



Sitzungsniederschrift

gemeinsame öffentliche Sitzung des Umweltausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr

Sitzungsort:	Stadt Norderney Aula, Kooperative Gesamtschule Norderney, An der Mühle 2		
Sitzungsdatum:	Mittwoch, den 07.12.2022	Niederschrift gefertigt am: 14.12.2022	
	Beginn: 18:00 Uhr	Ende: 20:18	Uhr

Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr

Mitglieder

RM Nico Ennen	CDU	
BG Stefan Eyhusen	B90/Die Grünen	
BG Rolf Harms	SPD	
RM Vera Heckelmann	SPD	
RM Andreas Köhn	CDU	
RM Hayo F. Moroni	FWN	Vertretung für Christian Budde
1. stv. BM Axel Stange	SPD	Vertretung für Jürgen Beißel

externes Mitglied

Herr Wilhelm Loth	Geschäftsführer Staatsbad	Beratendes Mitglied
-------------------	---------------------------	---------------------

Umweltausschuss

Vorsitzende/r

RM Ronny Aderhold	B90/Die Grünen
-------------------	----------------

Mitglieder

RM Thomas Blömer	SPD	Vertretung für Jürgen Beißel
RM Alexandra Eggers	SPD	
RM Nico Ennen	CDU	
RM Manfred Hahnen	FDP	
RM Vera Heckelmann	SPD	
RM Hayo F. Moroni	FWN	Vertretung für Bernhard Onnen

externes Mitglied

Herr Hartmut Andretzke		Beratendes Mitglied
------------------------	--	---------------------

von der Verwaltung

BM Frank Ulrichs	Bürgermeister
AV Holger Reising	

Protokoll

zu TOP 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Anwesenheit und Beschlussfähigkeit sowie der Tagesordnung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, stellt die ordnungsgemäße Ladung, die Anwesenheit und die Beschlussfähigkeit fest.

Beschluss:

Der Tagesordnung wird einstimmig zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	11
Nein:	0
Enthaltung:	0

zu TOP 2 Genehmigung der Niederschrift des öffentlichen Umweltausschusses vom 16.08.2022

Die Niederschrift verbleibt ohne Anmerkungen.

Beschluss:

Der Umweltausschuss genehmigt die Niederschrift über die öffentliche Sitzung vom 16.08.2022 mit 3 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	3
Nein:	0
Enthaltung:	4

zu TOP 3 Wegekonzept Inselosten - Vorstellung Analyseergebnisse und Entwicklungsstrategien

Die Verwaltung erläutert, dass man schon seit einigen Jahren mit dem „Zuckerpatt“ befasst sei. Das Thema habe sich u.a. aufgrund von Gesprächen mit Fachbehörden, wie der Nationalparkverwaltung, auf das gesamte Wegenetz im Inselosten ausgeweitet. Daher habe man das Ingenieurbüro Roelcke und Schwerdhelm (IRS) mit einer Verkehrsplanung für den Inselosten beauftragt. Zudem werde das Projekt vom Planungsbüro Ecoplan naturschutzfachlich begleitet. Heute würden die Planungsbüros ihre bisherigen Analyseergebnisse und mögliche Entwicklungsstrategien vorstellen.

Herr Dr. Schwerdhelm stellt die Ergebnisse des Ingenieurbüros IRS anhand einer Präsentation vor.

Hinsichtlich des ursprünglichen Themas „Zuckerpatt“ werde offenbar mehrheitlich eine Nutzung als Fuß- und Radweg gewünscht. Eine Verbreiterung des Weges sei aus naturschutzrechtlichen Gründen jedoch nicht ohne Weiteres möglich. Es müsse eine Kompensation an anderer Stelle auf der Insel erfolgen.

Das Büro IRS habe daher zunächst eine Bestandsanalyse des bisherigen Wegenetzes im Inselosten durchgeführt. Weitere Erkenntnisse seien aus einer Fragebogenaktion und Gesprächen mit Beteiligten und Interessenvertretern, wie beispielsweise der örtlichen Polizei, den Reitställen oder den Nationalparkrangern gewonnen worden.

Dabei seien verschiedene Ursachen für die momentan nicht zufriedenstellende Verkehrssituation im Inselosten aufgefallen. Darunter fielen unter anderem die Wegebreite, das unsichere Fahrverhalten einiger Radfahrer, die Nutzung der Straßenfahrbahn durch Fußgänger und die parallele Nutzung des Radweges und der Straße durch Radfahrer. Zudem bestehe ein Akzeptanzproblem hinsichtlich der geltenden Regeln. So würden z.B. Radfahrer auf den Reitwegen fahren, das letzte Stück Straße in Richtung der weißen Düne werde falsch befahren und am Engpunkt „Düne 13“ des Öfteren die geltenden Verkehrsregeln missachtet.

Für die Bestandsanalyse seien an 7 Knotenpunkten Kameras aufgestellt worden, um den vorbeikommenden Verkehr zu erfassen. Die ermittelten Zahlen stellt Herr Dr. Schwerdhelm anhand der Präsentation vor. Es sei festgestellt worden, dass deutlich mehr Radfahrer als Autofahrer im Inselosten unterwegs seien. Im Verhältnis kämen dabei ca. 10 Radfahrer auf ein Auto.

Auch die Ergebnisse der Fragebogenaktion werden von Herrn Dr. Schwerdhelm anhand der Präsentation vorgestellt. Dabei habe sich sowohl Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern, als auch zwischen Radfahrern/Fußgängern gegenüber dem Auto herausgestellt.

Herr Dr. Schwerdhelm erläutert, dass bei Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Inselosten verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen seien.

Es müsse der ordnungsrechtliche Rahmen eingehalten werden. Zum Beispiel müsse eine Benutzungspflicht für Radwege von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Wege müssten dafür eine bestimmte Breite haben.

Darüber hinaus gebe es die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), welche gemäß der Verkehrsbehörde zur Festlegung der Wegebreiten herangezogen werden sollen. Die ERA sehe nochmals breitere Wege vor, als die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestgrößen.

Des Weiteren sei der Naturschutz ein wesentlicher Faktor. Aufgrund der notwendigen Kompensationsmaßnahmen sei es schwer, die notwendigen Wegbreiten zu erreichen.

Als Fazit der Analyse könne festgehalten werden, dass fast alle bestehenden Wege zu schmal seien um für Radfahrer als benutzungspflichtig ausgewiesen zu werden. Zudem sei eine Verbreiterung des „Zuckerpatts“ nur

mit entsprechender naturschutzrechtlicher Kompensation möglich. Ein Rückbau des „Zuckerpatts“ sei gemäß der Umfrageergebnisse überwiegend nicht gewollt.

Die Ausgestaltung der Wegeführung in Form von Holzstegen bringe dem Naturschutz nur wenig. Eine Entsiegelung der (Fuß-)Wege komme naturschutzrechtlich dem Schutzgut Boden zu Gute, nutze den Biotoptypen jedoch nur wenig. Eine weitere Möglichkeit sei es, Fahrräder auf die Straßenfahrbahn zu bringen, um an anderer Stelle zu entsiegeln. Fahrräder auf der Straße seien aber gemäß den Umfragen ebenfalls nur von Wenigen gewollt.

Eine Benutzungspflicht des „Erlenpatts“ für Radfahrer sei aufgrund der zu geringen Wegbreite nicht möglich. Eine Kompensation sei naturschutzrechtlich kaum darstellbar. Somit erscheine es sinnvoll, den parallel verlaufenden Straßenabschnitt für Fahrradfahrer geöffnet zu halten.

Ein Denkansatz sei, die Straßen im Inselosten als Fahrradstraßen vorzusehen.

Eine weitere Möglichkeit wäre der Rückbau von Wegen im Inselosten als Kompensation für eine Verbreiterung des „Zuckerpatts“. Hierzu kämen beispielsweise der „Füertornpatt“, der „Barkenpatt“ oder der östliche Teil des „Zuckerpatts“ in Frage.

Lösungsansätze wie eine autofreie Insel, ein eigener Absatz für Norderney in der StVO, eine Kompromissbereitschaft der Verkehrsbehörde hinsichtlich der Nichteinhaltung der ERA, oder die Aufgabe des strengen Naturschutzes auf Norderney seien nicht oder nur schwer denkbar.

Das beratende Mitglied des Umweltausschusses Herr Andretzke fragt, ob Fahrradstraßen in Niedersachsen außerorts zulässig seien. Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass das Fahrradfahren auf der Fahrbahn grundsätzlich erlaubt sei, da es sich bei einem Fahrrad um ein Fahrzeug im Sinne des Gesetzes handelt.

Herr Linders stellt die naturschutzrechtliche Betrachtung des Büros Eco-plan vor. Er erläutert, dass es sich bei dem „Zuckerpatt“ um fast 5.000 m² versiegelte Fläche handle. Eine Verbreiterung des Weges würde eine zusätzliche versiegelte Fläche von ca. 3.200 m² bedeuten.

Neben der versiegelten Fläche generell sei vor allem der Verlust an Biotop-Fläche problematisch.

Als Kompensation für die versiegelte Fläche im Nationalpark müsse eine Entsiegelung im Faktor 1:1 geschehen. Die entsprechende Entsiegelung müsse im Bereich des Nationalparks auf Norderney geschehen.

Die Biotopregeneration könne darüber hinaus sogar noch höher ausfallen. Hier müsse mindestens 1:1 kompensiert werden. Es sei jedoch auch möglich, dass die Herstellung einer größeren Biotopfläche gefordert werde.

Entsiegelungspotentiale stellen der „Barkenpatt“ mit 2.555 m² Fläche und der „Middelpatt“ mit 509 m² Fläche dar. Jedoch würde der Rückbau beider Wege noch nicht die Verbreiterung des „Zuckerpatts“ kompensieren.

Dabei würden die Wege im Inselosten naturschutzrechtlich unterschiedlich bewertet. So wäre beispielsweise eine Verbreiterung des Radweges auf dem Deich aus naturschutzrechtlicher Sicht wenig problematisch. Der „Zuckerpatt“ liege jedoch in einem Gebiet, dass als das „Tafelsilber“ des Nationalparks bezeichnet werden könne.

Es müsse zudem eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatschG erfolgen.

Herr Linders zieht das Fazit, dass es in absehbarer Zeit ein leistungsfähiges Wegenetz im Inselosten geben könne, wenn für den Nationalpark etwas Positives dabei herauskomme. Dabei hätten Lösungsansätze, die nur einzelne Wegabschnitte betrachten, schlechte Realisierungschancen. Es sei eine ganzheitliche Betrachtung des gesamten Gebietes zwischen Lippestraße und Osthellerparkplatz erforderlich.

BG Harms fragt nach einer Einschätzung, ob Muschelkalk oder Holzhackschnitzel als Wegebelag einen positiven Effekt hätten. Herr Linders antwortet, dass Muschelkalk oder Holzhackschnitzel hinsichtlich der Versiegelung einen positiven Effekt hätten. Hinsichtlich der Beurteilung des Biotopverlustes hätte der Wegebelag jedoch keine Auswirkung – die Vegetation wäre dennoch beeinträchtigt.

BM Ulrichs findet die Erkenntnisse der fachlich guten Vorträge der beiden Büros ernüchternd. Es sei leider kein Lösungsansatz in Sicht. Die Qualität der Biotope sei seiner Ansicht nach mittlerweile ohnehin nicht mehr so gut, sodass die hohen Kompensationsansprüche spitzfindig erscheinen.

Herr Dr. Schwerdhelm erläutert, dass die weitere Ausarbeitung jedes Lösungsansatzes mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden sei. Daher habe man nun zunächst einen grundsätzlichen Kurs von der Politik einholen wollen.

Die Verwaltung sieht in dem Verkehrskonzept für den Inselosten die Möglichkeit, ein Umweltschutzprojekt mit einer Verbesserung der Verkehrsanlagen kombinieren zu können. Das Büro IRS habe durchaus Lösungsansätze aufgezeigt. Die Verwaltung habe sich erhofft, eine Prioritätenrangfolge zu erlangen – dazu benötige es eine Meinungsbildung vonseiten der Politik.

1. stv. BM Stange merkt an, dass die Verbreiterung des „Zuckerpatts“ gemäß den Umfragen offenbar mehrheitlich gewollt sei, daher müsse man die anderen Wege entsprechend anpassen.

BM Ulrichs erwidert, dass auch die anderen Wege beliebt seien. Seiner Ansicht nach sollten zunächst aus fachlicher Sicht Lösungen erarbeitet werden. Dann könne über die so erarbeiteten Vorschläge politisch abgestimmt werden.

Herr Dr. Schwerdhelm merkt an, sein Büro nehme aus diesem Termin mit, dass die Verbreiterung des „Zuckerpatts“ eine mögliche Variante sei, auch wenn andere Wege wie der „Füertornpatt“ oder der „Barkenpatt“ dafür zurückgebaut werden müssten. Fahrradstraßen im Inselosten seien zudem ein mögliches Konzept.

RM Moroni gibt zu bedenken, dass Flächen links und rechts der bestehenden versiegelten Wege bereits genutzt werden. Es sei fraglich, ob diese Flächen noch als schützenswerte Biotop einzustufen seien. Die Wege seien faktisch schon breiter.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass es sich hierbei um einen Graubereich handle. Es könne jedoch nicht sein, dass eine Fläche durch bloßes „niedertrampeln“ zu einer Straßen-/ Wegfläche werde.

Herr Linders ergänzt, dass es dazu noch keine Bestandsdaten gebe. Jedoch seien diese Flächen sicherlich gesondert zu bewerten.

Herr Linders gibt ebenfalls zu bedenken, dass eine Grundrichtung gefunden werden müsse, anderenfalls würden die Planungskosten sehr hoch ausfallen.

Das beratende Mitglied des Umweltausschusses Herr Andretzke merkt an, dass eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs angemessen sei. Gem. den heute gezeigten Umfragen und Erhebungen habe der KFZ-Verkehr eine geringere Bedeutung als der Fahrradverkehr. Eine Möglichkeit wäre, die Parkplätze zu entsiegeln. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den innerstädtischen Bereich plane die Politik ebenfalls Änderungen hinsichtlich des KFZ-Verkehrs. Diese Planungen solle man im Inselosten fortsetzen.

BG Harms ist der Ansicht, man müsse sich zunächst in den Fraktionen beraten. In ein paar Wochen könne jede Fraktion die für sie relevanten Schwerpunkte nennen.

Der Leiter des Ordnungsamtes Herr Vißer fragt, wie eine Fahrradstraße beispielsweise im Bereich zwischen Leuchtturm und Ostheller umgesetzt werden solle. Er gibt zu bedenken, dass ein Großteil der Straße im Inselosten erst vor ein paar Jahren mit Fördermitteln neu gebaut worden sei.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass entweder eine Fahrradstraße, oder ein Durchfahrtsverbot mit der Ausnahme „Anlieger frei“ infrage käme. Eine entsprechende Maßnahme erfordere einen hohen Aufwand und würde sicherlich große Diskussionen auslösen.

RM Heckelmann fragt, welche Möglichkeiten sich aus der vollständigen Entsiegelung der Wanderwege ergeben könnten.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass die Entsiegelung der Wege naturschutzrechtlich sicherlich einen positiven Effekt habe. Die Problematik der „Zerschneidung“ der Biotop durch das Wegenetz würde jedoch weiter bestehen.

AV Reising merkt an, dass das Verkehrskonzept für den Inselosten spiegelbildlich zum Verkehrskonzept für die Innenstadt betrachtet werden müsse. Für den Innenstadtbereich sei festgestellt worden, dass das große Aufkommen an Radfahrern problematisch sei. Es sei daher ein weiterer Ansatz, den Radverkehr zu reduzieren oder anderenfalls den Radverkehr auf dem gesamten Wegenetz der Insel geordnet zu lenken. Herr Schwerdhelm merkt an, dass das Aufkommen an Radfahrern jahres- und tageszeitbedingt stark schwanke.

RM Köhn fragt, ob man die Auslastung der Parkplätze ebenfalls erhoben habe. Gegebenenfalls könne die Verkleinerung der Parkplätze eine Kompensation darstellen.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass man die Auslastung der Parkplätze nicht beobachtet habe. Die Parkplätze lägen jedoch nicht in einem als Nationalpark eingestuftem Gebiet. Daher könne man eine entsprechende Entsiegelung nicht als Kompensationsmaßnahme für die Verbreiterung des „Zuckerpatts“ anrechnen.

BM Ulrichs fragt, warum die Entsiegelung der Parkplatzflächen nicht angerechnet werden könne. Der angrenzende Nationalpark würde schließlich davon profitieren.

Herr Linders antwortet, dass es sich dabei um EU-Recht handle. Die Nationalparkverwaltung könne da lediglich durch die „Gebietsbrille“ sehen.

RM Hahnen sagt, er spreche sich grundsätzlich auch für Naturschutz aus. Jedoch sei das Hauptthema der „Zuckerpatt“. Durch die Sperrung des „Zuckerpatts“ für Radfahrer sei die Befahrung des Karl-Rieger-Weges deutlich gefährlicher geworden. Zudem lebe man auf der Insel vom Tourismus und der „Zuckerpatt“ sei einfach die schönere Route. Er spreche sich daher für die Verbreiterung des Weges aus – dem Norderneyer würde dies nicht schaden. Er stimme zudem RM Moroni hinsichtlich der Flächen links und rechts des Weges zu, der Weg sei somit ohnehin schon breiter als die gepflasterte Fläche.

RM Aderhold gibt den Vorsitz an RM Heckelmann ab. RM Aderhold gibt zu bedenken, dass es nun einmal die geltenden Naturschutzregeln gebe, den Umfang habe man den heutigen Vorträgen entnehmen können. Man müsse sich bei den Maßnahmen bewusst sein, dass diese etwas kosten. Jedoch lebten nicht nur Menschen auf der Insel, sondern auch andere Arten. Um den Nationalpark zu schützen, sei es jedoch wichtig, dass der Nationalpark erlebbar sei. RM Heckelmann übergibt den Vorsitz an RM Aderhold.

Das beratende Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr Herr Loth greift den Denkansatz von RM Heckelmann auf. Eine Entsiegelung der Wanderwege finde er auch touristisch interessant. Man könne die Wege ggf. gleich so einrichten, dass sie für Radfahrer unattraktiv seien. Es sei eine Tatsache, dass es immer mehr Radverkehr auf der Insel gebe. Jedoch kenne er nur wenige andere Nationalparkgebiete, durch die man mit dem Fahrrad fahren könne.

Die Verwaltung bittet die Fraktionen um Rückmeldung zu den unter diesem Tagesordnungspunkt vorgestellten Themen bis zum Jahresbeginn 2023.

zu TOP 4 Mitteilungen der Verwaltung

Die Verwaltung erläutert, dass in der Presse vor einiger Zeit darüber berichtet worden sei, dass in der Mühlenstraße eine Pappelallee entstehe. Dies sei nicht richtig. Tatsächliche würden Linden gepflanzt.

zu TOP 5 Anfragen und Anregungen

Der Vorsitzende gibt die Anregung, dass zur nächsten Sitzung des Umweltausschusses ein Gärtner der TDN eingeladen werde, um über die im Jahr 2022 durchgeführten Pflegemaßnahmen zu berichten.

zu TOP 6 EinwohnerInnenfragestunde

Frau Dröst merkt an, dass die während der heutigen Sitzung hinsichtlich der Naturschutzmaßnahmen verwendeten Formulierungen „Tode sterben“ und „Kröten schlucken“ nicht angemessen seien. Zudem sei es aus Ihrer Sicht sinnvoll, wenn jedem Ausschussmitglied während entsprechender Sitzungen das Lebensraumkonzept vorliegen würde. BM Ulrichs antwortet, dass jedem Ratsmitglied das Lebensraumkonzept auf dem Tablet zur Verfügung stehe.

Ronny Aderhold
Vorsitzender

Frank Ulrichs
Bürgermeister

Jonas Mester
Protokollführer