



Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr (EKUV/XVII/017/2019)

Sitzungstermin: Donnerstag, den 17.01.2019

Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr

Sitzungsende: 18:56 Uhr

Ort, Raum: Rathaus-Neubau, Zimmer 413

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Jochen Kruse

stellv. Vorsitzende/r

Herr Dirk Beening

Ausschussmitglieder

Frau Gudrun Bonow

Herr Sönke Eden

Herr Paul Foest

Frau Annegret Hahn

Herr Ulf-Fabian Heinrichsdorff

Herr Serhat Özdemir

Herr Michael Runden

Herr Bruno Schachner

Frau Beate Stammwitz

Herr Michael Weber

beratende Mitglieder

Herr Norbert Bakker

Herr Thomas Buddenberg

Herr Wolfgang Buhr

Herr Bernd Hillrichs

Herr Günter Jelting

Verwaltung

Herr Jens Bachmann

Frau Beatrix Kuhl

Anwesend bis TOP 6

Herr Holger Möse

Herr Carsten Schoch

Frau Insa Seiwald

Herr Thorsten Stegmann

Herr Uwe Vogelsang

Frau Alexandra Wienekamp

Anwesend bis TOP 7

Gäste

Herr Dipl. Ing. Rolf Suhre

Abwesend:

Ausschussmitglieder

Herr Jörg Betz

Herr Thomas Bruns

Herr Hans Fricke

Frau Claudia Wostratzky

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Tagesordnung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Einwohnerfragestunde zu den zu behandelnden Tagesordnungspunkten
- 3 Genehmigung der Niederschrift des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr vom 05.12.18 (EKUV/XVII/016/2018)
- 4 Widmung von Straßen nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) mit Wirkung vom 01.04.2019
 - Beschluss
 - Vorlage: 2.60/XVII/0871/2018
- 5 Logaer Weg
 - Bericht zu den Ergebnissen der Untersuchung des Ingenieurbüros nts
- 6 Einwohnerfragestunde zu den behandelten Tagesordnungspunkten
- 7 Energiebericht 2017
- 8 Informationen
 - 8.1 Fortführung Klimaschutzmanagement
 - 8.2 Beantwortung der Anfrage "Die Linke" zum Plytje
 - 8.3 Sachstand Neubau Ledabrücke
- 9 Anfragen
 - 9.1 Reduzierung Geschwindigkeit am Logaer Weg
 - 9.2 "Grüne Ampel-Welle" für Heisfelder Straße
 - 9.3 Nebenanlagen Logaer Weg

Öffentlicher Teil

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

Herr Kruse begrüßte die Bürgermeisterin Frau Kuhl, die zahlreichen Zuhörerinnen und Zuhörer, Frau Herterich von der Ostfriesenzeitung, Herrn Suhre von der Ingenieurgesellschaft nts sowie die Ausschussmitglieder. Dann eröffnete er die Sitzung, stellte die ordnungsgemäße Ladung, die Tagesordnung und die Beschlussfähigkeit fest.

TOP 2 Einwohnerfragestunde zu den zu behandelnden Tagesordnungspunkten

Es wurden keine Fragen gestellt.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr vom 05.12.18 (EKUV/XVII/016/2018)

Beschluss (einstimmig):

Die Niederschrift des Ausschusses für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr vom 05.12.18 (EKUV/XVII/016/2018) wird beschlossen.

TOP 4 Widmung von Straßen nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) mit Wirkung vom 01.04.2019 - Beschluss Vorlage: 2.60/XVII/0871/2018

Beschluss (einstimmig):

Die in den nachstehenden Tabellen aufgeführten Straßen oder Teilstrecken von Straßen, die in der Stadt Leer liegen und teilweise neu gebaut wurden, werden mit Wirkung vom 01.04.2019 gem. § 6 Abs. 1 NStrG gewidmet. Die in den anhängenden Plänen rot markierten Straßen werden zu Gemeindestraßen gewidmet. Die in den anhängenden Plänen grün markierten Straßen werden zu Gemeindestraßen mit der Beschränkung des Benutzerkreises auf Fußgänger und Radfahrer gewidmet. Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Leer.

Zu Gemeindestraßen werden gewidmet:

Nr.	Straßenname	Gemarkung/ Flur	Lage	Länge	Flurstück(e)
1	Am Bingumer Tief	Bingum/ Flur 5	Beginnt neben der Bernhard-Duhm-Straße 14 und endet am Wen-	ca. 389 m	9/10 110/2

			dehammer <u>Anfangspunkt:</u> Bernhard-Duhm-Straße (Bingum, Flur 4, Flurstück 113/4) <u>Endpunkt:</u> Wendehammer Am Bingumer Tief (Bingum, Flur 5, Flurstück 7/6)		
2	Breslauer Straße (Teilstück)	Leer/ Flur 11	Beginnt am Spielplatz bei der Ludgerischule und endet vor den Grundstücken Breslauer Straße 54 und 56. <u>Anfangspunkt:</u> Breslauer Straße (Leer, Flur 11, Flurstück 193/3) <u>Endpunkt:</u> Kösliner Ring (Leer, Flur 11, Flurstück 382)	ca. 155 m	381 342
3	Brombeerweg	Heisfelde/ Flur 5	Beginnt am „Am Eichenwall“ und endet vor den Grundstücken Brombeerweg 6 und 7 <u>Anfangspunkt:</u> Am Eichenwall (Heisfelde, Flur 5, Flurstück 190) <u>Endpunkt:</u> Brombeerweg 6 und 7 (Heisfelde, Flur 5, Flurstücke 14/64 und 14/73)	ca. 90 m	14/79
4	Große Roßbergstraße (Teilstück)	Leer/ Flur 33	Beginnt zwischen Große Roßbergstraße 7 und 8 und endet am Wendehammer mit der Hausnummer 7 A – 7 C <u>Anfangspunkt:</u> Große Roßbergstraße Hauptarm (Leer, Flur 34, Flurstück 2/35) <u>Endpunkt:</u> Gr. Roßbergstraße 7 A – 7 C (Leer, Flur 33, Flurstück 91/8)	ca. 103 m	91/5 (Teilstück)
5	Kimbernstraße	Loga/ Flur 2	Beginnt südlich der Gotenstraße und endet westlich vom Fünftelweg. <u>Anfangspunkt:</u> Gotenstraße (Loga, Flur 2, Flurstück 169/92	ca. 225 m	245/18 248/8 65/30 251/6

			<u>Endpunkt:</u> Fünftelweg (Loga, Flur 2, Flurstück 456/10)		
6	Konrad-Zuse-Straße	Leer/ Flur 13	<p>Beginnt nördlich der Deichstraße und endet mit dem Hauptzweig vor den Grundstücken Konrad-Zuse-Straße 11 und 20, mit dem Seitenzweig vor den Hausnummern 6 und 8</p> <p><u>Anfangspunkt:</u> Deichstraße (Leer, Flur 13, Flurstück 21/22 und 26/17)</p> <p><u>Endpunkt Hauptzweig:</u> Konrad-Zuse-Straße 11 und 20, Leer, Flur 13, Flurstücke 25/50 und 26/63</p> <p><u>Endpunkt Seitenzweig:</u> Konrad-Zuse-Straße 6 und 8, Leer, Flur 13, Flurstücke 26/61 und 26/64</p>	ca. 471 m	26/45
7	Niedersachsenring	Nüttermoos / Flur 5	<p>Beginnt und endet zwischen Niedersachsenring 1 und Günther-Tietjen-Ring 58</p> <p><u>Anfangs- und Endpunkt:</u> Günther-Tietjen-Ring (Gemarkung Heisfelde, Flur 2, Flurstücke 287 und 3/33)</p>	ca. 671 m	90
8	Sandkamp	Loga/ Flur 1	<p>Beginnt östlich des Mettjeweges und endet am Wendehammer am Grundstück Sandkamp 34</p> <p><u>Anfangspunkt:</u> Mettjewege (Loga, Flur 1, Flurstück 536/4)</p> <p><u>Endpunkt:</u> Sandkamp 34 (Loga, Flur 1, Flurstück 453/42)</p>	ca. 506 m	452/102 (Teilstück) 452/56
9	Schwarzdornweg	Heisfelde/ Flur 5	<p>Beginnt westlich der Straße „Am Eichenwall“ und endet an den Grundstücken Schwarzdornweg 13</p>	ca. 168 m	14/80 14/87

			und 14 <u>Anfangspunkt:</u> Am Eichenwall (Heisfelde, Flur 5, Flurstück 190) <u>Endpunkt:</u> Schwarzdornweg 13 und 14 (Heisfelde,, Flur 5, Flurstücke 14/88 und 14/84)		
10	Serntalerstraße	Logabirum/ Flur 2	Beginnt südlich der Straße „Waldkur“ und endet in einem Wendehammer zwischen den Grundstücken Sterntalerstraße 12 und 13 <u>Anfangspunkt:</u> Waldkur (Logabirum, Flur 1, Flurstück 309/3) <u>Endpunkt:</u> Grünfläche Möörkenshöhe (Logabirum, Flur 2, Flurstück 10)	ca. 155 m	11/32

Die nachfolgend aufgeführten Teilstrecken von Straßen werden nur für die Benutzung durch den Fußgänger- und Radfahrerverkehr gewidmet.

Nr.	Straßenname	Gemarkung/ Flur	Lage	Länge	Flurstück(e)
1	Breslauer Straße (Teilstück)	Leer/ Flur 11	Beginnt östlich des Hauptarms der Breslauer Straße und verläuft parallel zum Spielplatz und endet beim Wendehammer Bullenkamp <u>Anfangspunkt:</u> Breslauer Straße (Teilstück, Leer, Flur 11, Flurstück 342) <u>Endpunkt:</u> Wendehammer Bullenkamp (Leer, Flur 11, Flurstück 334)	ca. 67 m	342 (Teilstück)
2	Große Roßbergstraße (Teilstück)	Leer/ Flur 33	Beginn am Wendehammer bei Großen Roßbergstraße 7 A – 7C an und endet an der Annenstraße (schmaler Stich).	ca. 28 m	91/5 (Teilstück)

			Anfangspunkt: Wendehammer (Leer, Flur 22, Flurstück 91/5) <u>Endpunkt</u> : Annenstraße (Leer, Flur 33, Flurstück 100/7)		
3	Sandkamp (Teilstück)	Loga/ Flur 1	Beginnt am Wendehammer Sandkamp und endet am Verbindungsweg <u>Anfangspunkt</u> : Wendehammer (Loga, Flur 1, Teilstück Flurstück 452/102) <u>Endpunkt</u> : Verbindungsweg (Loga, Flur 1, Flurstück 539/2)	ca. 49 m	452/102 (Teilstück)

TOP 5 Logaer Weg - Bericht zu den Ergebnissen der Untersuchung des Ingenieurbüros

Herr Kruse erteilte Herrn Dipl. Ingenieur Rolf Suhre von der Ingenieurgesellschaft das Wort.

Herr Suhre erläuterte mit einer Power-Point-Präsentation ausführlich die erarbeiteten Varianten für den Ausbau des Logaer Weges im 3. Bauabschnitt im Bereich des Julianenparks auf einer Abschnittslänge von ca. 600 m. Aufgabe sei gewesen, Varianten zu erarbeiten für Straßenquerschnitte unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs und die Erhaltung der Bäume auf der Wallhecke am Julianenpark.

Zunächst zeigte er Fotos vom aktuellen Zustand der Straße und des Parallelweges durch den Julianenpark. Es gebe an 6 Stellen einen Querungsbedarf zu den Wohngebieten auf der nördlichen Seite, wobei derzeit lediglich eine Querung baulich gesichert sei. Der Logaer Weg sei eine Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion, die zum „Vorrangnetz“ der Stadt Leer gehöre. Herr Suhre zeigte die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge für bestimmte Standorte am Logaer Weg zu den Spitzenzeiten am Nachmittag (16 - 17 Uhr) und am Vormittag (7 - 8 Uhr), dies auch im Vergleich von 2014 zu 2019. Es seien Anfang der Woche noch Verkehrszählungen vorgenommen worden. Erfahrungsgemäß sei witterungsbedingt für diese Jahreszeit bzw. die Monate Dezember, Januar und Februar mit einem höheren KFZ-Aufkommen als im Jahresdurchschnitt zu rechnen, so dass die nun erhobenen Zahlen sicherlich im Vergleich zum Jahresdurchschnitt als etwas zu hoch angesehen werden können. Fest stehe, dass der Verkehr tatsächlich im Vergleich zum Jahr 2014 heute weniger geworden sei. In den Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag würden ca. 400 KFZ pro Stunde den mittleren Logaer Weg passieren. Diese Anzahl von 400 KFZ pro Stunde stelle eine „magische“ Grenze dar, an der eine Änderung

bei der Einordnung einer Straße in die Tabellen der Regelwerke für die Anlage von Stadtstraßen und für Radverkehrsanlagen eintrete. So werde für Straßen mit KFZ-Verkehrsstärken unter 400 KFZ/h empfohlen, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

Für die Einschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens sei auch eine Prognose der Bevölkerungsanzahl und deren Struktur ausgewertet worden. Die Anzahl der Einwohner in Leer werde in den nächsten 10 Jahren statistisch in etwa gleich bleiben. Durch den demografischen Wandel werde sich aber in Leer in den nächsten 10 Jahren die Bevölkerungsstruktur dahingehend ändern, dass sich der Anteil der älteren Menschen (65 Jahre und älter) erheblich erhöhe, wobei der Anteil der 16 - 64-jährigen sich erheblich verringere. Das Mobilitätsverhalten bei der Altersklasse 65 Jahre und älter sei anders als das der jüngeren Generationen. Die Älteren verursachten weniger KFZ-Verkehr. Um bei der Planung für den Logaer Weg sicher zu gehen, werde dennoch von einem gleichbleibenden Verkehr ausgegangen.

Es sei auch eine Zählung der Radfahrer vorgenommen worden. In der Spitzenstunde seien z.B. am Logaer Weg bei Haus Nr. 1 a ca. 250 Radfahrer gezählt worden, von denen ca. 62 % geradeaus fuhren.

Der Linienbus- bzw. Schülerbusverkehr sei ebenfalls in die Planungen mit eingeflossen. Darüber hinaus sei die Option berücksichtigt worden, für die Zukunft eine Intensivierung des Busverkehrs vorzunehmen, falls dies einmal gewünscht werde.

Herr Suhre zeigte dann den alten Bebauungsplan Nr. 54 A von 1975 und den neuen Bebauungsplan Nr. 214 von 2016 für den betroffenen Bereich. Im aktuellen Bebauungsplan Nr. 214 seien die Verkehrsflächen zwischen 9 und 10 m im Querschnitt - teilweise auf privatem Grund - ausgewiesen.

Für den Bau von Stadtstraßen und den Bau von Radverkehrsanlagen gebe es verschiedene Regelwerke, die in einer Hierarchie angeordnet seien. Lediglich die Gesetze seien rechtsverbindlich, die Richtlinien seien Empfehlungen, die jedoch sinnvollerweise eingehalten werden sollten. Er zeigte in der Folge Auszüge bzw. Tabellen aus den einschlägigen Richtlinien für die Fahrbahn- und Gehwegbreiten.

Heute sei eine Gehwegbreite von 2,5 m üblich. Sollen Radfahrer den Gehweg mitnutzen, sollte dieser noch breiter sein, also 3 m zuzüglich 50 cm Sicherheitsabstand zur Fahrbahn, zusammen 3,50 m. Die Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehwegs durch radfahrende Kinder bis zum 8. Lebensjahr sei zu beachten. Eine Gehwegbreite von 1,50 m sei in engen dörflichen Hauptstraßen - wozu man auch Leer rechnen könne - bei geringem Fußgängeranstrom möglich. Herr Suhre empfahl am Logaer Weg jedoch eine Gehwegbreite von mindestens 1,60 m. Außerdem empfahl er eine Fahrbahnbreite von mindestens 6 m. Dies geschehe vor dem Hintergrund, dass relativ geringer Linienbusverkehr dort vorherrsche.

Für mobilitätseingeschränkte Personen sei die Anlage von Querungshilfen sinnvoll. Im Bereich von Schutzstreifen sei dies nur mit Fußgängerüberwegen möglich. Es befänden sich viele Einrichtungen in der Nähe des Logaer Weges, wie z.B. das Kinderheim, Schulen, der Julianenpark, die Fußgängerverkehr mit sich brächten, wobei nach den Richtlinien noch keine Maßnahmen als notwendig erachtet würden. Dennoch seien Querungshilfen hier zu empfehlen, insbesondere für ältere Menschen. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen könnte im untersuchten Bereich, wegen der relativ geringen Verkehrsbelastung von ca. 400 KFZ/h zu Spitzenzeiten, die Radfahrer im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn geführt werden. Erwähnenswert sei jedoch, dass dieser Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6 und 7 m bei KFZ-Stärken über 400 KFZ/h oft problematisch wer-

de, da hier häufig die Tendenz bei KFZ-Fahrern beobachtet werde, sich bei Gegenverkehr an den Radfahrern „vorbeizudrängeln“.

Zum Schluss zeigte Herr Suhre den derzeitigen Ausbauplan und erläuterte seine 5 erarbeiteten Varianten (A, B, B1, C, C1) hierzu. In der Präsentation wurden die wichtigsten Merkmale der Varianten in einer Tabelle dargestellt und verglichen. Betrachtet wurden dabei die Sicherheit des Radverkehrs, die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr, die Qualität für den Busverkehr, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/Radfahrer, Parkmöglichkeiten, Wendemöglichkeit, Eingriff in Park/Bäume und das Baurecht. Herr Suhre empfahl die Variante A. Hierbei würden u.a. größtmöglich die Bäume der Wallhecke erhalten. Der Baumerhalt könne jedoch nicht zu 100 % garantiert werden, da durch die Bauarbeiten Wurzelverluste eintreten könnten. Eichen reagierten auf Eingriffe an ihren Wurzeln empfindlich. Im Plan zu sehen sei eine rote Linie, die verdeutliche, wieviel für den Ausbau benötigte Fläche sich derzeit noch im Privatbesitz befinde. Der Erwerb dieser privaten Flächen sei für die Sicherheit der Verkehrsanlagen unerlässlich. Das Parken auf der Fahrbahn könnte erlaubt werden. Die angedachte Bushaltestelle sei realisierbar.

Die Präsentation wird im Ratsinformationssystem für die Öffentlichkeit einsehbar hinterlegt.

Herr Kruse dankte Herrn Suhre für den Vortrag. Seines Erachtens habe es sich gelohnt, ein weiteres Ingenieurbüro zu beauftragen. Nun müssten die vielfältigen Informationen überdacht und die einzelnen Varianten in den Fraktionen besprochen werden. Er bitte darum, dass Herr Schoch und evtl. Herr Suhre gemeinsam mit den Fraktionen die Varianten nochmal im Einzelnen besprechen. Er plädiere außerdem dafür, hierzu eine Sondersitzung des EKUV noch in diesem Monat durchzuführen.

Herr Schoch schlug vor, den Sonder-EKUV am Dienstag, 29.01.2019 um 17.00 Uhr stattfinden zu lassen. Er fasste noch einmal die wichtigsten Aussagen des Vortrags zusammen. Das Ingenieurbüro IST und die Ingenieurgesellschaft nts seien von sehr unterschiedlichen Verkehrsmengen ausgegangen, so dass so unterschiedliche Ergebnisse dabei herausgekommen seien. Herr Suhre gehe davon aus, dass die Bevölkerungszahl in Leer stagnieren werde, da er nur von der ortsansässigen Bevölkerung ausgehe. Dies zweifle er (Herr Schoch) jedoch an, da seines Erachtens eher zu erwarten sei, dass künftig viel mehr Arbeits- und Ausbildungsplätze in Leer geschaffen werden, die zu höheren Bevölkerungszahlen führen. Eine Fahrbahn unter 6 m sollte nicht gebaut werden. Die Schutzstreifen für Radfahrer seien im Vorschlag aufgegeben worden, so dass der Radfahrer nun im Mischverkehr auf der Straße fahren solle. Der Neubau werde direkt an den Wallfuß heranreichen. Grunderwerb sei zu tätigen. Die Verwaltung werde einen erneuten Anlauf zum Grunderwerb vornehmen, sollte dies von der Politik gewünscht werden. Es werde Einschränkungen im Bereich der Nebenanlage geben, das heißt sie wird enger. Man befinde sich bezüglich der Verkehrsstärke im „Graubereich“. Nun sei die Entscheidung zu fällen, ob die Qualität der Verkehrsanlage im Verhältnis zum Wallheckenschutz zurücktreten soll.

Herr Kruse äußerte, dass umgehend mit den Anliegern gesprochen werden sollte, um den notwendigen Grunderwerb tätigen zu können. Die Informationen aus dem heutigen EKUV sollten dabei als Grundlage dienen.

Frau Kuhl fragte, ob sie davon ausgehen könne, dass die heute vorgestellte Variante A die von Allen akzeptierte sei.

Herr Schachner wünschte, noch einmal über die Varianten zu sprechen. Seines Wissens sei auch noch nicht mit den Anliegern gesprochen worden. Es sei bereits in der Vergangenheit eine schmalere Variante diskutiert worden.

Frau Kuhl berichtete darüber, dass bei den letzten Verkaufsverhandlungen eine Zusage und eine Ablehnung seitens der Anlieger vorgelegen habe, die übrigen hätten sich nicht zurück gemeldet. Sie werde sich nun erneut mit einem Anschreiben an die Eigentümer der noch fehlenden Grundstücksanteile wenden mit einem Plan von Herrn Suhre. Die Anlieger könnten sich dann erneut Gedanken darüber machen unter Berücksichtigung des Erhalts der Bäume auf der Wallhecke.

Herr Schachner drückte seine Enttäuschung darüber aus, dass die von seiner Fraktion vorgeschlagene, schmale 5,5 m-Variante mit breiter Nebenanlage auf der bebauten Seite für Fußgänger und Radfahrer stets als nicht umsetzbar verworfen worden sei. Bislang sei man immer von einer KFZ-Anzahl von 8000 KFZ pro Tag ausgegangen. Nun spreche man nur noch von der Hälfte aufgrund der aktuellen Messungen, die an einem Tag mit schlechtem Wetter vorgenommen wurden.

Herr Suhre wandte hierzu ein, dass ein Gehweg, der für Radfahrer frei gegeben wird, mindestens 3 m breit sein müsse. Hierfür reiche der vorhandene Platz nicht aus. In der Summe müssten dann die Bäume weichen.

Herr Schachner sagte, dass ihm nicht nur der Baumerhalt wichtig sei, sondern auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs. Es sollte ein verkehrsberuhigendes Element eingebaut werden in Höhe der Brüder-Grimm-Straße und der Friedhofstraße, da der Logaer Weg sonst zu höherer Geschwindigkeit verführe. Dies hätten die Anwohner und auch die Autofahrer selber bereits jetzt festgestellt. Er freue sich sehr darüber, dass man nun von dem alten Plan weg sei. Er wünsche sich für den Straßenabschnitt am Julianenpark einen eigenen Straßencharakter.

Herr Eden dankte Herrn Suhre für den Vortrag. Es sei heute doch einiges Neues vorgestellt worden. Er bitte darum, dass Herr Schoch zur Beratung noch einmal in die Fraktionen gehe. Außerdem schlage er zum weiteren Verfahren vor, die Einwohnerfragestunde bereits im Anschluss an diesen TOP durchzuführen, da er davon ausgehe, dass der überwiegende Anteil der Zuhörer heute zum Logaer Weg anwesend sei.

Frau Bonow schlug vor, dass die Verwaltung nicht nur einen Brief an die Eigentümer der noch fehlenden Grundstücksanteile versendet, sondern dass das persönliche Gespräch gesucht wird, da der Bau der Straße immerhin davon abhängt.

Frau Kuhl entgegnete, dass sie bereits beim letzten Mal gemeinsam mit Herrn Stegmann sehr wohl das Gespräch mit den betroffenen Anliegern gesucht und auch teilweise sehr ausführlich geführt habe. Sie werde dies erneut versuchen.

Herr Runden führte aus, dass heute viele Varianten vorgestellt worden seien. Fakt sei seines Erachtens, dass die Bäume fallen müssen, sollten die Anlieger ihre Grundstücksanteile nicht verkaufen.

Herr Foest sagte, dass er vor einer Meinungsäußerung zunächst das Thema in der Fraktion erörtern wolle. Hierzu seien noch mehr Informationen notwendig. Er bat um Auskunft, wie viel von ihrem Grundstück die Anlieger jeweils abgeben müssten.

Herr Stegmann antwortete, dass für den Straßenausbau Grundstücksanteile von 1 - 2 m Tiefe - z.T. in einem spitzen Dreieck verlaufend - benötigt würden.

Herr Foest fragte nach, ob der Verkauf der Flächen das K.O.-Kriterium für den Bau sei.

Herr Suhre entgegnete, dass die Variante A ohne die zusätzlichen Flächenanteile nicht in Frage käme.

Auf die Nachfrage von Frau Stammwitz zu den Parkmöglichkeiten antwortete Herr Suhre, dass Kraftfahrzeuge und Radfahrer die auf der Fahrbahn parkenden Autos umfahren müssten. Dies treffe beide Verkehrsarten. Er gehe jedoch davon aus, dass Radfahrer in Richtung Osten weiterhin überwiegend durch den Park fahren werden.

Frau Kuhl warf hierzu ein, dass es nicht selbstverständlich sei, dass dort das Parken erlaubt werde. Denkbar sei, auf einer Länge von 50 - 100 m das Parken zu verbieten. Dies hänge von der Flüssigkeit des Verkehrs ab und werde gemeinsam mit der Verkehrsbehörde entschieden.

Herr Hillrichs bemerkte, dass 80% der Radfahrer schon jetzt durch den Park fahren würden. Dieser sollte besser ausgeleuchtet werden. Für Kinder und Jugendliche sei das Fahren auf der Straße riskant.

Herr Schachner fügte ergänzend hinzu, dass der Einbau von Querungshilfen die Nutzung des Parkradweges erleichtere.

Herr Suhre entgegnete, dass dies mit der Verkehrsbehörde abgestimmt werden müsse. Eine Mittelinsel käme z.B. nicht in Frage, da hierfür nicht ausreichend Fläche zur Verfügung stehe. Aufpflasterungen verursachten zu viel Lärm. Es bliebe dann nur ein Fußgängerüberweg, der klassische Zebrastreifen übrig.

Herr Kruse stellte als Arbeitsauftrag fest, dass die Verwaltung die Präsentation umgehend an die Fraktionen übersendet, Herr Schoch und Herr Suhre in den Fraktionen die Varianten erläutern und dann eine Sondersitzung des EKUV für die letzte Januarwoche organisiert werde. Die Einwohnerfragestunde werde, da allgemein gewünscht, im Anschluss an diesen TOP durchgeführt.

TOP 6 Einwohnerfragestunde zu den behandelten Tagesordnungspunkten

a) Auf Nachfrage von Frau Zimmermann bestätigte Herr Suhre, dass entsprechend der Variante A die Straßenbreite des Logaer Weges am Julianenpark 6 m betragen würde. Dies sei zwar knapp, jedoch ausreichend bemessen, damit zwei große Fahrzeuge im Begegnungsverkehr aneinander vorbeifahren könnten. Eine geringere Straßenbreite würde den späteren Ausbau des Liniennetzverkehrs erschweren.

b) Herr Petzold fragte, ob die Variante A auf die gesamte Länge der Straße entlang des Julianenparks bezogen sei. Herr Suhre antwortete, dass die Einengung nur auf den kritischen Bereich beschränkt werde. Dies betreffe etwa die ersten 100 m bis zur Bushaltestelle. Denkbar sei jedoch, auch noch den übrigen Bereich mit einzubeziehen.

Herr Petzold merkte an, dass die neue Straße bis an den Wallfuß heranreichen würde. Die empfindlichen Buchen würden dann seines Erachtens Schaden nehmen bzw. absterben. Außerdem bat er dringend darum, die Geschwindigkeit in der Straße zu reduzieren, da teilweise bis zu 100 km/h gefahren werde.

c) Auf Nachfrage von Herrn Brüggemann erklärte Herr Suhre, dass bei der Engstelle am Julianenpark bauliche Querungshilfen bei einer Fahrbahnbreite von 6 m nicht möglich seien - dahingehend bei einer Fahrbahnbreite von 7,5 m sehr wohl. Er bestätigte außerdem, dass Bäume gefällt werden müssten, sollten die fünf Anlieger ihre Grundstücksanteile nicht verkaufen wollen. Auch sei es dann nicht möglich, eine durchgehende Nebenanlage auf der Nordseite zu erstellen. Dies sei nicht empfehlenswert.

d) Frau Holler erinnerte daran, dass die Stadt Leer sich bei einem Projekt „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ beworben habe. Sie bat um Auskunft, warum in diesem Zusammenhang Tempo 30 in der Heisfelder Straße, am Mittelweg, am Moorweg und in der Bremer Straße eingerichtet werden könnte, dagegen am Logaer Weg nicht. Herr Vogelsang erklärte, dass am Moorweg und Mettjeweg andere Verkehrsbelastungen und andere Verkehrsbedeutungen vorlägen. Die Richtlinien für das angesprochene Projekt seien nur für die beantragten Bereiche quasi „aufgeweicht“ worden, um die Emissions-Auswirkungen zu erforschen. Für den Logaer Weg würden die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Geschwindigkeitsreduzierung nicht vorliegen, wie z.B. die Anzahl der Unfälle oder eine bestimmte Lärmbelastung. Die nahen Einrichtungen, wie z.B. Kindergarten Brüder-Grimm-Straße, Kinderheim etc. hätten ihren Eingang nicht direkt am Logaer Weg. Der Bring- und Abholverkehr finde nicht unmittelbar am Logaer Weg statt, so dass auch diese mögliche Voraussetzung für Tempo 30 ausscheide.

e) Ein Herr merkte an, dass bei den bereits fertig gestellten beiden Bauabschnitten bereits eine Fahrbahnbreite von 7,5 m gebaut worden sei, dagegen würde nun behauptet, dass eine 6 m-Fahrbahn wegen der Verkehrsstärke ausreichen würde. Er bat um Erklärung. Herr Schoch führte hierzu aus, dass die Verkehrsstärke zur Mitte des Logaer Weges hin abnehme, an den Rändern sei die Belastung durch KFZ höher. Außerdem sei bislang von anderen Verkehrszahlen ausgegangen, die nun durch Verkehrszählungen und Prognosen des neuen Ingenieurbüros aktualisiert bzw. verringert worden seien. Er (Herr Schoch) gehe aber davon aus, dass die Stadt Leer

und damit der Verkehr weiter wachsen werde, wie der gesamte Landkreis auch. Es würden sicherlich jährlich 500 neue Arbeitsplätze bzw. Ausbildungsplätze entstehen. In den jeweiligen Spitzenstunden würden deutlich mehr als 400 KFZ/h den Logaer Weg passieren.

f) Auf Nachfrage von Herrn Holler verdeutlichte Herr Schoch, dass bei der Erstellung des Bebauungsplanes und den darin angegebenen Fahrbahnbreiten noch von anderen Prognosen ausgegangen worden sei.

g) Eine Dame bat um Erklärung dafür, warum bestimmte Querungshilfen an der Engstelle nicht vorgesehen seien. Herr Suhre antwortete, dass es Richtlinien für Fußgängerüberwege gebe. Diese würden Vorgaben enthalten, bei welchen Verkehrsstärken welche Querungsmöglichkeiten notwendig seien. Nach neuester Einschätzung befinde sich am Logaer Weg eine geringere Belastung. Letztlich habe die Verkehrsbehörde der Stadt Leer die Entscheidung zu treffen, wie sie die Situation dort einschätzt und die Richtlinien auslegt.

h) Auf Nachfrage eines Herren sagte Herr Schoch, dass der Landkreis Leer zum Antrag auf Fällung von Bäumen auf der Wallhecke noch keinen Bescheid erteilt habe.

TOP 7 Energiebericht 2017

Herr Kruse stellte Frau Alexandra Wienekamp als neue Fachdienstleiterin des Fachdienstes 2.65 Gebäude- und Energiemanagement vor und übergab ihr das Wort.

Frau Wienekamp stellte dann mit einer Power-Point-Präsentation den Energiebericht der Stadt Leer für das Jahr 2017 vor. Sie entschuldigte das etwas verspätete Vorlegen des Berichtes. Dies sei eine Folge der Insolvenz des bisherigen Energielieferanten, der DEG Deutsche Energie GmbH. Diese habe einige Zahlen erst zum Jahresende 2018 geliefert.

Die Präsentation wird im Ratsinformationssystem für die Öffentlichkeit einsehbar hinterlegt.

Herr Schachner fragte, ob der Bericht die Grundlage dafür sei, Energie einzusparen bzw. Strategien hierzu zu entwickeln und umzusetzen. Bis zum Jahr 2030 sollte der CO₂-Verbrauch um 45% gesenkt werden. Seines Erachtens sei die Stadt hierbei noch nicht richtig weitergekommen.

Frau Wienekamp antwortete, dass beim Stromverbrauch eine Tendenz nach unten zu erkennen sei. Durch die weitere Umrüstung der Beleuchtung auf LED würde dieser Trend sich noch stärker abzeichnen. Es würden auch einzelne Gebäudewerte ausgewertet.

Herr Kruse wandte hierzu ein, dass ohne eine energetische Sanierung der Gebäude der Stadt Leer keine großen Einsparungen erzielt werden könnten. So sei nun geplant, die Wohnungen im Hermann-Lange-Ring zu sanieren. Auch beim Neubau z.B.

von Feuerwehr-Gebäuden würden dann bessere Energiewerte erzielt. Durch die Sanierungen erhoffe er einen „riesigen Sprung“ in dieser Hinsicht.

Frau Wienekamp nannte als schlechtes Beispiel die in der Vergangenheit vielfach in Schulen eingebauten Glasbausteine. Durch diese gehe viel Wärme verloren. Hier müsse umfangreich saniert werden. Das koste Geld.

TOP 8 Informationen

TOP 8.1 Fortführung Klimaschutzmanagement

Herr Schoch teilte mit, dass zur Fortführung des Klimaschutzmanagements ein Förderantrag zum 11.12.18 gestellt worden sei. Dieser Antrag sei jedoch verspätet, so dass er voraussichtlich abgelehnt werde. Die Stadt Leer bemühe sich gemeinsam mit dem Projektträger Jülich, bei einem neuen Förderprogramm hierfür berücksichtigt zu werden. Dies könne erst nach der Entscheidung zum derzeit laufenden Antrag erfolgen.

TOP 8.2 Beantwortung der Anfrage "Die Linke" zum Plytje

Herr Schoch berichtete, dass Frau Stevens-Kimpel von der Fraktion „Die Linke“ mit Schreiben vom 28.11.18 eine Anfrage an die Stadt Leer bezüglich des neuen Hallenbades Plytje gestellt habe. Die Anfrage hatte folgenden Wortlaut:

„Es ist anzunehmen, dass bei dem Termin der angekündigten Eröffnung des Hallenbades die voraussichtliche Höhe der Kosten des Badbetriebes durch die Verwaltung und die Betreibergesellschaft vorliegen sollte und daher jetzt auch bekannt ist.

Trifft es zu, dass die anvisierten Kosten des Schwimmbades das Doppelte der Kosten des früheren Hallenbades plus Freibades betragen?

Wie erklärt sich diese Summe und was könnte zur Reduktion dieser Kosten getan werden?

Begründung der Anfrage:

Derartig hohe Kosten würden auf Jahre die Erweiterung der Freizeitmöglichkeiten in Leer um ein Freibad auf Jahre verhindern.

Die Stadt Leer verfügt im Gegensatz zu vielen anderen Kommunen Ostfrieslands nicht über ein Freibad.

-Gerade Familien mit geringerem Einkommen sind aber darauf angewiesen, in Wohnortnähe ihren Kindern ein derartiges gesundes Vergnügen bieten zu können, da sie sich Urlaub am Meer nicht leisten können und oft auch kein Auto zur Verfügung haben, um Badeseen (wie Grootegaste) aufsuchen zu können.

-Leer beansprucht auch eine Stadt mit Erholungs- und Freizeitwert zu sein und bietet daher u.a. Campingplätze an. Um den Ansprüchen der Erholungssuchenden entgegen zu kommen, wäre ein Freibad in Leer sinnvoll.“

Der Geschäftsführer und Betriebsleiter des Plytje, Herr Markus Tippelt habe hierzu folgende Antwort an Frau Stevens-Kimpel per E-Mail am 03.12.2018 gesandt, die hiermit wiedergegeben wird:

„Die kalkulierten Betriebskosten für das Plytje sind bekannt und im Wirtschaftsplan verankert. Das natürlich ein Schwimmbad immer ein defizitärer Betrieb sein wird, ist klar. Wie Sie selbst beschrieben haben, sind Freizeiteinrichtungen wie diese, für das Allgemeinwohl unabdingbar.

Die betrieblichen Aufwendungen betragen ca. 1.4 Mio. Euro jährlich – abzüglich ca. 450T Euro Erträge. Schwerpunkte dort liegen bei der Pacht an die Stadt sowie den Personalkosten. Die Personalkosten werden durch ein deutlich ausgedehnteres Konzept und Angebot kompensiert. Dies ist mit dem alten Schwimmbad nicht vergleichbar.

Natürlich wird während des Geschäftes der Betriebsablauf sowie die Kosten optimiert. Die ersten Hochrechnungen beziehen sich nur auf vorher definierte Berechnungen.“

TOP 8.3 Sachstand Neubau Ledabrücke

Herr Schoch teilte mit, dass anlässlich des geplanten Neubaus der Ledabrücke (B 70) am 22.11.18 ein Gespräch bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Aurich stattgefunden habe, bei dem zur Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen das Bauablaufkonzept und die Verkehrsführung während der Bauzeit abgestimmt worden seien. Die Stadt habe ein Interesse daran, die notwendigen Sperrzeiten auf ein Minimum zu reduzieren, da die Ledabrücke eine wichtige Verbindung nach Süden darstelle. Die Stadt helfe auch bei der Suche nach Kompensationsflächen.

TOP 9 Anfragen

TOP 9.1 Reduzierung Geschwindigkeit am Logaer Weg

Frau Bonow trug vor, dass viele KFZ-Fahrer am Logaer Weg mit zu hoher Geschwindigkeit fahren würden. Sie regte an, insbesondere nach dem Ausbau, unbedingt Maßnahmen zu ergreifen, um dies zu unterbinden.

Herr Vogelsang antwortete, dass dies selbstverständliche Aufgabe der Verkehrsbehörde sei.

Herr Kruse schlug vor, die mobile Hinweis-Tafel mit der elektronischen Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit aufzustellen.

TOP 9.2 "Grüne Ampel-Welle" für Heisfelder Straße

Herr Runden trug vor, dass man als KFZ-Fahrer beim Befahren der Heisfelder Straße - aus Leer heraus und nach Leer hinein - häufig vor einer roten Ampel stünde, da es sehr viele Ampeln auf dieser Strecke gäbe. Demnächst werde auch noch eine Ampel am Strohhut gebaut. Er fragte, ob diese Ampeln nicht evtl. aufeinander abgestimmt werden könnten, so dass man in einer „grünen Welle“ die Heisfelder Straße passieren könnte.

Herr Schoch antwortete, dass die Heisfelder Straße eine Bundesstraße sei, bei der jede Ampel sich selbst dynamisch steuere, dies in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehr. Eine Gleichschaltung sei schwer möglich.

TOP 9.3 Nebenanlagen Logaer Weg

Herr Schachner wies darauf hin, dass die bereits erstellten Nebenanlagen am Logaer Weg mit einer derartigen Schräglage gebaut worden seien, dass Rollstuhl- bzw. Rollatoren-Fahrer hier Schwierigkeiten beim Befahren hätten. Dies sei im 2. Bauabschnitt besonders extrem und im Bereich von Zufahrten. Seines Erachtens sei die Vor-Ort-Pflasterung wenig sinnvoll.

Herr Stegmann erklärte, dass aus entwässerungstechnischen Gründen alle Verkehrsflächen mit einer Neigung hergestellt werden müssten. Im Bereich von Grundstückszufahrten verstärke sich die Neigung zwangsweise, da dort der Hochbordstein abgesenkt sei. Die größere Neigung kann entweder im Bereich des 50 cm breiten Sicherheitsstreifen entlang des Bordsteines oder aber auf der gesamten Breite der Nebenanlage abfangen werden. Am Logaer Weg sei bewusst die Lösung gewählt worden, die gesamte Breite der Nebenanlage abzuschrägen. Für die Nutzer des Gehwegs in Längsrichtung sei dies zwar unbequemer, weil eine schiefe Ebene schlecht zu begehen bzw. zu befahren ist. Vorteil dieser Lösung sei aber, dass mobilitätsseingeschränkte Verkehrsteilnehmer leichter die Straße queren könnten.

Herr Schachner fragte, ab der künftige Fußweg nur mit Schotter befestigt werde oder ob die Flächen gepflastert würden.

Herr Stegmann erwiderte, dass die künftige Nebenanlage am Julianenpark mit einer Breite von 1,6 m für behinderte Menschen bereits schwierig zu bewältigen sei, u.a. falls zwei Personen nebeneinander laufen wollten. Es werde alles getan, soweit es möglich sei, um diese Nebenanlage gut nutzbar zu machen. Dies könne durch Schottern oder Pflastern geschehen. Teilweise sei die Nebenanlage für eine Nutzung zu sperren, wenn sie eine Gefahr für Kinder darstelle, die dort mit dem Fahrrad fahren wollten, da die Fahrräder versehentlich wegen der geringen Breite auf die Fahrbahn geraten könnten.

Herr Schachner erkundigte sich danach, ab es zulässig sei, dass eine Autofirma in ihrem Vorgarten alte Autos parke.

Herr Vogelsang antwortete, dass dies auf dem Privatgelände aus optischen Gründen nicht verboten sei. Der Fachdienst Sicherheit und Ordnung werde nur tätig, wenn es Hinweise dafür gebe, dass z.B. gegen Umweltgesetze verstoßen werde.

Frau Stammwitz berichtete darüber, dass Fußgänger am Logaer Weg an einigen Stellen durch ein Schild auf der Nebenanlage dazu aufgefordert würden, die Straße zu queren. Sie fragte, ob diese Aufforderung nicht zu gefährlich sei.

Herr Stegmann wies darauf hin, dass durch die Weigerung der Anlieger, die benötigten Grundstücksanteile zu verkaufen, teilweise keine ausreichende Nebenanlage gebaut werden konnte. Das Aufstellen des Schildes mit der Aufforderung, die Straßenseite zu wechseln, geschehe daher aus Sicherheitsgründen. Eine 80 cm breite Nebenanlage könnte nicht gefahrlos z.B. von radfahrenden Kindern benutzt werden, da sie versehentlich auf die Straße fahren könnten.

Herr Schoch bekräftigte diese Aussage. Das Aufstellen des Schildes sei aus rechtlichen Gründen geboten.

Da keine weiteren Anfragen vorlagen, beendete Herr Kruse den öffentlichen Teil der Sitzung um 18.47 Uhr. Die Zuhörerinnen und Zuhörer verließen den Saal. Dann eröffnete Herr Kruse den nicht öffentlichen Teil.

gez. Jochen Kruse

gez. Beatrix Kuhl

gez. Insa Seiwald

Vorsitzende/r

Bürgermeisterin

Protokollführer/in

F.d.R.:

Protokollführer/in