

**Öffentliche Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses für Bauen und Mobilität, Katastrophen- und
Feuerschutz am 14.06.2023 in der Feuerwehrtechnischen Zentrale
(Großer Lehrsaal), Wangerländische Straße 40, 26441 Jever**

Beginn: 15:30 Uhr

Ende: 17:35 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender

Buß, Manfred

Mitglieder

Bergfeld, Christian

Online-Teilnahme

Burgenger, Uwe

Eilers, Claus

Gburreck, Fred

Haesihus, Heiner

Homfeldt, Axel

Ramke, Annika

Tammen, Reiner

Theemann, Hendrik

Teilnehmer des JuPa FRI

Tönjes, Jannes

beratende Mitglieder (GM)

Möller, Jan Ole

beratende Mitglieder

Fianke, Jens-Olaf, Kreisbrandmeister

stellv. Mitglieder

Sudholz, Melanie

Vertreterin für Frau KTA Herfel

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Ambrosy, Sven

Behrends, Nina

Dorn, Timo

Hinrichs, Thorsten

Karmires, Nicola

Neuhaus, Rolf

Niebuhr, Bernd

Tetz, Timo

Wessels, Denise

Gäste

Kilic, Yasin

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Schumacher, Jens

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende Herr Buß begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Die Beschlussfähigkeit sowie die ordnungsgemäße Ladung wird festgestellt.

Zu der Hybridsitzung sind 13 Mitglieder anwesend und 1 Mitglied ist per Videokonferenz zugeschaltet.

Frau KTA Herfel und Herr KTA Schürgers sind abwesend. Frau KTA Herfel wird durch Frau KTA Sudholz vertreten.

TOP 2 Pflichtenbelehrungen

TOP 2.1 Pflichtenbelehrung der beratenden Ausschussmitglieder und ihrer Stellvertreter

Herr Landrat Ambrosy begrüßt Herrn Jens-Olaf Fianke, der seit dem 01.06.2023 als neuer Kreisbrandmeister im Amt ist und somit dem Ausschuss als beratendes Mitglied zur Seite steht. Die Pflichtenbelehrung sowie die Verpflichtung mit Handschlag wird von Herrn Landrat Ambrosy vorgenommen.

Gemeindebrandmeister Eike Eilers sowie der stellv. Kreisbrandmeister Dirk Heuer, als stellv. beratende Mitglieder im Ausschuss, sind entschuldigt, so dass die Pflichtenbelehrung in der nächsten Sitzung des Ausschusses stattfindet.

TOP 2.2 Pflichtenbelehrung des neuen Jugendparlamentsmitglieds als beratendes Ausschussmitglied

Ebenfalls begrüßt Herr Landrat Ambrosy das neue beratende Ausschussmitglied aus dem Jugendparlament, Jannes Tönjes und nimmt die Pflichtenbelehrung sowie die Verpflichtung vor.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 22.02.2023

Der öffentliche Teil der Niederschrift vom 22. Februar 2023 wird einstimmig genehmigt.

TOP 4 Einwohnerfragestunde

Es gibt keine Fragen.

TOP 5 Berichte und Vorlagen der öffentlichen Sitzung

TOP 5.1 Berichte und Vorlagen für den Kreistag:

TOP 5.1.1 Satzung zur Änderung der Satzung des Landkreises Friesland über die Gewährung von Entschädigungen an Ehrenbeamte und sonstige ehrenamtlich tätige Funktionsträger im Bereich des Brandschutzes Vorlage: 0516/2023

Im Laufe des Jahres 2023 haben sich durch den Führungswechsel an der Spitze der Kreisfeuerwehr auch kleinere Änderungen in der allgemeinen Struktur der Kreisfeuerwehr ergeben.

Durch diese Änderungen ist es notwendig, die o. g. Satzung entsprechend anzupassen.

Zunächst hat sich bei der Wahl des Kreisbrandmeisters am Anfang des Jahres ergeben, dass ein zweiter Stellvertreter nicht benötigt wird. Dies hat vor allem den Hintergrund, dass der Kreisbrandmeister zukünftig nicht mehr der Vorsitzende des Kreisfeuerwehrverbandes Friesland e. V. sein wird.

Dennoch wird der zukünftige Stellvertreter mehr Aufgaben übernehmen müssen, als es mit zwei Stellvertretern der Fall wäre. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die monatliche Aufwandsentschädigung auf 400,- € zu erhöhen. Ein Vergleich mit anderen Landkreisen hat gezeigt, dass dies eine gerechtfertigte Höhe ist. Zudem ist eine angemessene Aufwandsentschädigung wichtig, um das Ehrenamt langfristig zu fördern.

Weiterhin wird es zukünftig keine Abschnittsleiter mehr geben. Bisher wurde der Landkreis in zwei Brandschutzabschnitte (Nord und Süd) unterteilt. Die Funktionen der Abschnittsleiter wurden bisher von den beiden stellvertretenden Kreisbrandmeistern in Personalunion wahrgenommen.

Eine Überprüfung der Rechtslage hat allerdings ergeben, dass die Aufteilung des Landkreises Friesland in zwei Abschnitte, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, weder erforderlich noch sinnvoll ist.

Somit werden zukünftig Kosten bei den Aufwandsentschädigungen eingespart, auch wenn die Aufwandsentschädigung für den Stellvertreter erhöht wird. Die Einsparungen betragen insgesamt ca. 4.800,- € pro Jahr.

Die Anpassungen wurden mit dem Kreisbrandmeister abgestimmt.

Herr Tetz führt zum Sachverhalt der Vorlage aus.

Hingehend der Begründung in der Vorlage, dass ein Vergleich mit anderen Landkreisen getätigt wurde, möchte **Frau KTA Sudholz** wissen, ob es möglich wäre hierzu eine Übersicht zu erhalten.

Herr Kreisbrandmeister Jens-Olaf Fianke erklärt, dass eine Abfragung bei allen Nachbarkreisen stattgefunden habe und die Gebühren im mittleren Bereich festgelegt wurden.

Anlage zur Niederschrift:

Übersicht Aufwandsentschädigungen 2023

Beschluss:

Die Satzung zur Änderung der Satzung des Landkreises Friesland über die Gewährung von Entschädigungen an Ehrenbeamte und sonstige ehrenamtlich tätige Funktionsträger im Bereich des Brandschutzes wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP Neufassung der Feuerwehrgebührensatzung **5.1.2 Vorlage: 0517/2023**

Die Satzung des Landkreises Friesland über die Erhebung von Kostenersatz und Gebühren für Dienst- und Sachleistungen der Katastrophenschutz- und Feuerwehrzentrale und der Kreisfeuerwehr außerhalb der unentgeltlich zu erfüllenden Pflichtaufgaben vom 25. Juni 2001 entspricht hinsichtlich der Gesetzesgrundlagen und der angesetzten Gebührentarife nicht mehr dem aktuellen Stand. Aus diesem Grund wurde anhand der Mustersatzung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens eine neue Feuerwehrgebührensatzung ausgearbeitet.

Nach § 3 Abs. 1 des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) obliegen dem Landkreis die übergemeindlichen Aufgaben des abwehrenden Brandschutzes und der Hilfeleistung. Dementsprechend hat der Landkreis u.a. die Kreisfeuerwehr einzusetzen und eine Feuerwehrtechnische Zentrale zur Unterbringung, Pflege und Prüfung von Fahrzeugen, Geräten und Material, sowie zur Durchführung von Ausbildungslehrgängen einzurichten und zu unterhalten. Hierbei handelt es sich um eine Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis.

Als Grundlage der Gebührenerhebung sind nach § 5 Absatz 2 Satz 1 NKAG die Kosten der Einrichtung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu ermitteln. Den bisherigen Gebührentarifen lag keine betriebswirtschaftliche Kalkulation zu Grunde. Gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 NKAG wurde für die Kalkulation ein dreijähriger Kalkulationszeitraum zu Grunde gelegt. Das heißt, dass die vorhandenen Daten - wie die bisherigen Kosten und die erbrachten

Leistungsstunden der Feuerwehr - analysiert wurden und unter Berücksichtigung der absehbaren künftigen Entwicklungen eine Prognose für den Kalkulationszeitraum aufgestellt wurde. Bei der Ermittlung der Kosten wurde das Kostendeckungsprinzip beachtet, wobei nur betriebsbedingte und periodische Kosten in die Gebührenermittlung eingeflossen sind. Die Gebühren sind entsprechend § 5 Absatz 3 NKAG nach Art und Umfang der Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtung bemessen worden, wobei auch auf Wahrscheinlichkeitsmaßstäbe zurückgegriffen wurde. Bei der Kalkulation der Gebührentarife wurde der Gleichheitsgrundsatz beachtet, das heißt, dass vergleichbare Sachverhalte auch zur gleichen Rechtsfolge führen. Außerdem wurde das Äqui-

valenzprinzip berücksichtigt, nach dem die Leistung nicht in einem groben Missverhältnis zur erbrachten Gegenleistung stehen darf. Dieses Prinzip ergibt sich aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

1. Nachkalkulation 2020 – 2022

Ziel der Nachkalkulation ist es, festzustellen, ob mögliche Gebühren-überdeckungen oder -unterdeckungen vorliegen, die entsprechend in der Prognosekalkulation zu berücksichtigen sind. Nach § 5 Absatz 2 NKAG sind Kostenüberdeckungen innerhalb der auf ihre Feststellung folgenden drei Jahre auszugleichen; eine Kostenunterdeckung soll ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums ausgeglichen werden. Die durchschnittlichen gebührenfähigen Kosten für den Bereich Feuerwehr sowie Katastrophenschutz- und Feuerwehrzentrale lagen 2020 - 2022 bei rund 798.500 € pro Jahr. Demgegenüber stehen durchschnittliche jährliche Gebührenerträge und Erstattungen in Höhe von rund 36.200 €, dies entspricht einem Deckungsgrad von 4,54 %.

Die Ermittlung der Fallzahlen zur Fallzahlenprognose 2024 - 2026 ist aufgrund einer unvollständigen Datenlage nur ungefähr möglich. Im Betrachtungszeitraum 2019 - 2022 wurden die Zeiten des Personals der FTZ anhand der Lieferscheine aus der Vergangenheit bestimmt. Diese Zeiten beziehen sich allerdings nur auf die erbrachten Leistungen in der FTZ. Tatsächliche Einsatzzeiten konnten nicht ermittelt werden. Die Einsatzzeiten der Fahrzeuge ergeben sich aus den Fahrtenbüchern. Anhand dieser Daten ergeben sich für das Personal gebühren- bzw. erstattungsfähige Zeiten von rund 5,73 %. Für die Fahrzeuge liegen die gebühren- bzw. erstattungsfähige Zeiten bei rund 48,35 %. Aufgrund der Datenlage können diese Werte als grober Richtwert verwendet werden. Realistisch sind in Summe rund 15 % gebühren- bzw. erstattungsfähige Zeiten. Dennoch liegt der tatsächliche Deckungsgrad durch Gebühren und Erstattungen mit 4,54 % unterhalb dieser Zeitwerte.

Im Ergebnis ist eine Gebührenüberdeckung nicht zu erkennen. Der tatsächliche Deckungsgrad in Höhe von 4,54 % liegt unter dem möglichen Deckungsgrad, welcher sich im Bereich von realistischen 15 % bewegt. Somit liegt eine Gebührenunterdeckung vor. Auf eine Umlage der möglichen Gebührenunterdeckung sollte allerdings verzichtet werden, da die bisherigen Gebührentarife nicht auf eine betriebswirtschaftliche Kalkulation zurückzuführen sind und die tatsächliche Höhe der Gebührenunterdeckung nicht zweifelsfrei bestimmt werden kann.

2. Feuerwehrgebührenkalkulation 2024-2026

Für die Kostenprognose im Kalkulationszeitraum wurde vorrangig auf die Ansätze in der Haushaltsplanung bzw. mittelfristigen Finanzplanung im Produkt Feuerwehr und Kreisschirrmeisterei/Kat.-Schutz FTZ 2024 - 2026 zurückgegriffen. Die Daten der Haushaltsplanung wurden außerdem um die Kostenarten ergänzt, die nach dem kommunalen Haushaltsrecht nicht als Aufwand gebucht werden. Dies betrifft im vorliegenden Fall die kalkulatorische Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals.

Da für den Kalkulationszeitraum für jedes Jahr gleichbleibende Gebührensätze ermittelt werden, wurde der Durchschnitt der gebührenfähigen Kosten für den Kalkulationszeitraum 2022 - 2024 ermittelt und als Grundlage für die Kostenstellenrechnung herangezogen.

2.1 Kalkulationszeitraum

Nach § 5 Absatz 2 Satz 2 NKAG kann ein Kalkulationszeitraum zugrunde gelegt werden, der drei Jahre nicht übersteigen soll.

Für die vorliegende Kalkulation wurde ein Zeitraum von drei Jahren gewählt. Das heißt, dass die ermittelten Gebührensätze für die Haushaltsjahre 2024 - 2026 konstant bleiben. Dies hat den Vorteil, dass die finanziellen Auswirkungen für die Gebührenschuldner/innen für den Kalkulationszeitraum absehbar sind. Jährliche Kostenschwankungen innerhalb des Kalkulationszeitraums werden gleichmäßig über den Kalkulationszeitraum verteilt. Gleichzeitig ist dieser Zeitraum für den Landkreis in Planung und Prognose überschaubar, sodass eine Kostenprognose hinreichend genau für die Gebührenkalkulation möglich ist.

2.2 Anderskosten/Zusatzkosten/ Neutrale Kosten

Bei der vorliegenden Kalkulation handelt es sich um eine Gebührenkalkulation nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Dieser betriebswirtschaftliche Ansatz kann zu Unterschieden bei den Beträgen zwischen den Aufwandsansätzen der Haushaltsplanung und den gebührenfähigen Kosten in der vorliegenden Kalkulation führen. Außerdem können in einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation gebührenfähige Kosten berücksichtigt werden, die nach dem kommunalen Haushaltsrecht keinen Aufwand darstellen und somit in der kommunalen Haushaltsplanung nicht aufgeführt sind. Diese Zusatzkosten sind in der Kostenstellenrechnung als zusätzliche Kostenarten, neben den Aufwandsansätzen der Haushaltsplanung, mit aufgeführt. Des Weiteren wurden in der vorliegenden Kalkulation nur betriebsbedingte und damit gebührenfähige Kosten berücksichtigt. Im kommunalen Haushalt kommt es regelmäßig vor, dass gebührenfähige und nicht gebührenfähige Kosten im gleichen Produkt gebucht werden. Die nicht gebührenfähigen Kosten wurden als neutraler Aufwand im Rahmen der Kostenstellenrechnung abgegrenzt, soweit derartige Kosten vorliegen.

2.2.1 Kalkulatorische Zinsen

Nach § 5 NKAG können kalkulatorische Zinsen berücksichtigt werden. Diese stellen Opportunitätskosten für das betriebsnotwendige Kapital dar. Zur Ermittlung des betriebsnotwendigen Kapitals wurde auf die Anlagenwerte zum jeweiligen 31.12. des Jahres zurückgegriffen. Sonderposten aus Spenden oder Zuweisungen wurden gemäß § 5 Absatz 2 Satz 5 NKAG bei der Ermittlung des betriebsnotwendigen Kapitals in Abzug gebracht. Die Restbuchwerte wurden um geplante Investitionen und Zuschüsse bzw. Zuwendungen ergänzt.

Zur sachgerechten Kostenzuordnung im Rahmen der Kostenstellenrechnung wurden die kalkulatorischen Zinsen getrennt für Fahrzeuge mit Aufbauten und Ausstattung, sowie für Gebäude und Ausstattung ermittelt und umgelegt.

Für den Zeitraum der Nachkalkulation 2020 - 2022 sowie für den Kalkulationszeitraum 2024 - 2026 wurde ein kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 2,00 % berücksichtigt. Als Grundlage für diesen Zinssatz dient der Zinssatz für 10-jährige Bundesanleihen seit 2010. Dieser sank von 2010 mit einem Zinssatz von rund 4,00 % auf zwischenzeitlich rund 0,00 % und steigt derzeit wieder. Unter Berücksichtigung der vergangenen, aktuellen und künftigen Zinsentwicklung erscheint dieser Wert angemessen.

Insgesamt wurden im Kalkulationszeitraum 2024 - 2026 jährliche kalkulatorische Zinsen in Höhe von durchschnittlich rund 100.300 € berücksichtigt. Dieser Wert steigt gegenüber dem Zeitraum der Nachkalkulation von jährlich rund 55.500 € um rund 44.800 € an. Dies ist im Wesentlichen auf eine Zunahme der Anlagenwerte durch Neubeschaffungen im Bereich der Feuerwehrfahrzeuge und auf den Neubau der Werkstatt zurückzuführen.

2.2.2 Abschreibungen

Die Kostenansätze aus der Haushaltsplanung 2024 - 2026 für die Entwicklung der Abschreibungen wurden für die vorliegende Kalkulation übernommen. In den Planzahlen wurden auch die Auswirkungen durch geplante Neuinvestitionen berücksichtigt. Im Ergebnis wurden für die Abschreibungswerte in der Kostenprognose keine Anderskosten angesetzt, sondern auf die Grundkosten der Haushaltsplanung zurückgegriffen.

Im Kalkulationszeitraum wurden pro Jahr durchschnittlich Abschreibungen in Höhe von rund 238.200 € berücksichtigt. Die Höhe der jährlichen Abschreibungen ist gegenüber dem Zeitraum der Nachkalkulation 2019 - 2022 von rund 189.700 € um 49.500 € angestiegen. Der Anstieg ist überwiegend sowohl auf den Bereich Fahrzeuge und Gebäude, als auch auf den Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung zurückzuführen.

2.2.3 Neutrale Kosten

Im Rahmen der Haushaltsführung kommt es vor, dass in einem Haushaltsprodukt auch Aufwendungen gebucht werden, die nicht gebührenfähig sind. Um zu vermeiden, dass diese Aufwendungen als Kosten in die Gebührenkalkulation einfließen, wurde geprüft, ob entsprechende Sachverhalte vorhanden sind.

Konkret wurden folgende Kosten neutral betrachtet und somit nicht mit einbezogen:

- Leasingkosten, da diese aus der Feuerschutzsteuer bezahlt werden
- Besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen, sowie weitere Sachkosten, da aus diesen Sachkonten hauptsächlich Materialien für Maßnahmen der kreisangehörigen Kommunen bezahlt werden, welche 1:1 abgerechnet werden
- Zuwendungen an Gemeinden und Gemeindeverbände, da es sich hierbei um die Feuerschutzsteuer handelt
- Mitgliedsbeiträge, Büromaterial, Literatur und Post/ Telekom, da es sich um neutrale Verwaltungskosten handelt
- 42,87 % der Gemeinkosten wurden als neutrale Kosten betrachtet. Dieser Verteilungsschlüssel wurde anhand der Gebäudeflächen ermittelt. Es handelt sich um neutrale Kosten, da Teile der FTZ fremdgenutzt werden

2.3 Vorkostenstellen/ Gemeinkosten

Die Kostenstellenrechnung zur Feuerwehrgebührenkalkulation enthält sowohl Einzelkosten, die direkt einer Endkostenstelle zugeordnet werden können, als auch Gemeinkosten, die unabhängig von den Leistungen der Feuerwehr anfallen. Da Gemeinkosten den Endkostenstellen nicht direkt zurechenbar sind, werden diese Vorkostenstellen nach einem sachgerechten Verteilungsschlüssel auf die Endkostenstellen umgelegt.

2.4 Endkostenstellen 2024 - 2026

Zur Ermittlung der Gebührensätze sind die jährlichen gebührenfähigen Gesamtkosten der Endkostenstellen „Personal“ und „Fahrzeuge“ zu ermitteln. Diese ergeben sich aus der Summe der Einzelkosten dieser Kostenstellen und der anteiligen Gemeinkosten,

die nach sachgerechter Umlage auf diese Kostenstellen entfallen.

2.4.1 Kostenstelle Personal

Für die Endkostenstelle „Personal“, wurden nur die tatsächlichen Personalkosten herangezogen, ohne sonstige Gemeinkosten mit einzubeziehen. Da die Städte und Gemeinden für die jeweiligen Maßnahmen nur die Personalkosten und Materialkosten zahlen, werden somit über die Personalkosten keine Kosten der Liegenschaft an die kreisangehörigen Kommunen weitergereicht. Von dieser Vergünstigung profitieren auch mögliche Gebührenschuldner bei Einsätzen der Kreisfeuerwehr.

2.4.2 Kostenstelle Fahrzeuge

Die Gesamtkosten der Endkostenstelle „Fahrzeuge“ setzen sich zusammen aus den Einzelkosten der Fahrzeuge und 57,13 % der Gemeinkosten, welche anhand der Gebäudeflächen als Verteilungsschlüssel auf die Fahrzeuge umgelegt wurden.

2.5 Leistungsprognose Feuerwehrgebührenkalkulation 2024 - 2026

Zur Ermittlung der Gebührensätze für das Personal und die Fahrzeuge ist eine Leistungsprognose für den Kalkulationszeitraum erforderlich. Als Grundlage dieser Leistungsprognose dienen die Fallzahlen der Fahrzeuge und für das Personal im Zeitraum 2019 - 2022. Für die Fahrzeuge wurden jeweils mindestens 20 Stunden angesetzt. Bei dem Personal wird davon ausgegangen, dass die Arbeitszeit von drei der fünf Vollzeitkräfte gebührensatzfähig ist. Beide Regelungen kommen dem Gebührenschuldner entgegen.

2.5.1 Bildung von Tarifgruppen

Bei der Ermittlung der Fahrzeuggebührentarife wird die Möglichkeit zur Bildung von Tarifgruppen genutzt. Durch die Zusammenfassung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe ergeben sich Vorteile für die Gebührengerechtigkeit und für das Leistungs- und Äquivalenzprinzip. Im Bereich Brandschutz gibt es häufig Fahrzeuge, die für die Sicherstellung des Brandschutzes erforderlich sind, die jedoch nur sehr wenigen Einsatzzeiten aufweisen. Außerdem gibt es Fahrzeuge, die aufgrund einer speziellen Ausstattung verhältnismäßig teuer und dennoch erforderlich sind. Diese Faktoren können zu erheblichen „Ausreißern“ bei den Gebührensätzen führen. Um diese Spitzen und betriebswirtschaftlichen bzw. mathematischen Besonderheiten auszugleichen und damit dem Leistungsprinzip nach § 5 NKAG Rechnung zu tragen, wurden die Feuerwehrfahrzeuge in fünf Fahrzeuggruppen zusammengefasst.

Es wurden folgende Tarifgruppen für Feuerwehrfahrzeuge gebildet:

- Wechselladerfahrzeuge + Abrollbehälter
- Einsatzfahrzeuge
- Fahrzeuge des Küchenzugs
- Fahrzeuge des Gefahrgutzugs
- Anhänger

Bei den Fahrzeugen ist zu erwähnen, dass die vom Bund/ Land zur Verfügung gestellten Fahrzeuge nicht in die Kalkulation einbezogen wurden, da für die Fahrzeuge Bewirtschaftungsmittel vom Bund/ Land ausgezahlt werden. Zudem werden auch sämtliche Maßnahmen (Wartung etc.) am Fahrzeug vom Bund/ Land finanziert.

Für das Personal wurde eine einheitliche Tarifgruppe gebildet. Auslagen werden nach den tatsächlichen Kosten weiterberechnet. Zudem werden Materialkosten zum jeweiligen Tagespreis zzgl. einer Verwaltungspauschale i.H.v. 10% berechnet. Die Verwaltungspauschale ergibt sich, da die Personalkosten des Verwaltungspersonals nicht in die Kalkulation einberechnet wurden.

Des Weiteren wird aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes auf die Abrechnung von Einsätzen mit festen Beträgen verzichtet. Die Tarifstruktur ermöglicht eine Abrechnung nach den tatsächlichen Einsatzzeiten mit einem für alle Beteiligten (FTZ und Verwaltung) angemessenen Aufwand.

Für abrechnungsfähige Leistungen wurden, soweit möglich, Gebühren festgelegt, da sich der Zeitaufwand für die jeweilige Maßnahme nicht signifikant unterscheidet.

2.5.2 Leistungsprognose Feuerwehrpersonal

Bei der Prognose der Leistungsstunden des Personals, wurden die Einsatzstunden aus den Lieferscheinen zugrunde gelegt. Nach derzeitiger Rechtsprechung ist das Aufrunden der Einsatzzeiten bei der Gebührenerhebung auf volle halbe Stunden zulässig. Für die Jahre 2019 - 2022 ergeben sich nach der zuvor dargestellten Ermittlung jährliche durchschnittliche Einsatzstunden in Höhe von insgesamt 408,75. Da die ermittelten Zeiten für das Personal jedoch deutlich von der Realität abweichen, wurde die Arbeitszeit von drei der fünf Vollzeitkräfte als faire und realistische Prognose angesetzt. Bei zukünftig fünf Vollzeitkräften ergeben sich somit insgesamt 223 Arbeitstage pro Jahr (30 Urlaubstage bereits abgezogen) x 8 Stunden pro Arbeitstag x 5 Vollzeitkräfte) 8.920 Stunden. Die Arbeitszeit von drei Vollzeitkräften beträgt folglich 5352 Stunden.

2.5.3 Leistungsprognose Fahrzeuge

Bei der Prognose der Leistungsstunden der Feuerwehrfahrzeuge wurden gebühren- und erstattungsfähige Einsatzstunden der Vergangenheit berücksichtigt. Zeiten für das Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft werden dabei nicht berücksichtigt. Nach derzeitiger Rechtsprechung ist das Aufrunden der Einsatzzeiten bei der Gebührenerhebung auf volle halbe Stunden zulässig. Durch das Aufrunden sollen die Zeiten für die Herstellung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft vor und nach den Einsätzen aufgewogen werden.

Im Betrachtungszeitraum 2019 - 2022 lagen die gebühren- und erstattungsfähigen Einsatzstunden der Fahrzeuge bei jährlich durchschnittlich 600 Einsatzstunden. Es wird von einer gleichbleibenden Einsatzhäufigkeit und damit auch von gleichbleibenden Einsatzzeiten bei den bestehenden Fahrzeugen ausgegangen.

Bei der Ermittlung der Einsatzzeiten wurde festgestellt, dass einige Fahrzeuge zum Teil Einsatzzeiten im einstelligen Bereich aufweisen. Dennoch sind die Fahrzeuge für die Sicherstellung des Brandschutzes in diesem Umfang erforderlich. Um dem Äquivalenzprinzip Rechnung zu tragen und die Gebührenhöhe in einem verhältnismäßigen Rahmen zur Leistung zu halten, wurde für Fahrzeuge mit geringen Einsatzzeiten eine Mindesteinsatzzeit von 20 Stunden in der Kalkulation berücksichtigt.

Für den Kalkulationszeitraum 2024 - 2026 wird unter Berücksichtigung von 20 Mindeststunden je Fahrzeug von insgesamt jährlich durchschnittlich 848 gebühren- und

erstattungsfähige Einsatzstunden ausgegangen. Bei den zukünftig geplanten Ersatzbeschaffungen, wurden die Einsatzstunden der bisherigen Fahrzeuge angesetzt.

Diese teilen sich auf die gebildeten Fahrzeuggruppen wie folgt auf:

Wechsellader + Abrollbehälter	384
Einsatzfahrzeuge	100
Fahrzeuge des Küchenzugs	146
Fahrzeuge des Gefahrgutzugs	138
Anhänger	80
Summe	848

2.6 Kostenträgerrechnung zur Ermittlung der Gebührensätze

Zur Ermittlung der Gebührentarife für die FTZ und die Kreisfeuerwehr, werden die prognostizierten gebührenfähigen jährlichen Gesamtkosten der jeweiligen Endkostenstellen „Personal“ und „Fahrzeuge“ für den Kalkulationszeitraum durch die prognostizierte Anzahl der Leistungsstunden dieser Tarifgruppe geteilt. Bei der Verteilung der Kosten innerhalb der Kostenstelle „Fahrzeuge“ auf die Fahrzeug- bzw. Tarifgruppen wurde als Umlageschlüssel die Höhe der jährlichen Abschreibungen der Fahrzeuge herangezogen. Dabei wurden bei Bedarf auch ehemalige Abschreibungen (Nutzungsdauer nach der Anlagenbuchhaltung bereits beendet) berücksichtigt, da auch für diese Fahrzeuge Gemeinkosten sowie Unterhaltungskosten anfallen und diese aufgrund des Alters auch tendenziell höher ausfallen als für jüngere Fahrzeuge. Soweit die ursprünglichen jährlichen Abschreibungswerte, beziehungsweise die Anschaffungs- und Herstellungswerte, nicht ermittelt werden konnten, wurden diese nach Erfahrungswerten geschätzt.

Die Ergebnisse der Gebührenkalkulation für die Gebührentarife sind der anliegenden Kalkulation zu entnehmen.

3. Fazit

Im Ergebnis wurde eine Feuerwehrgebührenkalkulation erreicht, die den Anforderungen an eine betriebswirtschaftliche Kalkulation nach § 5 NKAG gerecht wird. Des Weiteren wird durch die vorangegangenen Ausführungen ein großes Maß an Kostentransparenz erreicht. Außerdem werden die wesentlichen Erwägungen und Rechenschritte zur Ermittlung der Gebührentarife dargestellt.

Durch die Verringerung der Anzahl der Gebührentarife wird die Anwendbarkeit für die FTZ und die Verwaltung vereinfacht und gleichzeitig die Übersichtlichkeit für die Gebührenschuldner/innen erhöht. Außerdem wird durch die Zusammenfassung von Fahrzeugen zu Fahrzeuggruppen erreicht, dass die Gebührensätze im Verhältnis zueinander einer Gebührenerhebung nach Art und Umfang der Inanspruchnahme der FTZ/ Kreisfeuerwehr gerecht werden.

Es ist festzustellen, dass zwischen dem Zeitraum 2019 - 2022 und 2024 - 2026 die gebührenfähigen Kosten der Feuerwehr um rund 62 % ansteigen. Dies ist im Wesentlichen auf eine Verjüngung des Fuhrparks und allgemeine Kostensteigerungen zurückzuführen. Zudem wurde zuletzt eine neue Werkstadt auf dem Gelände der FTZ errichtet und mit entsprechender Ausstattung ausgerüstet. Durch die Investitionen erhöhen sich die jährlichen Abschreibungen sowie die kalkulatorischen Zinsen. Zuletzt wurde ab 2023 eine weitere Vollzeitkraft für die FTZ eingeplant, welche ebenfalls Mehrkosten

verursacht. Insgesamt ist festzustellen, dass die Anforderungen an die FTZ, die technische Ausstattung und die Feuerwehrfahrzeuge steigen und sich dies bei der Kostenentwicklung zeigt.

Aufgrund der geringen Inanspruchnahme einzelner Fahrzeuge können diese durch die Feuerwehr über die übliche Nutzungsdauer hinaus genutzt werden, sodass für diese Fahrzeuge keine Abschreibungen mehr anfallen. Bei einer Ersatzbeschaffung dieser bereits abgeschriebenen Fahrzeuge ergeben sich entsprechend deutliche Auswirkungen auf die Kosten. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Anschaffungskosten des neuen Fahrzeuges in der Regel um ein Vielfaches höher liegen als bei dem zu ersetzenden Fahrzeug.

Die Gebührentarife steigen gegenüber der aktuellen Satzung deutlich, was darauf zurückzuführen ist, dass die bisherigen Tarife nicht betriebswirtschaftlich ermittelt wurden. Außerdem ist die bisherige Gebührensatzung aus dem Jahr 2001.

Um die Verhältnismäßigkeit der Gebührentarife zu wahren, wurde bei der Fallzahlenprognose eine Mindesteinsatzzeit von 20 Stunden je Fahrzeug berücksichtigt. Die Anwendung von Mindeststunden für einzelne Fahrzeuge erscheint aufgrund der geringen Einsatzhäufigkeit einzelner Fahrzeuge geboten. Dies sagt jedoch nichts über die Erforderlichkeit dieser Fahrzeuge aus. Zudem wurde auch beim Personal von deutlich höheren Einsatzzeiten in der Zukunft ausgegangen. Bei Anwendung der festgestellten Gebührensätze ist von einer deutlichen Zunahme der jährlichen Gebühren- und Erstattungserträge auszugehen.

Herr Tetz leitet die Beratung in den Tagesordnungspunkt ein, indem er erläuternde Auskünfte zu der Neufassung der Satzung gibt.

Herr KTA Gburreck ist der Meinung, dass eine Anhebung der Kosten immer bedauerlich sei, jedoch müssen in diesem Fall die Gebühren auf den aktuellen Stand gebracht werden.

Herr KTA Eilers möchte wissen, ob die Neufassung mit den Kommunen besprochen wurde und diese zum jetzigen Zeitpunkt bereits wissen, was auf sie zukommen werde.

Herr Tetz erklärt aufgrund der Nachfrage, dass zumindest die Ordnungsämter über die Änderungen informiert seien, die konkrete Fassung aber noch nicht den Ämtern vorgelegt sei.

Herr Landrat Ambrosy weist die Verwaltung darauf hin, Entwürfe den Kommunen zukünftig durchaus vor Beschluss in öffentlicher Sitzung zur Verfügung zu stellen.

Beschluss:

Die Neufassung der Satzung über die Erhebung von Gebühren und Kostenersatz für Dienst- und Sachleistungen der Katastrophenschutz- und Feuerwehrzentrale und der Kreisfeuerwehr außerhalb der unentgeltlich zu erfüllenden Pflichtaufgaben (Feuerwehrgebührensatzung) wird mit Wirkung zum 01.01.2024 beschlossen (Anlage).

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP Durchführung der Truppführer-Ausbildung auf Landkreisebene **5.1.3 Vorlage: 0526/2023**

Aufgrund einer unzureichenden Lehrgangszuteilung, durch das Niedersächsische Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz (NLBK), im Verhältnis zum Ausbildungsbedarf im Bereich der Feuerwehrausbildung im Landkreis Friesland, gab es zuletzt großen Unmut bei den Angehörigen der Feuerwehr über den derzeitigen Zustand. Dementsprechend ist die Frage über die Zuständigkeit der Lehrgangsdurchführung im Kreiskommando aufgekommen.

Hauptsächlich ist der Truppführer-Lehrgang von dieser Diskussion betroffen, da für diesen Lehrgang der größte Bedarf vorhanden ist und dieser Lehrgang für die Teilnahme an weiterführenden Lehrgängen zwingend erforderlich ist. Zukünftig besteht somit die Gefahr, dass es zu einem Führungskräfte-mangel im Landkreis Friesland kommt.

In der Vergangenheit wurde dieser Lehrgang ausschließlich vom NLBK (damals Niedersächsische Akademie für Brand- und Katastrophenschutz) durchgeführt. Aufgrund einer Gesetzesänderung hat das Land die Zuständigkeit für die Durchführung dieses Lehrgangs u. a. auf die Landkreise übertragen.

In § 3 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) wird festgelegt, dass der Landkreis Ausbildungslehrgänge durchzuführen hat. Laut der Kommentierung müssen vor allem die Truppmann-Ausbildung 1 u. 2, die Truppführer-Ausbildung sowie in der Technischen Ausbildung die Lehrgänge, Sprechfunker, Atemschutzgeräteträger und Maschinisten, entsprechend der Feuerwehrdienstvorschrift 2, durchgeführt werden.

Allerdings führt die Kommentierung aus, dass der Truppführer-Lehrgang auch vom NLBK an den beiden Standorten Celle und Loy angeboten wird. Aus diesem Grund wird empfohlen, diese Ausbildung nur bei besonderem Bedarf selbst durchzuführen, da die Vorbereitung und Durchführung dieses Lehrgangs sehr aufwendig ist und somit eine erhebliche Mehrbelastung für die ehrenamtlichen Ausbilder entsteht. Von einem besonderen Bedarf wird gesprochen, wenn die Gemeindefeuerwehren einen akuten Bedarf haben und dieser Bedarf nicht zeitnah von den beiden Standorten des NLBK gedeckt werden kann.

Die Feuerwehrdienstvorschrift 2 weist in Ihren Ausführungen zum Truppführer-Lehrgang ebenfalls darauf hin, dass der Lehrgang nach landesrechtlichen Regelungen auf Kreisebene oder an Landesfeuerweherschulen durchgeführt wird.

Bezieht man diese Erkenntnisse auf den derzeitigen Ausbildungsstau im Landkreis Friesland, ist eine deutliche Handlungsempfehlung für die Kreisausbildung erkennbar. Grundsätzlich sollten alle zugeteilten Plätze für den Truppführer-Lehrgang in Anspruch

genommen werden.

Aufgrund des akuten Bedarfs der Gemeindefeuerwehren und der Annahme, dass dieser Bedarf zukünftig nicht vom NLBK gedeckt werden wird, ist die Kreisausbildung in der Pflicht möglichst zeitnah einen Truppführer-Lehrgang zu organisieren.

Mittlerweile hat sich allerdings herausgestellt, dass das Land Niedersachsen die Truppmann- und Truppführer-Ausbildung grundsätzlich neu strukturieren wird.

Ab dem 01.01.2024 soll die Ausbildung hauptsächlich in den jeweiligen Ortswehren und mit zusätzlichen e-Learning Modulen durchgeführt werden. Die genauen Details zur Umstrukturierung werden allerdings erst im Laufe des Jahres bekannt gegeben.

Für die noch geltende Truppführer-Ausbildung besteht die Möglichkeit, mit dem Land Niedersachsen eine Vereinbarung abzuschließen, damit der Landkreis für die Durchführung dieser Ausbildung die Kosten erstattet bekommt. Zudem erhält die Kreisausbildung mit dem Abschluss einer solchen Vereinbarung ein Medienpaket für die Durchführung dieser Ausbildung.

Durch die eigenständige Durchführung der Truppführer-Ausbildung entstehen dem Landkreis zunächst Kosten durch die Aufwandsentschädigungen für die Ausbilder, ggf. zu zahlenden Verdienstausschlag und das notwendige Ausbildungsmaterial.

Die Kosten für die Ausbilder inkl. dem Verdienstausschlag werden durch diese Vereinbarung gedeckt (ca. 600 - 800 € pro Ausbilder). Lediglich die Kosten für das Ausbildungsmaterial i. H. v. rund 300 € müsste der Landkreis bezahlen.

Diese Vereinbarung sollte trotz der geplanten Umstrukturierung noch im Jahre 2023 abgeschlossen werden, da zum derzeitigen Zeitpunkt zu wenig Informationen zur neuen Ausbildungsstruktur vorliegen und es weiterhin möglich sein wird, die bisherige Truppführer-Ausbildung auf Landkreisebene durchzuführen. Ab dem 01.01.2024 wird es jedoch keine Truppführer-Lehrgänge auf Landesebene mehr geben.

Herr Tetz erläutert einführend den Sachverhalt.

Frau KTA Ramke befürwortet die Vereinbarung und findet es richtig, die Ausbildung der Kamerad/innen auf diesem Weg zu beschliessen.

Herr Landrat Ambrosy teilt mit, dass die Vereinbarung ein Teil der Lösung des Gesamtpaketes sei. Das Niedersächsische Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz mit den Standorten Loh und Celle habe sich in den letzten zwei Jahren komplett neu aufgestellt. Er erklärt, dass die Ausbildung sowie das Curriculum vorab hätten besser angeschaut werden müssen. Mit dem dann hinzugekommenen Zivil- und Katastrophenschutz habe man erst gemerkt, dass entsprechende Kapazitäten an beiden Standorten nicht vorhanden seien. Alle Bürgermeister, Landräte, Brandmeister – auf allen Ebenen – wurde für eine Änderung gekämpft. Diese Vereinbarung ist sozusagen das Ergebnis. Regierungsbrandmeister und Kreisbrandmeister verhandeln noch mit der Landesregierung ihre Interessen. Der Landkreis verhandle noch mit Regierung hinsichtlich des Zivil- und Katastrophenschutzes. Herr Landrat Ambrosy ist der Auffassung, dass es zu einer guten Lösung komme werde und die komplette Ausbildung vor Ort zu einem Vorteil werde. Der Landkreis biete optimale Ausbildungsbedingungen mit einem sehr guten Kreisausbildungsleiter. Das Ergebnis werde selbstverständlich dem Gremium zur Kenntnis gegeben.

Herr KTA Eilers äußert, dass es wichtig sei die Ausbildung vor Ort anbieten zu können, wenn das Land sich immer weiter aus der Verantwortung zöge. Grundsätzlich sei es immer so gewesen, dass die höherwertigen Ausbildungen auf Landesebene durchgeführt wurden. Er betont, dass er die Vereinbarung hinsichtlich der Truppführer-Ausbildung nur vorübergehend und nicht als Dauerzustand sehe.

Herr Landrat Ambrosy erklärt, dass traditionell die Spitzenverbände genau darauf achten, dass das nicht auf die Gemeinden abgewälzt werde. Für diesen Teil sei es hinnehmbar und habe aufgrund der Nähe zu den Gemeindefeuerwehren auch Vorteile. Er stimmt dem Redebeitrag von Herrn KTA Eilers zu und ergänzt, dass die Technisierung in den letzten 10 - 15 Jahren, die eine Spezialisierung herbeigeführt habe, nicht zu verkennen sei. Die Akademien haben Schritt gehalten und die Ausbildungen werden immer anspruchsvoller. Die mit dem Land abgesprochene Strategie, dass sich das Land um die spezialisierten immer schwierigeren Anteile kümmere und auf Landkreisebene die Grundausbildung stattfindet, mache Sinn. Der ehemalige sowie auch der jetzige Kreisbrandmeister haben darum gebeten, mit Argusaugen darauf zu achten, dass der Standort Loy erhalten bleibe. Es werde dafür gesorgt, dass die Akademie bleibt, weiter aufgerüstet wird und das neue Curriculum gut abbilde. Hierzu habe es bereits eine Zusage der Landesregierung gegeben.

Herr KTA Haesihus weist darauf hin, dass die Überbeanspruchung der Ausbilder nicht vergessen werden dürfe, da wesentlich mehr auf die Ausbilder zu käme.

Herr Landrat Ambrosy erklärt, dass eine Zusammenarbeit mit Dritten ebenfalls möglich sei und das Geld hierfür erstattet werde.

Beschluss:

Die Verwaltung wird ermächtigt, mit dem Land Niedersachsen eine Vereinbarung für die Durchführung der Truppführer-Ausbildung auf Landkreisebene abzuschließen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

**TOP
5.1.4**

**Änderung der Richtlinie über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straßengebundenen ÖPNV in der VEJ; hier: Dynamisierung der Ausgleichsmittel, Integration eines Lohnkostenzuschusses und Integration des Deutschlandtickets
Vorlage: 0535/2023**

Mit dem Beschluss des Nahverkehrsplanes (2020 – 2024) für den Landkreis Friesland vom 18.12.2019 wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf den Weg gebracht. Der Beschluss des Kreistages bereitete außerdem den Weg für eine Umsetzung im eigenwirtschaftlichen Betrieb mit den Verkehrsunternehmen.

Seit 2020 wurden bereits umfangreiche Verbesserungen auf den Linien 121, 253, 219, 251, 215 und 111 beschlossen und umgesetzt. Außerdem wurden die Tarifreform (eine Gemeinde = eine Zone), die Einführung des FrieslandJugendTickets (jetzt Regionales Jugendticket) und die Einführung der Echtzeitinformation bereits erfolgreich umgesetzt, sodass große Teile der im Nahverkehrsplan festgelegten Ziele bereits realisiert wurden.

Um die beschlossenen und umgesetzten Verbesserungen der Buslinien im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit finanziell auszugleichen, ist die Richtlinie (Allgemeine Vorschrift) in 2021 entsprechend angepasst worden. Konkret erfolgte eine Änderung der Ausgleichsregelung in § 3 der Richtlinie (Absätze 6 bis 8), wodurch die zusätzlichen Mittel gemäß der entsprechenden Beschlüsse bei Einhaltung der Vorgaben des Nahverkehrsplanes und der konkreten Vorgaben pro Linie gemäß der Anlage 7 an die Verkehrsunternehmen über die Abrechnung der AV ausgekehrt werden können.

Sowohl die in der AV enthaltenden Landesmittel gem. § 7a und 7b NNVG als auch die Haushaltsmittel für die jeweiligen Maßnahmen wurden dabei als feste Beträge verankert und nie dynamisiert, sodass sie die normalen Kostensteigerungen über die Jahre nicht abbilden können. Spätestens im vergangenen Jahr führte dies durch die Energie-Krise für die Unternehmen zu nicht mehr auffangbaren Verwerfungen, welche eine wirtschaftliche Durchführung des ÖPNV massiv gefährden. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung eine jährliche Dynamisierung der AV-Mittel ab 2023 vor. Die Höhe der Dynamisierung wird jährlich anhand des jeweils gültigen Index (gutachterlich ermittelt anhand der für den ÖPNV wesentlichen Kostenparameter) für die Tarifierhöhung ausgerichtet.

Des Weiteren soll aufgrund des akuten Personalmangels bei den Verkehrsunternehmen, welcher bereits jetzt die Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehre gefährdet, ein Personalkostenzuschuss über die AV in Höhe von 10 % der jeweils über die Trennungsrechnung nachgewiesenen Personalkosten des Vorjahres ausgeschüttet werden. Dieser Betrag soll ungekürzt in die Löhne des Fahrpersonals fließen und zusätzlich zum jeweils gültigen Tarif gezahlt werden (ca. + 1,50 €/Stunde). Die Löhne des Fahrpersonals bei den in Friesland tätigen Busunternehmen sind aktuell unterschiedlich hoch, sodass die Unternehmen, die ein eher niedriges Lohnniveau haben, zusätzlich die Löhne auch noch etwas anheben werden, um das Lohnniveau anzugleichen und ein Abwandern ihres Fahrpersonals an andere Unternehmen zu verhindern.

Die Mehrkosten für die genannten Maßnahmen betragen in 2023 ca. 900.000 €, können aber aus Restmitteln aus 2022, Einsparungen bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes (Umsetzungen im Wangerland wie geplant zum neuen Schuljahr) und Regionalisierungsmitteln gedeckt werden. Ab 2024 betragen die Mehrkosten abzüglich Regionalisierungsmitteln ca. 700.000 €, welche entsprechend in den Haushalt eingeplant werden müssen.

Aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets wird außerdem die Ausreichung der Ausgleichsleistungen für dieses nach Maßgabe der der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023 in die AV mit aufgenommen, um eine rechtssichere Weiterleitung der Ausgleichsmittel für nicht gedeckte Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zu gewährleisten.

Herr Neuhaus fasst die wesentlichen Aspekte der Beschlussvorlage zusammen und führt diese aus.

Herr Landrat Ambrosy ergänzt, dass insbesondere darauf geachtet wurde, dass die Mehrfinanzen, die die Unternehmen für die Verbesserung der Fahrerentgelte erhalten nicht mit den Mehrkosten, die sich aus Tarifsteigerungen ergeben, verrechnet werden. Er betont, dass es hierbei um keine Subventionierung eines Tarifvertrages handle, sondern vornehmlich um die Priorität zur Verbesserung der Fahrerentgelte.

Beschluss:

Der Änderung der Richtlinie (AV) 2023 wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.1.5 Einführung einer Landesbedeutsamen Buslinie (480) in der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) - Aurich-Wittmund-Jever Vorlage: 0536/2023

Der Landkreis Aurich plant zum 30.04.2025 das Linienbündel „Städteachsen Nord-Ost“ auszuschreiben und zu vergeben. Dieses Linienbündel umfasst auch die Linie 480 „Jever – Wittmund – Aurich“. Die Linie 480 soll unter der ÖPNV-Marke „PlusBus“ als eigenes Produkt entwickelt werden und die Qualitätsstandards der „Landesbedeutsamen Buslinien“ in Niedersachsen erfüllen. Es ist beabsichtigt, die über die Förderrichtlinie des Landes angebotenen Zuschüsse zu akquirieren, um die Anlauffinanzierung in den ersten drei Jahren nach Betriebsstart abfedern zu können. Die Linie soll mit dem Charakter einer Expresslinie die Stadtzentren (Marktplätze) der drei Kreisstädte und die unmittelbar am Linienweg liegenden Orte miteinander verbinden. Wichtig ist dabei die Integration in die Verknüpfungspunkte Aurich ZOB, Wittmund Markt und Jever Bahnhof (Anschluss an die NordwestBahn nach Sande/ Wilhelmshaven) nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF). An den genannten Haltestellen bestehen für die Fahrgäste jeweils attraktive Umsteigemöglichkeiten zu weiteren Linien.

Mit dem neuen Angebot auf der Linie 480 soll der Nachfrage durch Berufspendler Rechnung getragen werden. Allerdings werden auch andere Verkehrszwecke wie der Freizeit- und Besorgungsverkehr und die touristische Mobilität berücksichtigt. Wenn möglich, werden auch Belange der Schülerbeförderung mit einbezogen. Durch die Linienführung zwischen den Kernstädten besteht nicht die Gefahr eines schienenparallelen Angebotes, sondern eine gezielte Ergänzung zum vorhandenen Nahverkehrsangebot. Das bisherige Angebot auf der Linie 480 besteht derzeit lediglich aus drei Fahrtenpaare an Werktagen.

Als Vorgriff auf die beschlossene Gründung eines Zweckverbandes ist eine durchge-

hende Verbindung der Ortskerne dieser drei Kreisstädte mit einer schnellen und direkten ÖPNV-Verbindung ein Pilotprojekt.

Ebenso wurde diese Linie im Konzept „Schiene-Bus-Grundnetz“ der AG Weser-Ems als besonders förderwürdig genannt. Die Landkreise Aurich, Friesland und Wittmund haben gemeinsam mit dem Planungsbüro ein entsprechendes Fahrplankonzept erarbeitet, welches die Taktknoten an den wichtigsten Umsteigeknoten (wie oben erwähnt) anschließt und möchten dies durch die Vergabe des Linienbündels „Städteachsen Nord-Ost“ umsetzen. Die Durchführung der Vergabe obliegt dem Landkreis Aurich. Der Landkreis Aurich muss von den Landkreisen Wittmund und Friesland (nur Linie 480) beauftragt werden, die Vergabe auch für den Linienanteil auf deren Gebieten durchzuführen und die Finanzmittel gem. der Förderrichtlinie für die „Landesbedeutungsame Buslinie“ bei der LNVG zu beantragen. Die Landkreise Wittmund und Friesland übernehmen die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen und bekommen die anteiligen Fördermittel gutgeschrieben.

Folgende Eckpunkte werden bei der Konzeption und Realisierung der „Landesbedeutungsame Buslinie“ 480 berücksichtigt bzw. sind die Voraussetzungen für die Förderung und den erfolgreichen Betrieb:

- Orientierung an den Anforderungen aus dem Konzept „Schiene-Bus-Grundnetz“ und den Nahverkehrsplänen
- Keine Umwegfahrten und Abweichungen vom direkten Linienweg
- Mindestbefüllung der Durchschnittsgeschwindigkeit aus der Förderrichtlinie
- Verbindungsqualität geht vor Erschließungsqualität

Dem Aufwand der Verkehrsleistung mit zusätzlichen Leistungsmengen stehen steigende Erlöse gegenüber, die bei der Umsetzung zu erwarten sind.

Mit folgenden, für den Landkreis Friesland, anteiligen Aufwendungen und Erträgen ist zu rechnen *):

Anteilige Kosten Linie 480 (17 % gem. Kilometeranteil) =	ca. 200.000 €
Abzgl. anteilige Fördermittel „Landesbedeutungsame Buslinie“ =	ca. 70.000 €
Gesamtkosten Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ =	ca. 130.000 €

*) Die Gesamtkosten der Verkehrsleistung im Linienbündel „Städteachsen Nord-Ost“ können im Vorfeld nur grob kalkuliert werden. Die angegebenen Kosten basieren auf Kilometer-Preisen, die bei ähnlichen Linien im ländlichen Raum am Markt erzielt wurden. Angenommen wurde hierfür ein Kilometer-Preis in Höhe von 3,00 €.

Herr Neuhaus erläutert die Vorlage und erklärt auf die Nachfrage von **Herrn KTA Homfeldt** zu einer Prognose zum Bedarf und der Notwendigkeit dieser Buslinie, dass aktuell keine Fahrgastzahlen vorliegen, jedoch eine Nachreichung der gewünschten Zahlen erfolgen werden.

Herr KTA Homfeldt hält es aufgrund der aktuellen Haushaltslage für sinnvoll, die damit verbundenen Kosten und den Bedarf zu betrachten. Selbstverständlich solle die

Linie kommen, jedoch sei der Zeitpunkt abzuwägen. Er schlägt vor die Beschlussvorlage zur Kenntnis zu nehmen und im nächsten Kreisausschuss abschließend zu entscheiden.

Nachtrag zum Protokoll aufgrund der Nachfrage von Herrn KTA Homfeldt zur Fahrgastprognose:

Die Fahrgastzahlen für die Linie 480 werden laut PTV (Bus-Schienen-Grundnetz) mit 250 – 500 Fahrgästen pro Tag prognostiziert.

Herr KTA Tammen stimmt für die Einführung der neuen Buslinie. Der Personen- und Nahverkehr müsse attraktiver gestaltet werden, damit dieser mehr genutzt würde. Die neue Linie würde zur Verbesserung der Anbindung beitragen, hierbei sollte auch berücksichtigt werden, dass Berufstätige die Anbindung vor Arbeitsbeginn und nach Feierabend nutzen können.

Herr KTA Burgenger befürwortet die neue Linie ebenfalls. Er regt an, eine Haltestelle der Buslinie auch am Fliegerhorst Wittmundhafen „Richthofen“ vorzusehen, weil der Standort mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht zu erreichen sei. Darüber hinaus ist er der Meinung, man stehe vor einem revolutionären Umbruch hinsichtlich des Öffentlichen Verkehrs infolge des 49-Euro-Tickets. Durch den ansteigenden Erwerb entstehe eine Mobilität in ganz anderer Form. Zudem müsse mehr Marketing betrieben werden, damit viele Menschen über die Vernetzung in dieser Region informiert werden, das entschärfe auch den allgemeinen Verkehr auf den Straßen.

Herr Landrat Ambrosy erklärt, dass der Beschluss des Nahverkehrsplanes damals im Prinzip eine Wette in die Zukunft war, mit der Hoffnung durch die Angebotsverbesserungen auch die Nachfrage zu steigern, welche damals bei null lag, da die Linien fast ausschließlich der Schülerbeförderung dienten. Es werde immer noch gegen das Vorurteil, dass der ÖPNV schlecht sei, gekämpft. Jedoch sei dies nach 3 Jahren Nahverkehrsplan nicht mehr der Fall, da er jedes Jahr weiter ausgebaut werde. Was allerdings noch verbessert werden müsse, sei das Marketing. Dies wurde den Unternehmen auch in den Verhandlungen zur Anpassung der AV nochmal verdeutlicht, damit Mehrkosten in Zukunft auch besser durch Mehreinnahmen neuer Kunden gedeckt werden könne. Spätestens zum Herbst sei eine groß angelegte Werbekampagne geplant, durch welche das gute Angebot, wie z.B. den Friesland-Takt, die Anschlussmobilität und den günstigen Tarif, den potentiellen Fahrgästen vermittelt werden solle. Des Weiteren weist er auf die Wichtigkeit von interkommunalen Projekten, gerade im ÖPNV hin, welche man auf jeden Fall unterstützen sollte, auch wenn das Geld knapp sei. Ziel müsse aber sein, mehr Leute in die Busse mit solch einem guten Angebot zu bekommen, um den Zuschussbedarf letztendlich auf lange Sicht auch wieder reduzieren zu können. Er bittet zum Abschluss seiner Ausführungen um positive Beschlussfassung.

Herr KTA Homfeldt weist darauf hin, dass die Maßnahme grundsätzlich begrüßt werde, jedoch der Nahverkehrsplan damals in einer anderen Zeit beschlossen wurde, zu welcher mehr Steuereinnahmen und Haushaltsmittel zur Verfügung standen. Aus diesem Grund möchte er die Notwendigkeit der Maßnahme noch einmal in Form von Bedarfswerten dargestellt haben.

Herr Neuhaus ergänzt noch, dass es sich um eine landesbedeutsame Buslinie handle, so dass auch die Vorgaben des Landes, z.B. zu Transportqualität, einzuhalten seien. Außerdem werden drei nachfragestarke Knotenpunkte miteinander verbunden und die Sinnhaftigkeit der Linie wurde im Bus-Schiene-Grundnetz ebenfalls bestätigt,

so dass schon von einem gewissen Fahrgastaufkommen auszugehen sei, welches natürlich auch durch entsprechendes Marketing noch verstärkt werden müsse.

Herr KTA Theemann glaubt, dass die Nachfrage nach dem ÖPNV in den nächsten Jahren deutlich steigen werde, da die Menschen weniger Geld zur Verfügung haben und die Angebote, wie z.B. das 49 €-Ticket, zunehmend attraktiver werden. Dazu müsse aber auch das entsprechende Angebot an Busverbindungen vorhanden sein. Mit diesem neuen Angebot könne man auch den gefühlten Bruch zwischen Friesland und Ostfriesland beheben und Aurich direkt mit Jever verbinden. Diese Chance sollte unbedingt genutzt werden. Er plädiert für eine positive Abstimmung.

Herr KTA Tammen stimmt für die Einführung der neuen Linie und plädiert dafür in anderen Bereichen, wo deutlich mehr gespart werden könne, eine Million einzusparen, z.B. im Straßenbau.

Herr KTA Bergfeld ergänzt, dass die aktuelle Dynamik, welche auch durch die Einführung des 49 €-Tickets entstanden sei, genutzt und mit neuen Angeboten untermauert werden müsse, damit Einzelne vielleicht auch dazu bewegt werden auf den ÖPNV umzusteigen und auf das Zweitauto zu verzichten. Es müsse durch die Schaffung von neuen Angeboten vorangeschritten werden.

Herr KTA Homfeldt fasst zu seinem Verständnis den Redebeitrag von Herrn KTA Tammen bezüglich des Verzichts auf Straßenbauprojekte noch einmal zusammen und erkundigt sich bei ihm, ob er dies tatsächlich so richtig verstanden habe. **Herr KTA Tammen** bestätigt dies.

Beschluss:

Die Verwaltung wird ermächtigt, den Landkreis Aurich zu beauftragen, die gemeinwirtschaftliche Vergabe der Linien 480 im Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ gem. den vereinbarten Fahrplankonzepten fristgerecht durchzuführen und den Mittelabruf der Förderrichtlinie „Landesbedeutsame Buslinien“ bei der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) zu beantragen.

Der Landkreis Friesland übernimmt die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen innerhalb seines Kreisgebietes. Die Verwaltung soll hierfür eine entsprechende bilaterale Vereinbarung mit dem Landkreis Aurich für das Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ abschließen.

Die anteiligen Kosten für die Verkehrsleistungen sind im Haushalt ab dem Jahr 2025 abzubilden.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	4

TOP 5.2 Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:

TOP 5.2.1 Genehmigung einer außerplanmäßigen Ausgabe für die Aufstellung von Klassencontainern an der OBS Bockhorn wegen steigenden Schülerzahlen Vorlage: 0530/2023

Die aktuellen Schülerzahlen an der OBS Bockhorn weichen von denen der letzten Schulentwicklungsplanung für das Schuljahr 2022/2023 ab (Plan: 301 -> Ist: 361). Ursachen sind das vermehrte Anwahlverhalten der Eltern aus dem Einzugsbereich der Schule sowie die Tatsache, dass in Bockhorn sehr viele Doppelzähler (43 Schülerinnen und Schüler mit sonderpädagogischem Förderbedarf) beschult werden. Diese Zunahme an Schülerinnen und Schülern führte in der jüngsten Vergangenheit bereits dazu, dass die Stelle der didaktischen Leitung durch das Regionale Landesamt für Schule und Bildung (RLSB) wieder nachbesetzt werden durfte. Die derzeitige Schülerzahl von 361, die jährlichen Rückgänge vom Gymnasium sowie die allgemeine Entwicklung der Schülerzahlen führen jetzt dazu, dass der OBS Bockhorn bereits zum nächsten Schuljahr 2023/2024 zwei Räume fehlen. Sämtliche eigentlich noch zur Verfügung stehenden Räume wurden bereits in den vergangenen drei Schuljahren sukzessive in Klassenräume umgewandelt. Die aktuelle schuleigene Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen zeigt auf, dass mit einer stabil hohen Schülerzahl (siehe Anlage) für die nächsten Jahre zu rechnen ist.

Größere Anbaumöglichkeiten bestehen aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse in Bockhorn nicht. Nach ersten Voruntersuchungen der Verwaltung könnte dem fehlenden Raumbedarf durch kleinere Erweiterungen bzw. Umbaumaßnahmen und Umstrukturierungen der Gebäudegrundrisse entgegengewirkt werden. Zur weiteren Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten zur Realisierung des Raumbedarfs, bedarf es einer tieferen Planung und Vorbereitungszeit zur Umsetzung der Baumaßnahmen.

Variante 1:

Für die Übergangszeit (ca. 3 Jahre) müssen zwei Klassenraumcontainer angemietet werden. Die Kosten hierfür belaufen sich nach derzeitigen Schätzungen auf ca. 80.000 € für 36 Monate.

Variante 2:

Alternativ könnten Teilbereiche der Containeranlage der NUK aus Jever abgebaut und in Bockhorn mit entsprechend Aufwand zu Klassenräumen umgerüstet werden. Die Gesamtkosten betragen hierfür ca. 94.000 €. Für die vertraglich festgelegte Restmietdauer von ungefähr 18 Monaten ist ein Mietzins in Höhe von ca. 39.000 € zu entrichten. Demnach betragen die zusätzlichen Kosten ca. 55.000 €. Die Umsetzung dieser Möglichkeiten hängt von einer eventuellen Weitervermietung ab.

Für das Jahr 2023 werden zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 16.000 € (Variante 1) bzw. 22.000 € bei der Variante 2 benötigt.

Aus diesem Grund werden außerplanmäßige Mittel in Höhe von max. 22.000 € benötigt. Deckungsmittel sind im Haushalt hierfür nicht vorhanden.

Herr Alpaslan stellt den inhaltlichen Sachverhalt der Beschlussvorlage vor.

Herr KTA Burgenger schlägt vor, die insgesamt günstigere Variante zu beschließen.

Herr Alpaslan bestätigt hierauf die Variante 2.

Frau KTA Sudholz hinterfragt, aufgrund der seit bereits 3 Jahren sich entwickelnden und bestehender Problematik, ob die Variantenplanung faktisch so auskömmlich sei. Die steigenden Schülerzahlen werden bleiben und nicht weniger in Bockhorn werden, infolge verschiedenster Gründe. Kurz über lang müsse nochmal über verschiedene Varianten und Lösungen gesprochen werden. Eine vorrangige Beratung im Schulausschuss werde stattfinden müssen.

Zustimmend betont **Herr Alpaslan**, dass die Baumöglichkeiten begrenzt seien.

Frau KTA Sudholz ergänzt, dass es bei der Oberschule nicht wie z.B. bei der IGS erlaubt sei, die Klassen zu begrenzen. Es müssen alle Schüler aufgenommen werden.

Herr Landrat Ambrosy sieht in den steigenden Schülerzahlen weniger eine Problematik, sondern eher eine Herausforderung, der wir als Schulträger Rechnung tragen müssen. Seit 15 Jahren gab es zu wenig Schüler und es sei erfreulich, dass es nun bei dieser Schule anders ist. Er empfiehlt aufgrund der aktuell steigenden Schülerzahlen ein bis zwei Jahre Zeit für die Planung, um nicht am Bedarf vorbei zu planen. Zudem expliziert er auf die Nachfrage zur Auskömmlichkeit, dass immer eine enge Abstimmung bzgl. der Planungen mit den Schulen stattfindet, diese bilden eigene Arbeitskreise oder Fachausschüsse um sich einzubringen. Eine Auskömmlichkeit, auf den Bedarf abgestimmt, sei gewährleistet. Herr Landrat Ambrosy schlägt daher vor, entsprechend des Masterplans mit dem Ausbau der Schule in drei Jahren zu beginnen, vorher werde es eine mit dem Schulausschuss abgestimmte Beschlussvorlage geben. Des Weiteren fügt er bei, dass die steigenden Schülerzahlen darauf zurückzuführen seien, da die OBS sehr beliebt und vom Curriculum hervorragend ist. Eine tolle Schule, die ganz viele Aktivitäten entfaltet.

Frau KTA Sudholz bemerkt zum Redebeitrag von Herrn Landrat Ambrosy, dass die steigenden Schülerzahlen nicht nur auf die Beliebtheit der Schule zurückzuführen seien, sondern eben auch darauf, dass die IGS Süd nicht mehr angewählt werde und die Schüler, die vom LMG Varel abgehen, weiter zur OBS Bockhorn und nicht zur IGS gingen. Zukunftsweisend wäre im Südkreis ein Lösungskonzept für diese Problematik sinnvoll.

Unter der Maßgabe die insgesamt günstigere Variante zu beschließen liest **Herr Vorsitzender Buß** den Beschlussvorschlag und lässt abstimmen.

Anlage zur Niederschrift:

Entwicklung Schülerzahlen OBS Bockhorn – schuleigene Prognose

Beschluss:

Der außerplanmäßigen Ausgaben von max. 22.000 € für die Anmietung von Klassenraumcontainern wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.2.2 Zuschuss für die Jugendarbeit des Kreisfeuerwehrverbandes Fries- land e.V. Vorlage: 0518/2023

In der Vergangenheit wurden bereits jährliche Zuschüsse für die Jugendarbeit des Kreisfeuerwehrverbandes Friesland e.V. gewährt.

Für das Jahr 2023 wurde ebenfalls ein Zuschuss in Höhe von 3.500,- € beantragt. Die beantragten Mittel werden für diverse Aktivitäten der Jugendfeuerwehr verwendet. Zu diesen Aktivitäten gehören u. a. Zeltlager und Wettkämpfe. Zudem wird auch notwendiges Ausbildungsmaterial von diesen Mitteln finanziert.

Die Jugendarbeit in der Feuerwehr ist für die Nachwuchsgewinnung unerlässlich. Daher empfiehlt es sich, diesen Antrag und auch zukünftige Anträge zu bewilligen.

Herr Tetz erläutert kurz die Beschlussvorlage.

Herr KTA Tammen bitte um flexible Gestaltung der Zuschussung und keine Festlegung eines Festbetrages.

Herr KTA Homfeldt erbittet eine Erklärung von Herrn KTA Tammen zum allgemeinen Verständnis.

Herr KTA Tammen erklärt, dass eine Summe pro Kind festgelegt werde und die Zuschusssumme damit ohne erforderlichen Beschluss variabel sei. Die Summe kann niedriger als 3.500 € oder aber auch höher als 3.500 € sein, wenn pro Kind bspw. 10 € festgelegt werden würde.

Herr KTA Homfeldt gibt zu bedenken, dass dann aber das Problem sei, sich über die 10 € pro Kind zu unterhalten und zudem festzulegen sei, für welche Zwecke der Zuschuss verwendet werden dürfe und hinsichtlich der dann kommenden Inflationsdebatte sollte alles so belassen und beschlossen werden.

Herr KTA Tammen bemerkt dazu kritisch, dass mit dem Beschluss die Verantwortung der Verwaltung übertragen werde.

Herr KTA Homfeldt bittet um Vertrauen gegenüber der Verwaltung.

Frau KTA Sudholz erklärt, dass sie es in der Tat auch schwierig finde. Zum einen, weil sich die Kosten deutlich für die Kinder und den Aufwand erhöhen könnten, denn dann gäbe es einen Automatismus der erneut besprochen werden müsse, weil der

Zuschuss nicht mehr auskömmlich ist. Zum anderen erinnere sie sich daran, dass Herr Landrat Ambrosy im Jugendhilfeausschuss sehr deutlich, aufgrund der der Haushaltslage, zu verstehen gegeben habe, dass es ein Automatismus über die Zahlung von solchen Leistungen in keinem Fall bei den Haushaltsplanungen mehr geben werde.

**Herr KTA Homfeldt stellt den Antrag über Satz 1 und Satz 2 des Beschlussvorschla-
ges getrennt abzustimmen. Dieser Antrag wird im Gremium einstimmig angenommen.**

Herr Vorsitzender Buß liest Satz 1 und Satz 2 des Beschlussvorschla-
ges und lässt über diese getrennt abstimmen.

Beschluss:

Der Antrag auf Bezuschussung der Jugendarbeit des Kreisfeuerwehrverbandes Fries-
land e.V. wird bewilligt.

Zudem wird die Verwaltung ermächtigt über zukünftige Zuschüsse in eigener Verant-
wortung zu entscheiden.

Abstimmungsergebnis zu Satz 1:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

Abstimmungsergebnis zu Satz 2:

einstimmig beschlossen

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	4

TOP 5.2.3 Umsetzung des Fahrradkonzeptes des Landkreises Friesland; Priori- täteneinstufung der Radverkehrsmaßnahmen an Kreisstraßen Vorlage: 0538/2023

Das durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen GmbH (SVK) erarbeitete in-
tegrierte Fahrradkonzept wurde bekanntlich in der Sitzung des Kreistages am
08.03.2023 beschlossen (Vorlage 0425/2023).

Die vielen im Fahrradkonzept enthaltenen linearen Maßnahmen an Kreisstraßen, die
die künftige Infrastruktur der Radvorrangrouten und des Basisradnetzes entscheidend
verbessern werden, sind nunmehr hinsichtlich ihrer jeweiligen Planungspriorität klas-
sifiziert worden.

Grundlage hierfür waren

a.) die zunächst vom Planungsbüro vorgenommenen Einstufungen;

- b.) die bereits vorhandenen Planungen und Strategien des Landkreises auf der Grundlage des Masterplanes an Kreisstraßen;
- c.) die aus der Arbeitsgruppe (unter Einbeziehung aller Gemeinden) ergangenen Vorschläge und Anregungen (zuletzt aus der Arbeitsgruppensitzung am 09.05.).

Diese Priorisierungen gilt es nunmehr mit Nachdruck umzusetzen und schließlich in die jeweiligen Masterpläne und jährlichen Bauprogramme einzuarbeiten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass solch ein Prioritätensystem natürlich dynamisch sein wird (Zustandsbewertung der Radwege, Schadensentwicklung, kommunale Konzepte, Schwerpunktsetzungen etc.). Außerdem wird es künftig unumgänglich sein, jede Straßenbaumaßnahme auch eingehend dahingehend zu bewerten, ob in diesem Zusammenhang konzeptionelle Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen sind.

Um die Umsetzung ernsthaft und mit dem unbedingt erforderlichen Nachdruck anzugehen, ist auch vor dem Hintergrund der Menge an umzusetzenden Maßnahmen unbedingt erforderlich, den Fachbereich Straßenverkehr des Landkreises in organisatorischer und personeller Hinsicht ausreichend aufzustellen. Zu diesem Zweck wird das Sachgebiet „Kreisstraßenverwaltung“ künftig die besonderen Anforderungen des Fahrradkonzeptes in der Benennung besonders herausstellen. Von besonderer Bedeutung wird jedoch eine angemessene personelle Ausstattung sein: Um die vielen Aus- und Umbaumaßnahmen der Radweginfrastruktur an Kreisstraßen planerisch einigermaßen zeitnah umzusetzen, wird die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, der die technische Verwaltung der Kreisstraßen bekanntlich grundsätzlich obliegt, nicht in der Lage sein. Auch die Kapazitäten von externen Planungsbüros sind beschränkt, zumal jede Planung einer ausreichenden Betreuung des Auftraggebers bedarf. Somit wird ohne eine personelle Aufstockung und Schaffung mindestens einer Planstelle für einen Verkehrsplaner/-ingenieur die ehrgeizige Zielsetzung nicht erreichbar sein, wobei die konkrete Umsetzung natürlich der Haushaltsplanung bedarf.

Hierzu wird im beschlossenen Fahrradkonzept unter anderem ausgeführt (Ziffern 9.4.4, 9.4.5.2), dass es eines Radverkehrsbeauftragten des Kreises bedarf, konkret werden für den Landkreis Friesland mit den gegebenen Umständen 1,5 bis 2 Planstellen empfohlen.

Durch die für die Begleitung des Fahrradkonzeptes geschaffene Arbeitsgruppe wurde erstmals eine wertvolle Vernetzung sämtlicher Akteure zum Thema „Radverkehr“ geschaffen. Diese Vernetzung sollte auf jeden Fall beibehalten werden, so dass durch dieses Gremium auch künftig wertvolle Impulse gesetzt werden könnten, um (überörtliche) Initiativen anzustoßen bzw. zu begleiten. In der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe wurde bereits ein fachliches Votum erzielt, ggf künftig als „Radverkehrsforum Friesland“ weiter zu fungieren. In einem solchen Forum könnten zukünftig auch allgemeine Themen resultierend aus dem Fahrradkonzept angestoßen und begleitet werden, so z.B. zu den Aspekten „Service“, „Kommunikation“ und „Information“. Als Beispiel sei genannt das wichtige Thema der ausreichenden Unterhaltung (Grünpflege, Reinigung etc.) von Radwegen, das nicht zuletzt bei den aus der Öffentlichkeit eingehenden Anregungen, Hinweisen vielfach eine Rolle spielte. Hier könnte mit dem Ziel (besserer) und einheitlicher Standards der Radvorrangrouten und Basisradrouten eine Begleitung durch das o.g. Forum ein erster durchaus erfolgversprechender Ansatz sein.

Herr Hinrichs führt in die Thematik ein und weist darauf hin, dass diese umfangreiche Vorlage ja bereits in der Februar-Sitzung angekündigt wurde. Nachdem das Fahrradkonzept beschlossen wurde, muss es jetzt mit Nachdruck an die Umsetzung der Maßnahmen an Kreisstraßen gehen, die nunmehr in verschiedene „Prioritäten-Klassifizierungen“ eingeteilt wurden, u.a. basierend auf den Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe unter Beteiligung aller Kommunen. Gleichzeitig werde es jedoch auch wichtig sein, die Herausforderungen in organisatorischer (Herausstellung des Schwerpunktes im Sachgebiet „Kreisstraßenverwaltung“) und vor allem personeller Hinsicht zu beordnen. Die Landesbehörde werde die Vielzahl zusätzlicher Planungen nicht bewerkstelligen können, auch die Kapazitäten von Planungsbüros seien inzwischen äußerst beschränkt, so dass die erstmalige Einstellung von technischem Personal (Verkehrsplanner/-ingenieur) alternativlos sein werde, wobei die konkrete Beordnung natürlich der Haushaltsplanung vorbehalten bleibe. Schließlich sei noch die Zukunft der bisherigen Arbeitsgruppe zu klären, wobei die sehr wertvolle Vernetzung sämtlicher Akteure unbedingt, durch Gründung eines „Radverkehrsforums Friesland“, zu erhalten sei.

Zu der umfangreichen Liste der einzelnen priorisierten Maßnahme erläutert **Herr Hinrichs** noch, dass aufgrund einer aktuellen Abstimmung mit dem SPD-Ortsverein Varel der bislang nicht im Radverkehrskonzept des Landkreises behandelte Radweg an der K 111 (Dangaster Straße) in Varel und dem dortigen Fahrradkonzept als sehr wichtig angesehen werde. Herr Hinrichs schlägt daher vor, auch diesen Radweg an der K 111 mit dem Ziel einer Verbreiterung auf 2,50 m in die kurzfristigen Planungen mit aufzunehmen.

Herr KTA Burgenger schlägt vor, die vorgelegte äußerst umfangreiche Liste der Maßnahmen zunächst zur gründlichen Beratung in die Fraktionen zurückzugeben und nunmehr noch nicht über die Vorlage zu beschließen. Hierdurch würde auch kein Zeitverlust entstehen, können doch ohnehin erst frühestens 2024 einzelne Planungen aufgenommen werden.

Herr Landrat Ambrosy schlägt vor, den Beschluss aufzuteilen, d.h. Ziffer 1 mit der darin enthaltenen Prioritätensetzung in der Tat zur weiteren Beratung in die Fraktionen zurückzuverweisen, aber dennoch zu Ziffer 2 des Beschlussvorschlages bereits jetzt zu beschließen, selbstverständlich werde die konkrete personelle Planung Bestandteil der Haushaltsplanungen sein. Hierdurch könne aber bereits jetzt der Ausschuss Prüfaufträge an die Verwaltung erteilen und Akzente setzen.

Herr KTA Homfeldt erinnert an die selbst auferlegten Ziele des Landkreises der Klimaneutralität bis 2030 und regt vor diesem Hintergrund an, dem Bauausschuss eine ganzheitliche Betrachtung zu ermöglichen, d.h. die erforderliche Stellenplanung für die Erreichung dieser Zielsetzung im Bereich „Bauen“, jedoch losgelöst von einer Fokussierung auf das Thema „Fahrrad“. Hierzu erwidert **Herr Landrat Ambrosy**, dass solche Thematiken bisher stets Inhalt einer „ganzheitlichen“ und konstruktiven Haushaltsberatung gewesen seien, aber nicht in den einzelnen Fachausschüssen isolierte Betrachtungen angestellt werden sollten. Nur bei einer ganzheitlichen Betrachtung könne auch über mögliche Einsparpotentiale befunden werden.

Frau KTA Sudholz erfragt im Zusammenhang mit dem Fahrradkonzept, in dem auch wichtige Abstellanlagen thematisiert wurden, ob eine von dort gewünschte, Überdachung der Abstellanlage an der BBS Jever realisiert werde und ob diese Maßnahme förderfähig sei, woraufhin **Herr Landrat Ambrosy** die Förderfähigkeit verneint und vor einem Automatismus warnt, jede Abstellanlage grundsätzlich mit einer Überdachung zu versehen.

In Abänderung des Beschlussvorschlages wird Ziffer 1 zurück in die Fraktionen zur weiteren Beratung verwiesen und Ziffer 2, Buchstaben a und b sollen geprüft und das Ergebnis im nächsten Ausschuss des Gremiums präsentiert werden:

1. Unter Berücksichtigung des Grundsatzbeschlusses zum Fahrradkonzept (siehe Vorlage 0425/2023) wird die vorgelegte Priorisierung der linearen Maßnahmen an Kreisstraßen beschlossen.
Die haushälterische Priorisierung der konkreten Maßnahmen an Kreisstraßen bleibt der jährlichen Beschlussfassung der Bauprogramme und darüber hinaus der Haushaltsplanung vorbehalten.
2. Um die Umsetzung des Fahrradkonzeptes voranzutreiben und die ehrgeizige Zielsetzung in Ziffer 1 zu realisieren, wird darüber hinaus die Verwaltung beauftragt
 - a.) den Aufgabenschwerpunkt der „aktiven Mobilität“ im Fachbereich Straßenverkehr in organisatorischer Hinsicht deutlich herauszustellen;
 - b.) die personellen Anforderungen zu definieren, wobei die Umsetzung der Haushaltsplanung (und der darin enthaltenen Stellenplanung) obliegt;
 - c.) die für die Erstellung des Fahrradkonzeptes gegründete Arbeitsgruppe mit Einbeziehung sämtlicher Akteure zum Thema „Radverkehr“ im Landkreis Friesland in ein „Radverkehrsforum Friesland“ zu überführen, in dem (überörtliche) Initiativen zur Förderung des Radverkehrs angestoßen und begleitet werden.

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 1:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

Abstimmungsergebnis zu Ziffer 2:

einstimmig beschlossen

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	4

Fahrradkonzept; Antrag der Gemeinde Sande auf Förderung der Errichtung einer Fahrradgarage am Bahnhof Sande
Vorlage: 0525/2023

Die Gemeinde Sande beantragte mit Schreiben vom 14.10.2021 die Förderung der Errichtung einer Fahrradsammelgarage am Bahnhof Sande. Dieser Antrag wäre nicht förderfähig gewesen aus Mitteln für die Errichtung und Erweiterung von Fremdenverkehrseinrichtungen, so dass dieser Antrag nach erfolgter Abstimmung zwischen den beteiligten Fachbereichen und der Gemeinde Sande ruhend gestellt wurde bis zur Verabschiedung des Fahrradkonzeptes, damit im Anschluss geprüft werden kann, inwieweit eine Bezuschussung aus Mitteln des Fahrradkonzeptes in Betracht kommt.

Die betr. Fahrradsammelgarage ist zwischenzeitlich erstellt worden (vorzeitiger Baubeginn wurde bereits genehmigt), diese umfasst 38 abgeschlossene und 18 frei zugängliche (überdachte) Stellplätze, die Gesamtkosten wurden mit 68.202,47 € angegeben, abzüglich einer aus Bundesmitteln gewährten Förderung verbleibt bei der Gemeinde Sande ein Eigenanteil von 30.052,47 €, eine Förderung durch den Landkreis von 30 % der Eigenmittel in Höhe von 9.015,74 € wurde seitens der Gemeinde beantragt.



Aus dem am 08.03.2023 durch den Kreistag verabschiedeten Fahrradkonzept ergibt sich u.a. eine Konzeption von Mobilstationen und Fahrradabstellanlagen, es wurden Qualitätsstandards erarbeitet und für die betr. Standorte wurden sog. „Steckbriefe“ erarbeitet. Für den Bahnhof Sande wurde eine Mobilstation der sog. Klasse „L“ im Konzept für sinnvoll gehalten, die neu geschaffene Fahrradsammelgarage wurde für qualitativ hochwertig erachtet mit einer ausreichenden Kapazität abschließbarer Abstellanlagen. Eine Ausweitung der kostenfreien Abstellanlagen (z.B. durch weitere kostenfrei nutzbare Anlehnbügel) wird nicht nur seitens der Gutachter als sinnvoll gesehen, außerdem wird noch eine Vereinfachung der Nutzung des abschließbaren Bereiches (z.B. appbasiert) seitens der Gemeinde vorgenommen.

Unabhängig von den o.g. Details fügt sich die bereits erstellte Fahrradgarage gut in das Gesamtkonzept ein, so dass die Schaffung dieser Anlage einer guten Fahrradinfrastruktur dient. Die Maßnahme passt im Ergebnis in die Zielsetzung des Fahrradkonzeptes, so dass der Antrag von hier für förderfähig erachtet wird.

Im Haushalt stehen jährlich 100.000 € für investive Maßnahmen aus dem Fahrradkonzept zur Verfügung, für die letzten beiden Haushaltsjahre steht noch ein Ausgabereserve in ausreichender Höhe zur Verfügung, so dass der Antrag bewilligt werden könnte.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage, die von ihm auch empfohlene einfachere Nutzungsmöglichkeit (z.B. app-basiert) wurde ganz aktuell lt. **Frau KTA Ramke** auch bereits seitens der Gemeinde Sande nachgerüstet.

Beschluss:

Der Gemeinde Sande wird ein Zuschuss in Höhe der beantragten 9.015,74 € zur Realisierung der dort bereits erstellten Fahrradgarage am Bahnhof Sande gewährt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.2.5 Planung eines Radweges an der Kreisstraße 93 (Waddewarden bis Sillenstede); Variantenentscheidung zur baulichen Breite Vorlage: 0533/2023

Derzeit wird noch das Planfeststellungsverfahren für den Neubau des rd. 4,5 km langen Radweges an der K 93 durchgeführt, aktuell stünde der Termin zur Erörterung der eingegangenen Einwendungen privater Anlieger und Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange an.

Die bisherigen Planungen sehen den Bau eines Radweges in 2,0 m Breite vor.

In der Zwischenzeit ist jedoch nunmehr das Fahrradkonzept des Landkreises Friesland inklusive eines Netzplans sowie entsprechender Maßnahmenkonzepte erarbeitet worden, welches durch den Kreistag am 08.03.2023 beschlossen wurde.

Hiernach gehört die in Planung befindliche Strecke zwischen Waddewarden und Sillenstede in das Basisradnetz des Fahrradkonzeptes, für welches als Standard eine bauliche Breite von 2,5 m vorgesehen ist. So sieht nun auch die Maßnahmenliste unter Nr. 156 den Neubau eines gemeinsamen Geh-/und Radweges in einer Breite von 2,5 m vor.

Nach Beschluss über das Fahrradkonzept hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), GB Aurich, mit der Prüfung begonnen, ob der Bau der Radwegtrasse in einer baulichen Breite von 2,5 m möglich ist, ohne weiteren Grunderwerb tätigen zu müssen.

Grundsätzlich wird der geplante Radweg hinter dem vorhandenen Graben geführt. Hier besteht zwischen dem vorhandenen Straßengraben und landwirtschaftlicher Fläche bzw. landseitigem Graben in dem beplanten Korridor ausreichend Platz, um die Radwegtrasse auf 2,5 m zu Lasten der Seitenstreifen zu verbreitern.

Nur in wenigen Bereichen wird der Radweg am Fahrbahnrand geplant. Hierzu geht aus der RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) hervor, dass die Trennstreifenbreite zwischen Straße und Radweg bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h von 1,75 m auf 1,50 m reduziert werden kann. Der geplante Abstand zu Gräben und privaten Grundstücken ist in der Planung mit mindestens 1,00 m berücksichtigt worden. Der Mindestabstand beträgt lt. RAL und ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) 0,5m. Somit ist auch hier eine Reduzierung um 25 cm auf 75 cm möglich.

Es besteht damit die Möglichkeit, die vorhandene Achse beizubehalten und die Verbreiterung durch eine Aufweitung der vorhandenen Planung um 25 cm in Richtung Straße und 25 cm in Richtung privater Grundstücke ohne zusätzlichen Grunderwerb durchzuführen, d.h. es entstehen keine zusätzlichen Grunderwerbskosten und kein weiterer Eingriff in die anliegenden Grundstücke.

Durch die Verbreiterung des Radweges ergibt sich allerdings eine Erhöhung der Baukosten sowie Mehrkosten für die Kompensation der zusätzlichen Versiegelung von Boden. Die NLStBV erarbeitet derzeit eine aktuelle Kostenschätzung für die Gesamtmaßnahme sowie für die Verbreiterung der Radwegtrasse und der damit einhergehenden Mehrkosten der Kompensation, die im Rahmen der Fachausschusssitzung vorgelegt werden wird.

Im Rahmen des anhängigen Planfeststellungsverfahrens wäre nach Abstimmung mit evtl. erstmals oder durch die Änderung stärker betroffenen Behörden oder Verbänden bzw. sonst. Dritten grundsätzlich eine Änderung der Planunterlagen möglich.

Für eine konsequente Umsetzung des Fahrradkonzeptes schlägt die Verwaltung daher vor, die Planungen des Radwegneubaus an der K 93, Waddewarden – Sillenstede, zu überarbeiten und einen Radweg mit einer baulichen Breite von 2,5 m zu planen.

Auch diese Vorlage wurde lt. **Herrn Hinrichs** bereits in der letzten Sitzung angekündigt. Es handle sich um eine „Alt-Planung“ eines Radweges mit einer baulichen Breite von 2,0 m, nunmehr ist darüber zu befinden, ob der Qualitätsstandard für Basisradrouten von 2,50 m umgesetzt werden solle. Die Planung kann erfreulicherweise ohne zusätzlichen Grunderwerb noch verändert werden, so dass auch das laufende Planfeststellungsverfahren nicht neu „aufgerollt“ werden müsse. Zu der in der Vorlage angekündigten Kostenbetrachtung kann Herr Hinrichs auf aktuelle Berechnungen der Nds. Landesbehörde verweisen, die ohnehin eine Kostensteigerung von ca. 27 % aufweist sowie (für die Breitenerhöhung auf 2,50 m) von weiteren 3,6 % auf aktuell 3,456 Mio. € (ohne Erhöhungen der Aufwendungen für Kompensationsaufwendungen).

Beschluss:

Die Planung zum Bau des Radweges an der K 93 (Waddewarden – Sillenstede) wird unter Zugrundelegung des Fahrradkonzeptes des Landkreises Friesland insoweit geändert, dass nunmehr anstelle der bisherigen 2,0 m eine bauliche Breite von 2,5 m realisiert wird.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

Zum Zeitpunkt der Abstimmung befand sich Herr KTA Homfeldt nicht im Raum.

**TOP
5.2.6**

**Verkehrsüberwachung; Zuschüsse für Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit
Vorlage: 0523/2023**

Auf Beschluss des Kreisausschusses vom 14.05.2001 sind 10 % der 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 25.000,00 € jährlich betragen.

Auf der Grundlage der Kostenrechnung der kommunalen Verkehrsüberwachung 2022 (Überschuss: 456.720,26 €) stehen für das Jahr 2022 Zuschussmittel in Höhe von 45.600 € zur Verfügung, im Rahmen der Haushaltsplanung wurden insgesamt 40.000 € eingestellt.

Gegenüber dem Vorjahr (Anm.: 182.315,34 €) hat sich der Überschuss somit um mehr als 250.000 € erhöht.

Im Jahr 2022 sind aus der kommunalen Überwachung des fließenden Verkehrs insgesamt 22.676 Geschwindigkeitsverstöße (zum Vergleich 2021: 32.718) 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 nahezu 600.000 € für zuschusswürdige Projekte ausgeschüttet, die Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Friesland konnte somit erheblich auf das derzeitige gute Niveau ausgebaut werden.

Die für die Verkehrssicherheit im laufenden Jahr beantragten Zuschüsse belaufen sich auf insgesamt 39.020,65 €, die angesichts der o.g. Haushaltsmittel von 40.000 € vollumfänglich befriedigt werden können.

Die Verwaltung schlägt folgende Beschlussfassung vor:

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

Hierdurch könnte die erfolgreiche Präventionsarbeit fortgesetzt werden, im Budget 2023 stehen ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung.

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

Herr Hinrichs erläutert kurz die Vorlage und betont, dass es in 2022 zwar geringe Fallzahlen gegeben habe (nicht zuletzt wegen überdurchschnittlich hoher Ausfallzeiten der eingesetzten Geräte), aber aufgrund der Änderungen der Bußgeldkatalogverordnung sehr hohe Einnahmen vorlägen. Kombiniert mit geringeren Personalkosten (hoher Krankenstand) hat sich der Überschuss der Verkehrsüberwachung auf die dargestellte Größe erhöht, so dass erstmals sämtlich vorliegende Anträge für Bezuschussung entsprechender Projekte bedacht werden konnten.

Beschluss:

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

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

**TOP
5.2.7**

Bericht über Maßnahmen an Landes- und Bundesstraßen

Siehe die als Anlage beigefügte Zusammenstellung der Nds. Landbehörde für Straßenbau und Verkehr, deren Inhalt von den Herren Kilic und Schumacher vorgestellt wurde.

Herr KTA Tammen hinterfragt die Notwendigkeit der Fahrbahnsanierung an der B 210 (Ortsumgehung Jever) und sieht im Landkreis wesentlich schlechtere Straßen. **Herr Kilic und Herr Schumacher** erläutern, dass die Notwendigkeit entsprechender Maßnahmen auf der Grundlage von regelmäßigen Zustandsbewertungen der Straßen vorgenommen werden, der besagte Teilbereich wise nach über 20 Jahren „Lebensdauer“ und einer Verkehrsbelastung von mehr als 20.000 Kfz/Tag ein Schadensbild auf, das sehr wohl eine grundhafte Sanierung der kompletten Strecke erfordere, natürlich auch angesichts der Verkehrsbedeutung der Straße.

Herr KTA Eilers erwähnt noch die Sanierung an der L 815 (Neuenburger Straße) in Zetel, die Arbeiten seien leider seit geraumer Zeit eingestellt. Hierzu liegen Herr Kilic keine aktuellen Infos vor; aus Sicht der Verkehrsbehörde konnte **Herr Hinrichs** noch ergänzen, dass nach seiner Kenntnis das Land vor einer Neumarkierung der Radfahrstreifen zur Komfortsteigerung, optimierter Entwässerung und höherer Sicherheit die Abläufe regulieren wollte, sich aber bei Freilegung offenbar für das Land ein erheblich größerer Sanierungsbedarf dargestellt habe, der möglicherweise auch wegen der finanziellen Mehrbelastung noch nicht final beauftragt werden konnte.

Info zur L 815 in der OD Zetel:

Die Sanierung der Abläufe in der OD Zetel war umfangreicher als gedacht. Die Lücken vor den Abläufen konnten wegen fehlender Haushaltsmittel nicht sofort geschlossen werden und sind mit Baken gesichert. Im Juni werden die Lücken durch eine Firma ausgefüllt und die Baken werden entfernt. Zum Herstellen eines profilgerechten Radfahrstreifens ist eine gleichzeitige Erneuerung der Fahrbahn erforderlich. Diese Arbeiten sollen spätestens im Herbst 2023 ausgeführt werden.

Abstimmungsergebnis:

zur Kenntnis genommen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.2.8 Bericht der Verwaltung über Maßnahmen an Kreisstraßen Vorlage: 0527/2023

Informationsvorlage

Maßnahmen an Kreisstraßen (Bau und Planung)

Der Auftrag für Unterhaltung und Instandsetzung von Kreisstraßen, nämlich für die speziellen Oberflächenbehandlungen und Profilierungsmaßnahmen auf Fahrbahnen und Radwegen an verschiedenen Kreisstraßen- und Radwegabschnitten aus 2022 wurde im späten Frühjahr fertiggestellt. Im Anschluss an die diesjährige Winterdienstperiode wird konkret ein neuer Auftrag mit Bezug auf die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen vorbereitet (s.u.).

K 332, Radwegneubau Siebetshaus bis Kreisel Rahrdum

Die Arbeiten zum Bau des abgesetzten Radweges an der K 332, Siebetshaus bis Kreisel Rahrdum, haben im März dieses Jahres begonnen und sollen etwa im August abgeschlossen sein. Im Rahmen dieser Maßnahme wird auch die Decke der verbleibenden Fahrbahn auf ganzer Länge saniert werden.

Die Baumaßnahme wird von der GVFG Förderstelle, Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Oldenburg, mit einem Anteil von 75 % gefördert. Für den Umbau von Bushaltestellen liegt außerdem eine ÖPNV-Förderzusage vor.

Im Anschluss an den Radwegneubau ist die Erneuerung der Technik der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt K 332 / K 95 / Jeversche Straße mit einer Komfortverbesserung für Radfahrende vorgesehen.

K 86, Radwegneubau Friederikensiel bis L 808

Im Rahmen der Planungen zu einem Radweg entlang der K 86 von Friederikensiel bis zur L 808 hat am 09. März eine erste Bürgerinformationsveranstaltung im Rathaus der Gemeinde Wangerland stattgefunden, auf der ein konstruktiver Austausch erfolgt ist.

K 294, Planung der Nebenanlagen in der Ortsdurchfahrt Sande

Das mit der Planung der Erneuerung der Nebenanlagen in der Ortsdurchfahrt Sande beauftragte Büro bereitet aktuell Entwurfsunterlagen für die Vorzugsvariante eines beidseitigen getrennten Geh- und Radweges vor. Im Anschluss daran, wird das weitere Vorgehen zwischen der Gemeinde Sande und dem Landkreis abgestimmt werden, um die Bürger über den Stand der Planungen umfassend zu informieren.

K 96, Fahrbahnverstärkung

Der Auftrag für die Verstärkung der Fahrbahn der K 96 (investive Maßnahme zur Substanzverbesserung) vom Ortsausgang Schortens bis Dykhausen wurde im Mai vergeben und die Durchführung der Arbeiten kann – entgegen der ursprünglichen Planung – bereits vor den Sommerferien beginnen.

Sanierung der Fahrbahn im Zuge der K 110 (OD Langendamm / Dangastermoor), Varel

Im Rahmen der mittelfristigen Planungen von Fahrbahnsanierungen auf der Grundlage der Zustandserfassung von 2017 ist für dieses und nächstes Jahr die Sanierung der Fahrbahndecke der K 110 (OD Langendamm / Dangastermoor) in zwei Abschnitten und mit einem Mittelansatz von jeweils 500.000 € vorgesehen.

Für die Vorbereitung der Maßnahme sowie für die jährliche Vorbereitung von weiteren Profilierungsmaßnahmen an Kreisstraßen nach der Winterdienstperiode wurden daher wesentliche Fahrbahnabschnitte zu Beginn des Jahres erneut betrachtet.

Hierbei sind die Kollegen der Straßenmeisterei Jever in Abstimmung mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), GB Aurich, zu dem Ergebnis gekommen, dass sich die K 111, Dangaster Straße in Varel, - auch aufgrund der Trockenheit in den vergangenen Sommern - schlechter entwickelt hat und somit vorrangig zu sanieren ist. Gem. Masterplan sind hier eine Sanierung und entsprechende HH-Mittel (300.000 €) jedoch erst in 2025 vorgesehen.

Um die in 2023 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (Unterhaltung und Instandsetzung 1.300.000 €), die aufgrund gestiegener Winterdienstkosten (Vorhaltekosten) und sonstiger gestiegener Materialkosten grundsätzlich schon weniger Baumaßnahmen zulassen als üblich, sinnvoll einzusetzen, wurde in Abstimmung mit der NLStBV entschieden, in diesem Jahr zunächst die betroffenen Fahrbahnrande der K 111 zu profilieren und die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 600 m mit einer neuen Deckschicht zu versehen. Hiermit würde man somit die ursprünglich in 2025 geplante Sanierung vorziehen.

Auf der K 110 soll dann neben einer erforderlichen Rinnensanierung eine Profilierung der Fahrbahn ab der Einmündung Dangaster Straße in Richtung Dangast in einem Streifen vom 2 m am rechten Fahrbahnrand und einer Länge von ca. 1100 m erfolgen.

Damit ist zunächst die Verkehrssicherheit der Fahrbahn der K 110 für die nächsten Jahre sichergestellt und eine flächendeckende Sanierung der Fahrbahn auf gesamter Länge und Breite kann längerfristig geplant werden.

Festzuhalten bleibt, dass durch die dargestellten Veränderungen der Sanierungsplanung z.Z. keine Veränderungen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entstehen.

Eine entsprechende Auftragsvergabe soll nach Durchführung des Vergabeverfahrens durch den Kreistag bzw. ggf. nach Ermächtigung durch den Kreisausschuss erfolgen.

Die im Masterplan für dieses Jahr ebenfalls vorgesehene Sanierung der K 102 zwischen Zetel und Bockhorn (zwei Abschnitte, 2023/2024) soll dann im Spätsommer abhängig von den noch verbleibenden Haushaltsmitteln und nach Abschluss der in diesem Bereich anhängigen Bauarbeiten der Fa. Tennet geplant werden.

Herr Hinrichs führt den Sachverhalt aus.

Es gibt keine Wortmeldungen.

Kenntnisnahme/Empfehlung:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

zur Kenntnis genommen

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 6 Berichte aus anderen Gremien

keine

TOP 7 Informationen aus dem Jugendparlament

keine

TOP 8 Mitteilungen der Verwaltung

TOP 8.1 Information Bundesprogramm "Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur"

Herr Alpaslan informiert das Gremium darüber, dass für das Antragsverfahren - Stufe 2, zur Bewilligung der in 2022 beantragten Fördermittel aus dem Bundesprogramm für die von der Kommission auserwählten Sporthallen der OBS Hohenkirchen und OBS Bockhorn, ein Beschluss vom Kreistag benötigt werde, aus dem hervorgeht, dass die projektspezifischen Eigenmittel sowie die politische Absicherung ab dem Haushaltsjahr 2024 gesichert seien. Aufgrund dieser Tatsache werden entsprechende Vorlagen für die jeweiligen Sporthallen in den nächsten Kreisausschuss und Kreistag eingebracht.

TOP 9 Anträge der Fraktionen, Gruppen und Kreistagsabgeordneten

keine

TOP 10 Anfragen nach § 11 der Geschäftsordnung

keine

TOP 11 Anregungen und Beschwerden

keine

Der Ausschussvorsitzende Herr Buß schließt um 17:22 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.

gez. Manfred Buß
Vorsitzender

gez. Sven Ambrosy
Landrat

gez. Nina Behrends
Protokollführerin