

A Öffentlicher Teil

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung
- 2 Genehmigung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 09.12.2008
- 4 Vorlagen an den Rat
- 4.1 Bebauungsplan Nr. 166 1. Änderung - Südlich Groß Belt - Behandlung der
Stellungnahmen und Satzungsbeschluss (Vorl.-Nr. 001/2009)
- 5 Mitteilungen und Anfragen
- 5.1 Schaltung der Signalanlagen
- 5.2 Verkehrszählung Stadtnorden
- 5.3 Schaarreihe
- 5.4 Autohof Geniusbank
- 5.5 Fahrradverkehr Müllerstraße
- 5.6 Papier- und Glascontainer am Bismarckplatz
- 5.7 Brunnen am Bismarckplatz
- 5.8 Öffentliches WC in Fedderwardergroden
- 5.9 Südstadt
- 6 Öffentliche Anhörung

1 Eröffnung

Herr **Rech** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

2 Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde genehmigt.

3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 09.12.2008

Da das Protokoll der Sitzung des APB vom 09.12.2008 noch nicht endgültig fertiggestellt und verteilt wurde, ist die Genehmigung noch nicht möglich.

Herr **Tjaden** beantragte unter allgemeiner Zustimmung, aufgrund der Vorkommnisse im Dezember 2008 beruhend auf der recht emotionalen Diskussion bezüglich des TOP 6.4. Querungshilfe Bismarckstraße, das diesbezüglich im Auftrag des OB gefertigten Wortprotokolls in das Protokoll vom 09.12.2008 zu übernehmen.

4

Vorlagen an den Rat

4.1

Bebauungsplan Nr. 166 1. Änderung - Südlich Groß Belt - Behandlung der
Stellungnahmen und Satzungsbeschluss (Vorl.-Nr. 001/2009)

Herr **Gieselmann** stellte die Vorlage ausführlich vor.

Herr **Radmer** fragte, warum hier eine Geschossflächenzahl von 0,8 eingetragen ist, da es sich doch um eine Stellfläche handelt.

Herr **Gieselmann** erklärte, dass es sich hier um die Grundflächenzahl handelt, welche angibt, welcher Anteil des Grundstücks durch die Maßnahme überdeckt werden muss. Nach der BauNVO ist es so, dass Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen etc. bei der Ermittlung der Grundflächen mitgezählt werden.

Herr **Radmer** stellte fest, dass das Grundstück eine ehemalige Kompensationsfläche ist, für welche nun aus dem Pool Maadeaue eine Ersatzfläche zur Kompensation dienen muss. Er fragte, ob es richtig sei, dass die alte Fläche mit dem Bewertungsfaktor „1“ bewertet wurde, die neue Fläche dagegen mit dem Bewertungsfaktor „4“.

Herr **Gieselmann** antwortete, dass dies so mit der Naturschutzbehörde abgestimmt sei, es handelt sich hierbei um die für diese Maßnahme vorgesehene generelle Aufwertung.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund der §§ 2 Abs. 1 und 10 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den zurzeit geltenden Fassungen den Bebauungsplan

- Bebauungsplan Nr. 166 / 1. Änderung
- Südlich Groß Belt-

aufgestellt im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB als Satzung.

Über die eingegangenen Stellungnahmen wird gem. Vorlage (Ergänzungsblätter) beschlossen. Sie ist Bestandteil des Protokolls. Die Begründung in der Fassung vom 19.12.2008 mit den Angaben nach § 2a BauGB wird beschlossen und ist dem Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches beigelegt.

5

Mitteilungen und Anfragen

5.1

Schaltung der Signalanlagen

Herr **Kottek** führte aus, dass es in Einzelfällen durchaus zu Stauungen durch die Fernsteuerung der Signalanlagen kommen kann, die Zielrichtung des Einsatzes dieser Anlagen prinzipiell jedoch die richtige ist. Natürlich ist es so, dass es nicht möglich ist, beide Seiten (Autofahrer und ÖPNV) gleichermaßen zufriedenzustellen, aber es ist ja auch Sinn der Sache, den ÖPNV zu beschleunigen und zu bevorzugen vor dem Privatkraftfahrer. Es ist auch politisch so gewollt, denn es wird nahezu unmöglich sein, PKW-Fahrer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, wenn die Busse fast doppelt so lange brauchen wie ein PKW, um ans Ziel zu gelangen. Heute soll nochmals auf die Schwachstellen des Systems hingewiesen werden wie z.B. in der Ebertstraße, wo die Grünphase für die Busse extrem lange war. An der politischen Zielsetzung wird sich nichts ändern, und es sind schließlich auch schon Vorteile zu verzeichnen wie die Beschleunigung des Busverkehrs und teilweise auch die Modernisierung der betroffenen Verkehrssignalanlagen.

Herr **Rech** ergänzte, dass seitens der Politik ein zuverlässiger, funktionierender und möglichst das Defizit reduzierender ÖPNV gewünscht werde. Sicherlich gibt es noch einige Schwachstellen, allerdings arbeitet man bereits an deren Beseitigung.

Herr **Barkowski** führte aus, dass der örtliche ÖPNV derzeit noch immer stark defizitär ist. Um das Defizit weiter zurückzuführen ist es erforderlich, die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen, was sich nur dadurch erreichen lässt, dass man den ÖPNV entsprechend komfortabler gestaltet, d.h. die Fahrzeiten der Busse verkürzt. Aus diesem Grund unterstützt er das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm, wies aber gleichzeitig darauf hin, dass durchaus weitere Verbesserungen desselben möglich sind, z.B. durch Kontaktschleifen im Boden, welche neben der statischen auch eine dynamische Erfassung des Verkehrs ermöglichen und dadurch zu einer Verfeinerung der Schaltzeiten der Signalanlagen führen könnten. Dies wären Dinge, welche noch mit Zuschüssen aus Landesmitteln finanziert werden könnten. Man muss dabei auch beachten, dass der normale Verkehrsteilnehmer auch etwas Zeit braucht, um sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen und zu gewöhnen. Bei jüngeren Autofahrern sei es dagegen so, dass diese Problematik gar nicht auftaucht, da sie schon von Anfang an daran gewöhnt sind.

Herr **Radmer** stimmte dem zu und ergänzte, dass man hier aber auch noch klarstellen muss, wie das ganze System überhaupt funktioniert, da diesbezüglich die Meinungen stark auseinandergehen. Während die einen behaupten, dass die Ampelschaltung auf eine direkte Anforderung des Busfahrers hin beeinflusst wird, sagen die anderen, dass dieses eben vollautomatisch geht und der Busfahrer hierauf keinen Einfluss hat. Dies gelte es gerade in der Öffentlichkeit, eventuell anhand einer Presseerklärung, eindeutig klarzustellen und dabei auch noch mal die Intentionen der Politik bezüglich des ÖPNV zu verdeutlichen.

Herr **Tjaden** erklärte, dass man berücksichtigen müsse, dass auch zu Stosszeiten in Wilhelmshaven nur relativ wenig Verkehr ist im Vergleich zu anderen Städten. Die eigentlichen Problemzonen liegen an der Kreuzung Ebertstraße und Gökerstraße sowie am Bismarckplatz, wo bei hohem Busaufkommen die anderen Verkehrsteilnehmer entsprechend lange auf ihre Grünphase warten müssen. Gerade hier sind noch Überlegungen und Maßnahmen notwendig, um die Situation zu entschärfen.

Herr **Rademacher** stimmte dem Vorgesagten zu und erklärte, dass es zu einem Umdenken der Verkehrsteilnehmer kommen müsse, um so die Beförderungszahlen zu steigern und auch relevante Ergebnisse hinsichtlich der Umwelt zu erreichen.

Auch ist es richtig, das gerade jüngere PKW-Führer die ursprüngliche Situation ohne Bevorzugung des ÖPNV gar nicht kennen und daher mit der Einschränkung des Individualverkehrs keine Probleme haben. Zudem ist es so, dass die Meisten es gar nicht mitbekommen, dass ihre Grünphase lediglich aufgrund der Bevorzugung des ÖPNV geschaltet wurde. In der Gegenrichtung hingegen erfolgt keine Beeinflussung, d.h. die Ampel bleibt weiterhin auf rot. Warum hier nicht beide Fahrtrichtungen gleichzeitig freigegeben werden, müsste durch Herrn Anke erklärt werden. Die Verfeinerungen und Verbesserungen sind bereits in Angriff genommen worden. So wurde die Linie 6 bis zum JWP fortgeführt (auch zur Sicherung der entsprechenden Konzession), durch die Ampelbeeinflussung der Stufe II konnte erreicht werden, den 20-Minuten-Rhythmus der Linie 1 an Samstagen bis 18:00 Uhr auszudehnen. Bezüglich der Linie 3 gab es das Problem, dass diese in der Rush-hour nur selten pünktlich am ZOB eintrug, d.h. es mussten Verstärkungsfahrzeuge vorgehalten werden, u.a. auch eine Personalstelle musste ebenfalls vorgehalten werden. Dieses Problem wurde durch die Ampelbeeinflussung der Stufe II ebenfalls behoben, so dass nun weder Fahrzeuge noch Personal vorgehalten werden muss, was auch zu nicht unerheblichen Einsparungen führt. Zusätzliche Probleme entstanden, als der Bereich Schaarreihe zur Tempo-30-Zone umgestaltet wurde, die aber ebenfalls mit dieser Stufe II behoben werden konnten.

Herr **Kannengießer** bedankte sich für die Nennung der festgestellten Schwierigkeiten und erklärte, dass man daran arbeiten werde, diese zu beseitigen. Er erläuterte daraufhin ausführlich die verwendete Technik. Eine Verbesserung der vorhandenen Anlagen erfolgt durch den Austausch der derzeit vorhandenen Fahrkartendrucker durch solche, welche mit GPS ausgestattet sind. Bezüglich der teilweise schon vorhandenen Kontaktschleifen (z.B. Kortekreuzung) besteht bei den derzeit eingesetzten Anlagen durchaus die Möglichkeit, die Schleifen an diese anzuschließen, wodurch eine feinere Abstimmung möglich wird. Eine weitere Möglichkeit der Verkehrssteuerung ist die Einrichtung von Video-Anlagen, welche den Verkehr der Nebenstrecken zählen können und so in der Lage sind, auch größere Kontingente von Fahrzeugen zu erkennen und entsprechend die Signalanlagen zu steuern. Dies könnte ebenfalls erreicht werden durch die Einrichtung einer weiteren sogenannten Stauschleife in einiger Entfernung zu der Ampel, welche das Verkehrsaufkommen erfassen kann. Derartige Steuerungsmöglichkeiten sind in größeren Städten bereits an der Tagesordnung. Durch die Videosteuerung, welche in der Einrichtung günstiger ist als die Steuerung über Kontaktschleifen aufgrund der nicht erforderlichen Straßenbauarbeiten, bestünde weiterhin die Möglichkeit, derzeit rund um die Uhr laufende Ampelanlagen zu verkehrsschwachen Zeiten wie z.B. in der Nacht abzuschalten. Die Anlagen würden sich ab einem bestimmten Verkehrsaufkommen selbst wieder einschalten. Auf die Nachfrage, warum die Schleifen der Kortekreuzung nicht aktiviert werden führte Herr **Anke** aus, dass diese Schleifen zwar vorhanden sind, aber nach Erneuerung der Straße nicht wieder angeschlossen wurden. Der Anschluss zum Steuergerät wird jedoch nachgerüstet werden.

Herr **Rademacher** fragte, ob es nicht möglich wäre, im Bereich der Peterstraße die Ampelanlagen so zu konfigurieren, dass diese grundsätzlich die Grünphase in beiden Fahrtrichtungen schalten würden und nicht wie zur Zeit nur die Fahrtrichtung Grün erhält, welche gerade von einem Bus genutzt wird, während die Gegenrichtung weiterhin auf Rot steht.

Herr **Anke** erklärte, dass man diesbezüglich an der Kreuzung Bismarckstraße/Banter Weg schon mit unterschiedlichen Umläufen gearbeitet habe, wo u.a. zeitweise gleiche Grünphasen bestanden, teilweise unterschiedliche. Aus den damaligen Versuchen wurde festgestellt, dass dies zu einer höheren Unfallhäufigkeit führt. Aus diesem Grund wurde beschlossen, die bestehenden Umläufe nicht zu ändern, so dass eigentlich immer beide Seiten gleichzeitig Grün haben.

Herr **Rech** betonte, dass aufgrund der Ausrüstung aller Busse mit diesem System die Busfahrer sich nun wesentlich besser auf den Verkehr konzentrieren können und so auch Unfälle vermieden werden.

Herr **Rademacher** bestätigte, dass es nur in sehr seltenen Fällen zu Personenschäden kommt, hauptsächlich aufgrund möglicherweise erforderlichen starken Bremsens, Verkehrsunfälle jedoch mit Busbeteiligung in Wilhelmshaven eher gegen Null tendieren, und das bereits seit Jahren.

Herr **Anke** wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ampelanlagen zusätzlich noch behindertengerecht ausgestattet wurden, d.h. mit akustischen Signalen für Blinde.

Herr **Rademacher** führte weiter aus, dass hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsbetriebe die Zahlen für 2008 zurzeit noch nicht vorliegen. Für das Jahr 2007 wurde festgestellt, dass 0,4% mehr Fahrgäste befördert wurden, der Bundesdurchschnitt für Städte bis 100.000 Einwohner weist dagegen ein Minus von 0,2 – 0,3 % aus. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zahlen für 2008 ein ähnliches Ergebnis zeigen werden.

Herr **Tjaden** fragte, ob in diesen Zahlen auch die Schülerbeförderungen mit begriffen sind. Dies wurde von Herrn Rademacher bejaht unter Hinweis darauf, dass dies überall so ist. Die Schülerbeförderungszahlen sind relativ stabil geblieben, in den letzten Jahren sogar eher etwas gesunken.

5.2

Verkehrszählung Stadtnorden

Herr **Tjaden** fragte, ob sich bezüglich der geplanten Verkehrszählung im Stadtnorden schon etwas Neues ergeben habe.

Herr **Kottek** erklärte, dass die Zählung bereits erfolgt sei und nun ausgewertet werde. Die Firma Helmert ist derzeit damit beschäftigt.

5.3

Schaarreihe

Herr **Tjaden** fragte nach dem Sachstand der Grundstücke in der Schaarreihe, wo derzeit ja bekanntermaßen ein Baustopp verhängt wurde.

5.4

Autohof Geniusbank

Herr **Tjaden** führte aus, dass nach den letzten Erkenntnissen der Bau des geplanten Autohofes in der Geniusbankstraße nicht durchführbar ist. Auf dem Neujahrsempfang wurde seitens des OB jedoch wieder erklärt, dass dieser dort gebaut werde.

Herr **Janßen** (WFG) antwortete, dass sich an der Standortfrage noch nichts geändert habe und derzeit die vorhandenen Gutachten geprüft werden.

5.5

Fahrradverkehr Müllerstraße

Herr **Hellwig** führte aus, dass es immer noch ein Problem mit dem Fahrradverkehr aus der Müllerstraße in Richtung Bismarckplatz gebe. So seien die Fahrradfahrer gezwungen, sich entweder zwischen den rangierenden oder parkenden Fahrzeuge hindurch zu lavieren oder sie müssen an einer Sitzgruppe vorbei, um sich dann an den Eingängen der Geschäfte entlang zu bewegen, was zwangsläufig zu Problemen mit den Fußgängern führt. Es sollte dafür gesorgt werden, dass der Radverkehr insbesondere auch während der Markttage gewährleistet ist.

Frau **Hansemann** erklärte, dass sie diese Angelegenheit an Herrn Anke weiterleiten werde.

5.6

Papier- und Glascontainer am Bismarckplatz

Herr **Hellwig** fragte, ob man etwas bezüglich der derzeitigen Situation mit den Papier- und Glascontainern am Bismarckplatz machen könne. Es komme zu immer mehr Beschwerden der Anwohner bezüglich der überfüllten Container und darüber, dass immer mehr unerlaubter Müll neben den Containern abgeladen wird. Auch sieht das Umfeld sehr unsauber aus.

Herr **Kottek** erklärte, dass man das an die zuständigen Stellen weitergeben werde.

5.7

Brunnen am Bismarckplatz

Herr **Hellwig** führte aus, dass sich die Anwohner über den zugemüllten Brunnen beschwert hätten. Herr Eilers von der Interessengemeinschaft Bismarckplatz hat sich bereit erklärt, dass man den Brunnen so umbaut, dass dies künftig kein Problem mehr darstellt. Es stellt sich nun die Frage, wie man dem entgegenkommen kann. Herr **Kottek** erklärte, dass man das an die zuständigen Stellen weitergeben werde.

5.8

Öffentliches WC in Fedderwardergroden

Herr **Barkowski** erinnerte an das Fehlen eines öffentlichen WCs in F'Groden, welches er bereits in der letzten Sitzung thematisiert hatte und fragte nach dem Sachstand.

Herr **Kottek** antwortete, dass er in dieser Sache mit GGS gesprochen habe und diese nun dafür Sorge tragen wollen, dass die vorhandenen WCs während der Markttage generell offen sind, allerdings nur während der Markttage, da an den anderen Tagen nur geringer Personenverkehr herrscht.

Herr **Barkowski** erklärte, dass sicherlich auch außerhalb der Markttage ein entsprechender Bedarf vorhanden ist. Es sollte daher auch darüber nachgedacht werden, die Öffnungszeiten über die Markttage hinaus auszudehnen, gerade für den Winter, da hier auch die meisten Cafés geschlossen sind.

Herr **Rech** erklärte, dass diesbezüglich das Bürgeramt tätig werden wird und die Sache weiter prüft.

5.9

Südstadt

Herr **Schmidt** führte aus, dass er bereits zu einem früheren Zeitpunkt dieses Thema insbesondere hinsichtlich einer Gesamtkonzeption angesprochen habe, da er die Befürchtung hat, dass es sonst aus dem Ruder läuft und mal hier und mal da etwas gemacht wird. Seiner Auffassung nach wäre eine Gesamtplanung auch dahingehend hilfreich, damit man weiß, wohin sich das Alles überhaupt entwickeln soll, auch gerade unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich gerade in diesem Bereich noch einiges tun soll. Das Gleiche gilt auch für den Bereich des ehemaligen Schlachthofes.

Herr **Kottek** erklärte, dass er bereits vor drei Monaten konstatierte, dass eine entsprechende Gesamtplanung etwa 6 Monate dauere. Man werde zusammenfassen, wo schon Planungsrecht vorhanden ist und die Lücken entsprechend offen lassen. Diese Lücken werden dann mit einer Ideenplanung gefüllt. Ein Gesamtkonzept kann dann etwa im April vorgestellt werden.

6

Öffentliche Anhörung

Es folgte der nichtöffentliche Teil der Sitzung.

Ende der Sitzung 18:05 Uhr

Unterschrift
Dezernent

Unterschrift
Vorsitzende/r

Unterschrift
Protokollführer/in