonsten wäre dies eine Frage der vorhandenen Kapazitäten. Auf jeden Fall werde man diesen Wunsch aufnehmen und im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigen.

Im Verlaufe einer umfangreichen Diskussion wird neben dem Sinn einer Verkehrsüberwachung auch ein präventiver Ansatz durch (Dialog-)Displays erörtert. Herr Hinrichs betont den Nutzen insbesondere der Dialog-Displays, die bereits vielfach im Landkreis Friesland eingesetzt werden (betrieben hauptsächlich durch die jeweilige Gemeinde mit Investitionszuschuss des Landkreises). Im Ergebnis sieht Herr Hinrichs einen signifikanten Vorteil für die Verkehrssicherheit durch eine sinnvolle Kombination der Displays mit einer intensiven Verkehrsüberwachung, er betont aber, dass nach Ansicht der Verwaltung bestimmtem Fehlverhalten nur durch eine Verkehrsüberwachung zu begegnen ist, hier stimme man im Übrigen z.B. mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) überein. Die Verwaltung wird auf Wunsch aus dem Ausschuss Informationen zu (Dialog-)Displays aufbereiten und dem Protokoll beifügen. Die Anlagen liegen der Niederschrift bei.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Erkenntnisse der Verwaltung aus den beiden Testeinsätzen der semi-stationären Verkehrsüberwachungsanlagen werden zur Kenntnis genommen.

Eine Entscheidung über die seitens der Verwaltung vorgeschlagene Anschaffung einer Anlage wird im Rahmen der Haushaltsplanung für 2019 getroffen.

### **Abstimmungsergebnis:**

Mehrheitlich beschlossen mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung.

## **TOP 6    Berichte aus anderen Gremien**

. / .

## **TOP 7    Informationen aus dem Jugendparlament**

Herr Marcel Zeidler weist auf die Kinovorführung am 26.09.2018 hin. Es wird der Film "Fack ju Göhte 2" gezeigt.

Des Weiteren lädt Herr Zeidler die Anwesenden zum "Marsch der Vielfalt" am 14.10.2018 ein.

## **TOP 8    Mitteilungen der Verwaltung**

. / .

KTA Homfeldt verlässt die Sitzung nach TOP 8 um 17:23 Uhr.

gez. Holger Ulfers  
Vorsitzender

gez. Silke Vogelbusch  
Erste Kreisrätin

gez. Caroline Hauber  
Protokollführerin