

Gieselmann

Mitglied SPD-Fraktion

Ausschussmitglied Hans Gabriels
Ausschussmitglied Hans-Jürgen Kempcke
Ausschussmitglied Norbert Schmidt

Mitglied CDU-Fraktion

Stellv. Ausschussvorsitzender Martin Harms
Ausschussmitglied Stephan Hellwig
Ausschussvorsitzender Bernhard Rech

Mitglied FDP-Fraktion

Ausschussmitglied Horst Radmer

Mitglied Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Grundmandat Erika Lach

Mitglied Gruppe BASU/Tholen

Ausschussmitglied Joachim Tjaden

Dezernent

Klaus-Dieter Kottek

von der Verwaltung

Britta Dirks
Anton Englisch
Heike Hansemann
Oliver Leinert
Michael Witt

Protokollführer

Joachim Noack

Es fehlte entschuldigt

Ausschussmitglied Holger Barkowsky

Fahrradbeauftragter

beratendes Mitglied Hartmut Heydinger

A Öffentlicher Teil

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit
- 2 Genehmigung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 09.12.2008
- 4 Vorlagen an den Rat
 - 4.1 Aufhebung von Aufstellungsbeschlüssen
von Bebauungsplänen/Bebauungsplanänderungen/
Flächennutzungsplanänderungen
Sammelbeschluss
 - 4.2 Bebauungsplan Nr. 15 / 2. Änderung
-Altengroden Süd / Schuberting - (mit Örtlicher
Bauvorschrift)
Entwurfsbeschluss
 - 4.3 Bebauungsplan Nr. 134 / 1. Änderung
-WESTLICH KÄTHE-KOLLWITZ-SCHULE-
Entwurfsbeschluss
 - 4.4 Bebauungsplan Nr. 146/1. Änderung
-Deichbrücke / Jadestraße -
Aufstellungsbeschluss
 - 4.5 Stadtumbau West Jadeallee:
Investoren- und Architektenauswahlverfahren
für die "Wiesbadenbrücke"

- 4.6 Stadtumbau West Jadeallee :
Satzungsbeschluss Sanierungssatzung
Wiesbadenbrücke
- 4.7 Stadtumbau West Jadeallee Gestaltungskonzept - 1. Lesung
- 5 Mitteilungen und Anfragen
- 5.1 Sachstand Schaarreihe
- 5.2 Ampelsteuerung Peterstraße
- 5.3 Radfahrer Bismarckplatz
- 5.4 Radwegeprogramm
- 5.5 Fahrradsituation Jadeallee
- 5.6 R I S
- 6 Öffentliche Anhörungen

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit
Herr **Rech** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

- 2 Genehmigung der Tagesordnung
Herr **Tjaden** fragte, warum der TOP „Schaarreihe“ nicht im öffentlichen Teil der Sitzung behandelt wird.
Herr **Kottek** erwiderte, dass insbesondere aufgrund der möglicherweise erforderlichen Namensnennungen im Rahmen der Beratung der Punkt nicht öffentlich verhandelt werden kann.
Auf Bitten von Herrn **Tjaden** einigte man sich darauf, im öffentlichen Teil der Sitzung einen kurzen Abriss über den Sachstand „Schaarreihe“ zu geben (TOP 5.2.)
Die Tagesordnung wurde genehmigt.

- 3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 09.12.2008
Die Niederschrift des öffentlichen Teiles der Sitzung des APB vom 09.12.2008 wird einstimmig genehmigt.

- 4 Vorlagen an den Rat

- 4.1 Aufhebung von Aufstellungsbeschlüssen
von Bebauungsplänen/Bebauungsplanänderungen/
Flächennutzungsplanänderungen
Sammelbeschluss

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

Herr **Radmer** fragte, ob die Angelegenheit Kurt-Schumacher-Straße und Friesendamm noch aktuell ist oder in irgendeiner Weise weiter verfolgt wird, was seiner Meinung nach weiter erforderlich ist.

Herr **Witt** erklärte, dass aus diesem Grunde damals der Bebauungsplan beschlossen wurde und auch eine Änderung des FNP eingeleitet wurde vor dem Hintergrund, dass zu diesem Zeitpunkt in Aussicht stand, dass die entsprechenden Grundstücke verfügbar würden. Dies ist jedoch nicht eingetreten. Die in Frage stehenden Flächen sind mit einem Erbbaurecht belastet und werden auch weiterhin genutzt, und solange die Nutzung andauert, kommt man an die Grundstücke nicht heran.

Herr **Gabriels** ergänzte, dass es, bei genauem Blick auf die Situation, auch innerhalb der nächsten 20 Jahre nicht zu einem Durchbau kommen werde, da dieser eigentlich schon unbezahlbar ist. Allein aufgrund der Tatsache, dass zwischen dem Neuengrodenener Weg und dem Friesendamm eine Senke von 10-20m existiert, die man auffüllen und verfestigen müsste, was einen horrenden Kostenaufwand erfordert.

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund der §§ 2 ff. des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) die Aufhebung der Aufstellungsbeschlüsse

- der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 55, des Bebauungsplanes Nr. 204, Nr. 215 und der 47. Änderung des Flächennutzungsplanes

gem. Vorlage.

Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

4.2 Bebauungsplan Nr. 15 / 2. Änderung
-Altengroden Süd / Schubertring - (mit Örtlicher
Bauvorschrift)
Entwurfsbeschluss

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

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven stimmt dem Entwurf des Bebauungsplanes

Bebauungsplan Nr. 15 / 2. Änderung

- Altengroden Süd / Schubertring – (mit örtlicher Bauvorschrift)

zu und beschließt, ihn (mit örtlicher Bauvorschrift) einen Monat lang öffentlich auszulegen.

Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

4.3
Bebauungsplan Nr. 134 / 1. Änderung
-WESTLICH KÄTHE-KOLLWITZ-SCHULE-
Entwurfsbeschluss

Frau **Junker** stellte die Vorlage ausführlich vor.

Herr **Tjaden** nahm Anstoß an der Formulierung „Ablösebeitrag oder Neubepflanzung“ bezogen auf die zu fällenden Bäume.

Frau **Junker** erklärte, dass es im Normalfalle so gehandhabt werde, dass man eine Neubepflanzung in adäquater Nähe vorziehe, sich hier aber das Problem des mit Altlasten belasteten Bodens ergäbe, der eine Baumbepflanzung nahezu unmöglich mache.

Herr **Radmer** fragte, ob zu den Abstellanlagen auch die Fahrradstellanlagen gem. NBauO gehören. Dies wurde bejaht. Er fragte weiter, wie man an das erstellte Verkehrskonzept gelangen kann.

Frau **Dirks** antwortete, dass dieses im Rahmen der öffentlichen Auslegung ins Internet eingestellt werde.

Herr **Tjaden** fragte, ob in dem Falle, dass das vorhandene Verkehrskonzept sich als nicht ausreichend erweisen und sich die Notwendigkeit der Installation einer Lichtzeichenanlage als erforderlich herausstellen würde, dafür bereits in dem Vertragswerk Vorsorge dahingehend getroffen wurde, dass der Investor für die Kosten einer solchen Anlage aufkommt.

Herr **Witt** antwortete, dass die Friedenstraße die zusätzlichen Verkehre durchaus aufzunehmen in der Lage sei und daher die Einrichtung eines Linksabbiegers als ausreichend erachtet werde. Er gehe nicht davon aus, dass innerhalb eines Jahres sich diesbezüglich derart drastische Änderungen ergeben werden.

Frau **Dirks** ergänzte, dass man einen Linksabbieger und eine Querungshilfe eingeplant habe, die angenommenen Verkehrsmengen in dem Gutachten extra sehr hoch angesetzt wurden (es wurde ein worst-case-Szenario zugrundegelegt) und es ist recht unwahrscheinlich ist, dass diese Werte übertroffen werden.

Herr **Schmidt** führte aus, dass man bezüglich zentrenrelevanten Sortiments in Wilhelmshaven ja bereits ein gebranntes Kind sei (Marktkauf). Er fragte, wie man das überwachen und kontrollieren will.

Herr **Englisch** erklärte, dass in dem Bebauungsplan die Sortimente und die entsprechenden Flächen eindeutig festgelegt wurden. Da es sich hier um einen vorhabenbezogenen Plan handelt, habe er an der Einhaltung der Festsetzungen keine Zweifel.

Herr **Radmer** stellte fest, dass in den Verkehrsuntersuchungen viele Empfehlungen ausgesprochen wurden. Seiner Ansicht nach müsse das Verkehrskonzept festgeschrieben werden.

Frau **Dirks** erklärte, dass es sich bei dem Linksabbieger wie auch der Querungshilfe um Flächen handelt, welche außerhalb dieses Bebauungsplanes liegen. Diese Angelegenheiten werden daher vertraglich geregelt werden (im Durchführungsvertrag).

Herr **Hellwig** drückte seine Zweifel hinsichtlich des Verkehrskonzeptes bezogen auf den Neuengrodener Weg aus. Auch bei Veranstaltungen (Kirmes etc.) in Verbindung mit dem Feierabendverkehr glaube er nicht, dass die Prognosen zutreffend seien. Es mutet gleichzeitig etwas merkwürdig an, dass die Siebethsburger nicht auf direktem Wege über den Neuengrodener Weg das Kaufland-Gelände erreichen können. Ebenso glaubt er nicht, dass man die geplante Sortimentsbegrenzung in der beabsichtigten Form hinbekommen wird. Im Gegensatz zu der Aussage, dass dieses Einkaufszentrum sich in zentraler Lage befände, vertritt Herr Hellwig weiterhin die Ansicht, dass es sich hier eher um eine Randlage auf der grünen Wiese handelt.

Herr **Tjaden** stimmte der Meinung über die Lage zu. Gleichzeitig betonte er, dass er seine Zustimmung dennoch geben wolle, jedoch nur aufgrund der Tatsache, dass an den Bau dieses Einkaufsmarktes der Abriss des alten Domus-Gebäudes (Parkhaus Mitscherlichstraße) gekoppelt ist. Bezüglich des Neuengrodener Weges sollte nochmals darauf hingewiesen werden, dass dieser geschlossen bleibt. Ihm sei zu Ohren gekommen, dass aufgrund der wenigen Gäste für das Nautimo Überlegungen angestellt werden, den Bus einmal direkt am Nautimo vorbeifahren zu lassen (bisher existiert keine direkte Busanbindung) und auf den Rückweg über den Neuengrodener Weg zu fahren. Hier besteht die Gefahr, dass selbst bei Sperrung der Straße für den Normalverkehr dieser

dennoch dort zu finden sein wird (man kenne ja die Ignoranz der Autofahrer ebenso wie die entsprechenden Ausreden).

Frau **Junker** erklärte, dass das Bauvorhaben im östlichen Bereich vorgesehen ist und es vom Neuengrodener Weg aus keine Möglichkeit gibt, auf den dabei vorgesehenen Parkplatz zu gelangen, da im Bereich dieser theoretisch möglichen Zufahrt ein Gebäude stehen wird. Zudem sind die möglichen Zufahren Bestandteil des Bebauungsplanes und daher planungsrechtlich gesichert.

Herr **Witt** erläuterte, dass Grundlage für das Verkehrskonzept die Nichtöffnung des Neuengrodener Weges war. Diesbezüglich wird es keine Änderungen geben. Bezüglich der Erreichbarkeit der Siebethsburger verwies Herr Witt auf einen Ratsbeschluss, durch welchen die Zufahrt zu dem Markt nur von der Friedenstraße aus möglich ist. Er führte weiter aus, dass es bezüglich des Einzelhandelskonzeptes wie auch der Verträglichkeitsuntersuchung seitens der CIMA keine negativen Äußerungen gegeben habe, sondern die CIMA habe lediglich eine Einschränkung empfohlen bezüglich der Verkaufsfläche für Lebensmittel insbesondere und Drogerieartikel, und diese Verkaufsflächenreduzierung wurde hier auch umgesetzt.

Herr **Rathgen** führte aus, dass man während der Planung stets darauf bedacht war, so viel Grün wie möglich zu erhalten. Auch im Bereich der Verkehrsplanung sei man natürlich daran interessiert, dass diese so ausgelegt ist, dass sie auch noch nach Jahren funktioniert. Er erläuterte weiterhin ausführlich die Planungen und Absichten der Kaufland Unternehmensgruppe.

Herr **Radmer** fragte, ob auf dem Gelände auch überdachte Fahrradabstellereinrichtungen vorgesehen werden.

Herr **Rathgen** antwortete, dass dies selbstverständlich sei.

Herr **Lünemann** erläuterte auf Nachfrage ausführlich die Planungen hinsichtlich des Sortiments und der durch die Stadt Wilhelmshaven damit verbundenen Auflagen und Beschränkungen.

Herr **Hellwig** führte aus, dass er trotz der Darstellung von Herrn Nünemann durchaus Zweifel daran habe, ob nicht letztendlich das Gleiche passieren wird wie in der Angelegenheit Marktkauf. Auf lange Sicht ist es aus unternehmerischer Sicht durchaus verständlich, dass sich die Angebotspalette ändert, und mit Hinblick auf die Innenstadt und das innenstadtrelevante Sortiment gehe er davon aus, dass derartiges über kurz oder lang auch passieren wird, und hier sei dann die Stadt gefordert, die Einhaltung der entsprechenden Einschränkungen und Auflagen sorgfältig zu überwachen.

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt mit 5 JA-Stimmen bei 3 NEIN-Stimmen:

**Der Rat der Stadt Wilhelmshaven stimmt dem Entwurf des Bebauungsplanes
Bebauungsplan Nr. 134 / 1. Änderung
- Westlich Käthe-Kollwitz-Schule -**

Entwurfsbeschluss

zu und beschließt, ihn einen Monat lang öffentlich auszulegen.

Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

**4.4 Bebauungsplan Nr. 146/1. Änderung
-Deichbrücke / Jadestraße -
Aufstellungsbeschluss**

Herr **Kottek** stellte die Vorlage ausführlich vor. Der Einfachheit halber wurden die TOP 4.4, 4.5 und 4.6 zusammen verhandelt.

Herr **Schmidt** begrüßte, dass es im Bereich der Jadeallee nun endlich losgehe. Wichtig sei auch endlich die Zentrierung der zu führenden Gespräche. Angeblich soll es bezüglich der Firma Linde schon Vorverträge mit einer Firma geben. Es sei daher durchaus von Vorteil, hier nun Nägel mit Köpfen zu machen und auch der bezüglich der Wiesbadenbrücke ständig brodelnden Gerüchteküche Einhalt zu gebieten.

Herr **Radmer** führte aus, dass ein Flächennutzungsplan vorliegt, der städtebaulich ein Raumordnungsprogramm beinhaltet. Zwischenzeitlich habe man hier die X. Änderung. Er fragte, wann ein aktueller, aufdatierter Flächennutzungsplan vorgelegt werde.

Herr **Kottek** antwortete, dass man zugesagt habe, für den Bereich der Wiesbadenbrücke/Großer Hafen/Handelshafen und Banter See eine Art Rahmenplan zu entwickeln, der sämtliche geltenden und künftige Gestaltungen beinhaltet, um so erst einmal eine vernünftige Übersicht zu erhalten. Ebenso existiert der Auftrag, einen neuen Flächennutzungsplan zu erstellen. Die hierfür explizit in den Haushalt eingestellten Kosten wurden jedoch bisher jedesmal wieder herausgestrichen, da die entsprechenden Mittel nicht zur Verfügung standen, so dass man für die aktuellen Planungen erst einmal die erforderlichen Teilverfahren durchgeführt hat. Er wies darauf hin, dass eine Änderung des Landesraumordnungsgesetzes erforderlich ist aufgrund der Änderung des Bundesraumordnungsgesetzes. Seitdem gelten die vorhandenen Flächennutzungspläne nicht mehr als Regionalpläne. Es gibt hier verschiedene alternative Verfahren, wie dann zu verfahren ist. Aus dieser Sicht heraus ist zu erwarten, dass der Druck zur Erstellung eines neuen Flächennutzungsplanes entsprechend höher wird wie auch der Arbeitsaufwand, denn zuerst beschäftigt sich dieser Plan mit der eigenen Kommune und als zweites dann mit den Randbeziehungen zu den angrenzenden Bereichen. Genauer hierzu werde er in den Klausurberatungen ausführen.

Herr **Hellwig** bat darum, dass der APB entsprechend informiert werde, wenn sich herausgestellt hat, was mit dem ehemaligen Waschhaus auf der Wiesbadenbrücke denn nun letztendlich passieren soll oder wird. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass nach der Wiesbadenbrücke auch bald der Bereich der Banter Kaserne Thema im APB sein wird.

Herr **Kottek** erwiderte, dass die BIMA den entsprechenden Antrag bezüglich des Denkmalschutzes für das alte Waschhaus gestellt habe, eine Antwort liege bis dato jedoch nicht vor. Sowie diese vorliegt, werde man das Thema im Ausschuss weiter behandeln.

Herr **Schmidt** fragte nach, ob es tatsächlich bereits Verträge mit der Firma Linde und anderen gäbe.

Herr **Kottek** erklärte, dass, selbst wenn derartige Verträge existieren sollten, diese aufgrund des Sanierungsrechtes aufgehoben werden können.

Herr **Tjaden** fragte, ob denn die Firma Linde, welche nach Beschluss des neuen Bebauungsplanes auf der Wiesbadenbrücke ja nichts mehr zu suchen habe, für den Fall, dass kein Investor gefunden werde, diesen Standort beibehalten dürfe.

Herr **Kottek** antwortete, dass dem so sei, da hier Bestandsschutz gegeben sei.

Herr **Tjaden** fragte weiter, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, den Beschluss über das Investoren- und Architektenauswahlverfahren wie auch die endgültigen Wettbewerbs- und Ausschreibungsmodalitäten (diese werden in einem weiteren Beschlussvorschlag dem Rat zur Entscheidung vorgelegt) zusammen zu verhandeln und zu beschließen.

Herr **Kottek** antwortete, dass die Modalitäten so abgefasst werden, dass auch Sachverhalte erfasst sind, die heute noch nicht genau feststehen (z.B. Kostenschätzung Marine) und alle möglichen Eventualitäten mit berücksichtigt werden. Ein vorläufiger Entwurf liegt zwar bereits vor, jedoch fehlen hier noch viele noch auszuhandelnde Details (u.a. die Zustimmung des Bundesverteidigungsministers). Zudem ist es erforderlich, zuerst die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse zu fassen, bevor man in den Gesprächen fortfährt.

Herr **Radmer** fragte, ob das Konzept, welches von Herrn Schomers erarbeitet und vorgestellt wurde, mit in die Ausschreibung einfließt.

Herr **Kottek** erwiderte, dass ein Teil dieser Planung mit in die Ausschreibung eingeht. Es werden mehrere Varianten ausgewählt, welche dann Bestandteil der Ausschreibung sein werden. Das wird auch im Rahmen der Vorlage mit vorgestellt werden.

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund des §§ 2 Abs. 1 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) die Aufstellung des

Bebauungsplanes Nr. 146, 1. Änderung

- Deichbrücke / Jadestraße -

gem. Vorlage.

Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

4.5 Stadtumbau West Jadeallee:

Investoren- und Architektenauswahlverfahren
für die "Wiesbadenbrücke"

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt mit 8 JA-Stimmen bei 1 Enthaltung:

Die Durchführung eines gemeinsamen Architekten- und Investorenwettbewerbs gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2008) durch die Stadt Wilhelmshaven und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben für den Bereich der Wiesbadenbrücke wird zugestimmt.

Die Stadt Wilhelmshaven beabsichtigt, sich an den förderungsfähigen Wettbewerbskosten mit bis zu 50% zu beteiligen.

4.6 Stadtumbau West Jadeallee :

Satzungsbeschluss Sanierungssatzung
Wiesbadenbrücke

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

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund des § 142 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den z.Zt. geltenden Fassungen die

Sanierungssatzung Wiesbadenbrücke

gem. Vorlage.

Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

4.7 Stadtumbau West Jadeallee Gestaltungskonzept - 1. Lesung

Herr **Kottek** stellte die Vorlage vor und erläuterte kurz die Vorhaben.

Herr **Pfeiffer** erläuterte ausführlich die bisherigen Planungen für die Jadeallee.

Herr **Schmidt** fragte, ob es nicht sinnvoll wäre, da die Fahrradfahrer zwecks Überquerung der Deichbrücke gezwungen sind, auf der normalen Fahrbahn zu fahren (die Brücke ist für die Einrichtung eines Fahrradweges zu schmal), auch in der Jadeallee komplett auf Fahrradwege zu verzichten.

Herr Pfeiffer erklärte, dass in dem Arbeitskreis die Meinungen konträr waren. Es muss aber unterschieden werden zwischen dem ersten Teil der Allee (Weserstraße bis Emsstraße), der stark umgestaltet werden wird, sowie dem restlichen Bereich der Jadeallee. In dem stark umgestalteten Bereich wird die Akzeptanz für den motorisierten Verkehr eine ganz andere sein als in dem Bereich von der Emsstraße in Richtung Grodendamm, so dass hier die Tendenz bestand zu sagen, dass der Fahrradfahrer auf die Straße sollte (im ersten Bereich). Dies wird unterstützt durch die Tatsache, dass er auf der Brücke in jedem Falle auf die Fahrbahn wechseln muss. Gleichzeitig wurde angeregt, die Nebenanlagen (Promenaden) in einer Breite von 4 m zu gestalten mit Baumpflanzungen. Sollte es sich nicht verwirklichen lassen, den Fahrradverkehr auf die Fahrbahn umzulenken, so sind die Promenaden immerhin breit genug, um dort auch Fahrradverkehr zuzulassen.

Herr **Heydinger** erklärte, dass er diesen Antrag (Fahrradfahrer auf die Fahrbahn) unterstützt hat auch vor dem Hintergrund, dass der Bereich zwischen Weser- und Emsstraße zur 30er-Zone umgestaltet wird. Die neu zu schaffenden 4 m breiten Promenaden sollten, zumindest in diesem Bereich, ausschließlich den Fußgängern vorbehalten bleiben.

Herr **Tjaden** fragte, wie man in dem Bereich zwischen Weserstraße und Deichbrücke einen 4m breiten Steifen schaffen will und ob hierzu die Fahrbahn verengt wird. Dies wäre problematisch insbesondere für den LKW-Verkehr, der bereits jetzt mit der Straßenbreite Probleme hat.

Herr **Kottek** bestätigte die Annahme und erklärte weiter, dass hier überhaupt kein LKW-Verkehr mehr stattfinden soll.

Herr **Pfeiffer** führte daraufhin die Vorstellung der Planung fort.

Herr **Tjaden** stellte fest, dass der Parkplatz vor dem Pumpwerk bei Verwirklichung der vorgestellten Planung erheblich verkleinert wird und fragte, ob hier entsprechende andere Parkflächen zur Verfügung gestellt werden. Weiter sieht er ein Problem darin, dass der LKW-Verkehr zur Weserstraße nicht mehr durch die Jadeallee geführt werden soll sondern nun den Umweg über die Emsstraße nehmen muss. Gleichzeitig würde dies bedeuten, dass der LKW-Verkehr nun die gesamte Weserstraße durchfahren muss, um zur Osttangente zu gelangen, und dafür wäre sie nicht ausgelegt. Ein weiterer Punkt ist die zurzeit auch schon geplante Schleuseninsel. Auch hier ist noch mit erheblichem Verkehr zu rechnen.

Herr **Pfeiffer** erklärte, dass es Einstimmigkeit dahingehend gebe, dass die Parkplätze vor dem Pumpwerk verschwinden, um dort entsprechend Bäume pflanzen zu können und so der Jadeallee auch den Charakter einer Allee geben zu können. Bezüglich des Schotterplatzes wurde seitens der WTF ebenfalls geäußert, dass dieser weg soll und es wesentlich sinnvoller wäre, dort ein vernünftiges Angebot an Fahrradstellplätzen zu schaffen.

Herr **Kottek** ergänzte, dass die vorhandenen Parkplätze langfristig gesehen sowieso nicht ausreichen werden, insbesondere bei Veranstaltungen besteht dieses Problem bereits jetzt. Eine Ausweichmöglichkeit wäre die Banter Kaserne, dort gibt es zwei Parkplätze, welche provisorisch miteinander verbunden werden, so dass letztlich etwa 200 Stellmöglichkeiten vorhanden sind. Langfristig wäre das dann mit der möglichen Nutzung des Bereichs der Banter Kaserne abzustimmen. Desweiteren werden im Bereich der Wiesbadenbrücke ebenfalls noch Parkplätze geschaffen werden müssen, auch schon um zu verhindern, dass Touristenverkehr die Wiesbadenbrücke hin- und herfährt. Bezüglich des LKW-Verkehrs stellt sich das Problem mit der Weserstraße eigentlich nicht, da hier

auch die Hauptverkehrsstraße (Peterstraße) genutzt werden kann und wahrscheinlich auch wird. Bezüglich der Deichbrücke wird es so sein, dass auf lange Sicht gesehen auch die Maximalbelastung weiter eingeschränkt werden wird. Bei Verwirklichung eventueller Planungen der Navitec auf der Schleuseninsel kommt eine Verkehrslenkung über die Jadeallee sowieso nicht in Betracht, hier müssen andere Wege gefunden werden (Stichwort Hafentorbrücke).

Herr **Hellwig** vertrat die Meinung, dass der geplante Kreisverkehr eigentlich nicht erforderlich sei, wenn man die Umgehung (über die Hafentorbrücke) dann auch so verwirklicht, wie sie zurzeit geplant ist. Er fragte nach dem Sinn und Zweck des geplanten Wellenbrechers im Hafenbereich.

Herr **Kottek** antwortete, dass in diesem Bereich im Sommer häufiger Touristen dort sonnenbadend angetroffen werden. Es wurde bereits früher versucht, dort Sand aufzuschütten, um eine ebene Fläche zu erhalten, jedoch wurde dieser Sand durch den Wellenschlag bei Weststürmen wieder weggespült. Sollte also wieder Sand aufgebracht werden, so muss hier eine schwimmende Befestigung installiert werden, um eben dieses zu vermeiden. Diese Pontons sollen auch begehbar sein. Dies wäre die kostengünstigste Lösung.

Herr **Kempcke** führte aus, dass die vorgesehene Verkehrslenkung nur funktionieren kann, wenn auch die Hafentorbrücke gebaut wird.

Herr **Schmidt** erklärte, dass hier eine Gesamtplanung erforderlich ist, die die Jadeallee, die Schleuseninsel wie auch die Wiesbadenbrücke umfasst. Es ist klar, dass die Verwirklichung nur in Einzelsektionen möglich ist, auch im Hinblick auf mögliche Fördermittel, aber es sollte hierbei das Gesamtkonzept nicht aus den Augen verloren werden. Die beabsichtigte Breite der Promenade findet seine Zustimmung, da sich gerade dadurch der geplante Alleecharakter verwirklichen lässt.

Frau **Lach** begrüßt die vorgestellte Planung auch hinsichtlich des geplanten Kreisverkehrs. Sie fragte, ob es denn nicht sinnvoller gewesen wäre, dies bereits bei den ersten Planungen, die es vor vielen Jahren gab, zu berücksichtigen, da es dem Bürger recht unverständlich sein wird, dass die Emsstraße gemacht wurde und nun schon wieder Teile der Straße aufgerissen werden.

Herr **Kottek** antwortete, dass in anderen Städten man das Projekt Emsstraße sofort begonnen und vorfinanziert hätte, auch wenn die entsprechenden Fördermittel erst zu einem späteren Zeitpunkt fließen, doch nicht so in Wilhelmshaven. Alle Dinge, die mit zu hohen Nebenkosten verbunden sind, werden hier von Anfang an abgebügelt, so dass eine wirkliche langfristige Planung kaum noch möglich ist. Dies hängt allerdings an der bekannten Finanzknappheit sowie dem Verbot, entsprechende Kredite aufzunehmen. Im Bereich der Emsstraße verhält es sich so, dass man einen Kreisel gleich mit hätte einplanen können, doch kommt man an die hierfür erforderlichen Grundstücke zur Zeit noch nicht heran, da es sich um Privatgrundstücke handelt. Vor diesem Hintergrund hat man beschlossen, erst einmal abzuwarten und die anderen Dinge in Angriff zu nehmen. Auch verhält es sich so, dass zum damaligen Zeitpunkt die meisten einem Kreisel kritisch gegenüber gestanden hätten, da sie die jetzige Planung mit der Jadeallee noch gar nicht kannten.

Herr **Radmer** wies darauf hin, dass die Jadeallee eine Achse zur Nordsee hin sein soll. Er wunderte sich darüber, dass man die Planungen nicht bis zum Deich hin weitergeführt hat. Desweiteren soll der Valoisplatz wie auch der Gotthilf-Hagen-Platz eine Fortsetzung in der Jadeallee haben, dies sieht er allerdings ob der geplanten 3-spurigkeit der Jadeallee als nicht gegeben an. Man möchte den Verkehr dort reduzieren, und es sind auch Planungen vorhanden, den Eingangsbereich des Pumpwerks umzugestalten und zu verlegen. Er fragte, ob bis zur geplanten Hoteleröffnung am 01.04.2009 noch etwas dort geschehen soll hinsichtlich der Straßengestaltung.

Herr **Kottek** erklärte, dass man erst einmal Strukturhilfemittel beantragen werde, dass das Hotel Columbia die vorgesehene breite Auffahrt fertig macht und die Stadt Wilhelmshaven den restlichen Pflasterbereich erst einmal so belässt und lediglich säubert. Die weiter

südlich gelegene alte Auffahrt wird von der Pflasterung her dem vorhandenen Gehweg angepasst und die alten Birken werden entfernt, um letztlich ein einheitliches Bild mit den Neupflanzungen zu erreichen. Der Beginn der Arbeiten wird nach der Sommerpause erfolgen.

Herr **Radmer** rügte nochmals die geplante 3-Spurigkeit der Jadeallee vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrsberuhigung, dies sei so nicht nachvollziehbar.

Herr **Kottek** führte aus, dass dies ein Ergebnis der Verkehrsberechnung sei. Es sei schließlich so, dass die Linksabbieger, die etwas länger auf eine Möglichkeit zum Abbiegen warten müssen, damit gleichzeitig den anderen Verkehr aufhalten und für Stauungen sorgen. Sollte erst die Westumgehung und die Hafentorbrücke fertiggestellt sein, kann man auch daran denken, die Dreispurigkeit wieder zurückzubauen.

Frau **Lach** hielt Herrn Radmer entgegen, dass gerade im Sommer die Strandrückkehrer sich bis zum Südstrand zurück stauen aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation, und dem gelte es Abhilfe zu schaffen, daher sei diese Lösung im Moment die einzig praktikable.

Herr **Kottek** ergänzte, dass es auf lange Sicht hin vorgesehen war, dort eine verkehrsberuhigte Zone einzurichten, wo sich Fußgänger ebenso wie Fahrzeuge auf der gesamten Fläche bewegen können. Aus diesem Grunde werden auch nur sehr niedrige Borde (etwa 3 cm) eingebaut, um diese Idee auch später noch verwirklichen zu können. So soll die gesamte Jadeallee eine Promenade werden.

Frau **Lach** fragte, ob die zurzeit im Sommer fahrende Linie 8 beibehalten werden soll oder ob diese letztlich eingestellt wird.

Herr **Kottek** antwortete, dass man hierüber noch nicht gesprochen habe.

Herr **Tjaden** erklärte, dass man den Verkehr in absehbarer Zeit nicht loswerde. Bezüglich des Durchbaus bis zum Deich wies er darauf hin, dass dies zurzeit nicht möglich sei, da sich dort noch Freizeitgärten befinden. Er fragte, ob am 23.03.2009 schon der abschließende Beschluss im VA gefasst wird oder ob es sich hierbei auch nur um eine Lesung handelt.

Herr **Kottek** erwiderte, dass es zuerst einmal nur um den Vorentwurf geht. Dieser soll beschlossen werden, um auch eine Basis zu schaffen, auf welcher Herr Pfeiffer weiterarbeiten kann, damit der entsprechende Auftrag vergeben werden kann.

Herr **Rech** führte aus, dass man schon oft über die klare südliche Weiterführung der Jadeallee diskutiert habe auch über das Gelände hinweg, welches zurzeit noch mit Freizeitgärten belegt ist. Er fragte, warum dies nicht schon in die Planung mit aufgenommen wird, damit man auch visuell eine Komplettübersicht erhält. Dass die Weiterführung so gewollt ist wissen auch die Freizeitgärtner bzw. der Verein, da auch wiederholt mit dem Verein darüber gesprochen wurde. Ein Teil der Flächen kann auch gar nicht als Garten genutzt werden, da es sich um betonierte Flächen handelt. Er bat darum, die entsprechenden Planungen doch dahingehend fortzuführen, auch unter Einbeziehung der Umfahrung des Banter Sees über den Anton-Dorn-Weg zwecks Verkehrsentslastung.

Herr **Kottek** erklärte, dass es wenig Sinn mache, nun wiederholt den Vorentwurf zu verändern. Die weiteren Vorhaben wie südliche Fortführung, Breite der Promenaden etc. werden für die nächsten Lesungen und Beschlussfassungen als Anlage beigefügt, so dass ersichtlich ist, wie sich das alles noch entwickeln soll.

Herr **Tjaden** merkte an, dass eine weiterführende Planung über die zurzeit noch bestehenden Freizeitgärten hinweg eigentlich nicht erforderlich sei, insbesondere vor dem Hintergrund der Zeitschiene. Wenn man mit dem Umbau der Jadeallee beginnt, so dauert dieser doch recht beträchtliche Zeit, und es sei kontraproduktiv, sich jetzt schon Gedanken über eine Weiterführung zu machen, welche möglicherweise in 20 bis 25 Jahren zur Verwirklichung ansteht.

Herr **Witt** führte aus, dass die letzte aktuelle Verkehrszählung in der Jadeallee am 26.10.2007 durchgeführt wurde, an welchem kaum touristischer Verkehr stattfand. Das Verkehrsgutachten wurde seinerseits im Herbst ausführlich im APB vorgestellt, wonach es etwa 5.000 Fahrzeuge am Tag sind. Unter Berücksichtigung der Vorhaben

(Schleuseninsel, Hotel Columbia, Jadeterrassen etc.) würde sich das Verkehrsaufkommen auf 9.000 Fahrzeuge erhöhen. Vor dem Hintergrund der Planungen bezüglich der Wiesbadenbrücke wird man eine erneute Zählung und Aktualisierung des Gutachtens vornehmen müssen. Dies gelte auch für mögliche Überlegungen hinsichtlich der künftigen Nutzung der Banter Kaserne sowie der Westumgehung des Banter Sees. Die Jadeallee als günstigste, kürzeste und künftig wohl auch attraktivste Verbindung betrifft eigentlich nur den Nord-Süd-Verkehr und nicht den Ost-West-Verkehr. Das bedeutet, was über die Weserstraße - Jadeallee in Richtung Südstrand o.a. Emsstraße an Verkehren anfällt, bekommt man nicht weg, da es in dieser Richtung nur drei Brücken gibt, von denen eine so gut wie nicht brauchbar ist, und die Deichbrücke ist diejenige, welche der City am nächsten gelegen ist. Die Hafentorbrücke könnte hier zwar zu einer erheblichen Entlastung beitragen, jedoch sind die Planungen noch nicht so weit gediehen als das man dieses Projekt schon in Angriff nehmen könnte. Die Verwaltung wird also die Verkehrsuntersuchung nochmals in Angriff nehmen und um bestimmte Punkte ergänzen und es ist vorgesehen, diesmal zu einem Zeitpunkt zu zählen, an dem entsprechender touristischer Verkehr stattfindet.

Herr **Kottek** fasste zusammen, dass Herr Pfeiffer einen schriftlichen Erläuterungsbericht abfasst, der dann mit den entsprechenden Plänen zur Beratung in die Fraktionen gegeben wird.

5 Mitteilungen und Anfragen

5.1 Sachstand Schaarreihe

Herr **Tjaden** fasste zusammen, dass es um zwei Grundstücke geht, ehemalige Kompensationsflächen, welche verkauft wurden mit der Auflage, diese nicht zu bebauen, sondern als Grünflächen zu erhalten. Die Erwerber der Grundstücke haben vertragswidrig mit erheblichen Baumaßnahmen begonnen, teilweise hierbei öffentliche Flächen mit in Anspruch genommen (Radweg, Gehweg) mit Pflasterung und unerwünschten Anpflanzungen. Er rügte, dass beim Verkauf der Grundstücke der Umweltausschuss nicht richtig beteiligt wurde, die geführten Gespräche (mit den Erwerbern) wohl mangelhaft gewesen seien und letztlich Verträge geschlossen wurden, welche mit dem Bauordnungsrecht nicht übereinstimmen. So steht z.B. in einem Vertrag, dass die erworbenen Flächen 15 Jahre lang als Grünflächen erhalten bleiben müssen, im Grundbuch hingegen werden hier nur 5 Jahre genannt, so dass der Vertrag auch nicht mit den Grundbucheintragungen übereinstimmt. Nach seiner Meinung müsste ein Rückbau aller nicht genehmigten Baumaßnahmen erfolgen und es dürfen für derartige Maßnahmen auch keine Genehmigungen erteilt werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es andere Anlieger dort gibt, welche vor Jahren ähnliche Grundstücke erworben haben und dann sicherlich hier auch noch bauen wollen, die man dann auch genehmigen müsste. Dies würde zu erheblichen Unruhen führen.

Herr **Leinert** erklärte, dass sich die vertraglich vereinbarten 15 Jahre auf eine mögliche Änderung des Bebauungsplanes beziehen, welche Bebauungen in diesem Bereich zulässt. In diesem Falle ist der Erwerber verpflichtet, die Differenz des Kaufpreises nachzuzahlen (Unterschiedsbetrag zwischen dem Grundstück mit Bebauungsverbot und bebaubarem Grundstück). Es steht in den Verträgen explizit, dass diese Grundstücke nicht bebaut werden dürfen.

Herr **Englisch** erklärte, dass man Anfang Dezember die Baustellen stillgelegt habe und die Erwerber angehört. Diese haben nun einen Antrag auf Befreiung gestellt, da für die dort vorgesehenen Maßnahmen, auch wenn sie keiner Baugenehmigung bedürften, zumindest ein solcher Antrag erforderlich ist, da der Bebauungsplan dort eine Grünfläche festsetzt mit dem Charakter einer Naturersatzfläche. Die bisher dort installierten Anlagen, z.B. das hohe Tor und der gleich hohe Zaun sind dort so nicht machbar. Genehmigungsfähig sind ein Zaun mit einer Maximalhöhe von 1,63 m, ein Weg mit max. 1,20m Breite, eine Terrasse mit einer max. Ausdehnung von 50 m² sowie ein Durchgang zum Fahr- und Radweg von max. 1,20 m Breite. Die erste diesbezügliche Befreiung wurde erteilt mit der Maßgabe, eine dem Bebauungsplan entsprechende Bepflanzung auf dem eigenen Grundstück durchzuführen.

Abweichend von der erteilten Befreiung wurde ein 3,20 m breites Tor eingebaut, ebenso wurde festgestellt, dass zu dem Grundstück Schaarreihe 125 hin Koniferen gepflanzt wurden, was mit den Vorgaben nicht konform geht. Die Betroffenen wurden daraufhin nochmals angehört. Es wurde eine Verfügung erlassen mit der Maßgabe, die Tore unbrauchbar zu verschweißen, so dass sie für den vorgesehenen Zweck (Ermöglichung der Zufahrt zum Grundstück) nicht mehr brauchbar sind, sowie die Beseitigung der Koniferenhecke und der Pflasterflächen (sofern breiter als die erlaubten 1,20m) ebenso wie die Entfernung des wohl als Lagerplatz vorgesehenen Bereiches bis zum 09.04.2009. Die Bescheide sind noch nicht rechtskräftig, es bleibt abzuwarten, ob hier noch Widersprüche erfolgen werden.

Frau **Hansemann** erklärte, dass für den städtischen Streifen, der rechtswidrig bepflastert und teilweise mit Kirschlorbeerhecken bepflanzt wurde, keinerlei Gestattungsverträge abgeschlossen wurden. Die Verursacher werden nun aufgefordert, von diesen städtischen Grundstücken diese aufgebrauchten Dinge zu entfernen.

5.2 Ampelsteuerung Peterstraße

Herr **Rech** bemängelte die Steuerung der Ampelanlagen insbesondere in der Peterstraße. Dass der ÖPNV bevorrechtigt ist, steht außer Zweifel, jedoch ist es dem Bürger kaum zu erklären, dass bei mehreren Bussen aus unterschiedlichen Straßen der Verkehr auf der Hauptverkehrsstraße derart aufgehalten und gestaut wird. Er wies darauf hin, dass er Herrn Anke bereits um Optimierung diesbezüglich gebeten hat, da auch Wartezeiten an der Kreuzung von 3 und mehr Minuten kaum mehr hinnehmbar sind.

Herr **Kempcke** führte weiter aus, dass dies auch im Bereich der Bismarckstraße in Richtung Heppens in Höhe des Teiches, wo ebenfalls sehr lange Wartezeiten zum einen aufgrund des Fußgängerverkehrs und zum anderen aufgrund der Bevorzugung des ÖPNV bestehen.

5.3 Radfahrer Bismarckplatz

Frau **Hansemann** führte bezüglich der Situation der Radfahrer auf dem Bismarckplatz (*Anm. des Protokollführers: Anfrage von Herrn Hellwig*) aus, dass man sich diesbezüglich Gedanken gemacht habe mit dem Ergebnis, dass es aufgrund der Marktsituation nicht möglich ist, die Radfahrer über den Bismarckplatz zu führen. Die einzige Lösung, welche ermittelt werden konnte, ist die, das große Beet auf dem Bismarckplatz um 2 m zu verkürzen, um so eine glattere Durchfahrt zu erhalten. Die Kosten hierfür liegen bei etwa 1.800 €. Um zu verhindern, dass der PKW-Verkehr dies als „Rennstrecke“ nutzen wäre die Installation eines Pollers. Herr **Kottek** wies darauf hin, dass aus diesem Grunde damals das Beet gesetzt wurde, damit die Hausbewohner beim Verlassen der Gebäude nicht von den Fahrradfahrern über den Haufen gefahren werden. Bezüglich der neuen Lösung werde man aber noch mit den Anwohnern reden.

5.4 Radwegeprogramm

Herr **Heydinger** fragte, ob angesichts der Tatsache, dass das Radwegeprogramm derzeit noch in Arbeit ist und wohl in absehbarer Zeit vorgestellt werden soll, die Möglichkeit besteht, Gelder aus dem Konjunkturprogramm Zwei der Bundesregierung dort mit einzusetzen, um die Umsetzung dieses Programms zu beschleunigen.

Herr **Kottek** erklärte, dass der Inhalt des Konjunkturprogramms Zwei in vielen Teilen recht nebulös gehalten ist. Das, was man sich seitens der Stadt Wilhelmshaven erhofft habe, z.B. die Reparatur der Straßen, ginge nur noch unter dem Stichwort „Lärmschutzmaßnahme“. Sicherlich kann man Flüsterasphalt aufbringen, der größte Teil des Geldes aber geht in den Hochbau, etwa 65% alleine in Schulen u.ä. (energetische Maßnahmen). Seitens der Bauverwaltung wurde eine Liste an den OB gegeben, in welcher der Radwegebau mit 200.000 € vorgesehen ist (*Anm. des Protokollführers: OB erhält derartige Listen aus allen Dezernaten*). Es sind noch ein paar Straßen für die Aufbringung von Flüsterasphalt vorgesehen, und es bleibt abzuwarten, wie der VV diesbezüglich entscheidet.

Herr **Heydinger** fragte weiter, ob es bezüglich des Radweges am tiefen Fahrwasser bereits neue Erkenntnisse gäbe.

Herr **Kottek** antwortete, dass man nun wisse, wann er gebaut werden könnte und wo er anschließen muss. Die JWP-Realisierungsgesellschaft ziehen ihren Part soweit vor, dass

15

man den Radweg im April bereits dort anbinden könnte. Er habe dies auch bereits im VV vorgestellt auch mit der Maßgabe, dass die JWP-Realisierungsgesellschaft dort als Sponsor auftritt mit einer bestimmten Summe. Zurzeit ist der FB 13 noch dabei, weitere Sponsoren zu rekrutieren, da zurzeit kein Haushalt vorhanden ist und daher auch keine Gelder ausgegeben werden dürfen. Notfalls müsse man dieses Vorhaben in den nächsten Haushalt mit einbringen.

5.5 Fahrradsituation Jadeallee

Auf Nachfrage von Frau Lach erklärte Herr **Kottek**, dass man bezüglich des Fahrradweges in der Jadeallee, welcher kurz nach dem Columbia-Hotel einfach aufhört und wo nirgends ein Hinweiszeichen auf die Baustelle o.ä. vorhanden ist, Frau Hansemann beauftrage, sich diesbezüglich mit Herrn Anke ins Benehmen zu setzen und nach einer Lösungsmöglichkeit zu suchen.

5.6 R I S

Herr **Radmer** bat darum, auch die Anlagen zu den Beschlussvorlagen im RIS zu veröffentlichen, da dies bisher noch nicht geschehen sei.

Herr **Kottek** versprach, dies an die entsprechenden Stellen weiterzugeben.

6 Öffentliche Anhörungen

Eine öffentliche Anhörung fand nicht statt.

Es folgte der nichtöffentliche Teil der Sitzung.

Ende der Sitzung 18:25 Uhr

Unterschrift
Dezernent

Unterschrift
Vorsitzende/r

Unterschrift
Protokollführer/in