

**Öffentliche Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses für Bauen und Mobilität, Katastrophen- und
Feuerschutz am 29.11.2023 im Berufsbildende Schulen Jever (Lehrküche),
Schützenhofstraße 23, 26441 Jever**

Beginn: 15:30 Uhr

Ende: 17:17 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender

Buß, Manfred

Mitglieder

Burgenger, Uwe

Gburreck, Fred

Haesihus, Heiner

Homfeldt, Axel

Tammen, Reiner

Theemann, Hendrik

stellv. Mitglieder

Berner, Christian

Esser, Martina

Sieckmann, Heinke

Vertreter für Herrn KTA Bergfeld

Vertretung für Frau KTA Ramke

Vertretung für Herrn KTA Eilers

beratende Mitglieder (GM)

Möller, Jan Ole

beratende Mitglieder

Fianke, Jens-Olaf

Tetz, Florian

stellv. beratende Mitglieder

Hellberg, Dirk, Dr.

Teilnehmer des JuPa FRI

Tönjes, Jannes

Angehörige der Verwaltung

Alpaslan, Ünal

Ammermann, Marco

Behrends, Nina

Dehrendorf, Martin, Dr.

Dorn, Timo

Hinrichs, Thorsten

Neuhaus, Rolf

Niebuhr, Bernd

Tetz, Timo

Gäste

Buchholz, Frank

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Schumacher, Jens
Hofmeister, Markus
Uphoff, Axel
Janssen, Henning
Roblick, Ferdinand

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Schulleiter der BBS Jever
stellv. Schulleiter der BBS Jever
Koordinator Technik + Gebäudemanager der BBS Jever
Kreisausbildungsleiter der Feuerwehr Friesland

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 werden festgestellt.

Herr Hofmeister, Schulleiter der BBS Jever, begrüßt ebenfalls alle Sitzungsteilnehmer und wünscht ein gutes Gelingen der Sitzung.

Herr Landrat Ambrosy ist abwesend und wird durch den Kreisrat Herrn Niebuhr vertreten.

Herr KTA Bergfeld, Herr KTA Eilers, Frau KTA Herfel und Frau KTA Ramke sind abwesend. Herr KTA Bergfeld wird von Herrn KTA Berner, Herr KTA Eilers wird von Frau KTA Sieckmann und Frau KTA Ramke von Frau KTA Esser vertreten.

TOP 2 Pflichtenbelehrung der beratenden Ausschussmitglieder und ihrer Stellvertreter

Kreisrat Herr Niebuhr begrüßt die neuen beratenden Mitglieder und ihre Stellvertreter und nimmt die Pflichtenbelehrungen der Herren Florian Tetz und Dr. Dirk Hellberg vor. Da Herr Dirk Heuer dienstlich verhindert ist, wird die Pflichtenbelehrung in der nächsten Sitzung des Ausschusses nachgeholt.

Die Pflichtenbelehrung wird aktenkundig gemacht.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 20.09.2023

Der öffentliche Teil der Niederschrift vom 20. September 2023 wird einstimmig mit 8 JA-Stimmen und 2 Enthaltungen 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 Fortführung der Sanierungsmaßnahmen an der BBS Jever; hier: Variantenuntersuchung der Hauswirtschaftsgebäude Vorlage: 0686/2023

Der Kreistag hatte mit der Vorlage 0185/2012 dem umfangreichen Sanierungs- und Umbaukonzept an der BBS Jever vorbehaltlich der Finanzierung zugestimmt. Nach

den Sanierungen des 4-geschossigen gewerblichen Gebäudeteils, des 2-geschossigen kaufmännischen Gebäudeteils und der aufwendigen Sanierung der Bauhalle sowie KFZ- und Metallwerkstatt, steht nun einer der letzten Bauabschnitte des ehemaligen Hauswirtschaftsgebäudes an. Das ehemalige Hauswirtschaftsgebäude bzw. das „D-Gebäude“ befindet sich im südwestlichen Teil des Schulgeländes und wurde Ende der Fünfziger bzw. Anfang der sechziger Jahre erbaut.

Bestandsanalyse

Die Gebäude an der BBS Jever sind alphabetisch nach Buchstaben bezeichnet. Das gesamte „D-Gebäude“ besteht aus zwei länglichen Gebäuden und ist durch eine eingeschossige kleine Pausenhalle verbunden. Der Gebäudeteil im Norden schließt direkt an das „C-Gebäude“ an und ist nicht unterkellert. Der südliche Gebäudeteil ist voll unterkellert. Hier befinden sich Lagerräume und die Heizungsanlage. Die Gebäude weisen jeweils zwei Vollgeschosse auf und schließen mit einem steil geneigten Satteldach ab.

Das Gebäude wird derzeit vorwiegend als allgemeine Unterrichtsräume für verschiedene Fachrichtungen genutzt. Im Erdgeschoss des südlichen Gebäudes befinden sich zudem eine Kindertagesstätte und eine professionelle Großküche mit einem Umkleideraum, sowie ein WC Raum. Im Obergeschoss des südlichen Gebäudeteils sind weitere Nebenräume und ein EDV-Raum untergebracht. Im Erd- und Obergeschoss des nördlichen Gebäudes befinden sich neben den allgemeinen Unterrichtsräumen jeweils ein Büro und Hausmeisterraum. Im südlichen Gebäudeteil fehlt ein baulich zweites unabhängiges Treppenhaus sowie auch die barrierefreie Erschließung dieses Bereichs. Die Gebäudehülle des „D-Gebäudes“ basiert auf dem energetischen Standard aus dem Jahre 1958, d.h. keinem.

Entsprechend dem Gebäudealter besteht ein erheblicher Sanierungs- und Modernisierungstau aus energetischer-, brandschutztechnischer- und bautechnischer Sicht. Teilweise sind noch Decken-, Wand und Bodenbeläge aus der Errichtungsphase vorhanden.

Die Elektro-, Heizung- und Sanitäreanlagen entsprechen nicht mehr den heutigen baulichen, energetischen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Zudem sind der Schallschutz sowie die Raumakustik in vielen Bereichen der Gebäude als mangelhaft zu bewerten. Ferner ist eine barrierefreie Nutzung aller Gebäudeteile derzeit nicht möglich. Durch diese baulichen Mängel wird die Unterrichtsqualität eingeschränkt und darüber hinaus verursacht das Gebäude vergleichsweise hohe Betriebskosten (Reparaturen, Energieverbräuche).

Der sanierungsbedürftige Zustand hat Anlass gegeben eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Mit dieser Studie oder auch „Phase“ 0 hat die Verwaltung eigenständig die Machbarkeit zur Bestimmung der wirtschaftlichsten Lösung erarbeitet. Unter Beachtung des Raumbedarfskonzeptes der Schule hat die Verwaltung verschiedene Untersuchungsvarianten mit Flächennachweisen, Planunterlagen und Kostenschätzungen gegenübergestellt.

Im Rahmen der Bestandsanalyse ist der Gebäudeteil „D“ in Bezug auf mögliche Schadstoffe und die Tragfähigkeit der Baukonstruktion untersucht worden. Die Ergebnisse der Gutachten sind wie folgt:

Schadstoffuntersuchung

Das Ingenieurbüro T. Wackermann aus Hamburg wurde zur Klärung des Bestandes auf mögliche Schadstoffe beauftragt. Folgende Schadstoffe wurden in der Bestandsanalyse ermittelt:

- festgebundene Asbestzementfensterbänke
- Schwach gebundene Asbestprodukte:
Brandschutztüren, Brandschutzklappen, alte Armaturen, NH-Sicherungen
Wand- und Deckenbekleidung, Gipschartschalen der Rohrisolierungen
- Künstliche Mineralfasern:
Dämmmaterialien in Wänden, Trittschalldämmung, Vorsatzschalen, Abhangdecken und technische Isolierung

Eine Sanierungsdringlichkeit ist für die oben festgestellten Schadstoffe, laut Gutachten, nicht gegeben. Solange die vorgefundenen Schadstoffe nicht bearbeitet und keiner mechanischen Beanspruchung ausgesetzt werden, besteht zunächst kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Festzuhalten ist, dass sich verhältnismäßig wenige Schadstoffe in dem Altbau befinden. Die Sanierungskosten für die Schadstoffe sind in den u.a. Kostenaufstellung berücksichtigt.

Untersuchung der Standsicherheit von dem Gebäudetragwerk

Im Zuge der statischen Nachrechnung der Traglasten für eine mögliche Photovoltaikanlage, ist der marode Zustand der Verblendfassade sowie der Fensterstürze festgestellt worden.

Für die Beurteilung der Tragfähigkeit Steildaches und der Standsicherheit des Gebäudes wurde das Ingenieurbüro Eriksen und Partner GmbH aus Oldenburg beauftragt.

Bei der Untersuchung des Gebäudezustandes, sind nachfolgende Mängel diagnostiziert worden:

Das „D-Gebäude“ der BBS Jever befindet sich allgemein in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Im Innenbereich des Dachraumes fehlen Laschen und Windrispen bzw. wurden einige durchtrennt. Eine Nachrechnung der Dachkonstruktion hat gezeigt, dass die Konstruktion im Ist-Zustand stand- und verkehrssicher ist, jedoch für die Mehraufnahme von Lasten z.B. für eine PV-Anlage keine Lastreserven vorhanden sind.

Es liegen mehrere Schäden bzw. Unregelmäßigkeiten im Bereich der Verblendfassaden vor, welche die Standsicherheit der Verblendfassade beeinträchtigen. Nach aktuellem Kenntnisstand müssten die Mörtelfugen sowie die Mauerwerksverankerung im Rahmen einer Sanierung vollständig erneuert werden, um die Standsicherheit wiederherzustellen. Es bestehen jedoch Bedenken hinsichtlich der Ausführbarkeit einer nachträglichen Mauerwerksverankerung in Kombination mit einer Erneuerung der Mörtelfugen. Eine Sanierung der Fassade wird jedoch in Summe als unwirtschaftlich betrachtet.

Aufgrund der Standsicherheitsbeeinträchtigung empfiehlt das Ingenieurbüro die Verblendfassade kurzfristig abzutragen und neu zu errichten oder durch ein regelmäßiges Monitoring (alle 3 Monate) in Form einer Vermessung bis zur Neuerrichtung zu überwachen.

Untersuchung der Umsetzbarkeit des aktuellen Raumbedarfs, vor dem Hintergrund der anstehenden Sanierung des „D-Gebäude“ an der BBS Jever.

Lernkonzepte

Beim Schulbau geht es nicht nur um die Bereitstellung von Klassenräumen, sondern auch um einen bildungsförderlichen Rahmen für neue pädagogische Konzepte.

Schule und Unterricht haben sich in den letzten Jahren als Antwort auf neue gesellschaftliche Herausforderungen wesentlich verändert. Das Resultat ist eine Individualisierung des Lernens, mehr informelles und soziales Lernen.

Dafür werden Schulgebäude benötigt, die einen Wechsel der Unterrichtsformen ermöglichen.

Die Schularchitektur des letzten Jahrhunderts prägten sogenannte Flurschulen. So auch bei dem, 1958 erbauten, ehemaligen Hauswirtschaftsgebäude an der BBS Jever. Hier reihen sich Klassenräume entlang von Fluren aneinander, die lediglich als Verkehrswege gedacht waren. Ideal für die damals vorherrschende Unterrichtsform, dem Frontalunterricht.

Die „alten Schulen“ passen nicht mehr zu den neuen Ansätzen und Methoden.

Wo immer es Räumlichkeiten erlauben, drängt der Lernraum aus den Klassenzimmern hinaus. Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler sind immer häufiger auf den Fluren und anderen Freibereichen sowie den Außenflächen zu finden.

Auch die alten räumlichen Strukturen in den Gebäuden entsprechen nicht dem pädagogischen Konzept einer berufsbildenden Schule. Moderne Schulen müssen so gestaltet sein, dass sie unterschiedliche Unterrichtsformen unterstützen können. Flexible Möbel ermöglichen es den Schülerinnen und Schülern, ihre Arbeitsumgebung den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen. Systemtrennwände oder leichte Trennwände schaffen eine hohe Flexibilität.

Neue Raumanforderungen

Die Sanierung des Gebäudeteils ist vorbehaltlich der Genehmigung der Haushaltsplanung im Masterplan für das Jahr 2025 bis 2027 eingeplant. Zur Vorbereitung auf die anstehenden Baumaßnahmen wurden dem Gebäudemanagement in Absprache mit dem Schulamt seitens der Schule, die unten aufgeführte, Anforderungen an die zukünftige Raumnutzung übermittelt. Die Sanierung des Gebäudeteils wurde auch zum Anlass genommen worden, die Nutzungseinheiten neu zu strukturieren.

Zurzeit sind die vorhandenen Klassenräume nicht für Inklusionsgruppen, sowie Schülerinnen und Schüler mit körperlichen Beeinträchtigungen geeignet. Für die Sprachförderung (Deutsch als Zweitsprache) wird ein Klassenraum mit räumlicher Nähe zu einem Vorbereitungsraum à 70 m² benötigt. Die Berufsorientierung für den Bereich Hauswirtschaft werden zukünftig in das Gebäude A verlegt. Zusätzlich soll eine Berufsorientierung im Bereich Verkauf/Marketing für den Wirtschaftszweig im neuen Gebäude integriert werden. Diese Gruppe braucht dann Zugriff auf einen Klassenraum und ein Video-/Tonstudio.

Die Großküche im bestehenden Gebäude soll ebenfalls, als Zugewinn zu den jetzigen hauswirtschaftlichen Küchen in den 3.Stock des A-Gebäudes verlegt werden. Die Räume A301 / A302 (allgemeine Unterrichtsräume) im gewerblichen Gebäudetrakt werden in Zukunft hauswirtschaftlich genutzt, dafür werden Ersatzräume im Neubau

eingepplant. Die vorhandene Tageseinrichtung für die Krippenplätze wird im „D-Gebäude“ intergriert.

Raumbedarf:

10 Unterrichtsräume, je 70 m ² =	700,00 m ²
1 Büro, ca.	20,00 m ²
1 Toilettenanlage, ca.	27,00 m ²
1 Materiallager / Medienraum, ca.	20,00 m ²
1 Reinigungsraum, ca.	8,00 m ²
1 Sanitätsraum, ca.	10,00 m ²
1 Video- /Tonstudio, ca.	25,00 m ²
1 Büro/Vorbereitung, ca.	25,00 m ²
Großtagespflege, ca.	150,00 m ²
<hr/>	<hr/>
Nutzfläche gesamt, ca.	985,00 m ²

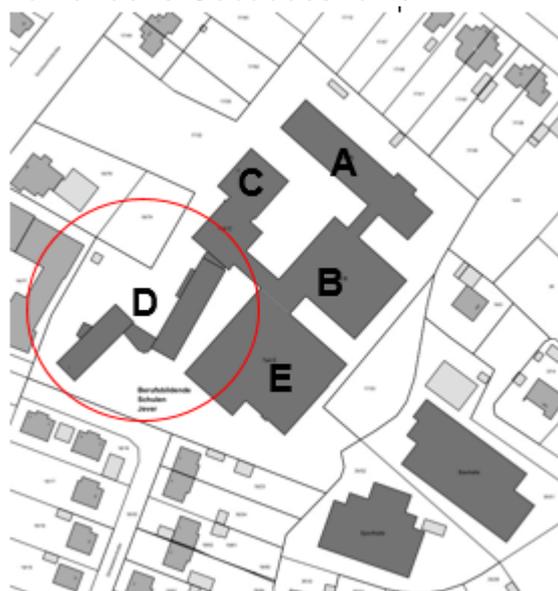
Räume im Bestand:

Es sind neun allgemeine Unterrichtsräume (AUR) und eine Lern- bzw. Großküche inkl. Umkleide in den bestehenden Gebäuden vorhanden. Aufgrund einer Raumtiefe von nur knapp 6,40m entsprechen die AUR nicht dem Normmaß für einen Standardklassenraum (7,20 – 8,40m). Zudem befinden sich weitere Büro-, WC-, Reinigungs- und Lagerräume in diesem Gebäudeteil. Die ehemalige Hausmeisterwohnung im Erdgeschoss des südlichen Gebäudes wird derzeit als Großtagespflege genutzt.

Das Dachgeschoss wird nicht genutzt und ist nur über eine Bodeneinschubtreppe zu erreichen. Die Dachkonstruktion der Steildächer besteht aus Dreieck-Streben-Bindern. Im südlichen Gebäude ist die oberste Geschossdecke als Holzbalkenlage ausgeführt. Dagegen ist die oberste Geschossdecke im nördlichen Gebäude in massiver Betonkonstruktion ausgeführt. Die Dachkonstruktion des Zwischenbaus ist als punktgestützte Stahlbetondecke mit Rundstützen ausgeführt. Alle Dachflächen sind nicht gedämmt.

Machbarkeitsstudie zu möglichen Sanierungsvarianten

Vorhandene Gebäudestruktur



Das bestehende „D-Gebäude“ besteht aus zwei 2-geschossigen Satteldachgebäuden, die durch eine 1-geschossige Pausenhalle verbunden sind. Das „C-Gebäude“ schließt im Norden direkt das „D-Gebäude“ an. Die Fassaden sind mit einem Klinker verkleidet. Das südliche Gebäude ist unterkellert.

Nutzung: vorwiegend für allgemeine Unterrichtsräume sowie Hauswirtschaft.

Raumbestand:

10 Klassen, 1 Großküche, Umkleidebereich, 2 Büros, 1 HM-Büro, Toiletten, 3 Putzmittelräume, div. Lagerräume, 1 Großtagespflege
Vorhandene Bruttogrundfläche: 1.572 m²



Neubau- und Anbauvarianten

Unter Berücksichtigung der zu erreichbaren energetischen Standards wurden 3 verschiedene Varianten zur Umsetzung des von der Schule definierten Raumprogramm untersucht.

- Variante 1: Komplettsanierung „D-Gebäude“ und Erweiterung durch einen Fluranbau
- Variante 2: Teilabriss „D-Gebäude“ und Erweiterung um zweigeschossigen Klassen-
trakt
- Variante 3: Komplettabriss „D-Gebäude“ und Neubau von einem Flachdachge-
bäude

Die nachfolgenden Varianten sind unter Einbeziehung von energetischen-, und Klimaschutzaspekten sowie dem aktuellen Gebäudeenergiegesetz aufgestellt worden. Die Umsetzung der Treibhausgasneutralität laut Kreistagsbeschluss ist entsprechend in der Untersuchung berücksichtigt worden.

Variante 1

Komplettsanierung „D-Gebäude“ und Erweiterung durch einen Fluranbau

Die bestehenden Gebäude bleiben erhalten und werden kernsaniert. Der Raumbedarf der Klassenräume wird durch Auflösung der innenliegenden Flurwand erweitert. Zur Erschließung der Klassenräume und der Ebenen wird ein 2-geschossiges Gebäude angebaut. Zudem wird ein neuer Pausen- und Aufenthaltsraum zwischen den beiden Gebäuden geschaffen.

Auf den Dachflächen kann eine Photovoltaikanlage aufgebaut werden. Im Bestandsgebäude wird die Raumaufteilung den Bedürfnissen der Schule angepasst. Zum Teil müssen tragenden Wände versetzt werden. Die vorhandene Vormauerung (Klinkerfassade) muss abgetragen und durch eine vorgehängte Fassade ersetzt werden. Die Fenster und die Türen sowie die Dachflächen werden den energetischen sowie teilweise den statischen Anforderungen angepasst. Die komplette Elektro-, Strom-, Heizung-, Lüftung- und Sanitärtechnik wird im Bestand ersetzt. Es wird angestrebt den Wärmebedarf des „D-Gebäudes“ komplett über eine Wärmelufthpumpen abzudecken.



1: notwendiger Anbau (Neubau), II Vollgeschosse

Erdgeschoss 383 m² + Obergeschoss 383 m²

Neubau gesamt: 766 m², Holzrahmenbauweise, Flachdach + PV

2: Sanierung Bestandgebäude, II Vollgeschosse

inkl. dem Verbindungsgang zum Gebäudeteil C, neues Satteldach + PV,
ggf. neue leichte vorgehängte Fassade

Südgebäude Erdgeschoss 342 m² + Obergeschoss 342 m² = 684 m²

Nordgebäude Erdgeschoss 444 m² + Obergeschoss 444 m² = 888 m²

Bestand gesamt: 1.572 m²

Gesamt- BGF: Altbau 1.572 m² + Neubau 766 m² = 2.338 m²

Kostenschätzung zur Variante 1:

BBS Jever, Schützenhofstr. 23

Gebäudeteil D - Variante 1 - Komplettsanierung + Anbau

Kostenschätzung 2.Ebene - BGF Altbau (Sanierung) 1.572 m² - BGF Anbau (Neubau) 766 m²

BKI PREISE 2023

		Menge	EP	Brutto
200	Abbruch/ Herrichten	0 m ²	0,00 €	0,00 €
300+400	Bruttogrundfläche Sanierung	1.572 m ²	1.647,93 €	2.590.545,30 €
300+400	Bruttogrundfläche Neubau	766 m ²	2.200,76 €	1.685.785,50 €
500	Außenanlagen	588 m ²	90,00 €	52.920,00 €
600	Ausstattung			0,00 €
	Summe Baukosten			4.329.250,80 €
700	Baunebenkosten	25%		1.082.312,70 €
	Gesamtkosten			5.411.563,50 €

Sanierungskosten je m² bezogen auf die Bruttogrundfläche: 1.647 je m² BGF (300+400)

KG	Kostengruppen der 2. Ebene Sanierung	Menge	€/Einheit	Brutto
310	Baugrube / Erdbau	0,00 m ²	0,00 €	0,00 €
320	Gründung	0,00 m ²	0,00 €	0,00 €
330	Außenwände	1543,50 m ²	497,00 €	767.119,50 €
340	Innenwände	420,00 m ²	387,00 €	162.540,00 €
350	Decken	795,90 m ²	260,00 €	206.934,00 €
360	Dächer	1029,00 m ²	350,00 €	360.150,00 €
370	Infrastrukturanlagen		0,00 €	0,00 €
380	Baukonstruktive Einbauten		0,00 €	0,00 €
390	Sonstige Maßnahmen (Außenabdichtung)	210,00 m ²	400,00 €	84.000,00 €
300	Summe			1.580.743,50 €

		Menge	EP	Brutto
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen	1572,90 m ²	91,00 €	143.133,90 €
420	Wärmeversorgungsanlagen	1572,90 m ²	89,00 €	139.988,10 €
430	Raumlufttechnische Anlagen	1572,90 m ²	96,00 €	150.998,40 €
440	Elektrische Anlagen	1572,90 m ²	183,00 €	287.840,70 €
450	Kommunikationstechnische Anlagen	1572,90 m ²	49,00 €	77.072,10 €
460	Förderanlagen	1572,90 m ²	0,00 €	0,00 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen	1572,90 m ²	57,00 €	89.655,30 €
480	Gebäude- und Anlagenautomation	1572,90 m ²	68,00 €	106.957,20 €
490	Sonstige Maßnahmen für Technische Anlagen	1572,90 m ²	9,00 €	14.156,10 €
400	Summe			1.009.801,80 €

Neubaukosten je m² bezogen auf die Bruttogrundfläche: 2.200 je m² BGF (300+400)

KG	Kostengruppen der 2.Ebene Neubau	Menge	€/Einheit	Brutto
310	Baugrube / Erdbau	420,00 m ²	40,00 €	16.800,00 €
320	Gründung	420,00 m ²	286,00 €	120.120,00 €
330	Außenwände	735,00 m ²	733,00 €	538.755,00 €
340	Innenwände	157,50 m ²	387,00 €	60.952,50 €
350	Decken	420,00 m ²	496,00 €	208.320,00 €
360	Dächer	420,00 m ²	486,00 €	204.120,00 €
370	Infrastrukturanlagen		0,00 €	0,00 €
380	Baukonstruktive Einbauten		0,00 €	0,00 €
390	Sonstige Maßnahmen (2. Fluchttreppe)	52,50 m ²	850,00 €	44.625,00 €
300	Summe			1.193.692,50 €

		Menge	EP	Brutto
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen	766,50 m ²	91,00 €	69.751,50 €
420	Wärmeversorgungsanlagen	766,50 m ²	89,00 €	68.218,50 €
430	Raumlufttechnische Anlagen	766,50 m ²	96,00 €	73.584,00 €
440	Elektrische Anlagen	766,50 m ²	183,00 €	140.269,50 €
450	Kommunikationstechnische Anlagen	766,50 m ²	49,00 €	37.558,50 €
460	Förderanlagen	766,50 m ²	0,00 €	0,00 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen	766,50 m ²	57,00 €	43.690,50 €
480	Gebäude- und Anlagenautomation	766,50 m ²	68,00 €	52.122,00 €
490	Sonstige Maßnahmen für Technische Anlagen	766,50 m ²	9,00 €	6.898,50 €
400	Summe			492.093,00 €

Gesamtbaukosten ca.: 5.411.000 Mio.

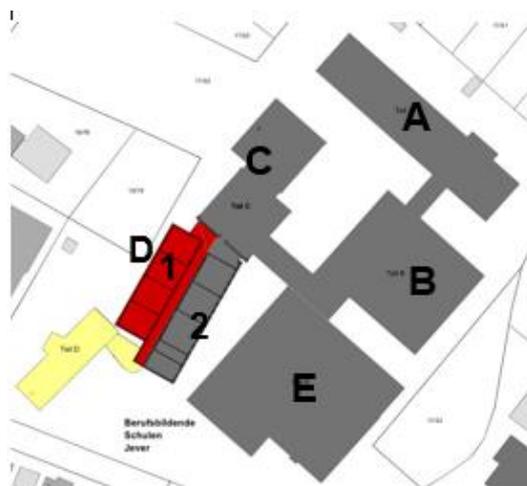
Variante 2

Teilabriss „D-Gebäude“ und Erweiterung um zweigeschossigen Klassentrakt

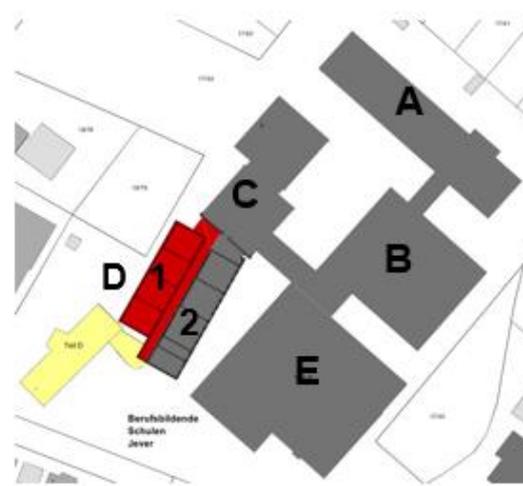
Abbruch von dem südlichen unterkellerten Gebäudeteil D inklusive dem Verbindungsgang

Das südliche Gebäude sowie der Verbindungsbau werden abgerissen und das vorhandene nördliche Gebäude wird saniert. Zusätzlich wird ein Klassentrakt westlich am Bestand angebaut.

Ähnlich wie in der Variante 1 wird im Bestandsgebäude der Flurbereich mit den Klassenräumen vereint, um größere Klassenräume zu erzielen. Hierzu soll die Wand zwischen Flur und Klassenraumbereich abgerissen werden. Die Lasten der Decken müssen statisch abgefangen werden. Die Fenster, die Türen, das Satteldach und die Fassade werden den energetischen Anforderungen angepasst. An die neu strukturierten Klassenräume wird ein 2-geschossiges Gebäude mit einem Flur und weiteren notwendigen Klassenräumen angebaut. Auf den Dachflächen kann eine flächendeckende Photovoltaikanlage aufgebaut werden. Die komplette Elektro-, Strom-, Heizung-, Lüftung- und Sanitärtechnik wird im Bestand ersetzt. Es wird angestrebt den Wärmebedarf des „D-Gebäudes“ komplett über eine Wärmelufpumppe abzudecken.



Erdgeschoss [7 Räume]



Obergeschoss [7 Räume]

1: Anbau / Neubau, II Vollgeschosse

Bruttogrundflächen:

Erdgeschoss 498,5 m² + Obergeschoss 498,5 m² = 997 m²

Holzrahmenbauweise, Flachdach + PV

2: Sanierung Bestandsgebäude, II Vollgeschosse

inkl. dem Verbindungsgang zum Gebäudeteil C, neues Satteldach + PV,
ggf. neue leichte vorgehängte Fassade,

Bruttogrundflächen:

Erdgeschoss 448 m² + Obergeschoss 448 m² = 896 m²

Gesamt- BGF: Anbau 997 m² + Bestand 896 m² = 1.893 m²

Kostenschätzung zur Variante 2:

BBS Jever, Schützenhofstr. 23

Anbau an Gebäudeteil D - Variante 2 - Anbau an dem Bestand - Teilabriss

Kostenschätzung 2.Ebene - BGF Altbau (Sanierung) 896 m² - BGF Anbau (Neubau) 997 m²

BKI PREISE 2023

		Menge	EP	Brutto
200	Abbruch/ Herrichten	4.200 m ²	12,50 €	85.000,00 €
300+400	Bruttogrundfläche Sanierung	896 m ²	1.667,56 €	1.494.137,40 €
300+400	Bruttogrundfläche Neubau	997 m ²	1.864,05 €	1.858.458,00 €
500	Außenanlagen	367,5 m ²	146,90 €	53.985,75 €
600	Ausstattung			0,00 €
	Summe Baukosten			3.491.581,15 €
700	Baunebenkosten	25%		851.645,29 €
	Gesamtkosten			4.343.226,44 €

Sanierungskosten je m² bezogen auf die Bruttogrundfläche: 1.667 je m² BGF (300+400)

KG	Kostengruppen der 2. Ebene Sanierung	Menge	€/Einheit	Brutto
310	Baugrube / Erdbau	0,00 m ²	0,00 €	0,00 €
320	Gründung	0,00 m ²	0,00 €	0,00 €
330	Außenwände	840,00 m ²	497,00 €	417.480,00 €
340	Innenwände	315,00 m ²	387,00 €	121.905,00 €
350	Decken	448,35 m ²	260,00 €	116.571,00 €
360	Dächer	630,00 m ²	350,00 €	220.500,00 €
370	Infrastrukturanlagen		0,00 €	0,00 €
380	Baukonstruktive Einbauten		0,00 €	0,00 €
390	Sonstige Maßnahmen (Außenabdichtung)	105,00 m ²	400,00 €	42.000,00 €
300	Summe			918.456,00 €

		Menge	EP	Brutto
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen	896,70 m ²	91,00 €	81.599,70 €
420	Wärmeversorgungsanlagen	896,70 m ²	89,00 €	79.806,30 €
430	Raumluftechnische Anlagen	896,70 m ²	96,00 €	86.083,20 €
440	Elektrische Anlagen	896,70 m ²	183,00 €	164.096,10 €
450	Kommunikationstechnische Anlagen	896,70 m ²	49,00 €	43.938,30 €
460	Förderanlagen	896,70 m ²	0,00 €	0,00 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen	896,70 m ²	57,00 €	51.111,90 €
480	Gebäude- und Anlagenautomation	896,70 m ²	68,00 €	60.975,60 €
490	Sonstige Maßnahmen für Technische Anlagen	896,70 m ²	9,00 €	8.070,30 €
400	Summe			575.681,40 €

Neubaukosten je m² bezogen auf die Bruttogrundfläche: 1.864 je m² BGF (300+400)

KG	Kostengruppen der 2.Ebene Neubau	Menge	€/Einheit	Brutto
310	Baugrube / Erdbau	498,75 m ²	40,00 €	19.950,00 €
320	Gründung	498,75 m ²	286,00 €	142.642,50 €
330	Außenwände	472,50 m ²	733,00 €	346.342,50 €
340	Innenwände	451,50 m ²	387,00 €	174.730,50 €
350	Decken	498,75 m ²	496,00 €	247.380,00 €
360	Dächer	498,75 m ²	486,00 €	242.392,50 €
370	Infrastrukturanlagen			0,00 €
380	Baukonstruktive Einbauten	52,50 m ²	850,00 €	44.625,00 €
390	Sonstige Maßnahmen			0,00 €
300	Summe			1.218.063,00 €

		Menge	EP	Brutto
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen	997,50 m ²	91,00 €	90.772,50 €
420	Wärmeversorgungsanlagen	997,50 m ²	89,00 €	88.777,50 €
430	Raumluftechnische Anlagen	997,50 m ²	96,00 €	95.760,00 €
440	Elektrische Anlagen	997,50 m ²	183,00 €	182.542,50 €
450	Kommunikationstechnische Anlagen	997,50 m ²	49,00 €	48.877,50 €
460	Förderanlagen	997,50 m ²	0,00 €	0,00 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen	997,50 m ²	57,00 €	56.857,50 €
480	Gebäude- und Anlagenautomation	997,50 m ²	68,00 €	67.830,00 €
490	Sonstige Maßnahmen für Technische Anlagen	997,50 m ²	9,00 €	8.977,50 €
400	Summe			640.395,00 €

Gesamtbaukosten ca.: 4.343.226 Mio.

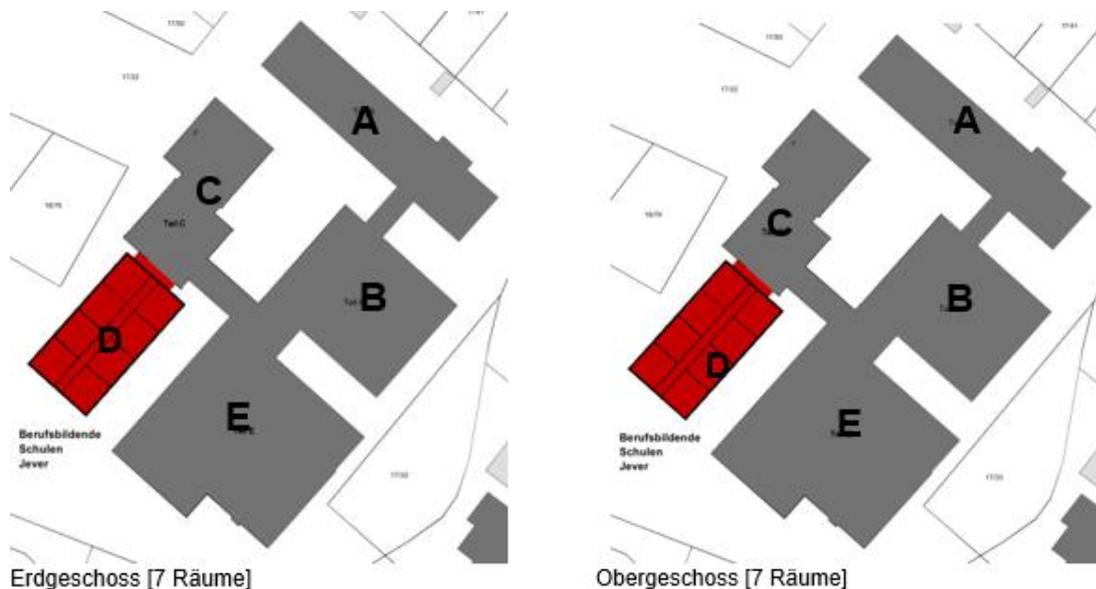
Variante 3

Komplettabriss „D-Gebäude“, Neubau von einem Flachdachgebäude

Abbruch der kompletten Bestandsgebäude inkl. dem Verbindungsgebäude zum „C-Gebäude“.

Das südliche und das nördliche Gebäude werden abgerissen und ein kompletter Neubau wird am C-Gebäude angebaut. Der Raumbedarf der Schule kann ohne Einschränkungen und Kompromisse im vollen Umfang realisiert werden. Für die Umsetzung der Klassenraumanpassungen müssen keine aufwendigen statischen Maßnahmen durchgeführt werden.

Die energetischen Anforderungen zur Erreichung der gesetzlichen Vorgaben sowie die vom Kreistag verabschiedeten Ziele zur Treibhausgasneutralität können für das D-Gebäude verwirklicht werden. Der für die Wärmepumpe benötigte Strom kann über eine auf dem Dach zu installierende PV-Anlage erreicht werden.



Neubau, II Vollgeschosse

Holzrahmenbauweise, Flachdach + PV, leichte vorgehängte Fassade

Erdgeschoss 740 m² + Obergeschoss 740 m²

Gesamt-BGF: ca.

1.480 m²

Kostenschätzung zur Variante 3:

BBS Jever, Schützenhofstr. 23

Neubau Gebäudeteil D - Variante 3 - Neubau Flachdachgebäude - Komplettabriss

Kostenschätzung 2.Ebene - BGF 1.480 m²

BKI PREISE 2023

		Menge	EP	Brutto
200	Abbruch/ Herrichten	8.000 m ²	21,25 €	170.000,00 €
300+400	Bruttogrundfläche	1.480 m ²	2.236,98 €	3.310.730,00 €
500	Außenanlagen	560 m ²	91,81 €	51.415,00 €
600	Ausstattung			0,00 €
	Summe Baukosten			3.532.145,00 €
700	Baunebenkosten	25%		840.536,25 €
	Gesamtkosten			4.372.681,25 €

Neubaukosten je m² bezogen auf die Bruttogrundfläche: 2.236 je m² BGF (300+400)

KG	Kostengruppen der 2.Ebene	Menge	€/Einheit	Brutto
310	Baugrube / Erdbau	740,00 m ²	40,00 €	29.600,00 €
320	Gründung	740,00 m ²	286,00 €	211.640,00 €
330	Außenwände	1050,00 m ²	733,00 €	769.650,00 €
340	Innenwände	1500,00 m ²	387,00 €	580.500,00 €
350	Decken	740,00 m ²	496,00 €	367.040,00 €
360	Dächer	740,00 m ²	486,00 €	359.640,00 €
370	Infrastrukturanlagen		0,00 €	0,00 €
380	Baukonstruktive Einbauten		0,00 €	0,00 €
390	Sonstige Maßnahmen (2. Fluchttreppe)	50,00 m ²	850,00 €	42.500,00 €
300	Summe			2.360.570,00 €

		Menge	EP	Brutto
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen	1480,00 m ²	91,00 €	134.680,00 €
420	Wärmeversorgungsanlagen	1480,00 m ²	89,00 €	131.720,00 €
430	Raumlufttechnische Anlagen	1480,00 m ²	96,00 €	142.080,00 €
440	Elektrische Anlagen	1480,00 m ²	183,00 €	270.840,00 €
450	Kommunikationstechnische Anlagen	1480,00 m ²	49,00 €	72.520,00 €
460	Förderanlagen	1480,00 m ²	0,00 €	0,00 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen	1480,00 m ²	57,00 €	84.360,00 €
480	Gebäude- und Anlagenautomation	1480,00 m ²	68,00 €	100.640,00 €
490	Sonstige Maßnahmen für Technische Anlagen	1480,00 m ²	9,00 €	13.320,00 €
400	Summe			950.160,00 €

Gesamtbaukosten ca.: 4.372.681 Mio.

Wirtschaftlichkeitsberechnung

Bevor Investitionen von erheblicher und finanzieller Bedeutung ($\geq 1,5$ Mio. €) beim Landkreis Friesland entschieden werden, ist durch einen Wirtschaftlichkeitsvergleich unter mehreren in Betracht kommenden Varianten die wirtschaftlichste Lösung zu ermitteln. Eine solche Untersuchung ist nach dem NKomVG sowie die KomHKVO vorgeschrieben.

Es wurde bei der Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Erfordernissen des Einzelfalls die einfachste und wirtschaftlichste Methode angewendet. Dies bedeutet, dass nicht jedwede denkbare Variante betrachtet wurde, sondern die Ermittlung nur so tief erfolgte, dass eine sichere Entscheidung für oder gegen eine Variante ermöglicht ist. Hierzu wurden primär die Baukosten gegenübergestellt.

Fazit:

Die Machbarkeitsstudie dient der Auswahl der umzusetzenden Variante. Daher sind die angegebenen Kosten als Richtwerte zur Bestimmung der Lösungsvariante anzusehen.

Die Variante 1 ist mit einer zu sanierender Bruttogrundfläche von ca. 2.338 m² mit Abstand die Lösung mit den höchsten zu erwartenden Baukosten, da hier das gesamte vorhandene Gebäudevolumen nicht nur energetisch kernsaniert werden muss. Hier würde zur Erzielung der energetischen Vorgaben als auch zur Umsetzung des Raumbedarfs das Tragwerk mit großem Aufwand ertüchtigt werden müssen. Weiterhin würden teilweise nicht benötigte Flächen mit saniert werden.

Bei der Variante 2 hingegen sind die geringsten Baukosten zu erwarten und es ist wohl auch anzunehmen, dass bei einer Sanierung die vorhandene „graue Energie“ in Form von erhaltenswerter Baukonstruktion zur Reduzierung der CO₂-Emission beitragen

wird, allerdings ist bei dieser Variante nicht auszuschließen, dass doch höhere Kosten zu erwarten sind, weil auch hier weiterhin ein Anteil des Bauwerks hinsichtlich der Tragkonstruktion stark ertüchtigt werden muss (vorhandene Dachkonstruktion + Mauerwerksabfangungen). Es ist auch nicht auszuschließen, dass bei den statisch notwendigen Rückbauarbeiten des Vormauerwerkes zum Einsturz der Hintermauerung kommen kann.

Aufgrund des hohen Sanierungsaufwand bei der Varianten 1 + 2 wird ein erheblicher Rückbau und Neueinsatz von neuem Material notwendig sein, ohne jedoch die Qualitäten eines Neubaus erreichen zu können. Von daher kann, da keine spezifischen Vorteile zu erkennen sind, eine Vertiefte Betrachtung zur Nutzung „grauer Energie“ entfallen.

Wie schon in der Beschreibung zur Variante 3 erwähnt, können bei Wahl dieser Lösung aller schulischen und gesetzlichen Ziele ohne Kompromisse realisiert werden. Zumal der Kostenunterschied zur Variante 2 mit ca. 30.000 € marginal ausfällt. Auch zur Erreichung der Klimaschutzziele, wie z.B. die Nutzung regenerativer Energien (PV-Anlage, Luft-Wärme-Pumpe) zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz ist diese Variante vorzuziehen. Im Hinblick auf die zu erwartenden Lebenszykluskosten ist hier ein geringerer finanzieller Aufwand zu erwarten, dies gilt sowohl für die höhere Gesamtnutzungsdauer als auch die niedrigen Kosten für Bauunterhalt und Pflege sowie anfallender Sanierungen.

Empfehlung:

Die Verwaltung empfiehlt die Variante 3 für die weitere Umsetzung zu berücksichtigen, da hier mit den wirtschaftlich geringeren Variablen zu rechnen ist. Auch lassen sich mit der Variante 3 die Anforderung zur Umsetzung des von der Schule ausgearbeiteten pädagogischen Konzeptes sowie die Ziele zur Erreichung der Treibhausgasneutralität sowie die Senkung der Lebenszykluskosten konsequenter umsetzen.

Vergleich der Wirtschaftlichkeit in Zahlen

Variante 1 - Komplettsanierung und Anbau	5.411.000 Mio.
Variante 2 - Teilabriss und Anbau	4.343.226 Mio.
Variante 3 - Komplettabriss und Neubau	4.372.681 Mio.

Der Baukostenstand ist aus dem BKI 2023, eine seriösere Aussage zur Baukostensteigerung bis auf das Jahr 2025 ist derzeit nicht möglich.

Herr Alpaslan stellt mit einer Präsentation die wesentlichen Aspekte des Sachverhaltes dar.

Herr KTA Burgenger meldet sich zu Wort und möchte von Herrn Hofmeister, Schulleiter der BBS Jever, wissen, ob die Fläche der Variante 3 auskömmlich sei.

Herrn Hofmeister wird das Wort vom Vorsitzenden Herrn Buß erteilt und expliziert, dass die Schule bereits seit 3 Jahren dabei sei, neue Lernraumkonzepte auszuarbeiten. Flurschulen - ein Gang von dem die einzelnen Unterrichtsräume abgehen – seien

heute nicht mehr modern. Die Entwicklung sei auf offene Foren ausgerichtet, von denen in kleinen Teams und mit Tablets gearbeitet werde, die Schüler kommen anschließend in einem Plenum zusammen. Ein Lernraumkonzept, welches im Neubau umzusetzen wäre. Abzusehen sei, dass in den nächsten 3 – 4 Jahren weniger Raum gebraucht werde, weil die Schülerzahlen weiter zurückgehen. Jedoch rechne man damit, aufgrund der aktuellen Schülerzahlen in den Grundschulen und der Jahrgänge 5 + 6, dass die Schülerzahlen in 5 – 6 Jahren auch wieder steigen. Auf Basis dieser Prognose könne vorkalkuliert werden, wie der Raumbedarf in 10 – 15 Jahren in Verbindung mit Tablet-Klassen und digitalem Lernen aussehen werde. Aus Sicht von heute sei demnach die Variante 3 die beste Variante. Die Schule sei bereits sehr innovativ mit den Boards, den Tablet-Klassen – dies alles zusammen werde die Schule als Berufsbildende Schule weit voranbringen, denn die Ausbildungsbetriebe suchen Teamplayer und gut ausgebildete Schüler. Lernkonzepte für den Neubau seien bereits vorhanden, jedoch diese auszuführen, würde den Rahmen der Sitzung sprengen.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Empfehlung der Verwaltung zur Umsetzung der Variante 3 wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.1.2 Einführung eines Kommunalen Energiemanagements (KEM) für die kreiseigenen Gebäude des Landkreises Friesland Vorlage: 0678/2023

Durch § 17 des Niedersächsischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels ist der Landkreis Friesland zur regelmäßigen Berichterstattung der Energieverbräuche verpflichtet. Der Bericht muss die jährlichen Kosten, Verbräuche, CO₂-Emissionen der Liegenschaften sowie Kennwerte in kWh/m²/a und Angaben zur Witterungsbereinigung für Heizenergie erhalten. Das KEM ist dabei ein sehr hilfreiches Werkzeug, diese für den Energiebericht relevanten Daten zu erheben und in einer Berichtsform bereitzustellen.

Zusätzlich hat der Landkreis Friesland beschlossen, bis zum Jahre 2030 treibhausgasneutral zu werden. Der Gebäudesektor und der damit verbundene Energieverbrauch spielt auf dem Weg hin zur Treibhausgasneutralität eine erhebliche Rolle. Um den Anforderungen des Beschlusses zu entsprechen, ist die systematische Erhebung der Energieverbräuche notwendig, die eine Datenauswertung ermöglicht und so Einsparpotentiale der CO₂-Emissionen erkennen lässt. Diese wichtige Voraussetzung auf dem Weg hin zur Treibhausgasneutralität des Landkreises wird durch die Implementierung eines KEM ermöglicht. Ein solche KEM ermöglicht auch, die positiven Wirkungen von Investitionen zu dokumentieren und ein eigenes Benchmark für die Wirtschaftlichkeit von Investitionen zu entwickeln.

Die Bewirtschaftung kommunaler Liegenschaften und der damit verbundene Verbrauch von Wärme, Strom und Wasser stehen für einen erheblichen Teil der kommunalen Ausgaben und CO₂-Emissionen. Zwischen 10 und 20 Prozent des Verbrauchs und der Kosten für Energie und Wasser können bereits durch nichtinvestive Maßnahmen eingespart werden. Energiecontrolling, Betriebsoptimierung bestehender Anlagentechnik, Hausmeisterschulungen und Motivation von Gebäudenutzern zu energiesparendem Verhalten sind die wesentlichen Elemente eines KEMs, das für Kommunen wirtschaftliche Vorteile bietet.

Das derzeitige Energiemanagement beim Landkreis Friesland erfolgt durch die Erfassung von Energieverbräuchen der kommunalen Liegenschaften anhand eines Formularbogens, welches monatlich von den Hausmeistern der Schul- und Verwaltungsgebäude dokumentiert wird. Diese Werte werden anschließend mühsam händisch in einer Excel-Datei zusammengeführt. Eine qualitative Analyse der Energieverbräuche sowie eine proaktive Ableitung von geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung der Energiekosten kann aufgrund der geringen fachlichen und finanziellen sowie der technischen Möglichkeiten (fehlende Messtechnik und Software) derzeit nur im begrenzten Umfang stattfinden.

Die Einführung eines KEMs ist mit dem vorhandenen Personal im Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement nicht möglich. Hier ist eine neue Personalstelle im Gebäudemanagement zu schaffen.

Die Förderquote beträgt 70% der förderfähigen Gesamtausgaben. Zu den förderfähigen Maßnahmen und Ausgaben gehören u.a. der Einsatz von zusätzlichem Fachpersonal, die Beauftragung fachkundiger externer Dienstleister (bis zu 45 Beratertage), Ausgaben für Messtechnik und Software. Die zu fördernde Personalstelle ist neu zu schaffen und für die Dauer der Projektförderung zu befristen. Der Bewilligungszeitraum beträgt 36 Monate. Eine spätere Weiterbeschäftigung ist nicht ausgeschlossen, muss sich jedoch durch die Einsparungen rechtfertigen können.

Das Anforderungsprofil für die neue Stelle setzt ein abgeschlossenes Studium der Ingenieurwissenschaften in Energiemanagement, technische Gebäudeausrüstung, Versorgungstechnik, Architektur oder vergleichbarer Qualifikation voraus und ist mit Entgeltgruppe 11 zu vergüten.

Beispielhaft wird der Personalaufwand im Leitfaden unter der Annahme berechnet, dass durch das Energiemanagement 15 % der Energiekosten eingespart werden. Für den Landkreis Friesland ergibt sich daraus am Beispiel der Verbrauchskosten der kreiseigenen Liegenschaften (brutto) für 2022:

Energiekosten inkl. Wasser:	1.891.674,02 €
Annahme: 15% Einsparung der Energiekosten durch nicht investive Maßnahmen	283.751,10 €
Bei 30%iger Abdeckung der Liegenschaften: Einsparung der Strom- und Wärmekosten pro Jahr	85.125,33 €
Demgegenüber stehen Personalkosten in Höhe von Personalkosten 218.000 € für 3 Jahre in EG 11 Stufe 2 abzüglich 70% Förderung	ca. - 65.400,00 €

Bei 100%iger Abdeckung des Wärmeverbrauchs: ca. 283.751 € Einsparung der Strom-, Wärme- und Wasserkosten.

Zusätzlich werden auch Kosten für Messtechnik (bis max. 50.000 €), Ausgaben für Software einschl. Lizenzen (bis max. 20.000 €) und Beauftragung externer Dienstleister (bis zu 45 Beratertagen) sowie weiterer notwendiger, bei der Implementierung des KEM, entstehender Kosten mit 70% gefördert.

Der Aufgabenbereich der neuen Personalstelle umfasst unter anderem:

- Implementierung einer Energiemanagement-Software und Zugriff auf Gebäudeleittechnik und Zählerfernauslesung
- Ansprechpartner für energierelevante Aufgaben für externe Dienstleister, Gebäudeverantwortliche und Hausmeister
 - Fernzugriff auf kommunale Daten
 - Direkter Zugriff auf Verbrauchs-, Gebäude- und Anlagendaten
- Weisungsbefugnis gegenüber dem Betriebspersonal und den Hausmeistern in allen technischen Belangen
- Informations-, Anhörungs- und Vorschlagsrecht im Rahmen der Haushaltsplanerstellung für energierelevante Investitionen
 - Einfluss auf die Gestaltung kommunaler Energielieferverträge

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fördert im Rahmen der Kommunalrichtlinie die Einrichtung eines Energiemanagements durch eine Zuschussförderung.

Durch das KEM werden in diesen Liegenschaften die Energieverbräuche und somit auch die Energiekosten gesenkt. Nicht zuletzt reduzieren sich auch die Treibhausgasemissionen.

Bewilligungsvoraussetzung für die Förderung ist ein Beschluss durch das oberste Entscheidungsgremium über den Aufbau und den beabsichtigten dauerhaften Betrieb eines Energiemanagementsystems.

Im Bewilligungszeitraum müssen folgende Ziele erreicht werden:

- Das KEM deckt mindestens 30 % des Wärmeverbrauchs aller Liegenschaften ab
- Etablierung organisatorischer Strukturen für das KEM
- Monatliches Energie-Controllingsystem für Strom, Wärme, Wasser mit liegenschaftsbezogenen Monatsberichten für priorisierte Liegenschaften
- Erarbeitung und jährliche Aktualisierung eines Energieberichts, der die Ergebnisse der Implementierung des Energiemanagements dokumentiert und alle für das KEM relevanten Handlungsfelder, Prozesse, Verbrauchs- und Erzeugungstellen systematisch erfasst, Einsparpotenziale identifiziert und Handlungsempfehlungen gibt. Die Inhalte des Energieberichts gehen über die gesetzlichen Anforderungen gemäß §17 NKlimaG hinaus.
- Beschluss des jährlichen Energieberichts in den jeweiligen Entscheidungsgremien

Durch die Implementierung des KEM ist eine zeitnahe Senkung der Energiekosten mit nicht investiven Maßnahmen zu erreichen. Weiterhin sollen die professionelle Einführung einer Energiemanagement-Software sowie der Einbau entsprechender Hardware

zur digitalen Erfassung der Zählerstände mit Unterstützung des KEM umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit den o.g. Maßnahmen soll der KEM die Umsetzung der energie- und klimatischen Ziele unterstützen und im besten Fall beschleunigen. Daher schlägt die Verwaltung vor, in 2024 ein Kommunales Energiemanagement (KEM) für die kreiseigenen Gebäude einzuführen.

Herr Neuhaus erläutert zusammenfassend den Inhalt sowie den Hintergrund der Beschlussvorlage.

Herr KTA Haesihus möchte wissen, was passiert, wenn die Ziele, im Bewilligungszeitraum für die Förderung, nicht erreicht werden.

Herr Neuhaus antwortet, dass im Zweifel die Förderung zurückgezahlt werden müsse, jedoch seien die Ziele nicht so hoch, dass diese nicht erreichbar wären.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Ausschuss stimmt der Einführung eines Kommunalen Energiemanagements in Verbindung mit der Schaffung einer neuen Personalstelle, unter dem Vorbehalt der Förderung der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL), zu.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.1.3 Fortschreibung des Masterplans an Kreisstraßen 2022 bis 2027; Bau- programm an Kreisstraßen 2024 Vorlage: 0671/2023

Die grundlegende Sanierung der Kreisstraßen sowie der Neubau von Radwegen an Kreisstraßen sind bekanntlich Handlungsschwerpunkte des Landkreises Friesland seit den Jahren 2012 ff., an denen in den vergangenen Jahren mit Nachdruck gearbeitet wurde.

Neben dem Ausbau des Radwegenetzes geht es darum, zu vermeiden, dass vorhandene (Fahrbahn- und Radweg-)Schäden sich weiter verstärken (Beurteilung auf Grundlage der Zustandserfassung aus 2017) und die Vermögenswerte zumindest erhalten bzw. erhöht werden.

Der Masterplan stellt die Grundlage für die strategische Ausrichtung des Landkreises Friesland zur Konkretisierung der o.g. Handlungsschwerpunkte dar, er stammt aus dem Jahr 2016 und wird jährlich an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Im Ergebnis wird eine Fortschreibung für die Jahre 2024 ff. vorgelegt, die konkret auch die Maßnahmen des Bauprogramms 2024 beinhaltet, wobei die Einstellung der erforderlichen Finanzmittel der Haushaltplanung obliegt.

In 2023 wurden dem Handlungsschwerpunkt Sanierung der Kreisstraßen entsprechend bereits folgende Maßnahmen durchgeführt bzw. beauftragt:

- Fahrbahnverstärkung der K 96 zwischen Schortens und Dykhausen, investiv, Ansatz 900.000 €
- Teil-Profilierung der Fahrbahnen der K 110, (Langendamm / Dangastermoor) und K 111 (Dangaster Str.), Ansatz für 2023: 500.000 €.
- Fahrbahnsanierung der K 102, KVP Bockhorn Richtung Zetel, 1. Teilabschnitt. Ansatz für 2023: 375.000 €. Durchführung erst in 2024 aufgrund Baumaßnahme des Landes an der L 815 in Zetel.

Folgende weitere Maßnahmen sind für das Jahr 2024 vorgesehen:

- Fahrbahnsanierung der K 102, Zetel bis Bockhorn, 2. Teilabschnitt. Ansatz für 2024: 330.000 €.
- Teilsanierung der K 102, Horster Str. Zetel, Anschluss an Maßnahme des LK WTM, Ansatz 2024: 50.000 €
- Fahrbahnverstärkung der K 294, Ostiemer Berg bis Brücke BAB, investiv, Ansatz 2024: 600.000 €
- Teil-Neuaufbau K 94, „Familia“ bis Siebetshaus, investiv, Ansatz 2024: 320.000 €

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für Unterhaltung und Instandsetzung (Ergebnishaushalt) erfolgen außerdem die jährlichen speziellen Oberflächenbehandlungen und Profilierungsmaßnahmen auf Fahrbahnen und Radwegen im Landkreis. Die entsprechenden Strecken werden üblicherweise im späten Frühjahr nach Ablauf der Frostperiode ausgewählt.

Des Weiteren stehen Unterhaltungsmaßnahmen an diversen Brückengeländern an.

Im Nachgang zur Fahrbahnverstärkung der K 96 werden im nächsten Jahr noch die betr. Bushaltestellen an der Strecke angepasst und barrierefrei umgebaut. Hierfür wurden Fördermittel der Nds. Landesnahverkehrsgesellschaft beantragt.

Eine grobe Übersicht über die weiteren in den nächsten Jahren geplanten Maßnahmen stellt der Masterplan des Landkreises Friesland für die Jahre 2022 bis 2027 dar.

Das im März dieses Jahres beschlossene Fahrradkonzept sowie die aktuell im Oktober festgelegte Maßnahmenliste hierzu hat zur Aufnahme einer Vielzahl von neuen Radwegeneu- bzw. Ausbaumaßnahmen (farblich dargestellt) geführt, die in den folgenden Jahren geplant und umgesetzt werden.

Herr Hinrichs erläutert die Vorlage und die für 2024 geplanten Maßnahmen in der Fortschreibung des Masterplanes. Es sei nur eine übersichtliche Anzahl von Maßnahmen enthalten, dies sei auch der finanziellen Lage des Landkreises geschuldet. Ansonsten gelte es, die symbolische „Planungsschublade“ zu füllen, so ist geplant, vier Maßnahmen zu Radwegverbreiterungen an Kreisstraßen planerisch zu beginnen. Selbstverständlich stehe die nun vorzunehmende inhaltliche Diskussion über die Fortschreibung des Masterplanes unter dem Vorbehalt der parallel stattfindenden Haushaltsplanung.

Herr KTA Burgenger erläutert für die Mehrheitsgruppe, dass diese beantrage, drei konkrete Änderungen am Masterplan „Kreisstraßen“ vorzunehmen, die da lauten:

- a. Verschiebung der Maßnahme „K 294 Fahrbahnverstärkung Ostierner Berg bis BAB-Brücke“

Der Zustand sei aktuell noch in Ordnung, so dass angesichts der finanziellen Lage um ein Jahr verschoben werden sollte.

- b. Radwegverbreiterung „K 111/ Dangaster Straße, Varel“ tauschen mit „K 340/ Oldenburger Straße, Varel“ (Auswirkungen nur in 2025 und 2026, d.h. K 111 würde von 2026 nach 2025 zu Lasten der K 340 verschoben werden)

Die Dangaster Straße könnte Endabschnitt der Vorrangroute Jever-Varel sein, dieses Teilstück ist im Fahrradkonzept der Stadt Varel mit hoher Priorität enthalten.

In diesem Zusammenhang könnte konkret geprüft werden,

... ob zwischen Hullenwiesenstraße und Papier- und Kartonfabrik Varel Verbreiterung des Radweges möglich ist,

... ob eine Alternativroute am Bahnweg (entlang der Bahnlinie) möglich ist (Lückenschluss),

... ob auf der K 111 (Dangaster Straße) die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist.

- c. Neu zu berücksichtigen: Als Teile der Radvorrangroute Jever-Varel einen Weg vom Petershörner Siel Richtung Varel (siehe Fahrradkonzept) zu bauen bzw. zu ertüchtigen

Mit diesem neuen Weg würde die Strecke Sande-Varel um (geschätzt) 1 km verkürzt, weil die Radfahrer aus Cäciliengroden kommend nicht mehr den Bogen über Dangast fahren müssten. Hierzu sollten auch 100.000 € zur Aufnahme einer Planung (ggf. Flächenankäufe) eingestellt werden.

Im Verlauf einer Diskussion wird festgehalten, dass eine Zurückstellung der Maßnahme **zu a.** um ein Jahr (also nach 2025) grundsätzlich möglich wäre, in diesem Zeitraum könne auch zumindest versucht werden, Aussagen vom Betreiber des vorhandenen Sandabbaus über die weitere Dauer und den Umfang erforderlicher Transporte (über die K 294) zu erhalten. **Herr Hinrichs** kündigt an, dass für die weitere Fortschreibung des Masterplanes wichtig sei, dann konsequent auch Maßnahmen aus 2025ff. zu verschieben, um die „Bugwelle“ nicht unverhältnismäßig zu vergrößern, diesen Aspekt werde man berücksichtigen.

Auch die Verschiebung der Radwegverbreiterungen **zu b.** sei ohne weiteres möglich.

Zu der neuen Trasse in **c.** gibt **Herr Hinrichs** zu bedenken, dass eine Aufnahme dieser Planung erstmals die Abkehr von der bisherigen Strategie sei, ausschließlich Maßnahmen an Kreisstraßen in eigener Zuständigkeit voranzutreiben, konkret zu planen und zu finanzieren. Im Ergebnis habe dieser Bestandteil ggf. nennenswerte Auswirkungen

auf die künftige Radverkehrsförderung, was **Herr KTA Burgenger** bestätigt. **Herr KTA Homfeldt** sieht hier grundsätzlichen Erörterungsbedarf, denn es würde ein Präzedenzfall geschaffen, woraufhin **Herr KTA Gburreck** den Vorschlag unterbreitet, diesen Teil des Antrages zunächst nur beratend zur Kenntnis zu nehmen.

Herr KTA Burgenger stellt den Antrag der Mehrheitsgruppe, drei konkrete Änderungen am Masterplan „Kreisstraßen“ vorzunehmen. Dieser Antrag wird im Gremium einstimmig angenommen.

Es ergeht folgender

erweiterter Beschluss:

Der Fortschreibung des Masterplans Kreisstraßen für 2024 ff. in der vorgelegten Form wird zugestimmt.

Die Einstellung der erforderlichen Finanzmittel bleibt der Haushaltsplanung für 2024 vorbehalten.

Gleichzeitig wird dem Antrag der Mehrheitsgruppe wie folgt zugestimmt:

- a. Verschiebung der Maßnahme „K 294 Fahrbahnverstärkung Ostiemer Berg bis BAB-Brücke“
- b. Radwegverbreiterung „K 111/ Dangaster Straße, Varel“ tauschen mit „K 340/ Oldenburger Straße, Varel“ (Auswirkungen nur in 2025 und 2026, d.h. K 111 würde von 2026 nach 2025 zu Lasten der K 340 verschoben werden)

Der Antrag zu Buchst. c. wird beratend zur Kenntnis genommen:

- c. Neu zu berücksichtigen: Als Teile der Radvorrangroute Jever-Varel einen Weg vom Petershörner Siel Richtung Varel (siehe Fahrradkonzept) zu bauen bzw. zu ertüchtigen

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

**TOP 5.1.4 Verkauf von Fahrzeugen der Kreisfeuerwehr
Vorlage: 0690/2023**

Durch die stetige Verjüngung des Fuhrparks der Feuerwehrtechnischen Zentrale (FTZ) und eine grundsätzliche Neustrukturierung der Kreisfeuerwehr, werden einige Fahrzeuge ersetzt bzw. nicht mehr benötigt.

Hierbei handelt es sich konkret um folgende Fahrzeuge:

1. Volkswagen T3 – Führungskraftfahrzeug (FüKW) (Erstzulassung 1985)

Grundsätzlich wurde dieses Fahrzeug für den Katastrophenschutz verwendet und diente dem Führungspersonal als Arbeits- und Kommunikationsraum. Mittlerweile wurde der FüKW durch einen modernen Einsatzleitwagen ersetzt und wird dementsprechend nicht mehr benötigt.

2. Daimler-Benz Rüstwagen (Erstzulassung 1982)

Dieses Fahrzeug entsprach nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik, weshalb es nicht mehr im Rahmen der Kreisfeuerwehr verwendet werden konnte.

3. Daimler-Benz 1622 Wechselladerfahrzeug (Erstzulassung 1989)

Bei der letzten Hauptuntersuchung ist dieses Fahrzeug durchgefallen. Die Verkehrssicherheit könnte nur mit einem erheblichen Kostenaufwand wiederhergestellt werden. Da im April 2023 das Nachfolgefahrzeug ausgeliefert wurde, ist die Instandsetzung nicht mehr notwendig.

4. VW-MAN 6.100 Löschfahrzeug 8/8 (Erstzulassung 1989)

Dieses Fahrzeug wurde von der Dekon-Einheit für den Transport von Materialien verwendet. Allerdings kann das Fahrzeug nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Zudem ist es möglich, das Material mit dem Abrollbehälter Logistik zu transportieren. Somit wird dieses Fahrzeug ebenfalls nicht mehr benötigt.

Aus diesem Grund wurde in Absprache mit dem Kreisbrandmeister entschieden, dass diese Fahrzeuge veräußert werden sollen.

Um ein einheitliches Verfahren zu gewährleisten, hat man sich seitens des FB 32 für die Versteigerung der Fahrzeuge über die Auktionsplattform „Zoll-Auktion“ entschieden. Im Vorfeld wird für jedes Fahrzeug durch den TÜV ein Wertgutachten angefertigt. Auf Grundlage dieser Wertgutachten werden Startgebote der jeweiligen Versteigerung festgelegt. Somit wird sichergestellt, dass ein angemessener Erlös erzielt wird.

Die Verkäufe sind lt. Hauptsatzung (§6 S.1 Buchst. b)) durch den Kreistag zu genehmigen, wenn sie einen Wert in Höhe von 10.500 € übersteigen.

Herr Tetz führt zum Sachverhalt aus und erklärt das Verfahren des Verkaufs.

Es gibt keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Kreistag genehmigt gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 14 NKomVG die Veräußerung von folgenden Fahrzeugen:

- a. Volkswagen T3 – Typ Führungskraftfahrzeug
- b. Daimler-Benz Rüstwagen
- c. Daimler-Benz 1622 Wechselladerfahrzeug
- d. VW-MAN 6.100 Löschfahrzeug 8/8

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

Beschaffungen für den Küchenzug

Für das Haushaltsjahr 2023 wurde die Beschaffung eines Kühlanhängers für den Küchenzug eingeplant, um die autarke Lebensmittelversorgung im Falle eines längeren Einsatzes sicherstellen zu können. Allerdings haben sich einige gesetzliche Vorschriften hinsichtlich der Lagerung, des Transports etc. von Lebensmitteln in einem Kühlanhänger ergeben, weshalb die grundsätzliche Idee zunächst wieder verworfen wurde, weswegen die Beschaffung ggf. zu einem späteren Zeitpunkt mit einem angepassten Konzept unter Einhaltung der Vorschriften wieder aufgegriffen werden soll. Bis dahin kann weiterhin relativ kurzfristig ein Kühlanhänger ausgeliehen werden.

Stattdessen präferiert der Küchenzug der Kreisfeuerwehr eine alternative Variante der Optimierung, wodurch zukünftig eine nachhaltige und autarke Versorgung der Einsatzkräfte gewährleistet werden kann.

Dieses Konzept basiert grundsätzlich darauf, eine autarke Versorgung mit Wasser, Strom und Kraftstoffen zu gewährleisten. Durch diese vorhandenen Ressourcen soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Versorgung der Einsatzkräfte mit den benötigten Nahrungsmitteln mit Mehrweggeschirr zu ermöglichen. Dabei findet auch ein nachhaltiger Aspekt Berücksichtigung, da der Verbrauch von Einweggeschirr reduziert wird. Allerdings kann das Mehrweggeschirr nur unter Berücksichtigung der Hygiene-Leitlinie vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz abgewaschen und wiederverwendet werden. Demnach ist das Geschirr vorzugsweise in einer Geschirrspülmaschine zu reinigen, die über einen Zeitraum von mindestens 10 Sekunden mit einer Temperatur von 85° C spült.

Für die Umsetzung dieses neuen Konzeptes wird folgende Ausstattung benötigt:

1. Geschirrmobil

Statt eines Kühlanhängers soll nun ein Anhänger mit Spülmöglichkeiten für Geschirr beschafft werden. Auf dem Anhänger sollen die benötigten Gerätschaften verbaut werden, mit denen die erforderlichen Spültemperaturen gem. der o.g. Leitlinie erreicht werden können. Gleichzeitig soll der Anhänger für den Transport des bereits beschafften Mehrweggeschirrs geeignet sein.

2. Transportkisten für das Geschirr

Für das bereits beschaffte Geschirr werden noch passende Transportkisten benötigt, damit das Geschirr vorschriftsgemäß auf dem Anhänger transportiert werden kann.

3. Netzersatzanlage

Derzeit verwendet der Küchenzug noch eine alte Netzersatzanlage aus dem Katastrophenschutz. Allerdings reicht die Leistung für die benötigten Geräte nicht mehr aus und zudem läuft der Strom nicht konstant. Aus diesem Grund wird eine neue Netzersatzanlage für die Umsetzung dieses Konzeptes benötigt. Zudem soll die Anlage für empfindliche Informationselektronik geeignet sein, wodurch sich bei Bedarf auch anderweitige Verwendungsmöglichkeiten ergeben.

4. Mobiler Durchlauferhitzer

Um weiteres Heißwasser für die sonstigen Anforderungen der Küche erzeugen zu können, wird zudem noch ein entsprechend leistungsstarker Durchlauferhitzer benötigt.

Der derzeitige Durchlauferhitzer wird diesen Anforderungen nicht mehr gerecht, weshalb die Einsatzkräfte vom Küchenzug zusätzliches Wasser in großen Töpfen aufkochen und umschütten müssen. Dies bringt ein hohes Gefahrenpotential mit sich.

5. Behälter zum Transport von Kraftstoffen und Frischwasser

Die Behältnisse sollen die Versorgung mit den benötigten Ressourcen auch bei fehlender oder defekter Infrastruktur sicherstellen.

Beschaffungen im Bereich Brandbekämpfung und Hilfeleistung

Weiterhin werden für den Bereich Brandbekämpfung und Hilfeleistung zusätzliche Rollcontainer benötigt, damit das benötigte Material ordnungsgemäß auf dem Abrollbehälter-Logistik verladen und transportiert werden kann.

Konkret werden folgende Rollcontainer benötigt:

- 2 Rollcontainer für den Transport von Schutzkleidung
- 2 Rollcontainer für den Transport von Atemschutzausrüstung
- 2 Rollcontainer für den Transport von Atemschutzflaschen
- 2 Rollcontainer für den Transport von Schaummittel

Derzeitige Haushaltssituation, Deckungsvorschlag

Für die Deckung der über- und außerplanmäßigen Ausgaben stehen die Mittel für die Beschaffung des ursprünglich geplanten Kühlanhängers i. H. v. 15.000,- € zur Verfügung, da der Kühlanhänger vorerst nicht mehr benötigt wird und stattdessen ein Spülmobil beschafft werden soll.

Weiterhin ist für das Haushaltsjahr 2023 ein Container für Brände von E-KFZ mit 100.000,- € eingeplant, welcher ebenfalls nicht mehr benötigt wird.

Ursprünglich wurde die Beschaffung des Containers eingeplant, damit defekte E-KFZ untergetaucht werden können, um mögliche (Folge-) Brände der Batterie zu verhindern. Allerdings wurde dieses Löschverfahren von der Firma „Ellermann Eurocon“ patentiert. Dementsprechend könnte es Probleme geben, wenn der Landkreis dieses Löschverfahren mit einem anderen Produkt, als dem von Ellermann durchführen würde. Das Produkt von Ellermann kostet allerdings ca. 150.000,- €, weshalb die eingeplanten Mittel nicht ausreichen würden.

Nach Rücksprache mit dem Kreisbrandmeister gibt es mittlerweile zudem neue Erkenntnisse im Hinblick auf die Brandbekämpfung von E-KFZ. Es wurde festgestellt, dass die Batterie nicht der häufigste Auslöser eines Brandes ist. Vielmehr sind herkömmliche Kabelbrände die häufigste Ursache für entstehende Brände. Dementsprechend würde das o.g. Löschverfahren unnötig die möglicherweise noch intakte Batterie zerstören. Somit wäre es effektiver den Brandherd ausfindig zu machen und den Brand gezielt zu löschen. Die Beschaffung des Löschcontainers ist somit hinfällig.

Deswegen stehen diese Mittel ebenfalls zur Verfügung.

Zudem wurden dieses Jahr bereits Einnahmen i. H. v. 45.250,- € durch die Versteigerung von Fahrzeugen und Ausstattung generiert, wovon 13.000,- € bereits für die Erüchtigung der Atemschutzstrecke verplant (Updates). Die restlichen Versteigerungserlöse i. H. v. 32.250,- € können ebenfalls zur Deckung dieser Ausgaben verwendet werden.

Insgesamt entsteht somit folgende Übersicht:

Mögliche Deckung		Voraussichtliche Kosten	
Herkunft	Höhe	Gegenstand	Preis
Kühlanhänger	15.000,- €	Geschirrmobil	45.000,- €
Anhänger für Brände von E-KFZ	100.000,- €	Netzersatzanlage	45.000,- €
Versteigerungserlöse	32.250,- €	Mobiler Durchlauferhitzer	5.500,- €
		Transportkisten	1.500,- €
		Kraftstoff- und Frischwasserbehälter	1.500,- €
		Rollcontainer	36.000,- €
Summe	147.250,- €	Summe	134.500,- €
	Differenz	12.750,- €	

Folglich stehen für die außerplanmäßigen Ausgaben ausreichend Deckungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Herr Tetz führt eingehend zum Inhalt der Beschlussvorlage aus. Hierzu erklärt **Herr Kreibrandmeister Fianke** ergänzend die Einzelheiten, warum die Beschaffung des Löschcontainers hinfällig sei.

Herr KTA Gburreck erklärt sich mit der plausiblen Erklärung der Herren Tetz und Fianke konform und stimmt den kostenneutralen Beschaffungen zu.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Kreistag beschließt gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 9 NKomVG über die Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 134.500,- € außerplanmäßig im Haushaltsjahr 2023. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

1. Beschaffung eines Geschirrmobils i. H. v. 45.000 €.
2. Beschaffung einer Netzersatzanlage i. H. v. 45.000 €.
3. Beschaffung eines mobilen Durchlauferhitzers i. H. v. 5.500 €.
4. Beschaffung von Transportkisten sowie Kraftstoff- und Frischwasserbehältern i. H. v. 3.000 €.
5. Beschaffung von Rollcontainern i. H. v. 36.000 €.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP Bahnreaktivierung; hier: Beauftragung von Machbarkeitsstudien
5.1.6 Vorlage: 0684/2023

Die ost-friesische Halbinsel verfügt derzeit nur über zwei bzw. drei leistungsfähige Stränge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die jedoch bspw. keinen Ringschluss ermöglichen und u. a. das Mittelzentrum Aurich nicht erreichen. Damit hat die Region einen klaren Standortnachteil sowohl für die gewerbliche Wirtschaft als auch in Bezug auf die Tourismusdestinationen. Gleichzeitig muss der SPNV als leistungsfähigster Teil des Umweltverbundes eine wesentliche Rolle für die Mobilitätswende einnehmen.

Im Rahmen der Diskussionen in der VEJ um eine Aufwertung wurde dies zuletzt verstärkt thematisiert, auch wenn die Landkreise keine Zuständigkeit für den Bahnverkehr haben. Um gegenüber Bund und Land eine Diskussionsgrundlage zu entwickeln, wurde das Bahnkonzept Ost-Friesland beauftragt. Es soll aufzeigen, welche (reaktivierbaren) Strecken zu einer besseren Erreichbarkeit der Region beitragen können.

Das Gutachten (Bahnplan Ost-Friesland) wurde am 01.12.2022 im Ausschuss für Bauen und Mobilität, Katastrophen- und Feuerschutz vorgestellt. Demnach kommen lt. der Studie im Gebiet der VEJ vier mögliche zu reaktivierende Bahnlinien für eine nähere Betrachtung in Frage. Für den Landkreis Friesland sind dies die Reaktivierung der Strecken Jever - Harlesiel und Varel – Bockhorn - Zetel.

Der parlamentarische Lenkungskreis zum neuen Streckenreaktivierungsprogramm hat die Strecken im Landkreis Friesland in der Reaktivierungsuntersuchung 2023 als „nicht weiter zu verfolgen“ eingestuft.

Die Kosten für die geplante Studie sind nicht zuwendungsfähig gemäß den Bestimmungen nach § 7 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), da es sich um Schienenverkehr handelt und müssten aus Eigenmitteln getragen werden. Die Gesamtkosten der Studie werden seitens der VEJ-Geschäftsstelle auf ca. 75.000 € pro Strecke geschätzt.

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage wird die Beauftragung der Machbarkeitsstudien bis auf Weiteres zurückgestellt.

Eine weitere Ausführung zum Sachverhalt der Vorlage ist für das Gremium nicht erforderlich. Es gibt keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Obwohl die Reaktivierung von zwei Bahnstrecken im Landkreis Friesland ein sinnvolles Projekt ist, wird die Beauftragung von Machbarkeitsstudien aufgrund der Finanzlage zurückgestellt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP **Nahverkehrsplan; hier: Verbesserungen auf den Linien 211 und 212**
5.1.7 **(Jever – Hohenkirchen – Schillig/Harlesiel)**
 Vorlage: 0682/2023

Wie bereits mehrfach berichtet, hat der Landkreis Friesland mit Kreistagsbeschluss vom 18.12.2019 seinen Nahverkehrsplan für die Jahre 2020 bis 2024 beschlossen.

Eines der wichtigsten Ziele im Nahverkehrsplan ist die Verbesserung des Verkehrsangebotes und damit der Attraktivität des ÖPNV im Jedermannverkehr. Dabei soll eine regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im (Stunden-)Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren. Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Landkreis Friesland ausgebaut und insbesondere die an wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen dem ÖPNV und dem Schienenverkehr hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.

Auf dem Weg zur Umsetzung dieser Ziele hat der Landkreis bisher gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in 2020 bis 2023 bereits die Verbesserung und Vertaktung einiger Hauptlinien (111, 121, 215, 219, 251 und 253) umgesetzt.

Als letzte noch zu verbessernde Hauptachse bleibt nun die Verbindung zwischen Jever und Hohenkirchen mit der Weiterführung auf zwei Linien Richtung Harlesiel und Schillig.

Linie 212 (Jever – Hohenkirchen - Schillig)

Ab dem zweiten Quartal 2024 sollen auf der Linie 212 der Firma Weser-Ems-Bus an Werktagen stündliche Fahrten zwischen 08:00 und 20:00 Uhr angeboten werden (die morgendlichen Fahrten zu den Schulen werden zukünftig gesondert (z.B. über andere Linien) abgebildet, um auch einen übersichtlicheren Fahrplan zu erhalten. An Wochenenden werden jede zweite Stunde Fahrten zwischen 09:00 und 18:00 Uhr eingerichtet.

Linie 211 (Hooksiel – Hohenkirchen – Harlesiel)

Als Ergänzung zur o.g. Hauptachse zwischen Jever und Hohenkirchen/Schillig soll die Linie 211 ebenfalls aufgewertet werden. Hier ist an Werktagen ein 2-Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr und an Wochenenden ein 2-Stundentakt von 08:30 Uhr bis 18:30 Uhr geplant.

Eine Unterscheidung zwischen Schul- und Ferienzeiten entfällt auch hier vollständig und stellt eine wesentliche Verbesserung dar. Bei beiden Linien besteht auch bei jeder Verbindung in Hohenkirchen die Möglichkeit zum Umstieg in die 212 oder 211 und in Schillig in die 121. Des Weiteren werden über die Linie 212 auch stündlich die Anschlüsse an die NordWestBahn in Jever erreicht.

Für die Einrichtung dieses verbesserten Angebotes im Wangerland müssen von dem Busunternehmen 4 bis 5 zusätzliche BusfahrerInnen eingesetzt werden. Da diese teilweise neu eingestellt werden müssen, ist ein gewisser zeitlicher Vorlauf für die Umsetzung erforderlich. Wir rechnen mit einer Umsetzung im zweiten Quartal 2024.

Der Zuschussbedarf für dieses Angebot beträgt 750.000 € pro Jahr (2024 anteilig ca. 500.000 € je nach Startdatum) und wird durch die allgemeinen Haushaltsmittel für die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs finanziert (gemäß Nahverkehrsplan).

Die Auskehrung der Mittel wird über die Allgemeine Vorschrift (Richtlinie über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade), beschlossen am 18.12.2017, erfolgen. Dafür werden die entsprechenden Mittel über die Allgemeine Vorschrift als Ausgleich für wirtschaftliche Nachteile zur Verfügung gestellt.

Eine weitere Ausführung zum Sachverhalt der Vorlage ist für das Gremium nicht erforderlich.

Herr KTA Homfeldt bittet in Anbetracht der avisierten Kosten und Folgekosten im Kontext der aktuellen Haushaltssituation die Dringlichkeit und Notwendigkeit einer Entscheidung in diesem Jahr abzuwägen.

Herr Neuhaus erklärt, dass dies der letzte wesentliche Baustein aus der Nahverkehrsplanung 2019 – 2024 sei. Die Linien 211 und 212 leisten eine wichtige Flächenerschließung. Sie binden das Grundzentrum Hohenkirchen an den SPNV an und binden die wichtigen größeren Orte im Wangerland in den integrierten Taktfahrplan ein - dies sei auch von touristischer Bedeutung.

Herr KTA Homfeldt stellt die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf, denn anhand von Zahlen könne man abwägen, ob der Bedarf zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der Haushaltssituation unbedingt zu bedienen sei.

Frau KTA Esser bemerkt, dass es allgemein bei der Einführung neuer Linien problematisch für Voraussagen zu Bedarfen sei. Es dauere immer eine Weile bis neue Angebote bekannt und angenommen werden. Daher stelle sich grundsätzlich die Frage, ob eine Erschließung im Wangerland vorangebracht werde oder nicht. Die Haushaltssituation sei bekannt, jedoch wäre es bedauerlich, wenn die Erschließung im Zuge der Mobilitätswende ad acta gelegt werden würde.

Herr KTA Homfeldt merkt hinzu, dass es absolut keine Frage des Wollens, sondern aufgrund eines zweistelligen Millionendefizits im Haushalt, eine Frage des Könnens sei. Die Frage nach einer etwaigen Bedarfsprognose sei berechtigt. In der aktuellen Lage müsse, egal in welchem Ausschuss oder um welches Thema es gehe, die Frage nach der Notwendigkeit unter Berücksichtigung der Haushaltssituation gestellt werden. Die Frage laute damit, „muss die Entscheidung jetzt sein oder kann das noch ein Jahr warten?“.

Herr Neuhaus ergänzt, dass eine Prognose der Fahrgastzahlen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich sei, da es sich um eine Angebotsentwicklung handle – ein umfangreiches Angebot führe zu mehr Nachfrage. Die wesentlichen großen Linien seien

bereits auf den SPNV vertaktet, der letzte Teil werde gebraucht um ein Drittel der Kreisfläche an die Schiene über zwei Punkte anzuschließen. Nur ein integriertes ÖPNV-Netz könne Nachfrage erzeugen. Zahlen, Daten und Fakten können aktuell nicht gestellt werden.

Herr KTA Tammen äußert ebenfalls Bedenken hinsichtlich einer Entscheidung bei aktueller Haushaltslage. Erst ein Angebot führe zu einer Nachfrage, daher sei es schwierig eine Entwicklung vorauszusagen Eine Investition zu tätigen, die möglicherweise ohne Nachfrage bliebe und nicht umkehrbar sei, sollte gut überlegt sein.

Herr Neuhaus teilt mit, dass der Nahverkehrsplan ohnehin bis Ende 2024 fortgeschrieben werden müsse. Im Rahmen der Fortschreibung werde auch die Bewertung der bestehenden Liniennetze neu erfolgen und in dem Rahmen werde auch geschaut, was die bisherigen Verbesserungen gebracht haben. Die Linie 251 Varel–Bockhorn–Zetel–Sande–Wilhelmshaven habe sehr deutliche Fahrgastzahlenverbesserungen.

Frau KTA Esser bittet die Verwaltung ebenfalls für eine Argumentations- und Entscheidungshilfe um die Fahrgastzahlen.

Herr KTA Homfeldt möchte von der Verwaltung wissen, ob eine Rückgängigmachung dieser Linien nach mehreren Monaten möglich sei, stelle sich heraus, dass diese Linien lediglich ein Kostenblock ohne Nutzung darstellen.

Herr Neuhaus teilt mit, dass die Verwaltung entsprechende Zahlen für den kommenden Kreisausschuss am 06.12.2023 zur Verfügung stellen werde.

Herr KTA Tammen bitte darum, den Außenhafen Hooksiel in die Linienplanung einzubinden.

Herr Neuhaus erläutert, dass dies aufgrund der zusätzlichen Wegstrecke zeitlich nicht in die Umlaufplanung integriert werden könne.

Herr KTA Gburreck ist der Auffassung, dass auch der letzte Teil des Bausteins im Nahverkehrsplan beschlossen werden sollte, auch wenn das Geld aktuell nicht locker für Ausgaben sei. Der ÖPNV müsse weiterhin gestärkt werden.

Es wird einstimmig darüber abgestimmt, den Beschlussvorschlag nur beratend zur Kenntnis zu nehmen und weiter in den Kreisausschuss zu verweisen mit der Maßgabe, dass die Verwaltung Zahlen, Daten und Fakten zu Fahrgastzahlen (aktuelle Fahrgastzahlen + Veränderungen der Fahrgastzahlen auf den bereits aufgewerteten Strecken) vorlegt.

Der Ausschuss für Bauen und Mobilität, Katastrophen- und Feuerschutz entscheidet die Vorlage beratend zur Kenntnis zu nehmen und nicht in der Sache zu entscheiden. Die Verwaltung wird beauftragt, Zahlen, Daten und Fakten dem Kreisausschuss am 06.12.2023 vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

vorberatend zur Kenntnis genommen/ weiter an Kreisausschuss

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

**TOP
5.1.8**

**Deutschlandticket; hier: Anpassung der Allgemeinen Vorschrift zur
Anerkennung des D-Tickets in 2024
Vorlage: 0685/2023**

Aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 wurde die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen nach Maßgabe der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023 in die Allgemeine Vorschrift (AV) mit aufgenommen, um eine rechtssichere Weiterleitung der Ausgleichsmittel für nicht gedeckte Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zu gewährleisten. Die Anerkennung des D-Tickets wurde bis zum 31.12.2023 begrenzt, da für 2024 eine Nachfolgeregelung für die Finanzierung in Form einer Einnahmeaufteilung erreicht werden sollte.

Bund und Länder haben sich bisher nicht darauf einigen können, auch für die Jahre 2024 ff. eine Nachschusspflicht zum Ausgleich der Belastungen durch das Deutschlandticket zu statuieren. Stattdessen sollen die im Jahr 2023 nicht verbrauchten Mittel in das Jahr 2024 übertragbar sein. Die Verkehrsministerkonferenz wurde beauftragt, rechtzeitig vor dem 1.5.2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab 2024 vorzulegen. 2024 soll dann eine Verständigung von Bund und Ländern über die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises erfolgen.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist eine weitere Anerkennung des D-Tickets ab dem 01.01.2024 über die Allgemeine Vorschrift erforderlich. Die weitere Anerkennung wird gemäß „Musterrichtlinie Deutschlandticket 2024“ zunächst bis zum 30.04.2024 begrenzt. Nach Aussage der Rechtsberatung (Rödl & Partner) ist die Anerkennung des D-Tickets und die rechtssichere Weiterleitung der Ausgleichsmittel nur über eine Satzung sichergestellt, sodass die Richtlinie Ausbildungsverkehre (Allgemeine Vorschrift) in eine Satzung überführt wird.

Das Gremium verlangt keine weitere Ausführung zum Sachverhalt.
Es gibt keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
Der anliegende Satzungstext wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

**TOP
5.1.9** **Gründung einer Verbundstruktur in der Verkehrsregion Ems-Jade bestehend aus dem Zweckverband Verkehrsregion Ems-Jade (ZVEJ) und der Gesellschaft Verkehrsregion Ems-Jade mit beschränkter Haftung (GVEJ); hier: Änderungsbeschluss
Vorlage: 0687/2023**

Der Kreistag des Landkreises Friesland (Vorlage Nr. 0362/2022) hat am 21.12.2022 beschlossen, gemeinsam mit den anderen Gesellschaftern der Verkehrsregion Ems-Jade (Landkreise Aurich, Emsland, Wittmund und Leer, die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven sowie die kreisangehörige Stadt Leer), die Verkehrsregion Ems-Jade GbR (VEJ) zu einem Mobilitätsverbund weiterzuentwickeln. Es wird ein organisatorisches Kombinationsmodell bestehend aus einem Zweckverband Ems-Jade (ZVEJ) und einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung Verkehrsregion Ems-Jade (GVEJ) angestrebt.

Die Beschlüsse zur Gründung des ZVEJ standen unter dem Vorbehalt der vorherigen Zustimmung durch die Rechtsaufsichtsbehörde, mithin des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport (MI). Das MI hat in Abstimmung mit dem fachlich zuständigen Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) zunächst „grundlegende Bedenken“ in Bezug auf die Übertragung von hoheitlichen Einzelbefugnissen von den Aufgabenträgern auf den ZVEJ geäußert und Anforderungen für die Ausgestaltung der ZVEJ-Satzung formuliert.

Die geäußerten „grundlegenden Bedenken“ konnten inzwischen durch einen klarstellenden Formulierungsvorschlag der ZVEJ-Satzung ausgeräumt werden. Zudem konnte mit dem zuständigen Ansprechpartner im MI Einvernehmen über die textlichen Anpassungen der ZVEJ-Satzung erzielt werden. Eine abschließende Freigabe durch das MI steht indes noch aus. Die mit MI und MW abgestimmten Änderungen des Entwurfs der ZVEJ-Satzung erfordern eine Neubeschlussfassung in den Gebietskörperschaften, welche zukünftig Verbandsmitglieder des ZVEJ sein werden.

Zugleich soll eine Verschiebung der Umwandlung von der VEJ GbR zur GVEJ beschlossen werden, um einen zeitlichen Gleichlauf mit der Gründung der ZVEJ zu gewährleisten. Dies erfordert einen Beschluss aller in der VEJ zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften.

Eine Änderung des Beschlusses vom 21.12.2022 ist außerdem notwendig, weil eine Aufgabenerfüllung zum 01.01.2024 nicht sichergestellt werden kann. Eine Befragung bei den bislang für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgabe tätigen MitarbeiterInnen in den Gebietskörperschaften hat ergeben, dass für eine Übernahme der Aufgaben zum 01.01.2024 keine ausreichende Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beim ZVEJ zur Verfügung stehen wird. Die Einstellung und Einarbeitung von neuen MitarbeiterInnen konnte bislang nicht erfolgen. Auch geeignete Büroräume stehen bisher noch nicht zur Verfügung.

Für einen nahtlosen Übergang der Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben von den

kommunalen Aufgabenträgern auf den ZVEJ sind durch die Gebietskörperschaften entsprechende zeitliche Anwendungsregelungen in den kommunalen allgemeinen Vorschriften zu treffen. Hierzu soll die Geltung der jeweiligen kommunalen allgemeinen Vorschrift zu einem noch zu definierenden Stichtag enden. Die allgemeine Vorschrift des ZVEJ soll mit Ablauf des Stichtages gelten.

Das Gremium verlangt keine weitere Ausführung zum Sachverhalt.
Es gibt keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Beschluss des Kreistages (Vorlage Nr. 0362/2022) vom 21.12.2022 wird wie folgt geändert:

- 1) Die Gründung des ZVEJ soll spätestens zum 1. Juli 2024 und die Übernahme der hoheitlichen Aufgaben spätestens zum 1. Januar 2025 erfolgen.
- 2) Zur Sicherstellung eines nahtlosen Übergangs der hoheitlichen Aufgaben auf den ZVEJ – spätestens zum 1. Januar 2025 - sollen entsprechende Beschlüsse zur zeitlichen Geltung der kommunalen allgemeinen Vorschriften durch die zukünftigen Verbandsglieder getroffen werden.
- 3) Die Gesellschafter der zukünftigen GVEJ mögen beschließen, dass die Umwandlung der heutigen VEJ GbR zur GVEJ mbH möglichst zeitgleich mit der Gründung des ZVEJ erfolgen soll, mithin spätestens zum 1. Juli 2024.
- 4) Die VEJ GbR wird beauftragt, Stellenausschreibungen zur Besetzung der ZVEJ-Geschäftsstelle vorzubereiten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 5.2 Berichte und Vorlagen für den Kreisausschuss:

TOP Sachstandsbericht zur Ausbildung der Feuerwehr 5.2.1 Vorlage: 0676/2023

Herr Roblick (Kreisausbildungsleiter der Feuerwehr) berichtet über den aktuellen Sachstand zur Ausbildung der Feuerwehr im Landkreis Friesland.

Herr Tetz erklärt, dass es bezogen auf die Vorlage 0526/2023 einige direkte Nachfragen und Nachfragen aus den Gremien zur Ausbildung der Feuerwehrleute auf Landkreisebene gab, beispielsweise zu der Umstrukturierung der Truppmann-Ausbildung und den zur Verfügung stehenden Platzzahlen. Aufgrund erheblichem Informationsmangel hat sich Kreisausbildungsleiter Ferdinand Roblick der Kreisfeuerwehr Friesland bereiterklärt zum Sachstand vorzutragen.

Herr Roblick stellt ausführlich die aktuelle Situation der Ausbildung der Feuerwehren im Landkreis Friesland im Hinblick auf die Umstrukturierung und den damit verbundenen Problematiken mit einer Präsentation vor.

Herr KTA Haesihus merkt an, dass die Neustrukturierung ein Trauerspiel sei. Hier seien die Landespolitiker gefragt in Hannover aufzuräumen. Es könne nicht sein, dass in Celle und Loy riesige neue Gebäude für einige Millionen gebaut werden und nun dementsprechend keine neuen Leute mehr ausgebildet werden können. Ein Missbrauch des Ehrenamtes.

Herr Kreisbrandmeister Fianke erklärt des Weiteren zum Verständnis, dass die Feuerwehren schon seit geraumer Zeit gegen die Neustrukturierung protestieren. Die Feuerwehren, explizit die Freiwilligen Feuerwehren im Land Niedersachsen befinden sich jedoch in einer Opposition, denn 2021 wurde das Niedersächsische Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz gegründet und damit die Lehrgangsvergabe für freiwillige FeuerwehrkameradInnen neu aufgestellt und damit wurden auch gleichzeitig neue Verträge aufgenommen. Beispielsweise die gleichzeitige Ausbildung der Berufs-, Betriebs- und Werksfeuerwehren an den Akademien. Das Land Bremen habe keine Feuerweherschule mehr und kaufe Lehrgangsplätze für die KameradInnen in Niedersachsen ein. Damit werden wieder Einnahmen in die Landeskasse generiert. Das Kreiskommando der Kreisfeuerwehr Friesland habe einen größeren Brief an das Ministerium verfasst. Herr Fianke berichtet, dass er bei der Sommerrundtour der Ministerin Behrens nicht als Kreisbrandmeister eingeladen wurde, vermutlich resultierend als Konsequenz auf das verfasste Schreiben. So ein Umgang mit dem Ehrenamt und den Ehrenamtlichen sei nicht akzeptabel. In einer Dienstbesprechung der Kreisbrandmeister beim Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz in Celle im vergangenen Monat habe man für 2025 Besserung versprochen. Es wurde jedoch auch in 2022 versprochen, dass unsere KameradInnen aus dem Friesischen nicht nach Celle, sondern nach Loy im Oldenburger Land zu Lehrgängen zu schicken. Celle sei mit wesentlich längeren Wegen und Anfahrtszeiten verbunden. Allerdings habe sich bis heute nichts geändert, auch wenn die Landes- und Bundespolitik mit einbezogen wurde. Die Hebelwirkung der Politik werde vom Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz durch den Erlass einer Verordnung zunichte gemacht.

Kenntnisnahme/Empfehlung:

Der Sachstandsbericht zur Ausbildung der Feuerwehr im Landkreis Friesland wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

zur Kenntnis genommen

**TOP
5.2.2**

**Radweg an der K 93 (Sillenstede bis Waddewarden); Entscheidung über weitere Planung und Realisierung
Vorlage: 0669/2023**

Mit dem Radweg an der Kreisstraße 93 (Sillenstede bis Waddewarden) haben sich die politischen Gremien zuletzt in diversen Sitzungen beschäftigt, und zwar am 14.06.

(siehe Vorlage 533/2023) im Hinblick auf eine Variantenentscheidung zur baulichen Breite von 2,50 m sowie zuletzt in der Sitzung am 20.09.

In dieser Sitzung machte die Verwaltung den Vorschlag, dass die Ausgangslage zum in der Planfeststellung befindlichen Radweg an der K 93 mit allen zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen, Vor- und Nachteilen für die nächste Sitzung des Ausschusses aufbereitet werde, so dass dann dazu ein Beschluss gefasst werden könne. Bis dahin werde die Planung „ruhend“ gestellt.

Unter Hinweis auf die beigefügte Präsentation wurden die Streckencharakteristika des möglichen Radweges aufgezeigt, damit eine Entscheidung zu den Priorisierungen der einzelnen Abschnitte der Gesamtstrecke von ca. 4,5 km Länge getroffen werden kann.

Herr Hinrichs erläutert kurz die erstellte Präsentation, mit der an die Diskussion im Ausschuss am 20.09. angeknüpft werde. Er präferiere die Fortführung der Planung mit der Maßgabe, dass die mögliche Realisierung abgestuft erfolge, d.h. der Abschnitt „rot“ mit der höchsten Priorität versehen werde.

Herr KTA Burgenger befürwortet diese Darstellung und sieht sich in seiner damaligen Einschätzung bestätigt, so dass bei einem möglichen Verzicht auf Teile des Radweges nennenswerte Haushaltsmittel eingespart werden könnten. Auch Herr KTA Homfeldt stimmt diesem Vorgehen zu und sieht die Fortführung der Planung als möglich an, wenn denn die Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, bezüglich des Radweges an der K 93 (Sillenstede bis Waddewarden)

- a.) die Planung für die Gesamtstrecke fortzusetzen;
- b.) bei vorliegender Planfeststellung den Bau der einzelnen Abschnitte nur nach folgenden Prioritäten vorzunehmen:
 1. Abschnitt „rot“ als Lückenschluss erforderlich
 2. Abschnitt „grün“ (mittelfristig mit geringerer Priorität)
 3. Abschnitt „blau“ (langfristig mit geringster Priorität) nur bei ausreichenden Haushaltsmitteln und Abarbeitung weiterer Maßnahmen mit höherer Priorität

Abstimmungsergebnis:

einstimmig beschlossen

Ja:	10
Nein:	0
Enthaltung:	0

TOP 6 Berichte aus anderen Gremien

keine

TOP 7 Informationen aus dem Jugendparlament

keine

TOP 8 Mitteilungen der Verwaltung

keine

TOP 9 Anträge der Fraktionen, Gruppen und Kreistagsabgeordneten

keine

TOP 10 Anfragen nach § 11 der Geschäftsordnung

Herr KTA Berner möchte erläutert wissen, warum im Zuge des Radweges an der K 332 (Schortens) nicht alle Haltestellen barrierefrei hergestellt wurden, sondern offenbar Teile ausgespart wurden. **Herr Hinrichs** führt hierzu aus, dass die Haltestelle „Hörn“ zunächst im Rahmen der Planung seitens Linienbetreiber in Abstimmung mit der Stadt Schortens mangels Bedarfs aufgehoben werden sollte, aber in Gesprächen mit Anliegern sich ergeben habe, dass durchaus kurzfristig wieder eine Nachfrage vorhanden wäre. Er habe somit kurzfristig entschieden, dass die Haltestelle mit den vorhandenen Verkehrszeichen erhalten bleibe, aber unter Beachtung Kosten-/ Nutzen-Verhältnis nicht barrierefrei hergestellt werden solle.

TOP 11 Anregungen und Beschwerden

keine

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

Herr KTA Möller verlässt die Sitzung nach Schließung des öffentlichen Teils um 17:17 Uhr.

gez. Manfred Buß
Vorsitzender

gez. Bernd Niebuhr
Kreisrat

gez. Nina Behrends
Protokollführerin