

Niederschrift

über die Sitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität am
30.09.2020 in der Oberschule Varel, Arngaster Straße 9, 26316 Varel

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:28 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender

Ulfers, Holger

Mitglieder

Bödecker, Anne

Eilers, Claus

Gäde, Manfred

Haesihus, Heiner

Homfeldt, Axel

Langer, Walter

Loers, Diedrich

Michaelis, Friedhelm

beratende Mitglieder (GM)

Chmielewski, Iko

stv. Mitglieder

Onnen-Lübben, Reinhard

Sieckmann, Heinke

Vertretung für Gerhard Ratzel

Vertretung für Bärbel Herfel

beratende Mitglieder

Zunken, Gerhard, Kreisbrandmeister

stv. beratende Mitglieder

Fianke, Jens-Olaf, stv. Kreisbrandmeister

Vertretung für Gerhard Zunken

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Behrends, Nina

Dehrendorf, Martin, Dr.

Frisch, Anna

Hinrichs, Thorsten

Karmires, Nicola

Koehler, Dennis

Neuhaus, Rolf

Niebuhr, Bernd

Pflug, Stefanie

Gäste

Buchholz, Frank

Janssen, Rainer

Schumacher, Jens

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung 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 und Beschlussfähigkeit wird festgestellt. Auch Herr Michalke, Schulleiter der Oberschule Varel, begrüßt die Anwesenden und wünscht einen positiven Verlauf und gutes Gelingen.

TOP 4.1.2 – Schülerbeförderung; Einsatz von Verstärkerbussen wird vorgezogen und als erster Tagesordnungspunkt in der Sitzung behandelt. Die Änderung der Reihenfolge in der Tagesordnung wird einstimmig genehmigt. Es wird weiter nach neuer Tagesordnung verfahren.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 18.05.2020

Die Niederschrift über die letzte Sitzung vom 18. Mai 2020 wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Einwohnerfragestunde

Es sind mehrere Zuschauer anlässlich des Tagesordnungspunktes 4.1.2 – Schülerbeförderung; Einsatz von Verstärkerbussen zur Sitzung erschienen.

Der Kreiselternratsvorsitzende Marcus Dammann richtet sich an den Ausschuss mit der Frage, ob der Landkreis alle Busunternehmen abgefragt habe oder nur die Partner. Der Kreiselternrat habe nach eigener Abfrage zwei Busunternehmen gefunden, die innerhalb von 36 Std. ihre Busse anmelden und die Kinder sicher zur Schule fahren könnten. Herr Dammann merkt an, dass der Kreiselternrat gerne bei diesem Thema unterstützen würde.

Dr. Dehrendorf erklärt, dass es nicht genügend Busse gäbe, um die Abstandsregeln einhalten zu können. Der erarbeitete Lösungsvorschlag sei ein guter Kompromiss, der die Situation zumindest auf den stark frequentierten Linien entschärfe.

Ein Schüler der OBS Varel stellt das aktuell bestehende Problem der Schülerbeförderung aus seiner persönlichen Sicht dar.

Eine Zuschauerin begrüßt den Lösungsvorschlag die Schülerbeförderung zumindest auf den stark frequentieren Strecken mit Zusatzbussen zu entzerren. Sie weist auch bei der gestellten Möglichkeit, die Kinder selber in die Schule zu fahren darauf hin, dass sich hieraus ein hoher Aufwand für die Vareler und Obenstroher ergäbe, die ihre Kinder nach Zetel fahren müssten.

Herr Dammann macht den Vorschlag einen Antrag auf Sondergenehmigung beim Wirtschaftsministerium zu stellen, um zur Entzerrung der Schülerbeförderung Reisebusse einsetzen zu dürfen.

TOP 4 Berichte und Vorlagen der öffentlichen Sitzung

TOP 4.1 Berichte und Vorlagen für den Kreistag:

TOP 4.1.1 Untersuchung des Raumbedarfs und der Entwicklung des Standortes der Kreisverwaltung in Jever Vorlage: 1026/2020

Derzeit wird das Verwaltungsgebäude an der Lindenallee 1 grundlegend saniert. Dies betrifft die Gebäudeteile A, B und C. Jeder Gebäudeteil wird in separate Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt (Bauteil A - 2. Obergeschoss) wurde jetzt im September 2020 fertiggestellt.

Ausgangslage für die Gesamtanierung des Verwaltungsgebäudes an der Lindenallee 1 ist das EDV-Netz gewesen. Die Datenleitungen in diesen Gebäudeteilen sind veraltet und müssen aus folgenden Gründen erneuert werden:

- Die Datengeschwindigkeit ist aufgrund der veralteten Technik zu gering
- Die Verkabelung ist fehleranfällig und die Fehlersuche ist sehr schwer und aufwendig
- Die Anzahl der Netzwerkanschlüsse in den Büroräumen sind oftmals nicht ausreichend für die Anzahl der Personen und Geräte in den Büroräumen (Rechner, Drucker, Scanner, Telefon, etc.)
- Die Einführung neuer IT-Techniken, wie z. B. die Mitarbeiteralarmierung per Taster ist wegen der zu geringen Netzwerkanschlüsse nicht realisierbar
- Die jetzigen Kabeltrassen entsprechen nicht mehr den Vorgaben des IT-Sicherheitsbeauftragten und des Brandschutzes

Ein weiterer wichtiger Grund für die bauliche Sanierung des Verwaltungsgebäudes ist die Umsetzung der Anforderungen aus dem Arbeitsschutzgesetz, der Arbeitsschutzrichtlinie und der Verordnung über Arbeitsstätten sowie den Allgemeinen Vorschriften des Gemeinde-Unfallversicherungsverbandes (GUV).

Derzeit bestehen erhebliche Defizite in folgenden Bereichen:

- Mindestmaße für Büroarbeitsplätze werden bzw. können nicht eingehalten werden
- Erforderliche Beleuchtungsstärken (500 lx) werden nicht erfüllt
- Schallschutzmaßnahmen fehlen
- Kommunikationsbereiche sind in ausreichender Anzahl nicht vorhanden, z.B. für:
 - Konferenzraum bzw. ausreichend dimensionierter Sitzungssaal
 - Fraktionsräume
 - Besprechungsräume
 - Offener Empfangs- und Wartebereich
-

- Fehlen von Sozialräumen wie z.B.
 - o Pausenraum für Mitarbeiter
 - o Teeküchen
 - o Ruhebereiche
 - o Stillraum
 - o Erste-Hilfe-Räume

- Mangel an Technik- und Lagerräumen, z.B.
 - o Archivräume
 - o Registratur
 - o Werkstatt für Hausmeister
 - o Garage für Gerätschaften und Fahrzeuge zur Grünanlagenpflege

Es ist geplant, die Sanierungsmaßnahmen bis Ende 2023 am gesamten Verwaltungsstandort an der „Lindenallee 1“ abzuschließen.

Unter Berücksichtigung der o. a. Punkte kann nach Fertigstellung der Sanierungsmaßnahmen am Standort „Lindenallee 1“ der derzeitige Raumbedarf im vorhandenen Gebäudebestand nicht umgesetzt werden. Hierbei sind zukünftige zusätzliche Personalbedarfe, bedingt z. B. durch gesetzliche Vorgaben, nicht berücksichtigt.

Aus den oben genannten Anforderungen an Arbeits- und Brandschutz ergeben sich veränderte Raumbedarfe am Standort Lindenallee 1. Nach Fachbereichen gegliedert stellen sich diese wie folgt dar. In Klammern ist die Anzahl der derzeit zur Verfügung stehenden BAP im Gebäudebestand dargestellt, unter Voraussetzung, dass die Vorgaben und Anforderungen nach dem Arbeitsschutzgesetz, der Arbeitsschutzrichtlinie und der Verordnung über Arbeitsstätten sowie des GUV umgesetzt werden.

Verwaltungsleitung (LR, Dez. 1, 2, 3 und Vorz.)	7 BAP
Fachbereich 10 – zentrale Aufgaben	80 BAP
Fachbereich 14 – Rechnungsprüfungsamt	7 BAP
Fachbereich 30 – Recht	3 BAP
Fachbereich 32 – Ordnung	20 BAP
Fachbereich 36 – Straßenverkehrsamt	34 BAP
Fachbereich 50 – Soziales und Senioren	50 BAP
Fachbereich 51 – Jugend, Familie und Schule	68 BAP
Fachbereich 53 – Gesundheitswesen	35 BAP
zus. dauerhafte Mitarbeiter „Corona“	5 BAP
Fachbereich 61 – Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement derzeit am Standort Beethovenstraße	41 BAP
Fachbereich 67 – Umwelt	24 BAP

Zu berücksichtigen sind noch Büroarbeitsplätze für Funktionsstellen:

- o Finanzamt
 - o Personalrat
 - o Gleichstellungsbeauftragte
 - o Mobilum
- 4 BAP

Gesamtbedarf an Büroarbeitsplätzen	378 BAP
Derzeit im Bestand nach Anforderungen Arbeitsschutz	296 BAP

Der Fachbereich 56 - Jobcenter wurde in der Untersuchung nicht berücksichtigt, da hier kein Handlungsbedarf besteht.

Weiterhin sollen derzeit fehlende Funktionsbereiche bei der weiteren Planung mit berücksichtigt werden. Hierzu zählen neben dem Bedarf an einem ausreichend dimensionierten Sitzungssaal auch die Zurverfügungstellung entsprechender Fraktions- sowie Besprechungsräumen. Die Erschließung des Verwaltungsgebäudes ist derzeit nicht in Gänze barrierefrei und bürgerfreundlich gestaltet. Dies soll durch einen offenen Empfangs- und Wartebereich mit anschließendem Medienraum für Bürger zur Einsicht öffentlicher Planungsunterlagen geändert werden.

Zukünftig werden auch die arbeitsschutzrechtlichen Belange und Bedarfe der Mitarbeiter, wie z. B. Pausenräume, Teeküchen, 1. Hilfe-Raum und Stillraum, stärker berücksichtigt. Datenschutzrechtliche Defizite bei der Poststelle sowie bei der Postverteilung werden bei der Umsetzung der Planung entsprechend berücksichtigt. Insbesondere wurde der Wunsch der Fachbereiche für fachbereichsinterne Abstell- und Lagermöglichkeiten für verschiedene Zwecke geäußert (Aufbewahrung von Kindersitzen bzw. –wagen, Ausstellungsgegenständen oder sonstiger Materialien).

Das oben in Grundzügen dargestellte Raumprogramm ist im Gebäudebestand am Standort „Lindenallee 1“ ohne eine bauliche Erweiterung nicht umsetzbar.

Straßenverkehrsamt

Ferner besteht auch ein weiterer Raumbedarf am Standort „Bullhamm“ beim Straßenverkehrsamt. Neben den vorhandenen 28 BAP fehlen perspektivisch 6 BAP (zzgl. einer Reserve von mind. 1 BAP) mit den dazu gehörigen Funktionsflächen (Büros für die Verkehrsüberwachung, Sozialraum, Unterstellmöglichkeiten für Messfahrzeuge sowie den Enforcement-Trailer und für Dienstfahrzeuge).

→ Mehrbedarf an BAP = 7 BAP (Standort „Bullhamm“)

Weitere Planung

Zur Entwicklung und zur Schaffung einer zukunftsfähigen Struktur des Verwaltungsstandortes Jever sollen **zwei Szenarien** einer möglichen Erweiterung im Hinblick auf Vor- und Nachteile einer Zentralisierung, der Synergieeffekte, der städtebaulichen Umsetzbarkeit sowie der Baukosten durch ein externes Planungsbüro untersucht werden.

1. Szenario:

→ Einbindung des Straßenverkehrsamtes am Standort „Lindenallee 1“
110 BAP + 35 BAP = 145 BAP + Funktionsbereiche

2. Szenario:

→ ohne Einbindung des Straßenverkehrsamtes an der Lindenallee, sondern Erweiterung des StVA am Bullhamm.
110 BAP + Funktionsbereiche – am Standort „Lindenallee 1“
7 BAP + Funktionsbereiche – Am Standort „Bullhamm“

Nach Durchführung einer qualifizierten Raumbedarfsanalyse sowie Abstimmung und Beratung in den Gremien wird ein Architektenwettbewerb für einen Anbau am Verwaltungsstandort in Jever ausgeschrieben. Als Baufläche steht die jetzige Parkplatzanlage am Standort Lindenallee 1 zur Verfügung. Als Ausgleich der durch den Neubau wegfallenden Parkplätze und zur Deckung der notwendigen PKW-Stellplätze wird am Standort Blaue Straße / Schulstraße ein Parkhaus gebaut. Die Pläne hierzu sind den Gremien zur Beratung vorzulegen. Das Parkhaus soll vor Baubeginn des Neubaus fertig sein, um eine Entlastung des ruhenden Verkehrs zu erreichen.

Für die Kunden des Landkreises werden weiterhin Parkmöglichkeiten im Bereich des Standortes Lindenallee 1 bereitgestellt.

Die Kosten für die Untersuchung der Varianten und für die Vorbereitung sowie für die Durchführung des Architektenwettbewerbs werden in Höhe von ca. 180.000 € kalkuliert.

Herr Dr. Dehrendorf leitet die Beratung in den Tagesordnungspunkt ein und gibt erläuternde Auskünfte.

Dr. Dehrendorf berichtet von 56 zusätzlichen Stellen, die durch gesetzliche Änderungen vor allem im sozialen Bereich geschaffen werden müssen.

Anmerkung / Richtigstellung durch die Verwaltung:

Seit 2016 sind zusätzlich 56 neue Stellen auf Grund von gesetzlichen Änderungen vorwiegend im sozialen Bereich entstanden.

Weiter führt er aus, dass sich durch die Aufhebung des Bestandschutzes, mit Beginn der Sanierungsmaßnahme im Hauptgebäude, die Raumsituation weitergehend verschärft habe, da die Richtlinien des Arbeitsschutzes berücksichtigt werden müssen. Allein auf Grund der zu berücksichtigenden Arbeitsschutzrichtlinien, werden weitere 56 Büroarbeitsplätze nach Beendigung der Sanierung räumlich fehlen.

Herr Alpaslan erklärt im Detail die Gründe der Sanierungsmaßnahme, die Grundlagen sowie die Voraussetzungen basierend auf den Arbeitsschutzrichtlinien, dem Arbeitsschutzgesetz und der Verordnung über Arbeitsstätten sowie des Gemeinde-Unfallversicherungsverbandes. Hieraus resultiert ein Mehrbedarf an Büroarbeitsplätzen von + 92. D. h. 56 Büroarbeitsplätze die nach Beendigung der Sanierung durch die Richtlinien entstehen plus der zusätzlich aufgeführten Räumlichkeiten wie Funktionsräume etc. aber auch unbesetzte Stellen des genehmigten Stellenplans (von den seit 2016 genehmigten Stellen sind noch nicht alle besetzt).

KTAe Bödecker möchte wissen, warum die Verwaltung so einen Mehrbedarf (92) an Personal habe und merkt an, dass es ihr nicht bekannt sei, dass die Politik über den erwähnten Mehrbedarf beschlossen habe.

Herr Alpaslan und Herr Dr. Dehrendorf nehmen dazu Stellung und erläutern, dass von den 92 Büroarbeitsplätzen, 56 durch die Erfüllung der Richtlinien nach der Sanierung an der Lindenallee 1 fehlen.

KTA Homfeldt fragt, ob der Kreisverwaltung 2018 bei der Planung der Sanierung nicht klar war, dass ein Mehrbedarf von Büroarbeitsplätzen entstehe.

Herr Dr. Dehrendorf beantwortet die Nachfrage von KTA Homfeldt, indem er auf den aktuellen Beschlussvorschlag verweist, die Planung einer qualifizierten Raumbedarfsanalyse nach Abstimmung durchzuführen. Er hebt hervor, dass die Durchführung einer Analyse zur Standortentwicklung des Verwaltungsstandortes Jever seit den Beratungen und der Verabschiedung des Haushaltes 2020 bekannt sei.

KTA Langer stellt die Frage inwieweit die Digitalisierung der Verwaltung aus den Erfahrungen der Coronakrise in Bezug auf das Homeoffice in der Vorlage Berücksichtigung gefunden habe.

Herr Alpaslan teilt mit, dass dieser Punkt ein Bestandteil der Raumanalyse sei.

KTA Homfeldt stellt nach Abstimmung mit KTAe Bödecker einen Antrag auf Änderung der Beschlussvorlage.

Dr. Dehrendorf fasst zusammen, dass mit der qualifizierten Raumanalyse weitergearbeitet werden könne und bittet, um die Einhaltung des Zeitplanes zu gewährleisten - da die nächste Sitzung erst am 23. November stattfindet, den Startschuss erteilt zu bekommen um den Architektenwettbewerb zumindest vorbereiten zu dürfen.

KTAe Bödecker gibt zu bedenken, dass was bis jetzt beschlossen wurde, nicht das sei, was dem Ausschuss heute vorläge, in dieser ganz großen Lösung. Ob diese ganz große Lösung wirklich gewollt sei, darüber wurde noch nicht beraten und entschieden und es sei auch nicht bekannt, was die Umsetzung koste, auch im beschlossenen Masterplan stehe lediglich die Sanierung der Verwaltung und nicht der An- und Neubau sowie der Architektenwettbewerb.

Dr. Dehrendorf merkt zum Architektenwettbewerb an, dass mit einem Architektenwettbewerb Qualität und Kostensicherheit gewährleistet werde.

KTA Homfeldt möchte im Protokoll dargelegt haben, auf welcher Grundlage ein Architektenwettbewerb durchzuführen und mit was für einem Bauvolumen zu rechnen sei.

Herr Neuhaus nimmt Stellung zu den Ausschreibungskriterien für einen Architektenwettbewerb und erklärt, dass es zunächst in diesem Falle bei der Ausschreibung um Planungsleistungen gehe. Planungsleistungen seien gem. §§ 97,103 Abs. 6,106 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen), § 69 ff. VgV (Vergabeverordnung) und RPW 2013 (Richtlinie für Planungswettbewerben) ab dem festgelegten Schwellenwert von aktuell netto 214.000 € in Form eines Architektenwettbewerbs europaweit auszuschreiben. Des Weiteren fügt Herr Neuhaus hinzu, dass Bauleistungen mit einem Gesamtvolumen von über 5.350.000 € netto ebenfalls europaweit auszuschreiben seien.

Nachtrag zum Protokoll:

Das Bauvolumen ist vom Ergebnis der qualifizierten Raumbedarfsanalyse abhängig und kann derzeit noch nicht beziffert werden. Es wird aber bei jedem bekannten Szenario über der Summe von netto 5.350.000 € liegen.

KTAe Bödecker liest den neuen Beschlussvorschlag.

Anlage:

keine

In Abänderung des Beschlussvorschlages:

Die Verwaltung wird beauftragt eine qualifizierte Raumbedarfsanalyse durchzuführen und den politischen Gremien des Kreises vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP Schülerbeförderung; Einsatz von Verstärkerbussen
4.1.2 Vorlage: 1037/2020

Zu Beginn des neuen Schuljahres (27.08.2020) wurde der Präsenzunterricht an den Schulen im Landkreis Friesland im eingeschränkten Regelbetrieb wieder aufgenommen. Im Landkreis müssen täglich ca. 5000 Schülerinnen und Schüler (Bus, Bus-Selbstzahler, + Taxi), davon rund 3.800 unmittelbar täglich in der Busbeförderung, zu 50 verschiedenen Schulen, auch über die Landkreisgrenzen hinaus, befördert werden. Dafür sind zu den Stoßzeiten ca. 50 Busse auf 37 Buslinien im Einsatz, welche die Beförderung im Rahmen der Schülerbeförderungssatzung durch ein komplexes, über Jahrzehnte hinsichtlich Fahrzeiten und Kapazitäten optimiertes Liniennetz sicherstellen.

Entsprechend der Corona-Verordnung des Landes Niedersachsen in der aktuellen Fassung gilt im Öffentlichen Personennahverkehr (auch an den Haltestellen) die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung, da der Abstand nur bedingt eingehalten werden kann. Die Einhaltung der Maskenpflicht im ÖPNV wird seit Beginn des Schuljahres durch das Gesundheitsamt und die Polizei kontrolliert. Des Weiteren weisen auch die Busunternehmen ihre Fahrgäste auf die Maskenpflicht hin und schreiten bei Verstößen entsprechend ein. Zu Beginn des Schuljahres wurde zudem dazu aufgefordert, vermehrt das Fahrrad zu nutzen. Wichtig ist hier auch, dass eine Stehplatzbeförderung im Linienverkehr ausdrücklich zulässig ist. Eine dauerhafte Beibehaltung der Reduzierung der Stehplätze würde dem gesetzlichen Auftrag zu einer wirtschaftlichen Schülerbeförderung widersprechen, da die – in vielen Fällen nicht erreichte - Vollbesetzung der Busse (maximale Anzahl an Sitz- und Stehplätzen laut Zulassungsbescheinigung) rechtlich zulässig und für eine wirtschaftliche Durchführung der Schülerbeförderung erforderlich ist.

Aufgrund des veränderten Infektionsgeschehens soll nunmehr eine neue Bewertung der Schülerbeförderung im ÖPNV mit dem Ziel erfolgen, die Beförderung mit den Anforderungen der Hygienepläne der Schulen in Einklang zu bringen. Dies würde eine Beförderung unter Einhaltung der Abstandsbedingungen von jederzeit mind. 1,50 m oder der Einhaltung des Kohortenprinzips bedingen.

Beide Anforderungen bedingen eine erhebliche Aufstockung des Fahrmaterials und von Fahrern. Um die Einhaltung des Abstandes von 1,5 Metern in den Bussen zu gewährleisten, dürften die Busse nur noch mit maximal 25 Personen (Doppeldecker oder Gelenkbus) besetzt werden, bei einem Solobus sind es mit 12 Personen nochmals deutlich weniger. Bei einer rechnerisch durchschnittlichen Belegung von 76 SchülerInnen pro Bus müsste mindestens die dreifache Anzahl (ca. 150) an Gelenkzügen und Fahrern eingesetzt werden. Bezogen auf Solobusse sogar rund das 6-fache mit mehr als 300 Fahrzeugen und Fahrpersonal. Selbst bei einem hälftigen Einsatz von Gelenkzügen und Solobussen eine immer noch immens hohe Zahl zusätzlicher Busse und Fahrer.

Auch eine Trennung der Schulen würde zu einem ähnlichen Ergebnis führen, da Schüler aus allen Städten und Gemeinden und deren Ortsteilen zu den unterschiedlichsten Schulen befördert werden und eine Linie immer mehrere Schulen bedient bzw. mit mehreren Schulen über Umsteigebeziehungen verknüpft ist (z.B. Hooksiel zur BBS Jever, Elisa-Kauffeld-Oberschule, KGS Wittmund, IGS Friesland-Nord, Mariengymnasium Jever, Oberschule Hohenkirchen, Grundschule Tettens; Beispiel Linienvverlauf: Linie 223 über Hohenkirchen nach Jever, Umstieg in Jever in die 219 Rtg. Schortens oder die 313 nach Wittmund). Eine Trennung der

SchülerInnen muss also schon ab Starthaltestelle erfolgen, so dass bspw. auf der o. g. Linie auf der gleichen Strecke 4 bis 5 Busse hintereinander fahren. Nach Angaben der Busunternehmen sind hierzu rund 90 zusätzliche Busse und Fahrer erforderlich.

Entsprechend verhalten sich die Kosten. Angenommen, die Regelung gelte für 100 Schultage, würden sich die Kosten in etwa wie folgt darstellen. Bei zusätzlich erforderlichen 100 Bussen und 600 EUR pro Bus für 2 Fahrten kommen je Tag rund 60.000 € auf den Landkreis an Kosten zu. Entsprechend rund 6.000.000 € für einen Zeitraum von 100 Tagen. Für das Jahr 2020 sind an Kosten für Busfahrkarten rund 2,2 Mio. € im Haushalt vorgesehen.

Der Einsatz von Bussen im Freistellungsverkehr hingegen würde entsprechende Vergabeverfahren erfordern. Bei den anstehenden Summen von > 210.000 € insgesamt kommt zudem ein EU-weites Vergabeverfahren in Betracht, sodass nicht notwendigerweise die regionalen/lokalen Busunternehmen zum Zuge kommen. Ferner muss im Freistellungsverkehr sichergestellt werden, dass ausschließlich Schüler mit Beförderungsanspruch diesen Bus nutzen; für den Jedermannverkehr, also auch die selbstzahlenden Schüler, besteht kein Mitnahmeanspruch.

Diese Fahrkarten müssten bei den Linienbusunternehmen eingezogen werden, sodass es dort zu weiteren Einnahmeausfällen kommt und, besonders wichtig, es muss zuvor eine Auswahl der SchülerInnen stattfinden, die vom Freistellungsverkehr profitieren. Zudem würde eine vertragliche Bindung im Freistellungsverkehr dazu führen, dass die Busse nicht entsprechend der Infektionslage bzw. Fahrgastnutzung zu- und abbestellt werden können. Somit bietet der Freistellungsverkehr keine günstigere oder schnellere Lösung zur Entlastung und die Lösung im Linienverkehr ist vorzuziehen.

Insgesamt wird an den oben genannten Zahlen deutlich, dass eine vollständige Umsetzung der Anforderungen gemäß der Hygienekonzepte nicht realistisch ist, da die bei den im Kreisgebiet linienbetreibenden Busunternehmen zur Verfügung stehenden Busreserven und entsprechende Fahrer hierfür nicht, schon gar nicht kurzfristig, aktivierbar sind. Zudem besteht keine Kostenregelung mit dem Land Niedersachsen.

Somit bleibt nur noch die Möglichkeit zur Entlastung besonders stark ausgelasteter Relationen zu prüfen. Als stark ausgelastet werden demnach 12 Fahrten auf 8 Linien eingestuft, bei denen die Besetzung der Busse mit 100 % der Sitzplätze und 40 % der Stehplätze überschritten wird. Dies erfolgt analog zu den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg, welches bei Überschreitung dieser Grenze den Einsatz von Verstärkerbussen fördert, um zu verhindern, dass die stehenden Fahrgäste zu dicht aneinander stehen. Es sei angemerkt, dass auch hierbei der Mindestabstand nicht eingehalten werden kann. Eine Pflicht zur Mund-Nase-Bedeckung besteht dort ebenfalls weiterhin.

Die Busunternehmen wurden nunmehr aufgefordert, bis zur erneuten Wiederaufnahme des (eingeschränkten) Regelbetriebes, frühestens nach den Herbstferien, den Einsatz von Verstärkerbussen für stark ausgelastete Linien zu gewährleisten. Eine solche Vorgehensweise ermöglicht die Abrechnung zusätzlicher Mittel aufgrund zusätzlicher Leistungen im Linienverkehr. Aktuell stellt das Land Niedersachsen für solche Verstärkerbusse im Linienverkehr keine weiteren Mittel bereit. Eine Umsetzung innerhalb des ÖPNV-Systems ermöglicht jedoch voraussichtlich eine mögliche spätere Abrechnung, da hierfür bestehende

Mechanismen vorhanden sind, bspw. Erhöhung der Zuweisungen nach § 7a NNVG. Diesbezüglich hat bereits eine Ermittlung der stark ausgelasteten Linien stattgefunden, um den voraussichtlichen Bedarf zu ermitteln. Dafür werden bei Vollauslastung maximal 12 Verstärkerfahrten (8 Busse) auf 6 Linien (121, 215, 216, 219, 220, 313) benötigt. Daraus resultieren Mehrkosten in Höhe von rund 150.000 € bis zum Ende des Jahres. Eine Deckung hierfür ist im Ergebnishaushalt 2020 nicht gegeben. Eine Deckung dieser Aufwendungen würde dazu führen, dass weniger Liquidität für Investitionen zur Verfügung steht. Zur Deckung dieser Auszahlungen müssten daher bereits geplante Investitionen reduziert oder diese ggf. auch durch neue Kredite finanziert werden. Gemäß der Haushaltssatzung für 2020 ist eine neue Kreditaufnahme für Investitionen bis z.H. von rd. 2,267 Mio. möglich.

Der Einsatz der Verstärkerbusse soll zunächst bis zu den Osterferien [Ende Winter i. S. d. Schülerbeförderung] gewährleistet werden, sodass sich für das Haushaltsjahr 2021 Mehrkosten in Höhe von 180.000 € ergeben, welche bereits in die Haushaltsplanung 2021 mit aufgenommen wurden. Sollte sich die Situation bis zu den Osterferien derart positiv verändern (keine Neuinfektionen über mehrere Wochen und/oder Verfügbarkeit eines Impfstoffes), dass eine Entlastung der Schülerbeförderung nicht mehr erforderlich ist, wird der Einsatz der Verstärkerbusse wieder eingestellt. Dies ist auch zwingend erforderlich, damit die Mittel nicht langfristig für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes fehlen.

Eine alternative Ermittlung des Bedarfs bei ausschließlicher Nutzung der Sitzplätze hat ergeben, dass dafür ca. 60 Verstärkerfahrten pro Tag notwendig wären. Dies ergäbe allein bis zum Ende des Jahres Mehrkosten in Höhe von ca. 750.000 €. Zudem bestünde wieder das Problem der Beschaffung von zusätzlichen Bussen und Fahrern (ca. 30).

Beispiele Busbesetzung (Bruns-Reisen), Zählungen seit 01.09.			
Bustyp	Sitzplätze	Stehplätze (40%)	durchschn. Besetzung
Gelenkbus	53	85 (34)	68
Solobus	45	46 (18)	41
Doppeldecker	100	8 (3)	94

Fahrradnutzung: Analog zum Landkreis Aurich möchte der Landkreis Friesland ebenfalls die freiwillige Nutzung des Fahrrades für den Schulweg trotz Fahrkartenanspruch finanziell attraktiver machen, um die Busse dadurch zusätzlich zu entlasten. Schülerinnen und Schüler, die dauerhaft das Fahrrad für den Schulweg nutzen und ihre kostenlose Fahrkarte an den Landkreis zurückgeben, können die Erstattung einer Kilometerpauschale (0,23 € pro km) für den Schulweg beim Landkreis beantragen. Dies fördert den Individualverkehr ohne vor den Schulen die Verkehrssituation zu verschärfen.

Zusammenfassend betrachtet wird deutlich, dass die vollständige Umsetzung der Hygienekonzepte unter den heutigen finanziellen und tatsächlichen Bedingungen, hier vor allem die Verfügbarkeit von Bussen und Fahrern, weiterhin nicht möglich ist. Der Einsatz von punktuellen Verstärkerbussen wird die Gesamtsituation nur bedingt erleichtern, da u. a. auch das Nutzerverhalten für die gleichmäßige Auslastung der Busse erforderlich ist, und die Anforderungen der Hygienekonzepte nicht eingehalten werden können. Ferner wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass unter dem As-

pekt der Gleichbehandlung vor allem der künftigen Kostenentwicklung auch weiterhin die Nutzung Stehplätzen nicht ersetzbar ist.

Ausschussvorsitzender Ulfers liest zu Beginn des Tagesordnungspunktes den Antrag der Partei Zukunft Varel, welchen KTA Haesihus ergänzend zum Beschlussvorschlag vorgelegt hat.

Der ergänzende Beschlussvorschlag lautet wie folgt:

1. Der Landkreis nimmt Kontakt mit „allen Busunternehmern“ in der Region auf und fragt ab, wie viele weitere Busse (inkl. Fahrer) für die Schülerbeförderung zur Verfügung gestellt werden können. Die Ergebnisse dieser Befragung werden den Kreistagsabgeordneten zeitnah zur Verfügung gestellt.
2. Da es sich dabei teilweise auch um von der Schülerbeförderung ausgenommene Reisebusse handeln dürfte, nimmt der Landrat umgehend persönlichen Kontakt mit dem zuständigen Minister der Landesregierung auf, um die dafür benötigte(n) Sondergenehmigung(en) für den Landkreis zu erwirken.

Der Antrag der Partei Zukunft Varel wurde abgelehnt und soll weiterhin in den Fraktionen beraten werden.

Ja:	1
Nein:	1
Enthaltung:	9

KTA Homfeldt äußert die Irritation der CDU zum Problem der Schülerbeförderung, denn es sei bereits im Mai / Juni angesprochen worden und voraussehbar gewesen. Dennoch bringe der aktuell erarbeitete Lösungsvorschlag Erleichterung, dieser müsse jedoch schnellstmöglich umgesetzt werden. Die CDU lobe die tollen Hygienekonzepte in den Schulen und die großartige Arbeit die dort geleistet werde, darum bittet die CDU die Kreisverwaltung, die nächsten Wochen zu nutzen, alle Wege, auch die scheinbar unmöglichen, auszuleuchten und gangbar zu machen.

In Ergänzung zu seinem Vorredner merkt KTA Haesihus an, dass es ein durchgängiges Konzept geben solle, welches nicht am Bus zu Ende sei.

KTA Langer bittet um die Streichung der Wörter „oder einzustellen“ im zweiten Absatz des Beschlussvorschlages. Die Bündnis 90/Die Grünen möchten der Verwaltung den Spielraum, den Einsatz von Verstärkerbussen einzustellen, nicht geben.

Herr Neuhaus fasst für alle Anwesenden die Details des Tagesordnungspunktes zusammen.

KTA Homfeldt möchte zum richtigen Verständnis wissen, ob nur mit den Partnern des Landkreises oder auch mit allen verfügbaren Busunternehmen gesprochen wurde.

Herr Neuhaus nimmt dazu Bezug und erklärt, dass die Gespräche ausschließlich mit den Partnern des Landkreises geführt wurden, weil diese über den Linienverkehr organisiert seien und sich zum Teil an anderen Unternehmen bedienen, die sich hier in

der Region befinden. Der Überblick an Verfügbarkeiten sei daher am besten bei den Linienbusunternehmen.

KTA Homfeldt bat um Auflistung, der von der Kreisverwaltung angefragten Busunternehmen (inkl. des Zeitpunktes) und darum, diese als Nachtrag mit ins Protokoll aufzunehmen. Zudem stellt Herr Homfeldt die Frage, ob eine Prüfung stattgefunden habe, zusätzliche Busse im Freistellungsverkehr ausschreiben zu müssen.

Herr Neuhaus teilt mit, dass die Prüfung einer Ausschreibung nicht stattgefunden habe, da eine Umsetzung im Linienverkehr schneller gehe.

Nachtrag zum Tagesordnungspunkt:

Die Absprache über die erforderlichen Änderungen von Buskapazitäten auf den von den Unternehmen (WEB / Bruns) jeweils betriebenen Linien finden turnusgemäß rechtzeitig vor Beginn des neuen Schuljahres in Form laufender Gespräche und Meldungen statt. Dies schwerpunktmäßig i. d. R. vor den Sommerferien und zum Ende der 2. Hälfte der Ferien, da sich in diesem Zeitraum bei den Schülerzahlen und vor allem den besuchten Schulen noch vielfache Änderungen ergeben.

In diesem Rahmen der Abstimmung wurde auch angefragt, ob die Unternehmen, ggf. unter Hinzuziehung von Nachunternehmern, die Verstärkung der Busflotte so erfolgen kann, dass die erforderlichen Mindestabstände eingehalten werden können. Übereinstimmend wurden hier die fehlenden Reserven zur Erreichung des Mindestabstands seitens der Linienbetreiber bestätigt. Zudem ist eine Integration in den Linienverkehr (siehe Vorlage) aufgrund der schnelleren Umsetzungsmöglichkeit zu bevorzugen und von daher sind die Linienbetreiber hier prioritäre Ansprechpartner.

Die Linienbetreiber fordern bei Bedarf (d.h. entsprechender Auftragslage und Vergütung) weitere Fahrzeuge bei anderen Verkehrsbetrieben und Reiseunternehmen an, wenn diese zur Verfügung stehen. Ein entsprechender Auftrag wird auf Grund der neuen Beschlusslage erteilt. Im Einzelnen werden mit folgenden Unternehmen regelmäßig Gespräche geführt: Weser-Ems Busverkehr und Bruns-Reisen; mit den Firmen Edzards (zwei Linien) und Fass-Reisen (eine Linie) finden Abstimmungen nur nach Bedarf statt, da diese Linien gering ausgelastet sind (Abfrage bzgl. Auslastung hat stattgefunden).

Anlage:

Antrag der Partei Zukunft Varel

Beschlussvorschlag:

1. Der Finanzierung von Verstärkerbussen bei Belegung von über 40 % der Stehplätze und der Erstattung von einer Kilometerpauschale bei Nutzung des Fahrrades wird zugestimmt.

In Abänderung des Beschlussvorschlages:

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Einsatz von Verstärkerbussen zu reduzieren soweit es das Infektionsgeschehen zulässt. Ebenso wird sie ermächtigt, bei nachhaltig steigenden Zahlen erneut Verstärkerbusse anzufordern.

Abstimmungsergebnis:

zu 1. und 2. einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 4.2 Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:

**TOP 4.2.1 Antrag der Stadt Jever auf Bezuschussung aus Mitteln der Feuerschutzsteuer für die Beschaffung eines Löschgruppenfahrzeuges 20 (LF 20) für die Ortswehr Jever
Vorlage: 1017/2020**

Die Stadt Jever beschafft ein neues Löschgruppenfahrzeug 20 (LF 20) für die Ortswehr Jever als Ersatz für ein altes Tanklöschfahrzeug 16 (TLF 16). Die voraussichtlichen Anschaffungskosten werden ca. 360.000 € betragen. Nach den Richtlinien des Landkreises Friesland kann das Fahrzeug mit 10 v. H. der Investitionssumme (Summe der Auftragsvergabe nach Ausschreibung / Prüfung) gefördert werden.

Es wird vorgeschlagen, der Stadt Jever für die Beschaffung des LF 20 einen Zuschuss aus den Fördermitteln der Feuerschutzsteuer in Höhe von 10 v. H. der Anschaffungskosten auf Grundlage der Auftragssumme (ca. 36.000 €) zu gewähren.

Die Auszahlung erfolgt entsprechend der Richtlinien in zwei Jahresraten nach Auslieferung des Fahrzeuges.

Haushaltsmittel sind ausreichend vorhanden.

Herr Koehler stellt den Tagesordnungspunkt in der Sitzung vor.
Es gibt keine Wortmeldungen.

Anlage:

keine

Beschlussvorschlag:

Es wird vorgeschlagen, der Stadt Jever einen Zuschuss aus den Mitteln der Feuerschutzsteuer für die Beschaffung eines Löschgruppenfahrzeuges 20 (LF 20) für die Ortswehr Jever in Höhe von 10 % der Anschaffungskosten zu gewähren.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP **Zuschüsse an die Basisorganisationen des Katastrophenschutzes**
4.2.2 **(investive Zuschüsse)**
 Vorlage: 1018/2020

Die genannten 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 2020 stehen für diesen Zweck insgesamt 30.000 € zur Verfügung.

Die Verwaltung hat die Organisationen aufgefordert, Anträge einzureichen.

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

Herr Koehler erläutert den Tagesordnungspunkt.
Es gibt keine Rückfragen.

Anlage:
Keine

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, den Basisorganisationen des Katastrophenschutzes für das Jahr 2020 folgende investive Zuschüsse zu gewähren:

- dem DRK Kreisverband Jeverland einen Zuschuss in Höhe von 8.200 € für die Beschaffung von Digitalfunkgeräten und eines Stausystems für Katastrophenschutzmaterial (Betreuungsmaterial).
- dem DRK Kreisverband Varel-Friesische Wehde einen Zuschuss in Höhe von 6.850 € für ein aufblasbares Zelt einschl. Bodenplane.
- dem DLRG Wasserrettungszug Friesland einen Zuschuss in Höhe von 7.000 € für die Ausrüstung der Helfer mit Schutzhelmen und die Beschaffung eines Wattrettungsschlittens.
- der BRH Rettungshundestaffel Wilhelmshaven/Friesland einen Zuschuss in Höhe von 1.100 € für die Ausrüstung eines neuen Einsatzfahrzeuges mit Hundeboxen.
- der DRV-Rettungshundestaffel Ems-Jade einen Zuschuss in Höhe von 600 € für die Beschaffung eines Digitalfunkgerätes für ein neues Einsatzfahrzeug.
- dem THW Ortsverband Jever einen Zuschuss in Höhe von 3.200 € für die Beschaffung eines Elektrostaplers für das Einsatzgerüstsystem.
- dem THW Ortsverband Varel einen Zuschuss in Höhe von 3.000 € für die Beschaffung eines Transportfahrzeuges/Fachberaterfahrzeuges auf Pkw-Kombi-Basis.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP
4.2.3 Bericht über Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen

Herr Buchholz führt zu den abgeschlossenen bzw. noch laufenden und anstehenden Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen aus (siehe Anlage).

Auf Nachfrage von KTAe Bödecker ergänzt er, dass - abhängig von den noch seitens der Kommunen Stadt Schortens und Stadt Wilhelmshaven vorzunehmenden Grunderwerbsverhandlungen - ein Baubeginn für den Radweg an der L 807 (Sillenstede bis Sengwarden) im kommenden Jahr möglich sei, ob dieser im Frühjahr liegen könne, sei derzeit nicht zu beantworten (siehe oben, Grunderwerb; Baufeldräumung müsste bekanntlich vor der Vegetationsperiode liegen).

Die Frage von KTA Langer zur Ausweisung als Radweg beantwortet Herr Buchholz dahingehend, dass Bau und Beschilderung jeweils unterschieden werden müsse, d.h. der Baulastträger schafft jeweils eine für den Radfahrer geeignete Nebenanlage, über die Beschilderung entscheide jedoch unter Zugrundelegung der Rechtslage (und Rechtsprechung) die Straßenverkehrsbehörde.

Abstimmungsergebnis:
Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen

Anlage:
Baumaßnahmen im Bereich des Landkreises Friesland

TOP
4.2.4 Bericht über Maßnahmen an Kreisstraßen
Vorlage: 1027/2020

Maßnahmen an Kreisstraßen (Bau und Planung)

K 340 (Sumpfweg), Ausbau mit Verbreiterung, Varel

Die Maßnahme Ausbau der Kreisstraße 340 (Sumpfweg) durch Verstärkung der Tragfähigkeit und Verbesserung der Bauklasse sowie Verbreiterung der Fahrbahn von 5,50 m auf durchgängig ca. 6,00 m, Erstellung von Schutzplanken auf Teilstrecken (-> Anwendung der sog. RPS = Richtlinien über passive Schutzeinrichtungen) sowie Sanierung des Radweges auf der Gesamtlänge von ca. 1, 8 km von der „Nordender Leke“ bis zum „Kaffeehaus-Kreisel“ konnte in drei Bauabschnitten erfolgreich realisiert werden:

1. Abschnitt (seinerzeit Pressetermin am 30.08.19) von Anfang September bis Mitte November 2019 „Nordender Leke“ bis Einmündung „Am Tennisplatz“ (ca. 1, 6 km)

2. Abschnitt („Am Tennisplatz“ bis „Kaffeehaus-Kreisel“) ca. 200 m mit Sanierung Radweg auf diesem Teilstück im April 2020/ die beiden Abschnitte 1 und 2 ausgeführt durch Fa. Matthäi, Westerstede (Auftragsvolumen 712.000 €)
3. Abschnitt: Sanierung des Radweges auf ca. 1,6 km sowie Erstellung Schutzplanken auf Teilstrecken (Anwendung RPS wegen unzureichender Abstände zu den vorhandenen Bäumen) vom 08.06. bis 15.07. (abgesehen von noch geringen ausstehenden Restarbeiten), ausgeführt durch Fa. Jansen, Aschendorf (Radweg/ Volumen ca. 127.000 €) sowie Fa. Hanekamp, Breddenberg (Schutzeinrichtungen/ Volumen ca. 50.000 €)

Hiermit konnte die K 340 ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend ausgebaut werden. Eine offizielle Freigabe erfolgte in einem Pressetermin am 20.08.2020. Die Gesamtkostenplanung belief sich auf 1.275.000 €.

Weitere Aufträge für Unterhaltung und Instandsetzung von Kreisstraßen, nämlich für die speziellen Oberflächenbehandlungen und Profilierungsmaßnahmen auf Fahrbahnen und Radwegen, werden derzeit zu verschiedenen Kreisstraßen- und Radwegabschnitten ausgeschrieben.

Außerdem vorgesehen ist noch der dritte Abschnitt der Fahrbahnerneuerung der K 87, Störtebekerstraße, Wangerland (von Tengshausen bis ggf. zur Einmündung K 326), der in diesem Jahr beauftragt werden soll.

K 113, Radwegneubau Neuwangerooger Straße, Varel

Der Planfeststellungsbeschluss vom 03.07.2020 zum geplanten Radwegneubau ist inzwischen rechtskräftig geworden. Parallel wird derzeit der erforderliche Grunderwerb der für den Bau des Radweges benötigten Flächen durchgeführt. Die Maßnahme ist in das Jahresbauprogramm der GVFG Förderstelle, Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Oldenburg, gemeldet worden und der Bau soll – vorbehaltlich eines positiven Bescheides und der Haushaltsplanung des Landkreises Friesland - in 2021 erfolgen.

K 332, Ausbau mit Verbreiterung Mehrzweckstreifen, Siebetshaus bis Kreisel Rahr-dum

sh. gesonderter TOP

K 93, Radwegneubau von Sillenstede nach Waddewarden, Schortens/Wangerland

Zu dem letzten in der Rangfolge der Prioritätenliste des Landkreises Friesland genannten Radweg werden derzeit die Planunterlagen von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – GB Aurich - insoweit fertiggestellt, dass in nächster Zeit eine Bürgerbeteiligung erfolgen kann (wg. Corona leider keine Veranstaltung, sondern nur eine schriftliche Beteiligung möglich). Anschließend kann das offizielle Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Der Bau des Radweges ist nach dem aktuellen Masterplan für die Jahre 2022 ff. vorgesehen.

K 294, Bahnumfahrung Sande

Die Baumaßnahmen zur Bahnumfahrung Sande nehmen nunmehr augenscheinlich Formen an. Die Deutsche Bahn als Vorhabenträger hat bereits ein Teilstück des neuen Verlaufs der Kreisstraße 294 (ab BAB-Brücke bis Roffhausener Landstraße) als endgültigen Ausbau fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben. Der Landkreis Friesland ist an der Maßnahme als Kreuzungsbeteiligter mit einem Gesamtsitzung des Ausschusses für Bauen, Feuerschutz und Mobilität vom 30.09.2020

kostenanteil in Höhe von rund 5,5 Mio. € involviert, erhält hierauf jedoch eine Förderung entsprechend Niedersächsischem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) von 75 %.

Auf Nachfrage von KTA Onnen-Lübben zu einem wieder festzustellenden Schadensbild am Radweg der K 87 (Horum) antworten Herr Hinrichs und Herr Buchholz, dass die Straßenmeisterei Jever natürlich jederzeit den Zustand der Radwege unter Kontrolle halte, allerdings (hierzu wurde in diesem Ausschuss auch bereits mehrfach berichtet) wieder auftretende Schäden vielfach jedoch nicht zu vermeiden sind. Eine Radwegsanierung verhindere angesichts der baulichen Abwicklung nicht das erneute Auftreten von Schäden (hervorgerufen durch Bewuchs, insbesondere vielfach an den Rändern, Witterung oder aber Wühlmäuse etc.). Im Rahmen von Abnahmen und den o.g. Kontrollen werde stets bewertet, ob der bauausführenden Firma ein schuldhaftes Handeln anzulasten sei.

Auf Nachfrage von KTAe Bödecker am Beispiel der K 96 (und auch der L 814) wird noch dargestellt, dass unterschieden werden muss zwischen Sofortmaßnahmen zum Erhalt bzw. zur Herstellung der Verkehrssicherheit und grundhaften Erneuerungen. Die seinerzeit an der K 96 zwischen Schortens und Dykhausen vorgenommenen Profilierungsarbeiten hatten den Sinn einer Sofortmaßnahme, die nicht verhindere, dass ggf. weitere Schäden auftreten. Genau zu dem Zweck der Grunderneuerung ist diese Kreisstraße im Masterplan für 2022 aufgenommen, damit dann (ggf. unter Inanspruchnahme einer Förderung) eine Grunderneuerung vorgenommen werden kann, die über eine Fahrbahnsanierung hinausgeht (ähnlich wie aktuell an der K 340/ Sumpfweg realisiert).

Anlage:
keine

Beschlussvorschlag:
Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:
zur Kenntnis genommen

**TOP
4.2.5** **Ausbau der Fahrbahn der K 332 einschl. Verbreiterung der Mehrzweckstreifen (Rahrdum bis Siebetshaus); Sachstand und Variantenvergleich**
Vorlage: 1023/2020

Seit einigen Jahren wird eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für Radfahrer an der Kreisstraße 332 (Addernhausener Straße) zwischen der Kreuzung K 332/ K 94 (Klosterweg)/ Jeversche Straße und dem „Fliegerhorst-Kreisel“ geplant.

Der mit allen Beteiligten (u.a. Stadt Schortens, Polizeiinspektion WHV/FRI, ADFC FRI) im November 2017 abgestimmte Entwurf der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sieht im Wesentlichen vor, den bisherigen Fahrbahnquerschnitt als Grundlage zu wählen und nach Sanierung der Fahrbahndecke auf gesamter Länge eine Verbreiterung des Verkehrsraumes zumeist innerhalb der vorhandenen Grund-

stücksgrenzen um 1,50 m (an beiden Seiten 0,75 m) auf 10,50 m insgesamt vorzunehmen. Es entstünden im Ergebnis beidseitig großzügige Mehrzweckstreifen von 2,00 m Breite (inkl. 0,25 m Breitstrichmarkierung).

Diese Planung wurde in diesem Gremium am 24.05.2018 (Vorlage 434/2018) und hinsichtlich der konkreten Kostenplanung am 21.11.2019 (Vorlage 813/2019) vorgestellt, diskutiert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Die betr. Anlieger der Strecke wurden im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 11.06.2018 von den Plänen in Kenntnis gesetzt, in diesem Jahr wurde das Verfahren auf Planverzicht eingeleitet und die Maßnahme zwecks Realisierung im kommenden Jahr (siehe Masterplan Kreisstraßen) zur Aufnahme in das sog. Mehrjahresprogramm bei der Förderbehörde angemeldet.

Auch wenn nach verkehrstechnischer Bewertung die bisherige Planung nach wie vor sicher und durchaus innovativ erscheint, sind folgende Sachverhalte eingetreten, die es angezeigt lassen, mögliche Ausbauvarianten nochmals sorgfältig zu vergleichen:

- a.) Nach nahezu einem Jahrzehnt einer Philosophie der Fahrbahnnutzung für den Radfahrer hat ein „Umdenken“ eingesetzt: Inzwischen wird wieder eine strikte Trennung der Verkehrsarten betont (außer- und innerorts), so wird z.B. innerorts die sog. „protected bike lane“ propagiert, nicht zuletzt durch den ADFC. Im Planverzichts-Verfahren hat der ADFC FRI konsequenterweise angeregt, einen abgesetzten (traditionellen) Radweg zu bauen;
- b.) Abmarkierte Lösungen für den Radfahrer werden weiterhin als unsicher empfunden. Obwohl in den Verordnungs- und Richtlinienwerken inzwischen eine „Gleichberechtigung“ der unterschiedlichen Führungsformen (Markierung und/oder „traditionelle“ baulich abgesetzte Lösungen) aufgenommen wurde, wird vielfach eher der „traditionellen“ Bauweise der Vorrang gegeben, allerdings ist hierbei stets auch die Wirtschaftlichkeit zu betrachten;
- c.) Im Hinblick auf den Überholabstand gegenüber Radfahrern wurden aktuelle Untersuchungen publiziert, die zum Ergebnis hatten, dass auf Straßen mit markierter Radinfrastruktur (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) deutlich enger überholt wird als ohne Markierungen.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat die Verwaltung trotz Herausarbeitung der Vorzugsvariante in 2017 (s.o.) die Nds. Landesbehörde noch ergänzend mit einem konkreten Variantenvergleich beauftragt, auch unter Berücksichtigung der groben prognostizierten Kosten.

Dieser Variantenvergleich zeigt, dass zumindest bei der Variante B (siehe Darstellung der möglichen Querschnitte in dem als Anlage beigefügten Konzeptentwurf) die Anlegung eines abgesetzten Radweges (bevorzugt auf der Süd-, d.h. „Waldseite“) in den vorhandenen Grundstücksgrenzen möglich und zumindest nicht kostenträchtiger ist, trotz der damit verbundenen Achsverschiebung der Fahrbahn.

Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Ausgangslage und der Darstellung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten schlägt die Verwaltung vor, die bisherige gleichermaßen sichere und wirtschaftliche Variante zu überplanen mit dem Ziel der Anlegung eines baulich abgesetzten Radweges auf der Südseite der Kreisstraße 332 (sog. „Variante B“). Der Masterplan ist im Ergebnis anzupassen, eine Realisierung ist bestenfalls in 2022 anzustreben.

Die Anlieger werden (coronabedingt in alternativer –ggf. digitaler- Form) informiert und über die Planung in Kenntnis gesetzt, sobald eine Konzeptplanung vorliegt.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und stellt nochmals heraus, aus welchen Gründen an der K 332 nunmehr doch der „traditionellen“ Bauweise mittels baulich abgesetztem Radweg der Vorrang eingeräumt werden sollte. In mehreren Wortbeiträgen - seitens des Vorsitzenden zu diesem TOP zugelassen - auch seitens der Zuhörer wird diese Veränderung ausdrücklich begrüßt. Es werden noch mehrere Fragen gestellt zur möglichen Radwegbreite, zu den Überquerungshilfen und der künftigen Fahrbahnbreite. Herr Hinrichs und Herr Janssen (Planer der Nds. Landesbehörde) beantworten diese zum einen unter Verweis auf die noch vorzunehmende Detailplanung -vorbehaltlich des heutigen Beschlusses- und zum anderen auf den Rahmenbeschluss der politischen Gremien des Landkreises, Radwege an Kreisstraßen mit einer baulichen Breite von 2,00 m zu realisieren. Man werde aber selbstverständlich in der o.g. Planung mögliche Optimierungen beplanen. Herr Hinrichs betont, dass hier jeweils eine Abwägung erforderlich sei (begrenzter Raum innerhalb der Grundstücksfläche des Landkreises, durch Regelwerke empfohlene Breiten für Fahrbahnen, Nebenanlagen wie Geh- und Radwege und Sicherheitsräume für Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg).

Anlagen:

- 1.) Übersichtslageplan K 332
- 2.) Konzeptskizzen unterschiedlicher Querschnitte
- 3.) Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile

Beschlussvorschlag:

Die bisher konzipierte Maßnahme „Ausbau der Fahrbahn der K 332 einschl. Verbreiterung der Mehrzweckstreifen“ wird überplant mit dem Ziel der Realisierung eines von der Fahrbahn abgesetzten Radweges analog der Variante B der Querschnittskonzepte. Der Masterplan Kreisstraßen wird entsprechend angepasst.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	1

**TOP
4.2.6 Verkehrsüberwachung; Zuschüsse für Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit
Vorlage: 1019/2020**

Auf Beschluss des Kreisausschusses vom 14.05.2001 sind 10 % der erwirtschafteten Überschüsse aus der Verkehrsüberwachung an die in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Organisationen, insbesondere im Bereich des Verkehrsunterrichts an den Grundschulen sowie den Sekundarstufen I und II, auszuschütten. Auf weiteren Beschluss vom 12.06.2019 sollen diese Zuschüsse insgesamt mindestens 25.000 € jährlich betragen.

Auf der Grundlage der Kostenrechnung der kommunalen Verkehrsüberwachung

2019 (Überschuss 230.183,03 €) stehen für das Jahr 2020 Zuschussmittel in Höhe von insgesamt 23.018,30 € zur Verfügung, die in Anspruch genommen werden können.

Der Überschuss aus der Verkehrsüberwachung hat sich gegenüber dem Vorjahr (Anmerkung: 132.842,30 €) somit um 97.340,73 € erhöht.

Im Jahr 2019 sind aus der kommunalen Überwachung des fließenden Verkehrs insgesamt 37.617 Geschwindigkeitsverstöße (zum Vergleich 2018: 35.364) geahndet worden. Aus diesem Anzeigenaufkommen resultiert der in der Anlage 2 nachgewiesene Überschuss.

Auf der Basis der o.g. Beschlussfassung der politischen Gremien aus 2001 wurden bereits annähernd 500.000 € für zuschusswürdige Projekte ausgeschüttet, die Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Friesland konnte somit erheblich auf das derzeitige gute Niveau ausgebaut werden.

Im Jahr 2019 stünde (siehe oben) ein Zuschussbetrag von 23.018,30 € zur Verfügung, dieser ist auf den o.g. Sockelbetrag von 25.000 € zu erhöhen; hierdurch könnte die erfolgreiche Präventionsarbeit fortgesetzt werden, im Budget 2020 stehen ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung.

Konkret wurden die in der Anlage 1 aufgeführten Projekte vorausgewählt, neben Schulen sind weitere Zuschussnehmer die Verkehrswacht Varel-Friesische Wehde e.V., die Verkehrswacht Jeverland e.V. sowie Weser-Ems Busverkehr.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und erklärt, dass die Gewährung von Zuschüssen in diesem Jahr aufgrund der Corona-Entwicklungen in den Herbst verschoben werden musste, weil bspw. die Abstimmung mit den Schulen vorher nur erschwert möglich war.

KTA Homfeld und KTA Chmielewski verlassen nach Beendigung des Tagesordnungspunktes die Sitzung.

Anlagen:

Anlage 1: Aufstellung der förderwürdigen Projekte

Anlage 2: Kostenrechnung

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Friesland gewährt den in Anlage 1 genannten Antragstellern die dort aufgeführten Zuschüsse zweckgebunden für Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5 Berichte aus anderen Gremien

keine

TOP 6 Informationen aus dem Jugendparlament

keine

TOP 7 Mitteilungen der Verwaltung

keine

gez. Holger Ulfers
Vorsitzender

gez. Dr. M. Dehrendorf
Dezernat 3

gez. Nina Behrends
Protokollführerin