

Runder Tisch
Sitzung am 23. Januar 2018, von 19:30 Uhr bis 22:20 Uhr, im Festsaal des Rathauses
Protokoll

Vorstand Runder Tisch:

Frau Wienekamp
Frau Klausing
Frau Wilke
Frau Fresemann
Herr Coordes
Herr Kräussl-Pustelnik (Vorstandssprecher)
Herr Kermann
Herr Frey
Herr Weißels

Anwesende Stadt Leer/Sanierungsmanagement:

Herr Schoch (Stadtbaurat)
Frau Strack (re.urban)
Herr Tautz (GFS)
Frau Bruns (GFS/Protokollführerin)

Teilnehmer:

siehe beiliegende Teilnehmerliste

1. Begrüßung

Herr Kräussl-Pustelnik begrüßt die rd. 40 Anwesenden des Runden Tisches. Der Vorstand wird in seiner kommenden Sitzung beraten, mit welchen Maßnahmen die Teilnehmerzahl erhöht werden kann.

2. Protokoll der letzten Sitzung

Es gibt keine Anmerkungen. Das Protokoll wird genehmigt.

3. Bericht des Vorstandes

Herr Kräussl-Pustelnik erklärt, dass sich der Vorstand zwischenzeitlich einmal getroffen hat, um die heutige Sitzung vorzubereiten. Bis zur nächsten Sitzung möchte der Vorstand einen Zeitplan erstellen, in dem die weiteren Sitzungstermine ersichtlich sind. Außerdem wird sich der Vorstand des Runden Tisches bis dahin im Internet vorstellen.

4. Vorstellung der Kontaktbeamten der Polizei

Herr Kräussl-Pustelnik begrüßt die anwesenden Kontaktbeamten Herrn Queder und Herrn de Buhr und bittet sie, sich kurz vorzustellen.

Herr de Buhr erklärt, dass die beiden Beamten sich als Präsenz-Streife der Stadt sehen, die zu Fuß oder mit Fahrrad unterwegs ist und sich bei Bedarf kleinerer Probleme annimmt. Man könne sie jederzeit auf der Straße ansprechen oder auch einen Termin im Büro vereinbaren.

Polizeioberkommissar Harald de Buhr:

Tel. 0491/97690-281

Mobil 01520/9399354

Mail harald.de-buhr@polizei.niedersachsen.de

Polizeioberkommissar Ernst Queder:

Tel. 0491/97690-280

Mobil 01520/9399333

Mail ernst.queder@polizei.niedersachsen.de

Auf Nachfrage informieren Herr Queder und Herr de Buhr, dass es in den letzten 5 Jahren nicht zu einer Zunahme der Probleme gekommen sei.

5. Vorstellung der möglichen Umbauvarianten für den Bummert

Herr Dr. Schwerdhelm vom Planungsbüro IST stellt anhand einer Präsentation verschiedene Planungsstufen für den Umbau der Kreuzung am Bummert vor. Er verdeutlicht anhand mehrerer Unfalldiagramme der vergangenen Jahre die Art, die Häufigkeit und die Schwere der dort registrierten Unfälle. (Die Präsentation ist im Internet veröffentlicht).

IST habe den Auftrag erhalten, Vorschläge für die Reduzierung der Unfallzahlen zu entwickeln. Die ursprüngliche Idee einer Teilsignalisierung habe sich im Verlauf der Bearbeitung sukzessive vergrößert zu einer kompletten Signalisierung, die mit einem geringen baulichen Eingriff verbunden sei, jedoch zu Wartezeiten von im Mittel ca. 35 Sekunden während der Hauptverkehrszeit führe. Die noch weitergehende Prüfung habe gezeigt, dass im Zuge einer kompletten Signalisierung auch ein Linksabbieger eingerichtet werden könnte. Dieser würde nach Einschätzung von Herrn Dr. Schwerdhelm zu einer Reduzierung von 1000-1200 Fahrten pro Tag in der Weststadt führen (die Reduzierung der Verkehre in der Weststadt sei dabei aber nicht Hauptgrund für die Maßnahme, sondern ein Nebeneffekt; hinsichtlich der möglichen Reduzierung handle es sich um eine grobe Schätzung, da keine Verkehrszählung vorliege).

Im Verlauf der Diskussion stellt Herr Weißels den Antrag, die Tagesordnungspunkte 5 und 6 auf die nächste Sitzung zu vertagen und am heutigen Abend ausschließlich über den Bummert zu diskutieren.

Frau Daun stellt den Antrag, in der Sitzung noch mögliche Fragen an Herrn Dr. Schwerdhelm zu stellen, dann den TOP jedoch zu beenden.

Der Antrag von Herrn Weißels wird mehrheitlich abgelehnt.
Der Antrag von Frau Daun wird mehrheitlich angenommen.

Sanierung Leer-Weststadt

Im Anschluss folgen verschiedene Fragen und Anregungen aus dem Publikum:

- *In welchem Umfang würde der Linkabbieger die Wartezeit verlängern?*
Um ca. 10-20 Sekunden. Insgesamt würde aus Sicht von IST die Verlangsamung der Verkehre durch die Beampelung zu einer Reduzierung der Unfallzahlen mit Personenschäden führen.
- *kommen sehbehinderte Menschen mit der Beampelung zurecht?*
Die Ampelanlagen wären wie gesetzlich vorgeschrieben mit Signaltönen ausgestattet. Außerdem würden für sehbehinderte Personen Bordsteinabsenkungen und Riffelplatten eingebaut. Lt. Aussage von Herrn Dr. Schwerdhelm werden diese Maßnahmen beim Bau von Ampelanlage immer eingeplant, da nur so eine Förderung möglich ist.
- *Wird die Ampel den Ausweichverkehr durch das Wohngebiet der Weststadt nicht eher noch erhöhen?*
Dieses Risiko sieht Herr Dr. Schwerdhelm nicht, s.E. wird die Querung der Kreuzung mit Ampel schneller sein als die Durchfahung des Wohngebietes (insbesondere auch aufgrund der Ampel an der Edzardstraße / Heisfelder Str.)
- *Welche Gründe hat die Politik, gegen den Ausbau des Bummert zu stimmen?*
Herr Dr. Schwerdhelm vermutet, dass die Kosten, die im Laufe der Planungszeit angestiegen sind, die lange Bauzeit (in der Bauzeit muss die Kreuzung umgeleitet werden), und die Wartezeiten, die bei der geplanten Ampelschaltung entstehen, wichtige Gründe für die ablehnende Haltung der Politik sein könnten.
- *mit welchem Tempo wird die Kreuzung gequert?*
Tempo 50, wobei eine geringere Geschwindigkeit aufgrund der baulichen Gegebenheiten eher wahrscheinlich sei. Eine generelle Temporeduzierung (30 km/h) sei aber nicht vorgesehen.
- *ereignen sich die Unfälle überwiegend während der Schulzeit, mit Beteiligung von Schülern oder zu jeder Tageszeit?*
Es geschehen Unfälle mit Kinder und Jugendlichen, aber auch mit Erwachsenen. Laut der Unfallstatistik ereignen sich die Unfälle über den ganzen Tag verteilt.
- *ist über eine Unterführung für Fußgänger bzw. Radfahrer nachgedacht worden?*
Allein auf Grund der hohen Kosten und der Behindertengerechtigkeit ist dies nicht realisierbar.

Von einigen Teilnehmern werden große Zweifel daran geäußert, dass sich in Zukunft durch den Bau der Ampelanlage weniger Unfälle ereignen würden. Durch die langen Wartezeiten an den Ampeln würden die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger bzw. Radfahrer) das Rotlicht missachten und ohne zu warten die Straßen überqueren.

Weiterhin werden die Fahrradstreifen, die zum Teil zwischen den Fahrstreifen der Pkw verlaufen, als gefährlich eingeschätzt und es wird befürchtet, dass die Bushaltestelle in der Friesenstraße sich zu einer Gefahrenstelle entwickelt.

Es wird vorgeschlagen, ein Befahrungskonzept für die Weststadt zu diskutieren. Die Weststadt könnte in Gänze als Fahrradquartier ausgewiesen werden (alle Straßen Fahrradstraßen, ruhige Nebenstraßen ggf. in Spielstraßen umzufunktionieren). Aus der Runde wird darauf hingewiesen, dass die alleinige Ausweisung als Fahrradstraße nicht ausreiche – der Hoheellernweg sei hierfür ein Beispiel.

Aus Sicht des Runden Tisch sind im Hinblick auf die Entwicklung der Weststadt Maßnahmen erforderlich, die die Attraktivität der Durchfahrung der Weststadt deutlich reduzieren (vor allem, wenn eine Erneuerung der Straßen in der Weststadt erfolge). Die Beampelung des Bummerts könnte ggf. eine Maßnahme sein – ausreichend sei dies jedoch nicht. Mögliche Maßnahmen an der Kreuzung Bummert und in der Weststadt müssten allerdings im Zusammenhang gesehen und auch das Radfahrkonzept der Stadt berücksichtigt werden.

6. Vorstellung der Ansätze zum Umgang mit Nachverdichtung

Herr Schoch verdeutlicht anhand eines Planes, wo sich nach Meinung der Stadtplanung Potentialflächen zur Umsetzung von Nachverdichtung bzw. ergänzender Neubebauung befinden. Dabei wird im gesamten Gebiet Potential für eine Nachverdichtung gesehen sowie in Teilbereichen Potential für eine weitergehende Neuordnung. Anhand von Skizzen erläutert Herr Schoch verschiedene Möglichkeiten von Nachverdichtung auf bereits bebauten Grundstücken. Der Bedarf an Wohnungen in der Stadt sei derzeit groß, so dass man sich insgesamt in der Stadt mit Fragen der Nachverdichtung beschäftigen müsse.

Es folgen einige Fragen und Anregungen aus dem Publikum:

- *was ist mit der Fläche vor dem Hallenbad?*
Herr Schoch erklärt, dass hier das DRK bauen wolle und bereits Eigentümerin der Fläche sei
- *beziehen sich die Handskizzen auf Bebauungsmöglichkeiten auf das gesamte Gebiet?*
Vom Prinzip her ja; auf den Potentialflächen ist ggf. eine weitergehende Entwicklung möglich.
- *wie sind die rechtlichen Grundlagen in dem Gebiet, gibt es maximal zulässige Gebäudehöhen?*
Dies sollte im Rahmen von Bebauungsplänen geregelt werden. Derzeit gibt es nur teilweise Bebauungspläne die zum Teil bereits älter sind und nur wenig regeln. Außerhalb von Bebauungsplänen erfolgt die Beurteilung von Bauvorhaben vor dem Hintergrund der umgebenden Bebauung.

Herr Schoch erläutert, dass ein Quartier mit der städtebaulichen Lage wie die Weststadt optimale Voraussetzungen für eine kontrollierte Nachverdichtung biete. Ziel sei es, die Nachverdichtung zu regeln. Daher werde vorgeschlagen, neue Bebauungspläne aufzustellen. Im Zusammenhang des Rahmenplanes sollen die Standards für die Nachverdichtung diskutiert werden, Details müssen dann in den Bebauungsplänen ausgearbeitet werden.

Frau Daun weist darauf hin, dass die Nachverdichtung ja bereits seit vielen Jahren im Gebiet erfolge und eine maßvolle Nachverdichtung ihres Erachtens richtig sei – unter Berücksichtigung der heutigen Situation.

Herr Diekmann berichtet, dass die Änderung der Abstandsregelung von „eine Gebäudehöhe als Abstand zur Grundstücksgrenze“ auf „1/2 Gebäudehöhe als Abstand zur Grundstücksgrenze“ zu deutlicher Verdichtung geführt habe. Dies werde ja am Beispiel verschiedener Bauvorhaben in der Stadt sehr kontrovers diskutiert.

Herr Kräussl-Pustelnik schlägt vor, dass sich der Vorstand in seiner Besprechung am 13.3. mit der Frage der angemessenen Verdichtung beschäftigt und bittet, den Mitgliedern des Vorstandes die derzeit gültigen Bebauungspläne zur Verfügung zu stellen.

Herr Schoch regt an, zunächst den Vorschlag im Rahmenplan abzuwarten und dann Ziele zu diskutieren und zu formulieren, die handwerkliche Arbeit jedoch den Planern zu überlassen.

7. Vorstellung des Vorschlags des Sanierungsmanagements zur Modernisierungsförderung

Herr Tautz erklärt, dass aus Sicht des Sanierungsmanagements der Schwerpunkt der Förderung auf der Modernisierung von Mehrfamilienhäusern läge mit dem Ziel, die preiswerten Wohnungen im Sanierungsgebiet zu sichern und damit sicher zu stellen, dass die Bewohner auch nach einer Modernisierung in ihren Wohnungen bleiben können. Hierfür sollen neben den Wohnraumfördermitteln – zinsvergünstigte Darlehen des Landes – auch Zuschüsse aus Städtebaufördermitteln gewährt werden.

Selbstnutzer können andere Fördermittel wie z.B. KfW-Mittel in Anspruch nehmen und über den Abschluss einer Modernisierungsvereinbarung Möglichkeiten der Steuerabschreibung nutzen. (Wichtig ist, die Vereinbarung vor Beginn der Maßnahme abzuschließen.)

Auch bei Eigentümergeinschaften kann man sich eine Förderung vorstellen vor allem im räumlichen Schwerpunkt um die Ohlthaverstraße und vor allem für Maßnahmen der energetischen Erneuerung. Dazu muss es allerdings Einigkeit bei den Eigentümergeinschaften geben.

Im Gegensatz zur Regelung in der Oststadt wird für die Weststadt keine Modernisierungsrichtlinie vorgeschlagen sondern die Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls. Die einzelnen Fälle müssen dann geprüft und Individualvereinbarungen abgeschlossen werden.

Aus dem Publikum wird angeregt, für finanzschwache Einzeleigentümer eine Förderung vorzusehen.

Herr Tautz erläutert, dass die Förderung immer nur anteilig erfolge – in der Oststadt ist dies mit 18% erfolgt, 82% müssten vom Eigentümer aufgebracht werden. Da im Rahmen der Städtebauförderung nur umfassende Modernisierungen gefördert werden (Restnutzungsdauer der Gebäude von 30 Jahren nach Modernisierung) ergibt sich nach den Erfahrungen des Sanierungsmanagements oft ein Maßnahmenumfang, der dann für finanzschwächere Haushalte trotz Zuschuss nicht finanzierbar sei.

Es wird die Frage gestellt, ob es einen Gesamtkostenplan für die Sanierung gibt bzw. einen Plan für die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Kostenpositionen (Modernisierung, Straßenbau,...)

Daraufhin erläutert Herr Tautz, dass es einen Kosten- und Finanzplan gibt, der sich auf ca. 20 Mio. Euro beläuft. Eine Anpassung dieses Plans ist aber möglich. Dieser wurde auch bereits veröffentlicht.

8. Verschiedenes

Herr Kräussl-Pustelnik nennt als neuen Termin für den Runden Tisch den 10. April 2018. In diesem Termin soll der erste Entwurf des Rahmenplans vorgestellt und die Diskussion über den Entwurf begonnen werden.

Aus der Runde wird ein früherer Termin gewünscht, um ausführlich noch einmal über einzelne Tagesordnungspunkte – insbesondere die Frage des Befahrungskonzeptes - sprechen zu können. Vorgeschlagen wird der 06.03.2018.

Es wird angeregt, hierzu Verkehrsexperten und auch Politiker einzuladen. Herr Tautz rät davon ab, sich schon zu diesem Zeitpunkt mit einzelnen Fachfragen auseinander zu setzen. Der Runde Tisch

solle zunächst seine Wünsche äußern, die dann vom Sanierungsmanagement und den Planern geprüft und weiter bearbeitet würden.

Frau Stammwitz weist die Anwesenden darauf hin, dass sowohl die Stadtverwaltung als auch das Sanierungsmanagement im Prozess der Sanierung Oststadt die Anregungen und Wünsche des Runden Tisches immer ernst genommen und berücksichtigt haben.

9. Termine

Herr Kräusl-Pustelnik schlägt vor, die nächste Sitzung für den Runden Tisch auf den 6. März 2018 zu datieren und unter dem Tagesordnungspunkt „Wünsche“ sämtliche Vorschläge und Wünsche der Anwesenden aufzunehmen.

Er bedankt sich bei den Anwesenden für die rege Diskussion in der heutigen Sitzung und schließt die Sitzung um 22:20 Uhr.

Termine Runder Tisch:

- 06. März 2018 um 19:30 Uhr im Rathaussaal
- 10. April 2018 um 19:30 Uhr im Rathaussaal