



---

## Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr (EKUV/XVII/001/2016)

**Sitzungstermin:** Mittwoch, den 23.11.2016

**Sitzungsbeginn:** 17:01 Uhr

**Sitzungsende:** 18:40 Uhr

**Ort, Raum:** Rathaus-Neubau, Zimmer 413

### Anwesend:

#### Vorsitzende/r

Herr Jochen Kruse

---

#### stellv. Vorsitzende/r

Herr Dirk Beening

---

#### Ausschussmitglieder

Herr Jörg Betz

---

Frau Gudrun Bonow

---

Herr Thomas Bruns

---

Herr Sönke Eden

---

Herr Hans Fricke

---

Frau Annegret Hahn

---

Herr Bruno Schachner

---

Herr Dieter Schmidt

---

Herr Michael Weber

---

Frau Claudia Wostratzky

---

#### beratende Mitglieder

Herr Norbert Bakker

---

Herr Wolfgang Buhr

---

Herr Bernd Hillrichs

---

Herr Joachim Rediker

---

Frau Erika Spier

---

### **Verwaltung**

Herr Jens Lüning

---

Herr Holger Möse

---

Herr Carsten Schoch

---

Herr Thorsten Stegmann

---

Herr Uwe Vogelsang

---

### **Gäste**

Herr Dr. Rainer Schwerdhelm

---

### **Bürgermeisterin**

Frau Beatrix Kuhl

---

### **Abwesend:**

### **Ausschussmitglieder**

Herr Michael Runden

---

Frau Beate Stammwitz

---

## **Tagesordnung:**

### **Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Tagesordnung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Pflichtenbelehrung der beratenden Mitglieder des EKUV
- 3 Einwohnerfragestunde zu den zu behandelnden Tagesordnungspunkten
- 4 Bummert  
- Vorstellung einer Verkehrsfluss-Simulation
- 5 Kommunalinvestitionsprogramm (KIP)  
- Verwendung der Fördersumme  
- Beschluss  
Vorlage: 2.65/XVII/0051/2016
- 6 Erschließungsmaßnahmen Nessestraße und Willy-Brandt-Platz  
- Beschluss  
Vorlage: Fb 2/XVII/0055/2016
- 7 Widmung von Straßen nach § 6 Abs. 1 Niedersächsischem Straßengesetz (NStrG) auf dem ehemaligen Gelände der Wasserschutzpolizei mit Wirkung vom 01.01.2017  
-Beschluss  
Vorlage: Fb 2/XVII/0019/2016
- 8 Energiebericht 2015
- 9 Informationen
- 9.1 Sachstand Durchstich Christine-Charlotten-Straße
- 9.2 Entsiegelungen in der Moormerlandsiedlung
- 9.3 Rückzahlung der Spende für den Barfußpfad
- 10 Anfragen
- 10.1 Bauarbeiten Auf der Lübsche und Johannstraße
- 10.2 Schild "Motor aus" vor Bahnschranken

10.3 Zustand des ehemaligen Bundeswehrgeländes in der Ritterstraße

10.4 Veranstaltung zum Carsharing

10.5 Geschwindigkeitsreduzierung auf der Feldstraße

11 Einwohnerfragestunde zu den behandelten Tagesordnungspunkten

## Öffentlicher Teil

### **TOP 1 Eröffnung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Tagesordnung und der Beschlussfähigkeit**

Herr Kruse begrüßte die zahlreichen Gäste und die Ausschussmitglieder zur ersten Sitzung des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr nach der Wahl. Er eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest. Er merkte an, dass ihm aufgefallen sei, dass die Genehmigung des letzten Protokolls nicht auf der Tagesordnung stehe. Auf Nachfrage bei der Verwaltung sei ihm hierzu mitgeteilt worden, dass dies in der ersten Sitzung nach der Kommunalwahl stets so gehandhabt werde, da die Zusammensetzung des Rates und der Ausschüsse sich geändert habe. Änderungswünsche zur Tagesordnung wurden auf seine Nachfrage hin nicht genannt.

### **TOP 2 Pflichtenbelehrung der beratenden Mitglieder des EKUV**

Herr Kruse wies darauf hin, dass die beratenden Mitglieder einen Auszug aus dem Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz, der ihre Pflichten aufzähle, mit der Einladung zugeschickt bekommen hätten. Hiermit seien sie auf ihre Pflichten wie z.B. Amtsverschwiegenheit und Mitwirkungs- bzw. Vertretungsverbote hingewiesen worden. Bei Fragen hierzu sollten sie sich an die Verwaltung wenden.

### **TOP 3 Einwohnerfragestunde zu den zu behandelnden Tagesordnungspunkten**

Herr Anton Scholtalbers stellte die folgende Frage: „Wird Tempo 30 als Sofortmaßnahme am Unfallschwerpunkt Bummert angeordnet als Übergangslösung, bis mit dem Umbau des Bummert begonnen wird, um die Sicherheit - auch auf Kosten des Verkehrsflusses - für Fußgänger und Fahrradfahrende zu gewährleisten?“

Herr Vogelsang sagte eine Prüfung zu, die im öffentlich einsehbaren Protokoll auf der Internetseite der Stadt Leer veröffentlicht werde.

#### **Protokollantwort:**

*Da keiner der Unfälle im Bereich Bummert im kausalen Zusammenhang mit erhöhter Geschwindigkeit steht, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht vorgesehen, da dies nicht zur Reduzierung der Unfallzahlen beitragen wird. Das wurde von der Unfallkommission in den vergangenen Jahren schon mehrfach überprüft!*

## **TOP 4 Bummert - Vorstellung einer Verkehrsfluss-Simulation**

Herr Dr. Schwerdhelm gab einen kurzen Überblick über die verschiedenen, in der Vergangenheit erarbeiteten Alternativen zur Umgestaltung des Bummert und die Gründe, warum diese jeweils wieder verworfen worden seien. Wegen der häufigen Verkehrsunfälle in diesem Bereich sei nun auf Anraten der Unfallkommission die verkehrsrechtliche Anordnung ergangen, eine Vollbeampelung zu installieren. Hierfür seien 14 Ampeln vorgesehen. Auf der Friesenstraße soll eine gesonderte Rechtsabbiegespur und eine kombinierte Spur für Geradeausfahrer und Linksabbieger entstehen. Die vorhandenen Verkehrsinseln würden umgestaltet und vergrößert. Die Radfahrer sollen im Knotenpunkt Bummert weiter auf den Nebenanlagen und nicht auf der Straße fahren. Der Umbau werde voraussichtlich 250.000 Euro kosten. Die favorisierte Variante sei auch vor dem Hintergrund entstanden, möglichst geringe Umbaumaßnahmen vorzunehmen. Er zeige heute auf Wunsch der Kommunalpolitik die Verkehrsflussanalyse für den Bummert im Falle der Installation einer Vollbeampelung.

Als Erklärung vor dem Start der Verkehrsflussanalyse gab er bekannt, dass die Anzahl der Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, PKWs und größere Fahrzeuge wie Busse und LKWs) auf der Grundlage der erfolgten Verkehrszählungen zu den Hauptverkehrszeiten basiere, die der Computer dann in der Verkehrsflussanalyse mit einem Zufallsgenerator in das Verkehrsgeschehen um den Bummert einbringe. Gezeigt werde im Schnelllauf eine volle Stunde des Verkehrsflusses. Die roten bzw. grünen Längsbalken zeigten die jeweiligen Rot- bzw. Grünphasen der verschiedenen Ampeln an.

Während die Verkehrsflussanalyse ablief, wies Herr Dr. Schwerdhelm darauf hin, dass der Bummert visuell in einen südlichen und in einen nördlichen Bereich eingeteilt werden könne. Im Süden, wie im Norden, gebe es jeweils drei Fußgänger-/Radfurten über die Straßen. Im Süden würden die Ampeln der Fußgängerfurten grundsätzlich alle gleichzeitig auf rot bzw. grün stehen, so dass die Passanten in einem Durchgang die Straßen überqueren könnten. Die Umlaufzeit von 90 Sekunden entspreche dabei den allgemeinen Regelwerken. Im Norden sei die Schaltung der Ampeln anders vorzunehmen, so dass nicht immer alle Ampeln an den Furten gleichzeitig auf grün bzw. rot stünden. In der Realität passten sich die Ampeln jedoch dem jeweiligen Verkehr an.

Auf Nachfrage von Herrn Eden sagte Herr Dr. Schwerdhelm, dass die Verkehrsflussanalyse den Zeitraum der am meisten mit Verkehr belasteten Stunde zeige.

Herr Buhr erkundigte sich, ob beide Fußgängerübergänge über die Heisfelder Straße notwendig seien.

Herr Dr. Schwerdhelm sagte hierzu, dass dies solange aus Sicherheitsgründen empfehlenswert sei, bis dort mehr Platz durch angekaufte Flächen zur Verfügung stehe, da abbiegende große Fahrzeuge Rangierplatz benötigen, so dass in der Regel die andere Straßenseite bzw. ein Teil des Fußweges überfahren werde.

Herr Beening fragte, ob es zu den Stoßzeiten morgens um 7.30 Uhr und mittags gleichzeitig an beiden Übergängen in der Heisfelder Straße, wenn die Schülerströme von der Friesenstraße und Heisfelder Straße in die Ubbo-Emmius-Straße bzw. umgekehrt den Bummert durchquerten, für die jeweiligen PKW-Fahrer einen Rückstau geben würde.

Herr Dr. Schwerdhelm verneinte dies. Die Ampeln würden dies steuern. Es könnte lediglich in seltenen Ausnahmefällen einmal vorkommen, dass ein oder zwei PKWs vor dem zweiten Übergang in Richtung Innenstadt „gefangen“ würden, da die Wege lang seien.

Auf Nachfrage von Frau Bonow, ob der Schülerbusverkehr morgens und mittags berücksichtigt worden sei, erwiderte Herr Dr. Schwerdhelm, dass alle Fahrzeuge - also auch Busse und LKWs - die zur Hauptverkehrszeit führen, in die Analyse eingeflossen seien. Die Beampelung würde sogar zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses zu den Hauptstoßzeiten für PKWs führen, da die Ampeln den bislang stetigen Schülerstrom, der ein Durchkommen verhindere, dann immer wieder stoppe, um die PKWs durchzulassen. Die Schüler würden die Straßen dann nicht mehr in einem stetigen Strom überqueren, sondern - unterbrochen von Rotphasen - im Pulk.

Herr Dr. Schwerdhelm wies - während die Analyse immer wieder durchlief - auf die unterschiedlichen Staulängen in den drei Straßen hin. Die Verwaltung könne die Ampeln individuell einstellen. So sei es möglich, z.B. die Ampeln für die Schüler morgens vermehrt auf grün zu stellen. Denkbar sei auch eine automatische Bevorrechtigung von Sehbehinderten, indem mitzuführende Transponder eine Annäherung an eine Ampel registrierten und diese auf grün schalteten. Die Verwaltung könne verschiedene Qualitäten von Ampeln auswählen, was jedoch Auswirkungen auf den Preis hätte. Die mittlere Wartezeit betrage ca. 40 Sekunden in der Hauptverkehrszeit. Es könnten auch deutlich kürzere bzw. etwas längere Wartezeiten vorkommen. Wie die Verkehrsflussanalyse zeige, entzerre sich der Stau jedoch sehr schnell wieder. Staus könnten auch - wie heute bereits der Fall - von bestimmten Verkehrsteilnehmern verursacht werden, wie z.B. Elektro-Skootern, die nur mit 10 km/h fahren bzw. von Fahrzeugen der Straßenreinigung.

Herr Eden bat um Auskunft, ob sich eine Verschlechterung des Verkehrsflusses nach Schulnoten ergebe.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortete, dass sich natürlich eine Verschlechterung des Verkehrsflusses ergebe, insbesondere für die PKW-Fahrer, die von der Friesenstraße in die Heisfelder Straße in Richtung Innenstadt links abbiegen wollten. In der Summe würden längere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer erwartet, auch für die Fußgänger und Radfahrer. Dafür würde aber die Sicherheit erhöht, was das Ziel des Umbaus sei. Es werde Sicherheit gekauft und mit Reisezeit bezahlt.

Auf Nachfrage erläuterte Herr Dr. Schwerdhelm, dass die nördlichen und südlichen Ampelanlagen an der Edzard-/Annenstr. bzw. am Ostersteg gekoppelt werden könnten, dass er aber davon abrate. Die „intelligenten“ Ampeln könnten effektiver und flexibler für sich allein arbeiten.

Herr Buhr kritisierte, dass seine Äußerungen in der letzten EKUV-Sitzung im letzten Protokoll nicht ausreichend wiedergegeben worden seien. Er wiederhole daher, dass am Bummert derzeit eine Art „shared space“-Situation herrsche, die gut funktioniere, da dadurch alle Verkehrsteilnehmer auf sich gegenseitig Rücksicht nehmen würden. Sollte eine Beampelung eingerichtet werden, sei zu erwarten, dass die Autofahrer zu Beginn der Grünphase mit 30 km/h anfahren werden, ohne weiter auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu achten bzw. vorsichtig zu fahren. Die Schülergruppen seien zudem unberechenbar. Durch Schubsen könnten Schüler auf die Straße geraten. Er befürchte, dass die derzeit hohe Aufmerksamkeit nach Installation einer Beampelung sinken würde, so dass dann richtig schlimme Unfälle passierten.

Herr Dr. Schwerdhelm wies auf den nördlichen Bereich des Bummert hin. Dort könnten die Verkehrsteilnehmer sich teilweise gegenseitig gar nicht sehen, da die Sichtbeziehungen schlecht seien. Dies führte zu Unfällen. Außerdem seien auswärtige Verkehrsteilnehmer mit den komplizierten Verkehrsregelungen am Bummert, wie Einbahnstraßenregelung, Spurwechseln oft überfordert. Dies habe zu Auffahrunfällen geführt. Der Zebrastreifen über zwei Fahrstreifen sei in der Form nicht zulässig und falle künftig weg. Seiner Erfahrung nach würden Schüler ihre Mitschüler nicht auf die Straße schubsen. Er gehe davon aus, dass es nach der Vollbeampelung eher zu Auffahrunfällen mit Blechschäden kommen werde. Dagegen würden die Unfälle mit Personenschaden zurückgehen, was auch das Ziel des Umbaus sei.

Herr Vogelsang fügte als Beispiel ergänzend hinzu, dass bei den 20 Kreuzungen mit Ampeln im Stadtgebiet 2015 lediglich sechs Unfälle vorgekommen seien, wohingegen an einer einzigen Kreuzung ohne Ampel 14 Unfälle passiert seien.

Herr Hillrichs schilderte seine Eindrücke vom Verkehrsgeschehen am Bummert. Er fahre morgens in Richtung Blinke und sehe dabei „atemberaubende Aktionen“. Dennoch laufe der Verkehr reibungslos. An der Kreuzung bei der Plytenbergschule würden die Verkehrsströme durch die Ampeln gut geregelt.

Herr Dr. Schwerdhelm ging im Folgenden detailliert auf die schriftliche Eingabe von Herrn Anton Scholtalbers vom 30.10.2016 ein. Dieser betrachte vor allem die Verkehrssituation am Bummert in Bezug auf die Belange der Radfahrer. Der Brief sei den Ausschussmitgliedern mit der Einladung übersandt worden. Dem Textteil des Briefes folgten 8 Übersichten, die die Verkehrssituation am Bummert mit Vollbeampelung aus den verschiedenen Verkehrsrichtungen zeigten und zu denen verschiedene Vorschläge von Herrn Scholtalbers gemacht worden seien. Diese 8 Übersichten zeigte Herr Dr. Schwerdhelm und kommentierte die Vorschläge. Herr Scholtalbers wünsche im Prinzip die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn und habe den von ihm favorisierten Fahrweg für Radfahrer jeweils in grün in die Übersichten eingezeichnet. Der dagegen von dem Ingenieurbüro vorgeschlagene, nach Ansicht von Herrn Scholtalbers umständliche Fahrweg für Radfahrer, habe dieser in rot als Vergleich dazu eingezeichnet.

Herr Scholtalbers habe geschrieben, dass die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht entlang der Heisfelder Straße und der Friesenstraße rechtswidrig sei und daher aufgehoben werden müsse. Bei einem entsprechenden Gefährdungspotential, wie es am Bummert vorliege, sei es jedoch sehr wohl nach der Straßenver-



kehrordnung rechtlich zulässig, die Radfahrer auf der Nebenanlage zu führen, wenn diese ausreichend breit sei.

**Protokollanmerkung:**

*Zur rechtlichen Situation der Radwegebenutzungspflicht am Bummert wird eine ausführliche Stellungnahme der Verkehrsbehörde unter TOP 11 „Einwohnerfragestunde“ abgedruckt!*

Blatt 1 zeige die relativ unproblematische Situation der Radfahrer in/aus allen Fahrtrichtungen, wenn sie jeweils rechts abbiegen wollten.

Blatt 2 (Radfahrer aus Heisfelde kommend in Richtung Innenstadt): Er (Dr. Schwerdhelm) befürchte schwerwiegene Unfälle, wenn Radfahrer auf der Fahrbahn neben den PKWs fahren würden, z.B. in der Heisfelder Straße in Richtung Ubbo-Emmius-Straße bzw. Innenstadt, wenn der Radfahrer geradeausfahren möchte und der PKW-Fahrer gleichzeitig rechts - kreuzend über die Fahrbahn des Radfahrers - abbiegen möchte. Auf den Fußgängerübergängen seien die Radfahrer derzeit nicht bevorrechtigt, handeln aber oft anders. Sie würden oft ohne Handzeichen über die Furt fahren.

Herr Rediker sagte hierzu, dass Radfahrer auf der roten Radwegmarkierung an den Straßenübergängen fahren dürften, dass sie jedoch vorher Handzeichen und auch Acht geben müssten.

Blatt 3 (Radfahrer aus Heisfelde als Linksabbieger in die Friesenstraße): Herr Dr. Schwerdhelm sagte, dass der lange Weg über den Übergang in der Ubbo-Emmius-Straße nicht gewählt werden müsse. Radfahrer können auch den direkten Überweg in der Heisfelder Straße im Norden wählen. Der von Herrn Scholtalbers gemachte Vorschlag beinhalte die zweimalige Querung des Kraftfahrzeugstromes. Dies sei nicht realisierfähig.

Blatt 4 (Radfahrer aus der Friesenstraße in Richtung Ubbo-Emmius-Straße): Der von Herrn Scholtalbers gemachte Vorschlag sei zwar für Radfahrer schneller und eleganter, aber ebenfalls nicht verkehrssicher realisierbar.

Blatt 5 (Radfahrer aus der Friesenstraße in Richtung Heisfelder Straße - Linksabbieger): Der Vorschlag wäre zwar für Radfahrer schöner und direkter, es würde jedoch keinen großen Unterschied machen, den vom Ingenieurbüro vorgesehenen Weg zu nehmen.

Blatt 6 (Radfahrer aus der Innenstadt Heisfelder Straße in Richtung Heisfelde - Geradeaus): Argumentation wie bei Blatt 5.

Blatt 7 (Radfahrer aus der Innenstadt Heisfelder Straße in Richtung Ubbo-Emmius-Straße - Linksabbieger): Herr Dr. Schwerdhelm sagte, dass der von Herrn Scholtalbers gemachte Vorschlag bautechnisch nicht umzusetzen sei, so dass die Realisierung schwer bzw. unmöglich sei. Die Anmerkung von Herrn Scholtalbers, dass die Radfahrer auf den Furten absteigen müssten, sei nicht korrekt.

Blatt 8 (Radfahrer aus der Ubbo-Emmius-Straße in Richtung Friesenstraße - Geradeaus): Der von Herrn Scholtalbers gemachte Vorschlag würde beinhalten, die Radfahrer kurzzeitig auf der Gegenfahrbahn zu führen (Einbahnstraße). Es habe seinerzeit mal ähnliche Überlegungen gegeben, diese seien jedoch wieder verworfen worden.

Fazit sei, dass am Bummert die Radfahrerführung auf der Fahrbahn neben den PKWs und größeren Fahrzeugen eine zu große Gefahr für die Radfahrer bedeuten würde. Er befürchte, dass die PKWs die Radfahrer übersehen und überfahren könnten bei kreuzenden Fahrwegen. Er rate daher dringend davon ab. Der Bummert sei keine klassische, rechtwinklige Kreuzung, sondern schräg und langgestreckt. Teilweise gebe es ungünstige (Sicht-)Winkel. Die Vorschläge von Herrn Scholtalbers würden außerdem einem Totalumbau gleichkommen, der sehr teuer sei. Die vom Ingenieurbüro erarbeitete Variante sei die günstigste und unter den Umständen beste Alternative.

**Protokollanmerkung:**

*Die schriftliche Stellungnahme von Herrn Dr. Schwerdhelm zu den Vorschlägen/Anmerkungen von Herrn Scholtalbers wird diesem Protokoll beigelegt.*

Herr Schachner äußerte seine Kritik an den Plänen der Vollbeampelung, die bereits in der letzten EKUV-Sitzung von ihm vorgetragen worden seien. Seines Erachtens laufe der Verkehr am Bummert 23 Stunden am Tag reibungslos. Lediglich morgens und mittags gebe es ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wegen der Schülerströme. Er schließe sich der Argumentation von Herrn Buhr an. Überall im Stadtgebiet gebe es Staus und Verstopfung, lediglich am Bummert würde der Verkehr quasi in einer „shared space“-Situation meistens noch gut fließen. Durch die Vollbeampelung würde „der ganz große Hammer rausgeholt“, der sich auf alle 24 Stunden des Tages auswirke. Dies sei nicht notwendig und insgesamt zu nachteilig. Selbstverständlich sei, dass alle einen sicheren Verkehr wollten. Doch habe sich die Verwaltung hier zu wenig bemüht, das Problem mit weniger harten Möglichkeiten in den Griff zu bekommen. Er erinnere an einen Vorschlag von Herrn Foest zur Verbesserung der Situation im südlichen Bereich des Bummert, der vor einiger Zeit positiv und ohne großen Aufwand umgesetzt worden sei. Evt. könnte das Rechtsabbiegen von der Friesenstraße in die Heisfelder Straße anders organisiert werden, z.B. durch Verlangsamung des Verkehrs bzw. durch Aufpflasterungen.

Herr Dr. Schwerdhelm rief in Erinnerung, dass am Bummert immer Unfälle passierten, die nicht in der Hauptverkehrszeit vorkämen. Er sei eine Unfalhhäufungsstelle.

Da keine weiteren Fragen gestellt bzw. Wortmeldungen gewünscht wurden, bedankte sich Herr Kruse bei Herrn Dr. Schwerdhelm für seinen Vortrag und die Beantwortung der zahlreichen Fragen.

**TOP 5      Kommunalinvestitionsprogramm (KIP)**  
**- Verwendung der Fördersumme**  
**- Beschluss**  
**Vorlage: 2.65/XVII/0051/2016**

Herr Fricke erkundigte sich danach, ob die beantragten Mittel aus dem Kommunalinvestitionsprogramm zweckgebunden für den Fenstertausch seien oder ob die Stadt sie auch für andere Zwecke verwenden könnte.

Herr Schoch erwiderte, dass es verschiedene Handlungsfelder für die Verwendung dieser Fördermittel gebe, z.B. für die Ausweitung der Barrierefreiheit bzw. für Energieeinsparungsmaßnahmen.

Frau Kuhl fügte ergänzend hinzu, dass die Mittel auch für einen anderen Zweck, als den Austausch der Fenster im Rathaus-Neubau verwendet werden könnten. So sei u.a. beabsichtigt, einen Teil der Gesamtsumme für die barrierefreie Umgestaltung des Ernst-Reuter-Platzes zu verwenden. Die Fördermittel müssten bis Ende 2018 verwendet werden. Der Fenstertausch sei dringend notwendig, da die Fensterbänke in sehr vielen Büros bei Feuchtigkeit und Regen nass würden und der Wind durchziehe. Es gehe hier nicht allein um die energetische Verbesserung des Rathauses sondern auch um die Ausübung der Fürsorgepflicht gegenüber den Bediensteten.

Herr Fricke fragte, ob es möglich wäre, ggf. weitere Fördermittel zu erhalten, z.B. falls andere Kommunen ihren Fördermittelrahmen nicht ausschöpften.

Frau Kuhl trug vor, dass die Stadt 800.000 Euro Fördermittel in Aussicht gestellt bekommen habe. Die Mittel würden nach einem bestimmten Vergabeschlüssel verteilt. Ob weitere Mittel zu erhalten wären, sei ihr nicht bekannt.

Herr Kruse bat um Auskunft, ob der Ernst-Reuter-Platz barrierefrei umgebaut werde.

Herr Schoch bestätigte dies. Zu diesem Zweck seien u.a. 250.000 Euro aus Mitteln des Kommunalinvestitionsprogrammes vorgesehen.

**Beschluss (einstimmig):**

Ein Betrag in Höhe von 640.000,-Euro soll aus Mittel des KIP für die energetische Sanierung der Gebäudehülle des Rathaus-Neubaus (Fenstertausch) verwandt werden.

Die zu erbringenden Eigenanteile von 10% der Fördersumme werden durch Haushaltsmittel bereitgestellt.

Eine Verwendung der Mittel erfolgt nur bei entsprechender Gegenfinanzierung. Der Antrag zur Verwendung der Mittel ist wie oben beschrieben zu stellen.

**TOP 6 Erschließungsmaßnahmen Nessestraße und Willy-Brandt-Platz  
- Beschluss  
Vorlage: Fb 2/XVII/0055/2016**

Herr Schoch erläuterte die Entwürfe der Erschließungsmaßnahmen in der Nessestraße und des Willy-Brandt-Platzes. Die Pläne hingen jeweils an zwei Seiten des Sitzungssaales aus und wurden auch mit Hilfe eines Beamers auf der Leinwand vorgestellt. Herr Schoch trug vor, dass die Nebenanlagen gemäß dem Bebauungsplan Nr. 173 ausgebaut werden sollen. Vorgesehen sei der Bau von Parkplätzen unter besonderer Berücksichtigung des alten Kastanienbestandes entlang der Nessestraße. Ebenfalls soll die Stufenanlage zum Willy-Brandt-Platz erneuert und die Feuerwehrezufahrt an der Straße Am alten Handelshafen erstmalig hergestellt werden. Ziel sei eine einheitliche Gehweggestaltung mit ausreichender Breite für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc., die Fortsetzung der Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen auch im Kurvenbereich bei Baufeld 1, der Erhalt der 13 vitalen Kastanien und die Einrichtung von zusätzlichen Parkplätzen. Es gebe drei Bauabschnitte.

**Bauabschnitt 1:**

2017 würde rund um die Seniorenwohnanlage von der Einmündung „Am Nesseufer“ bis zur Grenze zwischen Baufeld 1 und Baufeld 2 begonnen. Dieser Bereich werde mit Rücksicht auf die Bewohner der Seniorenwohnanlage vorrangig fertig gestellt. Es seien zwei Kurzzeitparkplätze in der Qualität von Behindertenparkplätzen sowie eine befestigte Zuwegung direkt vor dem Eingang vorgesehen. Die Kastanien blieben erhalten und würden in einem breiten Grünstreifen mit Raseneinsaat gefasst. Parkplätze wären im Kronenbereich der Bäume nur schwer und mit sehr teuren Wurzelbrücken zu verwirklichen gewesen. Daher würden 13 öffentliche Längsparkplätze bei Nutzung des vorhandenen Unterbaus auf der anderen Straßenseite in Längsaufstellung in 2017 angelegt.

**Bauabschnitt 2:**

Ab 2018 sei geplant, den Kurvenbereich bei Baufeld 1 vom Torbogenhaus auf Baufeld 2 bis zur Rathausbrücke auszubauen. Hierzu werde der Fahrradschutzstreifen von der Nessestraße bis zur Rathausbrücke fortgesetzt sowie die Fahrbahn in diesem Bereich aufgeweitet zur Erweiterung des Linksabbiegestreifens und Anpassung an die Schleppkurve im Einmündungsbereich der Hafenstraße. Außerdem seien 4 Parkplätze in Senkrechtaufstellung vorgesehen sowie die Neupflanzung von 6 Bäumen.

**Bauabschnitt 3:**

Ab 2018 sei weiter vorgesehen, die Stufenanlage, die Feuerwehrezufahrt und den Kurvenbereich bei Baufeld 8 bis zur Einmündung „Am Nesseufer“ zu bauen. Die Stufenanlage werde verkleinert, die Restfläche werde mit rotem Klinkerpflaster ausgestattet dem Willy-Brandt-Platz zugeordnet. Im Kurvenbereich bei Baufeld 8 seien 14 Parkplätze in Senkrechtaufstellung vorgesehen sowie die Neupflanzung von 3 Bäumen.

Die Bauabschnitte 2 und 3 sollten mit Rücksicht auf die Hochbautätigkeit auf den Baufeldern 1 und 8 nicht vor 2018 erfolgen.

Die Umsetzung für diese Planung würden Kosten in Höhe von 670.000 Euro verursachen.

Herr Buhr regte an, dass im Falle des Absterbens von Kastanien in der Nessestraße durch die sich ausbreitende Kastanienkrankheit, Linden nachgepflanzt werden sollten.

Herr Beening wandte ein, dass er Anzeichen dafür sehe, dass sich neue Firmen auf der Ostseite der Nessestraße ansiedeln werden. Dies müsse bei der Anlage der Parkflächen berücksichtigt werden. Die Ausfahrten der Gewerbebetriebe sollten daher unbedingt mit LKW-Breite eingeplant werden.

Herr Schoch erwiderte, dass dies selbstverständlich bei der Ausführungsplanung berücksichtigt werde.

### **Beschluss (einstimmig):**

Der vorgestellten Planung wird zugestimmt und die erforderlichen Mittel sind im Wirtschaftsplan des LEEB bereit zu stellen.

### **TOP 7      Widmung von Straßen nach § 6 Abs. 1 Niedersächsischem Straßengesetz (NStrG) auf dem ehemaligen Gelände der Wasserschutzpolizei mit Wirkung vom 01.01.2017 -Beschluss Vorlage: Fb 2/XVII/0019/2016**

Herr Schoch verwies auf die Vorlage. Die in der Vorlage beschriebene, noch zu benennende Straße sei für den Fußgänger- und Radverkehr zu widmen. Die Slipanlage sei hiervon ausdrücklich ausgenommen.

Auf Nachfrage von Herrn Kruse teilte Herr Schoch mit, dass der Straßenname in Kürze im Fachausschuss behandelt werde.

### **Beschluss (einstimmig):**

Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführte, in dem beigefügten Plan gelb und orange markierte, noch zu benennende Straße, die in der Stadt Leer liegt und neu gebaut wurde, wird mit Wirkung vom 01.01.2017 gem. § 6 Abs. 1 NStrG zur Gemeindestraße mit Einschränkung der Benutzungsart auf den Fußgänger- und Radfahrerverkehr gewidmet.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Leer.

Straßenname	Gemarkung, Flur, Flur- stück	Lage	Länge
Noch zu benen- nende Straße	Leer Flur 9, Flur- stück 20/13 (Teilstück)	Beginnend an der Groninger Straße zwischen Hausnummer 39 und 43 ( <u>Anfangspunkt</u> : Groninger Straße (Flur 26, 26/16)), der Weg verzweigt sich mit einem Arm entlang der Hafenkante, als Sackgasse endend, der andere Arm parallel zum Gebäude Groninger Straße 43, dieser Arm stößt senkrecht auf die dritte Verzweigung, die zum Hafen führt und dort endet <u>Endpunkt</u> : Bgm.-Diekmann-Straße 1 (Flur 9, 23/119)	231 m

## TOP 8 Energiebericht 2015

Herr Lüning stellte dem Ausschuss den Energiebericht 2015 vor und erläuterte diesen. Die Energieabrechnungen würden für das Jahr 2015 erst jetzt vollständig vorliegen, so dass der Bericht nicht vorher hätte erstellt werden können. Er zeigte zunächst den absoluten Gas-, Strom- und Pelletsverbrauch in Kilowattstunden für das Jahr 2015. Weiter seien die Werte im Jahresvergleich ab 2006 verglichen worden. Beim Gasverbrauch müssten bereinigte Werte verwendet werden. Der Verbrauch bei Gas und Pellets sei witterungsabhängig. Beim Gasverbrauch gebe es im 10-Jahresvergleich einmal einen Anstieg von 2013 auf 2014, anschließend sei der Verbrauch jedoch wieder zurückgegangen. Die verbesserte Anlagentechnik durch Investitionen beeinflusse den Gasverbrauch positiv. Der Stromverbrauch sei etwas witterungsunabhängiger. Durch verbesserte Technik, wie z.B. den Einsatz von LED-Lampen, würde der Verbrauch nahezu stagnieren. Die Stadt sei jedoch in einem guten Bereich. Bei Strom bestünde kein großes Potential zum weiteren Einsparen. Ein Anstieg hänge mit dem zusätzlichen Einsatz elektrischer Geräte zusammen, wie z.B. nach Anschaffung zusätzlicher Ampeln. Der Wasserverbrauch sei relativ gering und gleichbleibend. Der Bericht beinhalte auch einen Vergleich des Energieverbrauches der verschiedenen städtischen Gebäude, wie z.B. Rathaus, Schulen etc.. Die Straßenbeleuchtung habe hierbei den höchsten Anteil am Stromverbrauch, gefolgt vom Rathaus und den Schulen. Der höchste Gasverbrauch liege bei den Schulen, gefolgt vom Rathaus und der Feuerwehr. Weiter zeige ein Tortendiagramm, dass der Anteil an der Gesamtenergie 2015 bei Gas bei ca. 64%, bei Strom bei 32% und bei Pellets bei ca. 4% gelegen habe. Der Anteil regenerativer Energie lag 2015 bei 36%, der restliche Energieanteil, also 64%, sei auf konventionelle Weise gewonnen worden. Herr Lüning erläuterte ebenfalls ein Diagramm zur Kostenentwicklung bei der Stadt, die für die drei Energiequellen und Wasser 2015 aufgewendet wurden. Eine weitere Folie zeigte die Emissionsentwicklung von CO<sub>2</sub> für alle städtischen Gebäude im 10-Jahresvergleich in kg. Es folgte eine Energiepreisentwicklungs-Übersicht der Jahre

2004 bis 2015 für Strom und Gas. Durch geschickte Vertragsverhandlungen und gemeinsame Sammelausschreibungen im Landkreis Leer seien hier Einsparungen erzielt worden. Der Anbieter für Gas sei nun nach vielen Jahren gewechselt worden. Gas werde künftig nicht mehr von der EWE, sondern von der „Deutschen Energie“ geliefert. Auf Wunsch der Politik enthalte der Energiebericht auch diesmal zwei Übersichten zur Energiepreisentwicklung für die städtischen Fahrzeuge, einmal als Balken- und einmal als Tortendiagramm. Die Feuerwehr nehme hier den überwiegenden Hauptteil der Kosten für sich in Anspruch. Die letzte Übersicht zeigte die jeweiligen Werte des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der städt. Fahrzeuge vom Jugendzentrum, der Feuerwehr, dem Hauptamt und dem Ordnungsamt für die Jahre 2014 und 2015 im Vergleich.

**Protokollanmerkung:**

*Der Energiebericht 2015 wird dem Protokoll als Anlage beigelegt und wird im Ratsinformationssystem der Öffentlichkeit zur Einsicht bereitgestellt.*

Herr Beening erkundigte sich danach, wie die Situation bei den städtischen Liegenschaften bezüglich der Ausstattung mit moderner Heiztechnik sei bzw. ob noch teilweise große „Dreckschleudern“ im Einsatz seien.

Herr Lüning antwortete, dass größtenteils moderne Heiztechnik verwendet werde. Teilweise seien aber noch einige Niedertemperaturkessel, die älter als 10 Jahre seien, im Einsatz. Dies sei aber nicht so schlimm. Die Stadt habe kürzlich in einer Schule einen modernen Kessel aus dem alten Hallenbad wiederverwenden können. Ein zweiter Kessel aus dem Hallenbad werde demnächst in einem anderen Gebäude eingebaut.

## **TOP 9      Informationen**

### **TOP 9.1    Sachstand Durchstich Christine-Charlotten-Straße**

Herr Schoch trug vor, dass die Freimachung des Baufeldes an der Christine-Charlotten-Straße Anfang November erfolgt sei. Das wirtschaftlichste Angebot sei über eine freihändige Vergabe ermittelt worden. Nach der Baufeldfreimachung erfolge die Installation der Kanalisation noch in diesem Jahr. Der Neubau der Straße sei für das Frühjahr 2017 geplant.

### **TOP 9.2    Entsiegelungen in der Moormerlandsiedlung**

Herr Schoch informierte darüber, dass es in der Moormerlandsiedlung fünf Baumbeete gebe, die von größeren Pflasterflächen umgeben seien. Im Zuge einer Kompensation für die Groninger Straße werde nun das Baumbeet am Berliner Ring 109 entsiegelt und mit einem zweiten Baum bepflanzt. Mittelfristig sollen auch die vier anderen Beete in gleicher Art erweitert und umgestaltet werden:



### **TOP 9.3 Rückzahlung der Spende für den Barfußpfad**

Herr Schoch berichtete, dass die Spende der Schutzgemeinschaft Westerhammrich für den Barfußpfad in Höhe von 10.000 Euro in Kürze von der Stadt Leer an den Verein zurückgezahlt werde. Der Vorsitzende habe ein entsprechendes Schreiben am Montag erhalten. Der Verein habe dies beantragt, da der Barfußpfad bis auf weiteres nicht angelegt werde.

### **TOP 10 Anfragen**

#### **TOP 10.1 Bauarbeiten Auf der Lübsche und Johannstraße**

Herr Schachner bat um Mitteilung, wann die Bauarbeiten in den Straßen Auf der Lübsche und Johannstraße beendet werden.

Herr Stegmann teilte hierzu mit, dass derzeit in der Straße Auf der Lübsche ca. 15 Leute auf der Baustelle arbeiten würden. Wenn die Witterung es zuließe, würden die Bauarbeiten noch vor Weihnachten fertiggestellt sein. Der November sei allerdings erfahrungsgemäß wechselhaft, so dass es Regen oder Frost geben könnte, der die Bauarbeiten behindere. In der Johannstraße sei eine Nebenanlage fertiggestellt. Ab dem Frühjahr 2017 werde dort weiter gebaut. Es habe Probleme mit der Lieferung des Materials für die Beleuchtung gegeben.

Herr Schachner fragte, wann die Arbeiten in der Johannstraße beendet sein würden.

Herr Stegmann schätzte, dass dies bis zum Sommer 2017 dauern werde.



## **TOP 10.2 Schild "Motor aus" vor Bahnschranken**

Herr Beening fragte, ob ein Schild am Bahnübergang mit dem Hinweis, den Motor bei geschlossener Schranke auszumachen, angebracht werden könnte. Er habe bemerkt, dass viele Autofahrer mit laufendem Motor vor den Schranken warteten.

Frau Kuhl sagte eine Überprüfung zu.

### **Protokollanmerkung:**

*Es sind bereits entsprechende Schilder am Bahnübergang angebracht, die die Autofahrer dazu auffordern, den Motor abzustellen. Das Schild beinhaltet auch eine grafische Darstellung einer geschlossenen Schranke und einer wartenden Autoschlange mit Abgaswolken, die durchgestrichen sind.*

## **TOP 10.3 Zustand des ehemaligen Bundeswehrgeländes in der Ritterstraße**

Herr Dieter Schmidt wies auf den seines Erachtens desolaten Zustand des ehemaligen Bundeswehrgeländes in der Ritterstraße, hinter dem THW-Gelände, hin. Es sei rattenverseucht und ein Schandfleck.

### **Protokollanmerkung:**

*Gegen den Eigentümer wurde bauordnungsrechtlich eingeschritten. Für die Wiederherstellung baurechtmäßiger Zustände wurde dem Eigentümer eine Frist bis zum 01.07.2017 aufgegeben.*

## **TOP 10.4 Veranstaltung zum Carsharing**

Frau Bonow trug vor, dass seinerzeit in der Zeitung gestanden hätte, dass eine Firma aus Oldenburg evtl. in Leer ein Carsharing organisieren wollte. Sie fragte nach dem Sachstand.

Frau Kuhl erwiderte, dass die Verwaltung an diesem Thema arbeite. Eine Veranstaltung werde noch durchgeführt.

## **TOP 10.5 Geschwindigkeitsreduzierung auf der Feldstraße**

Herr Weber wies darauf hin, dass in der Feldstraße häufig sehr schnell gefahren werde, so dass immer wieder Gefahrensituationen entstünden, wenn Fußgänger, Radfahrer und auch Reiter die Straße überqueren wollten. Er fragte, ob die Geschwindigkeit nicht auf 70 km/h gedrosselt werden könnte.

Herr Schoch wandte hierzu ein, dass es sich bei der Feldstraße um eine Kreisstraße handle. Die Verwaltung werde diese Anfrage deshalb an den Landkreis Leer weiterleiten.

## TOP 11    Einwohnerfragestunde zu den behandelten Tagesordnungspunkten

Frau Fink-Trudrung äußerte sich dahingehend, dass in den Planungen für den Bummert die Belange der Radfahrer zu wenig berücksichtigt worden seien. Ihres Erachtens hätten die Radfahrer grundsätzlich das Recht, auf der Straße mit dem Verkehrsfluss zu fahren, so dass direkte Abbiegevorgänge ohne umständliche Umwege ermöglicht werden. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht am Bummert halte sie daher für rechtswidrig.

Herr Rediker wandte hierzu ein, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht am Bummert notwendig und zulässig sei. Die Radfahrer würden außerdem beim Befahren der Fahrbahn sonst teilweise auf der Gegenfahrbahn fahren.

Herr Kruse schlug vor, dass die Verwaltung die Frage der Zulässigkeit der Radwegbenutzungspflicht im Protokoll beantwortet.

### **Protokollanmerkung:**

*Die Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu diesem Thema regelt die Neuanlagen, an denen ab diesem Stichtag die Radwegbenutzungspflicht angeordnet werden soll. Der Altbestand wird nicht automatisch rechtswidrig. Eine Rechtswidrigkeit kann in diesen Fällen nur auf dem Klagewege durch gerichtliches Urteil festgelegt werden. Das würde dann jeweils für den Einzelfall entschieden werden.*

*Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht wird auch nicht dann automatisch rechtswidrig, wenn die vorgeschriebenen Breiten der Nebenanlagen nicht vorhanden sind. Kommt die verantwortliche Behörde zu dem Ergebnis, dass aufgrund einer besonderen Gefahrenlage die Trennung der Verkehrsarten erforderlich ist, so kann eine Benutzungspflicht (auch nach den neuen Maßstäben) angeordnet werden.*

*Gleichwohl ergibt sich aber aus der Novellierung eine Überprüfungs- und Handlungspflicht für die Behörden. Diese ist jedoch in keinerlei zeitlichen Rahmen befristet. Seitens der Stadt Leer, hat sich eine Projektgruppe – bestehend aus dem Bau- lastträger, Fahrradbeauftragten, PI Leer/Emden, ADFC und Verkehrsbehörde – mit dieser Thematik befasst. In 2015 und 2016 wurden sämtliche Radwegverbindungen auf die Benutzungspflicht hin untersucht. Dies mit dem Ergebnis, dass eine Vielzahl von Verkehrszeichen abgebaut wird. Die Umsetzung soll in einer größeren Aktion im Frühjahr 2017 erfolgen.*

*Für den Bereich der Friesenstraße wird die Radwegbenutzungspflicht in Fahrtrichtung Ost-West (rechtsseitig) bis zur Kreuzung Bummert aufgehoben. Auf der gegenüberliegenden Seite (gegen die Verkehrsrichtung der KFZ) bleibt die Radwegbenutzungspflicht bestehen.*

*Für den Bereich der Heisfelder Straße, wird im gesamten Verlauf (bis zur Kreuzung Bummert) die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Im südlichen Teil – Fahrtrichtung Ostersteg - Friesenstraße (gegen die Verkehrsrichtung der KFZ) bleibt die Radwegbenutzungspflicht bestehen.*

*Im Bereich der Kreuzung Bummert wird die Radwegbenutzungspflicht für sämtliche Radfahrbeziehungen wieder angeordnet (sh. auch neu gestaltete Kreuzung Am Dock). Die Straßenquerung erfolgt über die Nebenanlagen. Aufgrund der besonderen Gefahrenlage (bewiesen durch extrem hohe Unfallzahlen) ist das erforderlich und rechtmäßig.*

gez. Jochen Kruse

gez. Beatrix Kuhl

gez. Insa Seiwald

Vorsitzende/r

Bürgermeisterin

Protokollführer/in