STADT NORDEN

Protokoll

über die Sitzung des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses (01/UEV/2021)
am 22.11.2021
im Foyer des Theaters in der Oberschule, Osterstr. 50, Norden

- öffentliche Sitzung -

Sitzungsdauer und Anwesenheit siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung (öffentlicher Teil)

2. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und der Beschlussfähigkeit

3. Feststellung der Tagesordnung mit Entscheidung über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen

4. Bekanntgabe von Eilentscheidungen

5. Bekanntgaben

6. Protokoll über die öffentliche Sitzung des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses am 27.09.2021
   0008/2021/3.3
7. Durchführung der Einwohnerfragestunde 1. Teil

8. Situationsbericht Hochwasserrisiken;
   - Sturmflut: Oberdeichrichter Carl Noosten
   - Binnenhochwasser: Obersielrichter Rainer Mellies

9. Sachstandsbericht Klimaschutz

10. Bericht des Radverkehrsbeauftragten der Stadt Norden

11. Teilnahme der Stadt Norden am Förderprogramm "Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels" (BMU)
    0032/2021/KSB
12. Pflanzung von Blauglockenbäumen; Antrag der Ratsherren Andert und Frerichs vom 02.09.2021
    0005/2021/3.3
13. Veröffentlichung der Luftqualität; Antrag der CDU Fraktion vom 03.11.2021
    0035/2021/KSB
14. Aufheben des Ausbaubeschlusses der Gewerbestraße
    0003/2021/3.3
15. Straßenerhaltung in der Stadt Norden; Erneuerung der Asphaltdeckschichten 2022
    0006/2021/3.3
16. Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Neubaumaßnahmen von Brückenbauwerken
    0007/2021/3.3

17. Straßenreinigung der Stadt Norden; Gebührenkalkulation 2022 und 2. Änderung der Straßenreinigungsgebührensatzung
0034/2021/3.3
18. Dringlichkeitsanträge

19. Anfragen, Wünsche und Anregungen

20. Durchführung der Einwohnerfragestunde 2. Teil

21. Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

zu 1 Eröffnung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Vorsitzender Hartig begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 18.00 Uhr.

zu 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und der Beschlussfähigkeit

Vorsitzender Hartig stellt die ordnungsgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit fest.

zu 3 Feststellung der Tagesordnung mit Entscheidung über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen

Dringlichkeitsanträge liegen nicht vor.

Vorsitzender Hartig merkt an, dass er einen Tagesordnungspunkt einfügen möchte, um dem anwesenden Radverkehrsbeauftragten der Stadt Norden Herrn Reinhard Samusch zu Wort kommen zu lassen. Herrn Samusch soll somit die Gelegenheit gegeben werden, den von ihm verfassten und an die Ratsmitglieder versandten Brief „Schutzstreifen für den Radverkehr in Norden gehören auf den Prüfstand“ zu erläutern.

Es gibt keine Einwände von den Ausschussmitgliedern.

Die Tagesordnung wird somit um den Tagesordnungspunkt „Bericht des Radverkehrsbeauftragten der Stadt Norden“ erweitert und unter der laufenden Nr. 10 eingefügt. Die Nummerierung der nachfolgenden Tagesordnungspunkte verschiebt sich entsprechend.

Hinweis der Verwaltung:

Die Vorgehensweise des Vorsitzenden Hartig entspricht nicht der Geschäftsordnung der Stadt Norden. Tagesordnungsanträge von Ratsmitgliedern müssen schriftlich oder elektronisch per e-mail gestellt, und spätestens vierzehn Tage vor der Sitzung beim Bürgermeister eingereicht sein. Zudem erfolgte keine Abstimmung über die Erweiterung der Tagesordnung im Ausschuss. Die Vorgehensweise war somit rechtswidrig.

zu 4 Bekanntgabe von Eilentscheidungen

Eilentscheidungen liegen nicht vor.

zu 5 Bekanntgaben

Fachdienstleiter Kumstel gibt Folgendes bekannt:

1. Die mobile Fahrradabstellanlage in der *Kleinen Mühlenstraße* wird versetzt. Weil die Vorrichtung derzeit nicht entsprechend angenommen wird, soll diese jetzt in der *Doornkaatstraße* installiert werden.

2. Aus Sicherheitsgründen ist in der *Schulstraße,* auf einem Privatgrundstück, eine satzungsgeschützte, ortsbildprägende Buche gefällt worden. Bei der ehemals als Naturdenkmal geschützten Buche wurde bereits im Jahre 2018, bei einer Baumkontrolle, ein Schadpilz festgestellt. Auf Veranlassung des Privateigentümers wurde dieses Jahr der Baum erneut von einem staatlich vereidigtem Baumsachverständigen untersucht, der den Befall des „Riesenporling" bestätigte. Die Untersuchung hat dabei ergeben, dass aufgrund umfassender Fäule im Wurzelwerk die Stand- und Bruchsicherheit des Baums nicht mehr gegeben ist. Eine unverzügliche Fällung der Buche wurde empfohlen. Die Stadt Norden hat dem Antrag der Fällung stattgegeben und gemäß Baumschutzsatzung eine Ersatzpflanzung von zwei standortgerechten Laubbäumen festgesetzt. Der Privateigentümer hat gegen die Ersatzpflanzung Widerspruch eingelegt. Dieser Widerspruch wird im Fachdienst 3.3 umfassend geprüft und dann dem Verwaltungsausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

3. In der Nacht vom 19. auf den 20. November 2021 kam es in der *Nordseestraße* zu Vandalismusschäden an Straßenbäumen. An 11 von 25 Straßenbäumen, die erst im Frühjahr gepflanzt wurden, entstand ein so massiver Schaden, dass die Bäume ausgetauscht werden müssen. Der Sachschaden beläuft sich auf ca. 5.000,-- Euro bis 6.000,-- Euro. Die Kriminalpolizei hat die Ermittlungen aufgenommen.

zu 6 Protokoll über die öffentliche Sitzung des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses am 27.09.2021
0008/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Da es sich um die letzte Sitzung der Wahlperiode handelt, unterbleibt eine Genehmigung des Protokolls. Das Protokoll wird dem neu gebildeten Ausschuss lediglich zur Kenntnis gegeben.

Es ergeht folgender Beschluss:

Das Protokoll wird genehmigt.

Stimmergebnis:	**Ja-Stimmen:**	**6**
	Nein-Stimmen:	**0**
	Enthaltungen:	**3**

zu 7 Durchführung der Einwohnerfragestunde 1. Teil

Fragen zu Geschwindigkeitsanzeigern vor Grundschulen:

Aus der Klimagruppe Norden wird bemängelt, dass vor den Grundschulen in Norddeich und im Ortsteil Lintel die mobilen städtischen Geschwindigkeitsanzeiger nur sehr unregelmäßig aufgestellt werden. Sie regt an, dass weitere Geräte angeschafft werden, wie es auch in anderen Gemeinden der Fall ist. Außerdem wird die Montage von festen, ständigen Geschwindigkeitsanzeigern vorgeschlagen.

Fachdienstleiter Kumstel sichert eine Prüfung zu und gibt zu bedenken, dass fest installierte Geschwindigkeitsanzeiger schnell an entsprechender Wirkung bei den Verkehrsteilnehmern verlieren.

Fragen zur Schülerbeförderung im ÖPNV:

Aus der Klimagruppe Norden werden Fragen zur Schülerbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gestellt. Warum werden ab der 10. Schulklasse die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg oder vielmehr die Kosten für die Monatskarte nicht mehr erstattet?

Fachdienstleiter Kumstel sieht die Zuständigkeit bei Fragen zur Schülerbeförderung im öffentlichen Personennahverkehr beim Landkreis Aurich und wird somit die Anfrage entsprechend weiterleiten.

Fragen zum Baustellen-Verkehr im Wiesenweg:

Ein Mitglied aus der Klimagruppe Norden gibt den Hinweis, dass derzeit im *Wiesenweg,* aufgrund einer Neubaustelle, reger LKW-Verkehr herrscht. Sie bittet die Verwaltung, Kontakt mit den Baufirmen aufzunehmen, um diese auf die dort geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen (30-Zone) hinzuweisen. Außerdem empfiehlt sie zur Schulwegsicherung der Grundschüler eine entsprechende Beschilderung, beispielsweise ein „absolutes Halteverbot“ in dem Bereich „Heitsweg 29 bis 30“. Sie erkundigt sich nach einem Verkehrsbereisungstermin.

Fachdienstleiter Kumstel sichert eine Prüfung zu, ob entsprechende Ausnahmegenehmigungen und Bauauflagen erteilt wurden. Zu dem gewünschten „absoluten Halteverbot“ stellt er in Aussicht, dass die Verkehrskommission zeitnah zusammenkommt und wird ihr dieses dann schriftlich mitteilen.

Fragen zum innerörtlichen Radverkehr:

Eine Anwohnerin aus dem nördlichen Stadtgebiet kritisiert die Spurrillen auf dem Radfahrschutzstreifen an der *Norddeicher Straße*. Vor allem für Schulkinder ist dort die Verkehrssicherheit gefährdet. Sie bittet Abhilfe zu schaffen und den zuständigen Straßenbaulastträger von den Mängeln zu unterrichten.

Vorsitzender Hartig erklärt, dass diesbezüglich Kontakt mit dem Landkreis Aurich aufgenommen werden sollte.

zu 8 Situationsbericht Hochwasserrisiken;
- Sturmflut: Oberdeichrichter Carl Noosten
- Binnenhochwasser: Obersielrichter Rainer Mellies

Vorsitzender Hartig begrüßt Herrn Carl Noosten, Oberdeichrichter der Deichacht Norden.

Herr Noosten bedankt sich bei Bürgermeister Eiben und den Ausschussmitgliedern, dass er heute, auf Einladung von Fachdienstleiter Kumstel, zusammen mit seinem Stellvertreter Herrn Rainer Mellies, einen Vortrag über die Deichacht und den Entwässerungsverband Norden halten darf.

Anhand einer Power-Point-Präsentation **(siehe Anlage)** stellt er insbesondere die Aufgabenbereiche Deichunterhaltung, Deichverstärkung und Deichverteidigung vor.

Die Größe des Verbandgebietes beträgt ca. 23.500 ha bei einer zu unterhaltenden Deichlänge von ca. 30 Kilometern. Hierzu unterhält die Deichacht Norden entlang ihrer Deichlinie insgesamt zwei private Deichschäfereien. Ca. 2.500 Schafe beweiden die Deichflächen und gewährleisten somit eine kurze, geschlossene und feste Grasnarbe.

Mithilfe von Kartenmaterial verdeutlicht er das Einzugsgebiet der Deichacht, gibt Informationen zu den Deichschauen und der regelmäßigen Begutachtung der Deiche, wie z.B. Prüfung der Standsicherheit, des ordnungsgemäßen Zustandes des Deiches und der zugehörigen Bauwerke und Anlagen.

Bei der Deichverteidigung kontrollieren die Deichrichter in den Sturmflutphasen die Deiche. Die Deichacht ist hierbei für die Erstellung des Alarmplans zuständig. In diesem stets aktuell zu führenden Plan ist festgelegt, wer wann was zu tun und zu verantworten hat.

Zugleich informiert Herr Noosten über die Abläufe im Katastrophenfall, Warnungen und Notfallmaßnahmen, den Digitalfunk, Zuständigkeiten, die Zusammenarbeit insbesondere mit der Feuerwehr und entsprechenden Schulungen bzw. Übungen für den Ernstfall.

Er gibt Auskünfte über die Zusammensetzung der Mitgliedsbeiträge, Rechtsgrundlagen und der engen Zusammenarbeit mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Aurich (Aufsichtsbehörde).

Bei der Deichverstärkung weist er auf die enge Zusammenarbeit mit dem NLWKN hin, die mit entsprechenden Ingenieursleistungen Unterstützung leisten. Er gibt Erklärungen zum Schardeich, der ohne Schutz durch Vorland direkt am Wasser liegt, dem Seedeich und zum Sommerdeich ab.

Auf Nachfrage von Frau Wilts-Rocker erklärt Herr Thorenz vom NLWKN (Gästebereich), dass die langfristige Planung in Niedersachen grundsätzlich eine Deicherhöhung um einen Meter vorsieht. Wenn allerdings die Nachwirkungen des Klimawandels höher sind als derzeit angenommen, dann kann auch um einen weiteren Meter erhöht werden. Diese zwei Meter „Nacherhöhbarkeit“ sind auf jeden Fall technisch lösbar.

Herr Noosten geht auch auf die Anpassungsstrategien im Küstenschutz an den Klimawandel ein und macht deutlich, dass das generell sehr langfristige und dauerhafte Maßnahmen erfordert. Insbesondere geht er hier auf die Sturmflutrisiken bzw. wachsende Sturmflutgefahr ein und informiert über die unterschiedlichen Deichhöhen, Deichprofile und das Deichvorland. Er verdeutlicht, dass es keine einheitliche Höhe für den Deich gibt. Er erklärt die wichtigsten Vorgänge und Begrifflichkeiten des Küstenschutzsystems.

Er gibt Auskünfte über die Deckwerksanierung und die bereits erfolgten Asphaltierungsarbeiten. Er geht dabei auch auf die Neugestaltung „Wasserkante“ und die Belange des Tourismus ein.

Vorsitzender Hartig bedankt sich für die Ausführungen von Herrn Noosten.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden Hartig erklärt Herr Noosten, dass Starkregenereignisse dem Deich grundsätzlich keinen Schaden zufügen.

Auf Nachfrage von Ratsherrn Mellies erklärt Herr Noosten, dass die Deichacht, unabhängig vom NLWKN, eigene „Deichbezeichnungen“ und „Deichkilometer“ führt.

Frau Wilts-Rocker möchte wissen, ob die Deichschäfer Probleme mit den Wölfen haben. Herr Noosten erklärt, dass das derzeit nicht der Fall ist. Er geht allerdings davon aus, dass der Wolf in den nächsten Jahren auch in Ostfriesland dauerhaft sesshaft sein wird.

Auf Nachfrage von Ratsfrau van Gerpen erklärt Herr Noosten, dass Diestelbewuchs auf der Deichfläche chemisch behandelt und dann entsprechend entfernt wird. Das geschieht jedoch erst nach Rücksprache mit der Landwirtschaftskammer.

Ratsfrau van Gerpen verdeutlicht, dass die vorhandenen Grabensysteme im Deichbereich erhalten bleiben müssen und vor allem offen zu halten sind, damit diese die Deiche entwässern können.

Vorsitzender Hartig begrüßt Herrn Rainer Mellies, Obersielrichter des Entwässerungsverbandes Norden.

Herr Mellies bedankt sich bei Bürgermeister Eiben und den Ausschussmitgliedern, dass er heute einen Vortrag über den Entwässerungsverband Norden halten darf.

Anhand einer Power-Point-Präsentation **(siehe Anlage)** stellt er insbesondere die Hochwasserrisiken im Binnenland vor.

Die Größe der Verbandsfläche beträgt ca. 24.000 ha und ist somit fast deckungsgleich mit der Fläche der Deichacht. Dabei sind ca. 320 Kilometer ein „Gewässer 2. Ordnung“ mit einem jährlichen Unterhaltungsaufwand von 90 Prozent, damit ein optimaler Wasserabfluss hergestellt wird.

Mithilfe von Kartenmaterial verdeutlicht er die Größe des Verbandsgebietes Norden. Er gibt Informationen zum Schöpfwerk Leybuchtsiel und der Pumpleistung bzw. Auslastung der drei Pumpen. Dabei geht er auf die Risikofaktoren bei Starkregen, wie Niederschlagsintensität, Topographie, Unterhaltungszustand und die Bemessung bzw. Dimensionierung ein.

Herr Mellies möchte es in diesem Zusammenhang nicht versäumen, die Ausschussmitglieder einzuladen, um das Schöpfwerksgebäude zu besuchen und die Anlage zu besichtigen.

Zugleich informiert Herr Mellies über die Niederschlagsintensität der Starkregenfälle und dem anschließenden Hochwasser in weiten Teilen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Für das Stadtgebiet Norden wiederum ist das Entwässerungssystem auf 90 l/s ha ausgelegt, welches 32,5 l/m² in 1 h entspricht. Abhängig sind diese Werte u.a. von der Jahreszeit, dem Grad der Versiegelung und dem Unterhaltungszustand. Die letzten Starkregenereignisse in Ostfriesland haben gezeigt, dass es insbesondere in bebauten Gebieten zu eingestauten Wassermassen kam. Ursächlich hierfür waren beispielsweise verstopfte Gullis, teilverfüllte Gräben, nicht unterhaltene Anliegergräben oder verstopfte Verrohrungen. Das Regenwasser konnte somit nicht schnell genug an die vorgelagerten Verbandsgewässer abgeführt werden. Er verdeutlicht, dass der Entwässerungsverband lediglich für den Betrieb des Siel- u. Schöpfwerks und die ausreichende Vorflut in den Gewässern 2. Ordnung zuständig ist.

Geschäftsbereichsleiterin Westrup ergänzt, dass gerade in Neubaugebieten sogenannte Versiegelungsprobleme auftreten. Der Boden kann keinen Niederschlag aufnehmen und der natürliche Abfluss ist gestoppt. Jeder Einzelne ist hier gefragt. Die Bauordnung gibt entsprechende Vorgaben.

Anschließend verdeutlicht Herr Mellies anhand von topographischen Karten die unterschiedlichen Höhenlinien und den Verlauf der Gewässer im Norder Stadtgebiet.

Zusammenfassend erklärt Herr Mellies, dass die Anzahl und das Ausmaß von Starkregenereignissen zunehmen wird und es dadurch im Norder Stadtgebiet zu Überschwemmungen kommen kann. Das Entwässerungssystem wird somit zukünftig an Bedeutung gewinnen. Dieses sollte bei der Planung von Neubaugebieten im Hinblick auf die Höhenlage, Räumstreifen und Regenrückhaltung stärkere Berücksichtigung finden. Er empfiehlt eine entsprechende systematische Kontrolle des Entwässerungssystems in „Risikogebieten“.

Auf Nachfrage von Ratsfrau van Gerpen erklärt Herr Mellies, dass der Entwässerungsverband bei der Erschließung von Neubaugebieten im Bauleitplanverfahren beteiligt wird und dann entsprechende Stellungnahmen, z.B. Hinweise zur Regenrückhaltung, abgibt.

Vorsitzender Hartig bedankt sich für die Ausführungen von Herrn Mellies.

zu 9 Sachstandsbericht Klimaschutz

Anhand einer Power-Point-Präsentation **(siehe Anlage)** gibt die Klimaschutzbeauftragte Kracke einen Sachstandsbericht zum Klimaschutz und geht dabei insbesondere auf die Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes, die Verpflichtung zur CO2-Bilanz kommunaler Liegenschaften und die Klimafolgenanpassung ein.

Sie berichtet u.a. über die Möglichkeit der kostenlosen Energieberatung durch die Verbraucherzentrale Niedersachsen für Bürger und Gewerbebetriebe, über die Aktion „Stadtradeln“, die Klimaschutzwoche 2021 und den Aufbau eines regionalen Klimaschutz-Netzwerks.

Die Stadt Norden hat seit 2012 zusammen mit den Inselgemeinden Baltrum, Juist und Norderney ein integriertes Klimaschutzkonzept. Vor dem Hintergrund des Pariser Klimaschutzabkommens und das die Bundesregierung bis zum Jahre 2045 eine Klimaneutralität erreichen möchte, ist es wichtig, dass wir das Klimaschutzkonzept für die Stadt Norden fortschreiben. Ziel ist es, dass wir dann ein strategisches Instrument und eine Handlungsgrundlage für die weitere Planung von Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele haben. Ein Planungsbüro wird voraussichtlich ab Januar 2022 mit der Erstellung des Konzeptes beginnen. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2023 geplant. Die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes erfolgt nach der Kommunalrichtlinie. Dabei wird u.a. eine IST-Analyse sowie Energie- u. Treibhausgas-Bilanz für die Stadt Norden für das Jahr 2021, eine Potentialanalyse, ein Maßnahmenkatalog und ein Controlling-Konzept erstellt.

Klimaschutzbeauftragte Kracke berichtet weiter, dass alle Kommunen vom Gesetzgeber zur regelmäßigen Berichterstattung über den Energieverbrauch inkl. CO2-Bilanz verpflichtet wurden. Ziel dabei ist, dass die gesammelten Daten eine Grundlage für das Energie-Management der kommunalen Einrichtungen und für zielgerichtete Projekte und Maßnahmen bilden. Hierbei soll alle drei Jahre, erstmalig für das Jahr 2022, eine Auftragserteilung bzw. Berichterstattung erfolgen, um u.a. über die jährlichen Kosten, Verbräuche und CO2-Emissionen der Kommunalen Liegenschaften zu informieren.

Zugleich geht sie auf den Ratsbeschluss zur Erstellung einer Klimafolgeanpassungsstrategie ein. Die Notwendigkeit besteht darin, dass frühzeitig Informationen zur Verfügung gestellt werden, um eine klimagerechte Stadtentwicklung zu unterstützen, die Stadt Norden zukunftsfähig zu gestalten und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und zu sichern. Diese fundierte Datengrundlage zu einer Vorsorge würde uns wiederum ein Klimafolgenanpassungskonzept ermöglichen. Sie betont, dass diesbezüglich kürzlich eine Novellierung des Förderprogramms „Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels“ vom Bundesumweltministerium veröffentlicht wurde. Gefördert wird hier u.a. die Erstellung eines integrierten und nachhaltigen kommunalen Anpassungskonzeptes. Das Antragsfenster hierfür ist ab dem 01.12.2021 bis zum 31.01.2022 geöffnet. Ziel ist, ein entsprechendes Maßnahmenpaket zu schnüren, in dem Akteure aus Verwaltung, Politik, Verbänden und Bürgerschaft eine Konzeption erarbeiten, in der alle möglichen Maßnahmen zur Klimaanpassung in Norden aufgeführt werden. Die Förderquote beträgt 80 Prozent und Anschlussvorhaben sind förderfähig. Das Konzept würde u.a. die Bestandsaufnahme - Recherche, Erhebung und Aufarbeitung von Klimadaten – der aktuellen und zukünftigen Entwicklung sowie einer Betroffenheitsanalyse und einer Gesamtstrategie zur nachhaltigen Klimaanpassung für die Kommune enthalten.

Vorsitzender Hartig bedankt sich für die Ausführungen von Frau Kracke.

Auf Nachfrage von Ratsherrn Hagen erklärt Klimaschutzbeauftragte Kracke, dass durch das Klimaschutzkonzept eine Gesamt-CO2-Bilanz des Gesamtbestandes der Stadt Norden und zusätzlich alle drei Jahre die CO2- Bilanz für alle kommunalen Liegenschaften bzw. Einrichtungen der Stadt Norden erstellt wird.

zu 10 Bericht des Radverkehrsbeauftragten der Stadt Norden

Radverkehrsbeauftragter der Stadt Norden und ADFC-Vertreter in der Arbeitsgruppe Radverkehr Norden Reinhard Samusch erläutert den von ihm verfassten Brief „Schutzstreifen für den Radverkehr in Norden gehören auf den Prüfstand“, den er u.a. auch an die Ratsmitglieder versandt hat. Er erklärt, dass er es sich zur Aufgabe gemacht hat, eine Zwischenbilanz zu den Schutzstreifen in Norden zu ziehen. Ausgangspunkt hierfür war, dass sowohl der Deutsche Städte- u. Gemeindebund (DStGB) und der ADFC-Bundesverband zu der allgemeinen Einschätzung gekommen sind, dass Schutzstreifen im Grunde keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur darstellen und das noch weitere Maßnahmen notwendig sind, damit Menschen aller Altersgruppen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können. Aus Sicht des ADFC und des DStGB sind Schutzstreifen der Ausnahmefall, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen tatsächlich nicht umsetzbar sind.

Herr Samusch berichtet weiter, dass im ADFC-Fahrradklimatest 2020 insgesamt 322 Bürgerinnen und Bürger in Norden teilgenommen haben. Aus Sicht vieler Radfahrenden herrscht auf den Schutzstreifen oftmals ein Gefühl der Unsicherheit, verstärkt, wenn z.B. LKW unterwegs sind oder durch die potentielle Gefährdung durch parkende Fahrzeuge wie in der Norddeicher Straße. Sehr oft wird in dem Test darauf hingewiesen, dass häufig der Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen durch Fahrzeuge nicht eingehalten wird. Insbesondere in ohnehin schmalen Straßen wie dem Westlinteler Weg, der Gewerbestraße oder der Hering- bzw. Uffenstraße werden die Schutzstreifen von Autofahrern überwiegend mitbenutzt. Die Konsequenz ist somit die geringe Akzeptanz von Schutzstreifen bei Radfahrenden. Beispielsweise in der Gewerbestraße nutzen dann viele Radfahrer den linken Gehweg in Gegenrichtung, obwohl dies verboten ist und auch mit erheblichen Risiken verbunden ist. Die Nutzung des linken Gehwegs wird subjektiv als risikoärmer empfunden als die Nutzung des Schutzstreifens. Auch wird von den Radfahrenden oftmals die Oberfläche der Schutzstreifen bemängelt. Insbesondere die durch Fräsarbeiten entstandenen Rillen an der Norddeicher Straße sind gerade bei schlechter Witterung gefahrvoll. Außerdem wird bei einigen Schutzstreifen die Mindestbreite bemängelt, weil die Rinne mit einbezogen wurde. Dort Fahrrad zu fahren, ist aufgrund von Gullys oder Absätzen in der Regel nicht möglich und gefährlich. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Breite der Schutzstreifen für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern kaum ausreichend ist, um bequem und sicher zu fahren.

Aufgrund neuer Herausforderungen und künftiger Entwicklungen im Radverkehr sollte man diesbezüglich, nach Meinung von Herrn Samusch, über die Schutzstreifen in Norden diskutieren und über weitergehende Lösungen nachdenken. Bei der Aufstellung des neuen Verkehrsstrukturplans, indem eine signifikante Erhöhung des Anteils des Radverkehrs angestrebt wird, sollte dies auch im Sinne der Stadt Norden sein.

Herr Samusch unterstreicht, dass Schutzstreifen dort erhalten bleiben sollen, wo es angesichts rechtlicher Vorgaben oder der baulichen Situation zurzeit keine andere Lösung für den Radverkehr gibt. Grundsätzlich sollten die Schutzstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m haben und die Restbreite für Kraftfahrzeuge sollte im Hinblick auf den Begegnungsverkehr angemessen sein. Außerdem wünscht er sich bei Schäden in der Oberfläche, wie z.B. Spurrillen eine entsprechende Sanierung. Des Weiteren spricht er sich für intensivere Kontrollen und eine regelmäßige Aufklärung durch die Verwaltung aus. Sodass ein Bewusstsein gefördert wird, dass bestimmte Regeln einzuhalten sind. Ideal wäre auch eine Suche nach weitergehenden Lösungen, wie z.B. eine konsequente Trennung von Rad- u. Fahrzeugverkehr. Radfahrstreifen oder Radfahrstraßen werden hierbei den wachsenden Anforderungen an den Radverkehr eher gerecht. In diesem Zusammenhang plädiert Herr Samusch für eine Neu- bzw. Umverteilung, um Radfahrern mehr Platz zu geben. Hier bietet sich z.B. an einigen Stellen die Einbahnstraßenregelung an. Diesbezüglich könnte in entsprechenden, zeitlich begrenzten Modellprojekten Erfahrungen gesammelt werden. Die Bereiche Hering- bzw. Uffenstraße oder aber auch die Gewerbestraße würden sich beispielsweise für solche Projekte anbieten, um attraktive Wege für den Radverkehr zu schaffen.

Fachdienstleiter Kumstel möchte von Herrn Samusch wissen, ob der gehaltene Vortrag mit den Teilnehmern der AG Radverkehr besprochen und entsprechend abgestimmt wurde. Herr Samusch gibt zu verstehen, dass der Vorschlag in der AG Radverkehr bislang noch nicht erörtert und diskutiert wurde.

Fachdienstleiter Kumstel findet es befremdlich, dass Herr Samusch als Radverkehrsbeauftragter der Stadt Norden seinen Vortrag dem Ausschuss zu diesem Zeitpunkt in der Öffentlichkeit vorstellt. Er zeigt kein Verständnis dafür, dass im Vorfeld keine aktive Mitarbeit in der AG Radverkehr erfolgt ist und befürchtet, dass dieses zu einer hohen Demotivation bei den Mitgliedern, im Engagement für den Norder Radverkehr, führen könnte.

Fachdienstleiter Kumstel verdeutlicht, dass sich seinerzeit der ehemalige Radverkehrsbeauftragte Hellriegel, in enger Zusammenarbeit mit dem ADFC, massiv um die Realisierung der Schutzstreifen eingesetzt hat. Der Gesetzgeber gibt für die Ausweisung von Schutzstreifen klare rechtliche Vorgaben vor, die im Vorfeld von der Verkehrskommission geprüft wurden. Er äußert sich verärgert über die Aussagen von Herrn Samusch, die jetzt den Eindruck erwecken, dass alles was die Beteiligten bislang geleistet haben ad absurdum geführt oder vielmehr von Unwissenden festgelegt wurde. Um solche immense Kommunikationsprobleme zukünftig zu vermeiden, sollte umgehend und grundlegend die Arbeits- u. Vorgehensweise in der AG Radverkehr abgestimmt werden.

Herr Samusch erklärt, dass er das Thema in die AG Radverkehr aufnehmen und entsprechend verfolgen wird. Über die grundsätzliche Aufgaben- u. Rollenverteilung des Radverkehrsbeauftragten ist dabei zu sprechen. Er betont in diesem Zusammenhang, dass er oder der ADFC in keiner Weise angezweifelt haben, dass die Einführung der Schutzstreifen den rechtlichen Vorgaben entsprechen. Aus seiner Sicht muss es allerdings möglich sein, dass vorhandene Schutzstreifen überprüft werden, um dann entsprechend festzulegen, ob diese noch erstes Mittel der Wahl sind oder ob es noch andere Möglichkeiten gibt den Radverkehr weiterzuentwickeln.

Bürgermeister Eiben findet es bedauerlich, dass der Radverkehrsbeauftragte die Presse und die Ratsmitglieder informiert hat ohne vorher die Mitglieder der AG Radverkehr von seinem Vorhaben zu unterrichten. Er schlägt vor, dass das Thema Bestandteil des nächsten Treffens der AG Radverkehr wird, um es dort ausführlich und gemeinsam zu besprechen. Es ist schade, wenn alle die, die an diesem Thema arbeiten, und das sind ja bekanntlich verschiedenste Akteure, sich vor den Kopf gestoßen fühlen. Er bittet in Zukunft vorab um Informationen. Hierdurch könnten schon im Vorfeld Zuständigkeiten geprüft und Unklarheiten ausgeräumt werden. Es entstehen keine unnötigen Missverständnisse. In der Intention haben wir sicherlich alle recht, indem wir sagen, dass der Verkehrsentwicklungsplan den wir in Auftrag geben werden, genau diese Maßnahmen berücksichtigen soll. Bei der Weiterentwicklung müssen wir dann auch über die Verkehrsströme im gesamten Stadtgebiet sprechen. Das gemeinsame Bestreben sollte sein, dass bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans zukunftsorientiert gehandelt wird. Grundsätzlich findet er die Vision die dargestellt wurde richtig um über neue Verkehre nachzudenken.

Ratsfrau van Gerpen erklärt, dass die SPD-Fraktion einen Antrag gestellt hatte, um genau dieses Thema in der Öffentlichkeit darzustellen und kritisiert, dass es im Vorfeld keine Informationen zu der heutigen Tagesordnungspunkterweiterung gegeben hat. Sie beklagt die gegenseitigen Schuldzuweisungen und spricht sich für eine konstruktive Zusammenarbeit aus. In diesem Zusammenhang erinnert sie an den letztjährigen Antrag der SPD-Fraktion, dass die Landesstraße 27 (Norddeicher Straße) aufgrund der vielen Reparaturstellen in einem katastrophalen Zustand ist und insgesamt überarbeitet werden muss. Gerade die Spurrillen im Straßenbereich der Radfahrer, die durch Demarkierungsarbeiten entstanden sind, gefährden die Verkehrssicherheit stark. Sie fordert den Bürgermeister auf, sich mit der Landesstraßenbauverwaltung in Verbindung zu setzen, damit die L 27 eine neue Fahrbahndecke bekommt.

Auf Nachfrage von Ratsfrau van Gerpen erklärt Geschäftsbereichsleiterin Westrup, dass der Auftrag zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans, inkl. der Ergänzung „Schwerpunkt Radverkehr“, an eine Bürogemeinschaft aus dem Raum Dresden und Hamburg erteilt wurde. Ein erstes Zwischenergebnis wird frühestens im Sommer 2022 erwartet.

Auf Nachfrage von Frau Wilts-Rocker erklärt Fachdienstleiter Kumstel, dass die Stadt Norden, wegen der Spurrillen-Problematik auf der Norddeicher Straße, eine entsprechende Fragestellung an den Straßenbaulastträger gerichtet und um eine Stellungnahme gebeten hat.

Ratsherr Mellies kritisiert die Erweiterung der Tagesordnung. Er bittet zukünftig darauf zu achten, dass dem Ausschuss im Vorfeld entsprechendes Informationsmaterial zur Verfügung gestellt wird. Bei so einem komplexen Thema wie hier heute, muss sich jede Fraktion entsprechend vorbereiten können. Das war heute leider nicht der Fall.

Vorsitzender Hartig erklärt, dass er im Vorfeld mit Herrn Samusch telefoniert und ihn um den Vortrag gebeten hat, nichts ahnend, dass es zu einer solch regen Diskussion führt.

zu 11 Teilnahme der Stadt Norden am Förderprogramm "Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels" (BMU)
0032/2021/KSB

Sach- und Rechtslage:

Der Rat hat am 12.10.2021 u.a. die Erstellung eine Klimafolgeanpassungsstrategie, sowie am 17.09.2019 ein Maßnahmenprogramm zum Klimaschutz und der Klimafolgeanpassung beschlossen.

Der Klimawandel zählt zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Bereits heute sind die Folgen des Klimawandels in Deutschland spürbar. Gerade in den vergangenen Jahren zeigen immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse, welche Konsequenzen die steigende Erderwärmung auch für Deutschland nach sich zieht. Die Folgen für die menschliche Gesundheit, die Land- und Forstwirtschaft sowie für private und öffentliche Gebäude und Infrastrukturen werden immer offensichtlicher; der Klimawandel löst auch in der Natur dynamische Anpassungsprozesse aus (etwa die Verdrängung oder Einwanderung von Tier- und Pflanzenarten), die ihrerseits Auswirkungen für den Menschen und seine wirtschaftlichen Aktivitäten haben.
Schon die bereits eingetretenen Belastungen und Schäden machen den dringenden Handlungsbedarf sowohl im Hinblick auf den Klimaschutz als auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels deutlich. Für die Zukunft zeigen aktuelle Modellierungen deutlich, dass sich die Auswirkungen des Klimawandels auch in Deutschland weiter verstärken werden. Denn selbst durch die Begrenzung der Erderwärmung entsprechend der Pariser Klimaziele wird nicht zu verhindern sein, dass sich das Klima weiter verändert und sich die Auswirkungen in Deutschland weiter verstärken werden.
Mit der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) hat die Bundesregierung unter der Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) bereits im Jahr 2008 den strategischen Rahmen gesetzt, um in koordiniertem Vorgehen aller Akteure die Vulnerabilität durch Klimawandelfolgen zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz entgegenzusetzen. Anpassung an die Folgen des Klimawandels hilft, besser mit seinen Folgen umzugehen, Schäden zu verringern und existierende Chancen zu nutzen. Eine nachhaltig gestaltete Klimawandelanpassung trägt zudem zu den deutschen und internationalen Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) in vielen Bereichen wie Gesundheit, Klima- und Naturschutz bei.

Daher ist es notwendig, dass Politik und Verwaltung frühzeitig Informationen zur Verfügung haben, um die Stadt Norden zukunftsfähig zu gestalten und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Diese fundierte Datengrundlage zur Vorsorge liefert das Klimaanpassungskonzept für die Stadt Norden.

Ziel des Förderprogramms "Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels" als Gesamtheit ist es, Akteur*innen, insbesondere Kommunen und kommunale Einrichtungen, darin zu unterstützen, die notwendigen Anpassungsprozesse in Deutschland möglichst frühzeitig, systematisch und integriert in Übereinstimmung mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung anzugehen. Mit dem Förderprogramm sollen gezielt Anreize für eine strategische Steuerung der Anpassung an den Klimawandel in Kommunen durch kommunale Anpassungskonzepte geschaffen werden.

In Anbetracht der übergreifenden Dimension der Herausforderungen durch den Klimawandel in Deutschland liegt es im gesamtstaatlichen Interesse, dass die erforderlichen Klimaanpassungsprozesse konsequent auf der Grundlage langfristiger, vorausschauender und systematischer Planung mit überregionaler Koordination angegangen werden. Mit dem Förderprogramm soll sichergestellt werden, dass nicht nur einzelne Klimawirkungen (Hitze oder Starkregen) betrachtet werden, sondern eine Gesamtschau erfolgt. Insgesamt werden hierdurch frühzeitig Fehlentwicklungen vermieden und die Lebensqualität in Deutschland gestärkt; so kann sowohl den gesellschaftlichen Anforderungen als auch den Bedürfnissen der künftigen Generationen Rechnung getragen werden. Das Förderprogramm soll Akteur*innen daher ermöglichen, sich frühzeitig mit den Klimawandelfolgen zu befassen und geeignete Anpassungskonzepte, -maßnahmen und -strukturen zu entwickeln und umzusetzen. Zugleich soll dazu beigetragen werden, dass die erforderlichen Strategien und Maßnahmen nicht nur die negativen Folgen des Klimawandels abmildern, sondern systematisch darauf ausgerichtet werden, Synergien und positive Nebeneffekte zu mehr ökologischer Nachhaltigkeit und Lebensqualität möglichst weitgehend schon bei der Planung von Klimaanpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Gefördert wird die Erarbeitung kommunaler Konzepte zur Klimaanpassung im Rahmen eines nachhaltigen Anpassungsmanagements. Das nachhaltige Anpassungsmanagement beinhaltet insbesondere eine systematische und integrierte Betrachtung unterschiedlicher Handlungsfelder und Klimawirkungen (Beispiel: Starkregen und Hitze). Zugleich nutzt es Synergien und entfaltet positive Nebeneffekte zu den Nachhaltigkeitszielen (Beispiel: Biodiversität, Klimaschutz, Lärmschutz, Barrierefreiheit, Gesundheit, Luftqualität, Boden und Fläche, nachhaltige Mobilität etc.). Die Einbindung regionaler und lokaler Akteur*innen sowie Entscheidungsträger*innen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern trägt dabei maßgeblich zum Erfolg bei. Alle Vorhaben sollen das Ziel verfolgen, Klimaanpassung zu ermöglichen und gleichzeitig zur ökologischen Dimension einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen; der Fokus der Vorhaben muss jedoch unverkennbar auf der Anpassung an die Folgen des Klimawandels liegen. Überregionale und interkommunale Strategien und Maßnahmen sollen besonders berücksichtigt werden. Im Anschluss an die Konzeptentwicklung kann außerdem die konkrete Umsetzung begleitet und eine Ausgewählte Maßnahme mit investiven Mitteln gefördert werden. Hierdurch soll der Mehrwert einer nachhaltigen Klimaanpassung vor Ort sichtbar gemacht und zur wirksamen Umsetzung des Konzepts insgesamt beigetragen werden.

Das nachhaltige Anpassungskonzept wird durch ein*e Anpassungsmanager*in im Bereich Anpassung an den Klimawandel erstellt bzw. begleitet. Soweit in der Kommune andere „Manager*innen", wie beispielsweise eine Klimaschutzmanager*in, vorhanden sind, soll das nachhaltige Anpassungskonzept in Koordination mit ihnen erstellt und auf Synergien sowie Schnittstellen oder Konfliktpotentiale abgestimmt werden.

Zuwendungsfähig sind:

• Personalausgaben für Fachpersonal, das im Rahmen des Vorhabens zusätzlich (kein bereits bei den Antragsteller*innen angestelltes Personal) in der Kommune beschäftigt wird (befristete Stelle für Klimaanpassungsmanagement),
• Sach- und Personalausgaben für fachkundige externe Dienstleistende zur:
- Unterstützung bei der Erstellung des nachhaltigen Anpassungskonzepts;
- professionellen Prozessunterstützung in einem zeitlichen Umfang von maximal fünf Tagen pro Jahr;
• Sachausgaben zur:
- Beteiligung der relevanten Akteur*innen (Organisation und Durchführung von Beteiligungsprozessen) im Umfang von maximal 10.000 Euro sowie zur
- Erstellung des Konzepts (kartographische Darstellung, Drucklegung des Konzepts) in einem angemessenen Umfang
- Ausgaben für Dienstreisen einschließlich der Teilnahmegebühren für Weiterqualifizierungen an bis zu zehn Tagen im Jahr im Aufgabenspektrum der Anpassungsmanager*in
- Ausgaben für Dienstreisen einschließlich der Teilnahmegebühren für die Teilnahme an Vernetzungstreffen, Fachtagungen oder sonstigen Informationsveranstaltungen, die in direktem Zusammenhang mit der Stelle für den Bereich Klimawandelanpassung stehen, an bis zu fünf Tagen im Jahr für Anpassungsmanager*innen sowie kommunale Mitarbeiter*innen, die mit der Anpassung an den Klimawandel beauftragt sind;
- Ausgaben für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit im Umfang von maximal 5.000 Euro.

Die maximale Zuwendungssumme beträgt 225.000 Euro pro Vorhaben. Der Bewilligungszeitraum des Erstvorhabens beträgt maximal 24 Monate.
Eine Förderung erfolgt nach positiver Antragsprüfung und vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Nach Fertigstellung des unter erarbeiteten Konzepts besteht die Möglichkeit, eine Anschlussförderung für die befristete Personalstelle für das Klimaanpassungsmanagement sowie Mittel für eine Ausgewählte Maßnahme zu beantragen. Die Ausgewählte Maßnahme muss Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Klimaanpassungskonzepts sein. Das Anpassungskonzept (ggf. sein vorläufiger Entwurf) ist gemeinsam mit dem Folgeantrag rechtzeitig vor Projektende bei der Projektträgerin einzureichen, um einen nahtlosen Übergang zu gewährleisten.

Arbeiten zur Aktualisierung von bereits vorhandenen Klimaanpassungskonzepten sind nicht zuwendungsfähig.

Im Ergebnis soll das Konzept unter Einbeziehung der relevanten Akteur*innen nach bundeseinheitlichen Vorgaben auf folgenden Arbeitspaketen aufbauen:

• Bestandsaufnahme – Recherche, Erhebung und Aufarbeitung von Klimadaten – aktuell und zukünftige Entwicklung
• Betroffenheitsanalyse – Identifikation von Betroffenheiten/Hotspots in der Kommune
• Aufnahme der Hotspots in ein klimaangepasstes, nachhaltiges Anpassungsmanagement
• Entwicklung einer Gesamtstrategie zur nachhaltigen Klimaanpassung für die Kommune unter Berücksichtigung von Schnittstellen und Synergien zu anderen Bereichen der Nachhaltigkeit
• Akteur*innenbeteiligung zur Erstellung des nachhaltigen Anpassungskonzepts
• Maßnahmenkatalog
• Empfehlungen für Controlling und Verstetigung sowie Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Für Kommunen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben Bemessungsgrundlage. Finanzschwache Kommunen können eine erhöhte Förderquote für einzelne Förderschwerpunkte erhalten, wie in der Tabelle ersichtlich.

Förderschwerpunkt	Förder-quote (FQ)	Mindest-zuwendung (Euro)	Maximal-zuwendung (Euro)	FQ für finanzschwache Kommunen
A.1 Nachhaltiges Anpassungskonzept	80 %	50.000	225.000	90 %
A.2 Anschlussvorhaben	80 %	50.000	275.000	90 %
A.3 Ausgewählte Maßnahme	50 %	10.000	200.000	65 %

Richtlinie tritt mit Wirkung vom 15. September 2021 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2024.

Bei Ablehnung des Förderantrages sollte auf Grund des bereits genannten dringenden Handlungsbedarfs im Bereich der Klimafolgeanpassung und den vorhandenen Ratsbeschlüssen aus den Jahren 2021 und 2019, ein Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Auftrag gegeben werden.
Dieses Konzept soll der Stadt Norden eine zukünftige Handlungsgrundlage für zu ergreifende Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen der globalen Klimaveränderung auf regionaler Ebene bieten, um sich vor Ort auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen, sowie negative Auswirkungen zu begrenzen oder wenn möglich sogar kompensieren zu können.

Die Kosten zur Erstellung eines solchen Konzeptes belaufen sich ca. auf 40.000 Euro und sind im Haushaltsplan 2022 zu berücksichtigen.

Ratsherr Görlich äußert sich kritisch und spricht sich gegen die Beschlussempfehlung aus. Seiner Meinung nach ist das gesamte Stadtentwicklungskonzept zu umfangreich. Es ist ihm zu wenig maßnahmenorientiert, und nicht kompakt genug. Wir brauchen klare Konzepte und vor allem Fakten.

Ratsfrau van Gerpen verdeutlicht, dass im Bau- u. Sanierungsausschuss das Stadtentwicklungskonzept seinerzeit gestoppt wurde, weil zwei Punkte nicht erfüllt wurden. Die Klimafolgeanpassung und der ruhende Verkehr bzw. Stellplatzsituation sind nicht abgehandelt worden. Die Bedingung war, dass erst diese Konzepte in Auftrag gegeben werden, weil diese zum Stadtentwicklungskonzept dazugehören und dort aufgenommen werden müssen.

Klimaschutzbeauftragte Kracke verdeutlicht die Dringlichkeit. Wir brauchen eine strategische Handlungsgrundlage um dann die richtigen Maßnahmen zu ergreifen. Sie hebt hervor, dass das BMU dabei eine staatliche Förderung von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben vorsieht.

Ratsherr Mellies plädiert dafür, der Beschlussempfehlung zuzustimmen.

Es ergeht folgende Beschlussempfehlung:

1. **Die Stadt Norden beantragt Fördermittel zum Programm "Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels“ zur Erstellung eines nachhaltigen kommunalen Anpassungskonzepts.**

2. **Im Falle der Ablehnung des Förderantrages wird dennoch die Erstellung eines Anpassungskonzeptes in Auftrag gegeben.**

3. **Der entsprechende Eigenanteil bzw. die benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 40.000 Euro sind den Haushaltsplan Entwurf 2022 einzustellen.**

Stimmergebnis:	**Ja-Stimmen:**	**8**
	Nein-Stimmen:	**1**
	Enthaltungen:	**0**

zu 12 Pflanzung von Blauglockenbäumen; Antrag der Ratsherren Andert und Frerichs vom 02.09.2021 0005/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Die Ratsherren Johann Frerichs und Andreas Andert beantragen, dass die Stadt Norden bei der Pflanzung von Bäumen den Blauglockenbaum (Paulownia) berücksichtigt. Als Begründung wird dazu ausgeführt, dass dieser Baum durch die hohe Bindung von CO_2 und durch die Eignung als Bienenweide die Stadt bei der Erreichung ihrer Klimaziele unterstützt.

Der Blauglockenbaum (Paulownia) ist eine ursprünglich aus China stammende Gattung, die schnellwachsend ist und mit ihren großen Blättern und violettblauen Blüten eine sehr dekorative Erscheinung aufweist. Durch das schnelle Wachstum und die Größe der Blätter bindet er viel CO_2 und wird daher auch als Klimabaum bezeichnet.

Bäume im städtischen Raum müssen sich unter eingeschränkten Bedingungen entwickeln. Schlechte Bodenverhältnisse, Eingriffe in den Wurzelbereich, Wassermangel, Trockenstress, beengter Wurzelraum, Anfahrschäden und viele weitere Probleme führen dazu, dass Stadtbäume und insbesondere Straßenbäume eine geringere Lebenserwartung als Bäume im Wald oder in der freien Landschaft haben. Gemäß einer Studie der TU Dresden erreichen Stadtbäume nur ca. 50% Lebenserwartung ihrer potenziellen Altersspanne, Straßenbäume sogar nur 25%. Die Paulownia ist, wie viele schnellwachsende Gattungen, ein sehr kurzlebiger Baum. Sie erreicht unter günstigen Bedingungen nur ein Alter von 60-70 Jahren. Geht man im städtischen Raum von einer geringeren Lebenserwartung aus, so wird der Baum nicht einmal dieses Alter erreichen, was einen sehr großen Nachteil darstellt. Bäume erfüllen ihre Funktionen optimal, wenn sie in der Reife- oder Alterungsphase sind und damit die optimale Kronengröße erreicht haben. Viele Gattungen, wie z.B. Eichen, Linden oder Buchen, befinden sich über Jahrzehnte in diesen Phasen und können damit auch über Jahrzehnte hinweg ihre Funktionen optimal erfüllen. Bestimmte Funktionen, wie z.B. die ökologische Funktion als Lebensraum für wildlebende Arten, können teilweise erst erfüllt werden, wenn der Baum schon gewisse Funktionsstörungen aufweist und Habitate entstehen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Bäume sich über viele Jahre in der Alterungsphase befinden, was bei der Paulownia aufgrund ihrer Kurzlebigkeit jedoch nicht der Fall ist.

Bei der Pflanzung von Bäumen im öffentlichen Raum sind die Eigenschaften der Bäume und die Standortfaktoren entscheidend. Wichtig ist vor allem, dass die Baumarten windresistent, stadtklimafest, langlebig und frosthart sind, sowohl Trockenheit als auch kurzzeitige Überschwemmungen vertragen und mit den örtlichen Bodenverhältnissen zurechtkommen. Zudem werden seitens des Fachdienstes für Verkehrsflächen, also alle Flächen, in denen ein Verkehr eröffnet wurde, nur Bäume in der Qualität Alleebaum/Hochstamm für Verkehrsflächen beschafft. Diese Alleebäume/Hochstämme müssen gemäß den Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen einen besonders hohen Kronenansatz aufweisen, eine gerade Stammverlängerung haben und an der Veredelungsstelle nach und nach weiter aufgeastet werden können. Die Stammhöhen liegen bei einem Stammumfang von 16 bis 25 cm bei mindestens 220 cm und bei einem Stammumfang ab 25 cm bei mindestens 250 cm. Der Fachdienst 3.3 bezieht zudem bei der Auswahl der Baumarten immer Empfehlungen von Fachstellen zu der Eignung von Bäumen als Straßenbäume mit ein, z.B. die Straßenbaumliste der GALK e.V. (Deutsche Gartenamtsleiterkonferenz),

und informiert sich regelmäßig in Studien, Untersuchungen und Veröffentlichungen zu den neuesten Entwicklungen zum Thema klimarobuste Zukunftsbäume. Durch diese Auswahl bzgl. der Qualität soll gewährleistet werden, dass der Baum die optimalen Voraussetzungen hat, um zu einem gesunden, zukunftsfähigen Baum heranzuwachsen.

Die Art Paulownia tomentosa steht auf der grauen Liste des Bundesamtes für Naturschutz als potenziell invasive Art. Sie steht damit unter Beobachtung, da sie möglicherweise heimische Arten gefährdet. Einzig die Züchtung Paulownia fortunei x P. tomentosa gilt zum jetzigen Zeitpunkt als nicht invasiv. Diese auch als 'Nordmax21®' geführte Sorte, welche auch im Rahmen des Fotowettbewerbes „Nordens Baumschönheiten" vom Klimaschutzmanagement unter den Teilnehmer*innen verlost wurde, ist jedoch bislang nicht in den Baumschulen in der oben beschriebenen Qualität verfügbar. Eine Pflanzung von Blauglockenbäumen ist damit zum jetzigen Zeitpunkt in Verkehrsanlagen nicht möglich. Auch die Eigenschaften der Paulownia sprechen gegen eine Pflanzung im öffentlichen Raum. Die Paulownia benötigt einen sonnigen, windgeschützten Standort und einen nährstoffreichen, tiefgründigen Boden, wodurch sie für viele Standorte in der Stadt ausscheidet. Eine Pflanzung kommt daher vor allem in Gärten oder in geschützter Lage in Grünanlagen in Betracht. Die Verwaltung möchte zudem zur Erhaltung der biologischen Vielfalt hauptsächlich gebietseigene Pflanzen verwenden. Im Außenbereich ist das Ansiedeln von gebietsfremden Arten sogar genehmigungspflichtig.

Die aufgeführten Gründe sprechen zum jetzigen Zeitpunkt gegen eine Pflanzung des Blauglockenbaums im öffentlichen Raum. Die Verwaltung wird die Entwicklung hinsichtlich des Blauglockenbaums weiter beobachten und diesen zukünftig bei der Pflanzung von Bäumen in Grünanlagen berücksichtigen

Fachdienstleiter Kumstel erläutert die Sach- u. Rechtslage.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

zu 13 Veröffentlichung der Luftqualität; Antrag der CDU Fraktion vom 03.11.2021 0035/2021/KSB

Sach- und Rechtslage:

Die Verwaltung schlägt vor in einer der nächsten Sitzungen des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses den Antrag zu thematisieren und ggf. bereits erhobene Gutachten vorzubereiten.

Ratsherr Mellies erläutert den Antrag der CDU-Fraktion.

Klimaschutzbeauftragte Kracke informiert den Ausschuss, dass das Umweltbundesamt unter www.umweltbundesamt.de/berechnungsgrundlagen-luftqualitaetsindex aktuelle Messdaten und Werte zum Luftqualitätsindex veröffentlicht.

Ratsherr Mellies äußert sich zufrieden, dankt für die Information und zieht daraufhin den Antrag seiner Fraktion zurück.

Vorsitzender Hartig erkundigt sich, ob es möglich ist, auch in der Stadt Norden eine Luftmessstation zu betreiben.

Klimaschutzbeauftragte Kracke kündigt an, diesbezüglich eine Anfrage beim Umweltbundesamt zu stellen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

zu 14 Aufheben des Ausbaubeschlusses der Gewerbestraße 0003/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Im Jahr 2016 hat der Rat der Stadt Norden den Beschluss zum Ausbau der Gewerbestraße zwischen der L27 Norddeicher Straße und dem Westlinteler Weg gefasst (Beschluss-Nr.: 1778/2016/3.3). Der Ausbau sollte im Bestand und in zwei Bauabschnitten erfolgen. Zudem wurde mit dem zweiten Beschlusspunkt die rechtliche Voraussetzung zur vorzeitigen Erhebung von Straßenausbaubeiträgen geschaffen. Der Beschluss konnte aber bislang nicht umgesetzt werden.

Im Rahmen von notwendig gewordenen Kanalerneuerungsmaßnahmen im Jahr 2017/2018 wurde der Abschnitt zwischen der L27 Norddeicher Straße und dem Kreisverkehr nach Fertigstellung der Kanalarbeiten größtenteils mit einer neuen Asphalttragdeckschicht wiederhergestellt. Der so sanierte Straßenabschnitt weist eine gute Oberfläche auf, die kurz- bis mittelfristig nicht erneuert werden muss.

Im Jahr 2018 wurde dann der Teilabschnitt zwischen dem Kreisverkehr und dem Westlinteler Weg mit einem neuen Bauverfahren saniert. Hierbei wurde eine SAMI-Schicht (Stress Absorbing Membrane Interlayer) auf der vorhandenen Betonunterlage aufgebracht und anschließend eine Asphaltdeckschicht eingebaut. Nach fast 4 Jahren weist die sanierte Straße in diesem Abschnitt immer noch ein tadelloses Gesamtbild auf.

Abschließend sei noch erwähnt, dass inzwischen (Frühjahr 2021) auch der westliche „Arm“ der Gewerbestraße bis zur Einfahrt Möbelhaus Pflüger aufgrund erheblicher Aufbrüche von Versorgungsunternehmen die Sanierung der Fahrbahnoberfläche erfahren hat. Nach der Wiederherstellung des Unterbaus im Bereich der Trassen der Versorgungsleitungen wurde auch in diesem Abschnitt mit einer SAMI-Schicht und anschließendem Einbau einer Asphaltdecke der Zustand wesentlich verbessert.

Vor dem geschilderten Hintergrund und aus technischer Sicht ist der 2016 beschlossenen Ausbau der Gewerbestraße kurz- bis mittelfristig nicht notwendig, da die Straßenoberflächen einen guten bis sehr guten Zustand aufweisen.

Fachdienstleiter Kumstel erläutert die Sach- u. Rechtslage.

Es ergeht folgende Beschlussempfehlung:

Der Ratsbeschluss vom 28.09.2016 zum Ausbau der Gewerbestraße (Beschluss-Nr.: 1778/2016/3.3) wird aufgehoben.

Stimmergebnis:	**Ja-Stimmen:**	**9**
	Nein-Stimmen:	**0**
	Enthaltungen:	**0**

zu 15 Straßenerhaltung in der Stadt Norden; Erneuerung der Asphaltdeckschichten 2022
0006/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Um die Nutzungsdauer von asphaltierten Gemeindestraßen zu verlängern ist es bei Ausbrüchen und Rissbildungen notwendig die Verschleißschicht (Asphaltdeckschicht) zu erneuern. Die abgenutzte Verschleißschicht wird dabei bis zu 4 cm abgefräst. Die so freigelegte Binder-, bzw. Tragschicht wird, zum Erreichen einer optimalen Verbindung mit der neuen Asphaltdeckschicht, mit Bitumen angespritzt. Im Anschluss wird darauf der neue Asphalt (Verschleißschicht) im Heißeinbauverfahren in einer Stärke von bis zu 4 cm wieder aufgetragen.

Die Sichtung und Schadensaufnahme zum Jahresende 2021 hatte zum Ergebnis, dass die Fahrbahndecken der nachfolgend aufgeführten Straßen – in den Einmündungsbereichen und zum Teil vollständig – vorrangig dieser Erhaltungsmaßnahmen bedürfen. Die angefügten Fotos veranschaulichen die Notwendigkeit.

- Dörper Weg
- Erlenstraße, Pappel- und Tannemweg
- Eselspfad
- Hamburger Straße
- Im Spiet
- Kampweg
- Kiefernweg
- Mahnland
- Strandstraße

Für die Ermittlung der überschlägigen Kosten werden 42,50 € (brutto) pro Quadratmeter Fahrbahnfläche zugrunde gelegt. In diesem Preis sind alle Kosten, wie z.B. Baustelleneinrichtung, -räumung, verkehrsbehördliche Genehmigungen und das Stellen von Verkehrszeichen mit eingerechnet. Zudem ist die Regulierung kleinerer Abschnitte von beschädigten Rinnenanlagen und der Tausch vereinzelter Straßenabläufe mit einkalkuliert. Für diese Erhaltungsmaßnahme entstehen überschläglich somit Gesamtkosten in Höhe von rd. 450.000,- € brutto (10.500 qm x 42,50 €).

Damit die Straßenunterhaltungsmaßnahmen frühzeitig im Jahr 2022 ausgeschrieben werden können, bittet die Verwaltung um Zustimmung zu der umseitig formulierten Beschlussfassung.

Weitere Erläuterungen finden in der Sitzung statt.

Fachdienstleiter Kumstel erläutert die Sach- u. Rechtslage.

Vorsitzender Hartig erkundigt sich nach der Kosten-Nutzen-Rechnung.
Wie hoch ist die Lebensdauer bei einer neu aufgebauten Straße im Gegensatz zur Erneuerung der Deckschicht.

Fachdienstleiter Kumstel antwortet, dass bei Asphaltstraßen die Verschleißschicht ohnehin ausgetauscht werden muss.

Er erklärt die geplante Vorgehensweise im Detail.

Um eine größere Nutzungsdauer bzw. Langlebigkeit der Straßen zu erreichen, ist es erforderlich, dass die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen frühzeitig zum richtigen Zeitpunkt erfolgen und nicht erst dann, wenn bereits erhebliche Schäden auch für den Laien erkennbar sind. Wenn man die Kosten über einen längeren Zeitraum betrachtet, ist diese Herangehensweise wesentlich kostengünstiger und spart auf lange Sicht Geld.

In einer der nächsten Ausschusssitzungen soll die Strategie dieser Maßnahmen nochmals detailliert vorgestellt werden.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden Hartig erklärt Fachdienstleiter Kumstel, dass die Aufträge der Asphaltierungsmaßnamen im „Gesamtpaket" vergeben und im Jahre 2022 fertiggestellt werden.

Es ergeht folgende Beschlussempfehlung:

1. **Der Ausschuss stimmt den Vorschlägen der Verwaltung zur Erneuerung der Asphaltdeckschicht in den Straßen Dörper Weg, Erlenstraße, Eselspfad, Hamburger Straße, Im Spiet, Kampweg, Kiefernweg, Mahnland, Pappelweg, Strandstraße und Tannenweg zu.**

2. **Der Ausschuss stimmt der Ausschreibung und Vergabe der Asphaltsanierungsmaßnahmen in 2022 zu.**

Stimmergebnis:	**Ja-Stimmen:**	**9**
	Nein-Stimmen:	**0**
	Enthaltungen:	**0**

zu 16 Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Neubaumaßnahmen von Brückenbauwerken 0007/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Die anhängende Auflistung gibst einen Überblick über die aktuell notwendigen Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Ersatzbaumaßnahmen an den städtischen Brückenbauwerken. In der Unterhaltungspflicht der Stadt Norden befinden sich derzeit 39 Brückenbauwerke. Es handelt sich dabei um 30 Straßenbrücken, von denen 3 dem Denkmalschutz unterliegen, und um 9 Fuß- und Radwegbrücken. Mit dem Bau der Brücken im Baugebiet Nr. 57e „Östlich Siedlungsweg/Addinggaster Tief" und am Ende des Hellerweges erhöht sich die Anzahl auf **insgesamt 42 Bauwerke**.

Die Brücken werden turnusmäßig von Bauwerksprüfingenieuren geprüft und bewertet. Jede Brückenprüfung wird mit einem Prüfbericht, der eine Zustandsnote, eine Zustandsbeschreibung und eine Maßnahmenempfehlung enthält, dokumentiert. Die letzten Zustandsnoten der Brückenprüfungen aus 2019 liegen dieser Ausarbeitung zur Grunde. An allen Bauwerken ist eine laufende Unterhaltung erforderlich, damit eine möglichst lange Nutzungsdauer erreicht werden kann. Mit Anstieg des Wertes der Zustandsnote nehmen die erforderlichen Arbeiten zu. Aus diesem Raster entfallen die Brückenbauwerke Nr. 3 „Fridericussiel", Nr. 34 „Brücke am Moortief" und Nr. 35 „Hexenkolkbrücke". Die erste wird aufgrund des hohen Sanierungsbedarf und zum Schutze der Nutzung in regelmäßigen Zyklen geprüft. Die beiden letzteren Brückenbauwerke wurden im Jahr 2021, aufgrund des schlechten Zustandes und des Materials, einer

Hauptprüfung unterzogen. Zusätzlich werden die Brückenbauwerke entsprechend der DIN 1076 einer jährlichen einfachen Sichtprüfung unterzogen. Dabei werden augenscheinliche Schäden und Mängel in die Übersicht aufgenommen bzw. bekannte Schäden und Mängel kontrolliert. Abhängig von der Zustandsnote und der Machbarkeit der Sanierung wurde eine Priorisierung der Brückenbauwerke vorgenommen. Bei den Betrachtungen wurde in investive Maßnahmen und Maßnahmen der Unterhaltung unterschieden.

Im Haushaltsjahr 2022 soll mit dem Bau des Durchlasses am Ende des Hellerweges begonnen werden. Dieser soll nach derzeitigem Planungsstand im Frühjahr bzw. Sommer 2022 fertiggestellt sein und während der Bauphase am Brückenbauwerk 3 „Fridericussiel“ als Zufahrt dienen. Die Finanzmittel stehen im Haushaltsjahr 2022 mit 200.000,00 € bereits zur Verfügung. Anschließend an diese Baumaßnahme wird im investiven Haushalt das Brückenbauwerk 3 „Fridericussiel“ fokussiert und ertüchtigt. Das nötige Kapital ist im Haushalt 2022 mit 750.000,00 € eingestellt.

Das Brückenbauwerk 35 „Hexenkolk“ wird im Haushaltjahr 2022 geplant und, zum jetzigen Zeitpunkt, im Haushaltsjahr 2023 erbaut werden. Hierzu ist ein Beschluss im Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss vom 27.09.2021 (Sitzungsvorlage 1743/2021/3.3) ergangen, der die Anmeldung des nötigen Kapitals erlaubt und im Haushaltsjahr 2022 bereitstellt. Im Frühjahr wird eine Vorgehensweise und Entwurfsbasis erarbeitet und anschließend im Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss vorgestellt.

In der großflächigen Unterhaltung werden die Maßnahmen am BW 30 „Neuwesteeler Straße“ und kleinere Arbeiten an der „Mühlenbrücke“ BW 15 visiert. Am Bauwerk 30 stehen derzeit Prüfungen zur Ertüchtigung der Widerlager aus. Sobald diese abgeschlossen sind findet die Instandsetzung des Bauwerks am Oberbau und an der Gründung statt. In der Hoffnung auf Erfolg, kann die Tonnenbeschränkung am Bauwerk im Laufe des Haushaltjahres 2022 aufgehoben werden.

Das Bauwerk 15 „Mühlenbrücke“ wird derzeit vermessen, dies dient der Kontrolle von durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen aus 2020. Falls diese weiterhin beständig sind, werden kleinere Maßnahmen am Bauwerk durchgeführt. Ist dieses nicht der Fall, wird der Rat über die nächsten Schritte informiert.

Diese beiden großflächigen Unterhaltungsmaßnahmen verursachen, laut aktueller Kosteneinschätzung, einen Bedarf von ca. 90.000,00 €.

An allen anderen Brückenbauwerken werden stetig kleinere Maßnahmen durch den Bauhof oder fachkundige Firmen durchgeführt, dies dient der stetigen Unterhaltung und garantiert die weitere Nutzung der Bauwerke. Auch hierfür ist in der laufenden Unterhaltung ein Ansatz vorzusehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Rangfolge sich den aktuell vorliegenden Prüfberichten und Untersuchungen ableitet. Änderungen in der Reihung können sich nach neuen Prüfberichten und Untersuchungen ergeben. Für die Festlegung der Priorität bildeten unter Anderem Punkte wie die Funktion des Brückenbauwerks, die Nutzungsbeschränkung, eine alternative Wegeverbindung und die Zustandsnote die Grundlage. Zudem hat sich der Ablaufzeitplan vom Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss am 16.03.2020 (Sitzungsvorlage 1209/2020/3.3) zeitlich verschoben, da die personelle Vakanz im Fachdienst 3.3 eine ausgiebige Betreuung nicht möglich gemacht hat.

Fachdienstleiter Kumstel erläutert die Sach- u. Rechtslage.

Ratsherr Mellies verlässt die Sitzung um 20.30 Uhr.

Auf Nachfrage von Ratsfrau Ippen erklärt Fachdienstleiter Kumstel, dass die Tonnagebeschränkung von 3,5 t in der *Westerhörner Straße,* nach Instandsetzung der Brücke, wieder aufgehoben wird. Die Reihenfolge in der Prioritätenliste wird nicht geändert und bleibt bestehen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

zu 17 Straßenreinigung der Stadt Norden; Gebührenkalkulation 2022 und 2. Änderung der Straßenreinigungsgebührensatzung
0034/2021/3.3

Sach- und Rechtslage:

Nach § 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) erheben die Gemeinden für die Inanspruchnahme öffentlicher Einrichtungen Benutzungsgebühren.
Für die Einrichtung Straßenreinigung wurde die als Anlage beigefügte Gebührenkalkulation 2022 erstellt.

Die Gebührenkalkulation vom 11.11.2021 hat ergeben, dass der derzeit gültige Gebührensatz in Höhe von 1,10 Euro je Einheit des Berechnungsfaktors jährlich nicht ausreicht, um die Kosten der Straßenreinigung im kommenden Haushaltsjahr 2022 abzudecken. Alle Einzelheiten ergeben sich aus der angefügten Kostenrechnung 2020 und Gebührenkalkulation 2022.

Aufgrund des Ergebnisses der Gebührenkalkulation sollte die Straßenreinigungsgebühr ab dem 01.01.2022 auf 1,22 Euro je Einheit des Berechnungsfaktors jährlich festgesetzt werden.

Die entsprechende 2. Änderung der Straßenreinigungsgebührensatzung ist in der Anlage angefügt.

Fachdienstleiter Kumstel erläutert die Sach- u. Rechtslage.

Ohne Wortmeldung ergeht folgende Beschlussempfehlung:

1. Der Gebührenkalkulation Straßenreinigung für das Jahr 2022 wird zugestimmt.

2. Die 2. Änderung der Gebührensatzung der Stadt Norden für die Straßenreinigung (Straßenreinigungsgebührensatzung) wird beschlossen.

Stimmergebnis:	**Ja-Stimmen:**	**8**
	Nein-Stimmen:	**0**
	Enthaltungen:	**0**

zu 18 Dringlichkeitsanträge

Keine.

zu 19 Anfragen, Wünsche und Anregungen

Keine.

zu 20 Durchführung der Einwohnerfragestunde 2. Teil

Fragen zur Ampelanlage in Nadörst:

Aus der Klimagruppe Norden wird bemängelt, dass die Ampelanlage im Bereich Neubau toom-Baumarkt in Nadörst auf dem Fuß- u. Radweg für Radfahrer eine Gefahr darstellt.

Fachdienstleiter Kumstel erklärt, dass es sich hier um keinen gravierenden Planungsfehler handelt und der Standort gängige Praxis ist. Der Straßenbaulastträger hat hierüber zu befinden.

zu 21 Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Vorsitzender Hartig schließt die Sitzung um 20.40 Uhr.