

Tagesordnung:

- TOP 1** Eröffnung der gemeinsamen Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Anwesenheit und Beschlussfähigkeit sowie der Tagesordnung
- TOP 2** Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Umweltausschusses vom 21.09.2023
- TOP 3** Wegekonzept Inselosten - Beratung und Beschlussfassung
Vorlage: 01/SV/297/2024
- TOP 4** Mitteilungen der Verwaltung
- TOP 5** Anfragen und Anregungen
- TOP 6** EinwohnerInnenfragestunde

Protokoll

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

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die anwesenden Ausschussmitglieder, die Vertreter der Verwaltung, die Verkehrsplaner Herrn Dr. Schwerdhelm und Herrn Wolters vom Büro IRS, Herrn Linders vom Büro Ecoplan sowie die außerdem anwesenden Bürgerinnen und Bürger.

Er stellt die ordnungsgemäße Ladung, die Anwesenheit sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Beschluss:

Die Tagesordnung wird einstimmig beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	12
Nein:	-
Enthaltung:	-

zu TOP 2 **Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Umweltausschusses vom 21.09.2023**

Beschluss:

Der Umweltausschuss genehmigt die Niederschrift über die Sitzung des Umweltausschusses vom 21.09.2023 mit 4 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	4
Nein:	-
Enthaltung:	3

zu TOP 3 **Wegekonzept Inselosten - Beratung und Beschlussfassung** **Vorlage: 01/SV/297/2024**

Die in der Sitzung gezeigten Präsentationen sind im Anhang dieser Niederschrift zu finden.

Der Vorsitzende erläutert, dass am 21.02.24 ein nichtöffentlicher, politischer Arbeitskreis mit der Verwaltung und den beauftragten Planern zur fachlichen Erörterung der bisherigen Ergebnisse und Entwicklungskorridore stattgefunden habe. Es habe eine anschließende Diskussion gegeben und die Parteien konnten die Ergebnisse zur weiteren Sondierung und Erörterung mit in die Fraktionen nehmen.

Im Anschluss an die heutigen Vorträge der Planer sei eine BürgerInnenfragestunde geplant, in der Anmerkungen, Fragen oder Ergänzungen der Bürgerschaft entgegengenommen werden.

Im Vorfeld zu dem Vortrag gibt die Verwaltung aktuelle Informationen, die von der Verwaltung in weiteren Abstimmungen mit den Behörden seit dem nichtöffentlichen Arbeitskreis haben erzielt werden können.

- I. Die Errichtung aufgeständerter Wege in Form eines Stegsystems sei keine Option für das Wegesystem im Inselosten.
- II. Auch die Aufgabe des Parkplatzes an der Oase zur Kompensierung der Verbreiterung des Zuckerpads sei nicht möglich, da der Parkplatz nicht zum Nationalpark gehöre und ein Ausgleich innerhalb des Nationalparks erfolgen müsse.
- III. Ein Austausch mit der Verkehrsbehörde habe ergeben, dass die bisher angenommenen Wegbreiten für den Ausbau und die Verbesserung der Verkehrssituation in bestimmten Abschnitten teilweise weiter reduziert werden können. Auch das naturschutzfachliche Rückbaupotenzial bei der potenziellen Aufgabe bestimmter Wege zur weiteren Nutzung als Trampel- oder Sandweg könne in der Bilanzierung aufgrund der Identifizierung unterschiedlicher Wertstufen innerhalb der Wegachse positiver bewertet werden als bislang angenommen. Daraus ergeben sich neue Erkenntnisse und entsprechend positivere Entwicklungsszenarien.

Herr Dr. Schwerdhelm (Verkehrsbüro IRS) gibt eine kurze Zusammenfassung zur Ausgangsthematik und zum bisherigen Arbeitsprozess.

Der Zuckerpad sei durch zu Fuß Gehende und Radfahrende so stark frequentiert gewesen, dass die Verkehrsbehörde des Landkreises Aurich den Zuckerpad aus Sicherheitsgründen bis auf Weiteres für Radfahrende sperren ließ. Laut der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) müsse der Zuckerpad bei der gemessenen Belastung im Sommer 2022 von knapp 200 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden je Spitzenstunde eine nutzbare Wegbreite von 4,50 m aufweisen. Dies sei innerhalb des Nationalparks allerdings nicht vertretbar. Sofern Wege im Nationalpark verbreitert werden, müsse dies auch innerhalb des Nationalparks kompensiert werden. Dieser Ausgleich sei durch die Renaturierung versiegelter Flächen realisierbar. Dies sei nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes möglich.

Um den aktuellen Bestand zu erheben und einen Eindruck von der Verkehrslage zu bekommen, seien am 06.08.2022 und am 05.08.2023 Verkehrszählungen vorgenommen worden.

Die Ergebnisse zeigten, dass in den Sommermonaten sehr viel mehr Radfahrende als Kraftfahrzeuge auf den Straßen im Betrachtungsraum unterwegs gewesen seien. Das Verhältnis liege hier bei 2,1 zu 1. Das Fahrrad sei hier demnach das vorherrschende Verkehrsmittel.

Zusätzlich sei eine Befragung der Benutzergruppen durchgeführt worden. Die Umfrage habe eine hohe Teilnehmerquote von 816 Teilnehmern aufgewiesen, davon seien 55 % Norderneyerinnen und Norderneyer, 44 % seien Gäste gewesen. Die Präferenz für die Nutzung von Fahrrädern zeige sich deutlich bei den Einwohnerinnen und Einwohnern von Norderney sowie bei den Besucherinnen und Besuchern, wobei die Norderneyerinnen und Norderneyer diese häufiger als die Gäste nutzen.

Das Sicherheitsempfinden der Gäste sei im Allgemeinen größer als bei den Norderneyerinnen und Norderneyern.

Die Nutzung für Freizeit Zwecke überwiege im Vergleich zu den alltäglichen und gewerblichen Fahrtzwecken. Die Gewichtung zugunsten von Sicherheit, Befahrbarkeit und landschaftlichem Erleben sei deutlich stärker als die Priorisierung kurzer Strecken zum Ziel. Dies betone eindeutig den Freizeit Zweck der durchgeführten Fahrten.

Aufgrund dieser Ergebnisse lasse sich ein erster Entwurf für ein System von Hauptachsen für den Radverkehr mit unterschiedlichen Wegbreiten entwickeln. Die Analyseergebnisse seien bereits in früheren Terminen vorgestellt und in den jeweiligen Niederschriften erläutert worden.

Herr Linders (Ecoplan) erläutert die naturschutzfachlichen Belange innerhalb der Projektplanung. Er beschreibt die Methodik sowie die Auswirkungen der Verbreiterung des Zuckerpads auf den Nationalpark und die FFH-Lebensraumtypen. Jegliche Veränderungen von Wegen in

der Dünenlandschaft durch Aus- bzw. Rückbau haben Auswirkungen auf die dortigen Biotope und Lebensräume. Da sich der Untersuchungsraum innerhalb des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer befinde, mussten die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden. Die Kompensierung der Flächen werde mittels Berechnungen bilanziert. Um das Projekt realisieren zu können, müsse die Bilanz einen positiven Wert aufweisen. Den gesetzlichen Rahmen hierzu liefern das Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (NWattNPG), das Gesetz über den Naturschutz und die Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)) sowie die FFH-Richtlinie der EU.

Das Betrachtungsgebiet sei, aufgrund von nicht aussagekräftigen Bestandsdaten hinsichtlich der vorhandenen Biotoptypen, mittels Drohnenbefliegung vermessen und aufgenommen worden. Anschließend seien die Wege sowie die Randgebiete mithilfe des Kartierschlüssels für Biotoptypen in Niedersachsen kartiert worden. Die Biotoptypen wiesen unterschiedliche Wertstufen auf. Außerdem seien die FFH-Lebensraumtypen ermittelt worden, diese seien entscheidend für die Darstellung der FFH-Verträglichkeit.

Für die Wirkungsermittlung habe IRS die für die gemessenen Verkehrsströme erforderlichen Wegbreiten für das gesamte Wegenetz im Inselosten entwickelt. Dieser Datensatz sei anschließend mit den Ergebnissen aus der Biotopkartierung verschnitten worden. Diese Verschneidung beider Datensätze habe die Grundlage für die Bilanzierung der Kompensationsmaßnahmen geliefert.

Der erste Berechnungsschritt sei die Gegenüberstellung der Bestandsbiotope und der zukünftigen Biotope gewesen. Es sei ermittelt worden, welche Aufwertung bei entsprechender Entsiegelung bestimmter Wegabschnitte erzielt werden könne. Hierbei sei auch die wechselnde Dynamik der Vegetation sowie des Alters der Vegetation auf den Wegen, aber vor allem in den Randbereichen der Wege berücksichtigt worden. Auf der Achse der entsiegelten Wege gebe es unterschiedlich stark belastete Flächen mit unterschiedlicher Vegetationsentwicklung. Dies lasse sich in Zahlen umwandeln. Ca. 25 % eines entsiegelten Weges seien mehr oder weniger stark belastet und können somit nicht als FFH-Gebiet eingestuft werden. 75 % stellen Dünenvegetation oder eine andere hochwertige Vegetation dar. Mittels dieser Unterscheidung falle die Gesamtbilanzierung, wie von der Verwaltung in den einleitenden Worten bereits angekündigt, positiver aus.

Die finale Berechnung sei für das gesamte Wegenetz in Polygonen erfolgt, die in Wertstufen überführt und entsprechend der vorkommenden Lebensraumtypen im Betrachtungsraum gewichtet worden seien. Dies habe die Grundlage zur Entwicklung der verschiedenen späterhin vorgestellten Varianten geboten.

Eine Variante zu Entsiegelung und Umwandlung der Wege in Trampel- oder Sandwege sei die Renaturierung durch Sperrung bzw. Aufgabe des Weges, was eine Aufwertung des FFH-Lebensraumtypen zu 100 % bedeute.

Herr Dr. Schwerdhelm weist ergänzend auf die Diskrepanz zwischen den Anforderungen der Verkehrsbehörde für die Wegbreiten und derjenigen des Nationalparks für die Kompensation hin. Der Zuckerpad solle eine Regelbreite von 3,50 m aufweisen. An langen, geraden und übersichtlichen Strecken sei auch eine Breite von 3,00 m möglich. Alle übrigen Wege sollen eine Regelbreite von 3,00 m aufweisen. Hier sei an langen, geraden und übersichtlichen Strecken eine Wegbreite von 2,50 m ausreichend.

Wie bereits seit Beginn der Projektarbeit bekannt, können die geforderten Breiten ohne Entsiegelung oder Renaturierung von Wegen nicht realisiert werden.

Eine Lösung sei die Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn und das Einrichten einer Fahrradstraße. Diese könne außerorts mit Freigabe für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Das Straßenrecht und das Straßenverkehrsrecht stehen der Anordnung nicht entgegen.

In diesem Kontext stellt Herr Dr. Schwerdhelm das Konzept der Fahrradstraße vor. Hier gelte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Kfz-Verkehr müsse gesondert freigegeben werden. Er dürfe den Radverkehr nicht behindern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Die rechtlichen Grundlagen hierzu biete die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsord-

nung (VwV-StVO). Fahrradstraßen seien ein einfaches Mittel, um Verkehrskonflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr aufzulösen.

Planerische Grundlagen hierfür bieten die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen sei vergleichsweise hoch. Sie seien nicht unfallauffällig und bewegen sich hinsichtlich der Unfallzahlen im unteren Bereich. Die meisten Radfahrenden verunfallen dort an hoch frequentierten Knotenpunkten und durch unachtsam geöffnete Autotüren. Auf die begleitenden Geh- und Radweg könne im Fall von Fahrradstraßen verzichtet werden bzw. können diese verschmälert werden.

Herr Wolters (Verkehrsbüro IRS) stellt die verschiedenen Entwicklungs-Varianten vor. Es werden zunächst die vorläufigen Rückbaupotenziale der einzelnen Wege aufgezeigt, mit der die naturschutzfachliche Bilanz ausgeglichen werden könne.

Die Varianten sind in der Präsentation im Anhang übersichtlich dargestellt, deswegen wird hier nur auf die ausschlaggebenden Bilanzen eingegangen.

Variante 1-1: Fahrradstraße ab Dünenpad/Leuchtturm

Bei dieser Variante liege die FFH-Verträglichkeit im stark negativen Bereich, wodurch sie wahrscheinlich nicht realisierbar sei. Hier gebe es weiteren Prüfungsbedarf.

Variante 1-2: Fahrradstraße ab Dünenpad/Leuchtturm

Hier sei die FFH-Verträglichkeit zwar besser als in Variante 1-1, aber im negativen Bereich, diese Variante sei ggf. möglich. Auch hier bestehe weiterer Prüfungsbedarf.

Variante 2: Fahrradstraße ab Dünenpad/Leuchtturm

Die FFH-Verträglichkeit weise den gleichen Wert wie Variante 1-2 auf, die Variante sei ggf. möglich. Auch hier bestehe weiterer Prüfungsbedarf.

Damit der Barkenpad nicht entsiegelt und als Sandweg betrieben werden müsse, sei der Eiland-Ostheller-Pad in weiteren Teilen vollständig zu renaturieren.

Variante 3-1: Fahrradstraße ab Meierei

Die FFH-Verträglichkeit falle hier leicht positiv aus, was die Variante wahrscheinlich realisierbar mache.

Variante 3-2: Fahrradstraße ab Meierei (Fokus: Beibehaltung Barkenpad)

Die FFH-Verträglichkeit liege im negativen Bereich. Wenn der Barkenpad erhalten bleiben soll, sei eine abschnittsweise Aufgabe des Eiland-Ostheller-Pads oder die vollständige Aufgabe des Middelpads notwendig.

Variante 4-1: Fahrradstraße ab Abzweig Weiße Düne

Durch die leicht positive FFH-Verträglichkeit sei die Variante wahrscheinlich realisierbar.

Variante 4-2: Fahrradstraße ab Abzweig Weiße Düne (Fokus: Beibehaltung Barkenpad)

Die FFH-Verträglichkeit sei negativ, sodass eine Realisierung der Variante unwahrscheinlich sei. Sofern der Barkenpad erhalten bleiben soll, müsse der Eiland-Ostheller-Pad teilweise oder der Middelpad vollständig aufgegeben werden.

Der Vorsitzende eröffnet die EinwohnerInnenfragestunde.

Bürger 1 stellt eine Frage zur Variante 2. Er möchte wissen, ob es möglich sei, die Wege mittels Matten, Rasengitter oder Pflastersteinen herzurichten, sodass sie weiterhin unversiegelt seien. So könne ein Kompromiss zwischen Ver- und Entsigelung geschaffen werden.

Die Verwaltung antwortet, dass die Verbreiterungen des Zuckerpads nur durch Verschmälerungen oder den Rückbau anderer Wege kompensiert werden können. Dabei gehe es nicht nur um die reine Flächenbilanz, sondern um die Biotopwertstufen und die FFH-Lebensräume, die sich entwickeln bzw. beschädigt werden könnten. Auch bei einem unversiegelten Wegeausbau verbreitere sich der Weg und es würde sich kein Biotoptyp oder FFH-Lebensraumtyp entwickeln. Die Bilanz wäre demnach negativ. Die Ausführungsart spiele hierbei keine Rolle, da das Ergebnis- der Eingriff in den Naturhaushalt- vorprogrammiert sei.

Frau Berit Finkennest fragt, inwieweit sich die FFH-Verträglichkeit bei der Variante 3-2 verändere, wenn der Middelpad nicht nur als Sandweg genutzt, sondern renaturiert werde.

Herr Wolters erläutert, dass sich durch die Verschiebung der Entsiegelung, Versiegelung sowie der Aufgabe von Wegen statt der Umwandlung in einen Sandweg die Gesamtbilanz verändern lasse. Bei Aufgabe des Middelpads und des Weges zwischen Zuckerpad und Karl-Rieger-Weg könne die Bilanz positiver ausfallen. Die Überlegung bleibe, wie der Barkenpad zukünftig genutzt werden solle. Wichtig sei hier die Prioritätensetzung. Bei der Variantenermittlung sei darauf geachtet worden, möglichst viele Wege offen zu halten.

Herr Rüdiger Fischer spricht sich gegen das Konzept der Fahrradstraße aus und merkt an, dass die geplante Fahrradstraße außerorts liege. Er vermisse die Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Nahverkehrs und von Menschen mit Einschränkungen. Vor allem Letztere seien durch das neue Wegekonzept vom Erlebnis der Natur ausgeschlossen, da diese keine Sandwege nutzen können. Er ist außerdem der Meinung, dass durch die vorgestellten Varianten der Nahverkehr ausgebremst werde. Er führt außerdem an, dass er bei den Befragungen als Geschäftsführer des Busunternehmens Fischer nicht berücksichtigt worden sei.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass Fahrradstraßen außerorts rechtens und realisierbar seien. Es seien Vergleichsberechnungen durchgeführt worden, die gezeigt haben, dass sich die Reisezeit für Kraftfahrzeuge durch die Einrichtung einer Fahrradstraße um einige Minuten verlängere. Die Überholchancen für Kraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h seien an einem sehr touristisch geprägten Wochenende im Sommer, also zu Spitzenzeiten, je nach Abschnitt zwischen 5 % und 50 %. Der Kfz-Verkehr werde demnach langsamer, komme aber nicht zum Erliegen.

Anmerkung der Verwaltung: Herr Rüdiger Fischer ist am 20.09.2022 seitens der Verwaltung per E-Mail hinsichtlich zur Vereinbarung eines Termins zu einem Telefon-Interview kontaktiert worden.

Frau Gunda Behr fragt nach, wie hoch die Sicherheitsbreite für einen hoch frequentierten Weg mindestens sein müsse.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass die ERA Empfehlungen gebe, aber auch vieles im Ermessungsspielraum liege, gerade bei naturschutzfachlichen Fragestellungen. Die empfohlene Wegbreite liege bei dem Spitzen-Verkehrsaufkommen bei 5 m. Dies sei aber im Nationalpark nicht realisierbar. Das Regelwerk sehe jedoch von festgelegten Regelungen ab, da die Verhältnisse in Naturräumen ungleichmäßig seien.

Bürger 2 spricht die Entwicklung des Verkehres und der Verkehrsdichte an und fragt, ob diese Themen bei der Konzepterstellung berücksichtigt worden seien.

Herr Dr. Schwerdhelm bejaht diese Frage. Er erläutert, dass es Möglichkeiten gebe, das Miteinander zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu fördern. Durch Beschilderungen, Piktogramme, Öffentlichkeitsarbeit und Gestaltung der Eingangssituation an Knotenpunkten.

Bürger 2 merkt weiter an, dass die bereits vorhandenen Schilder nicht beachtet würden und spricht sich für strikte Regelungen und Kontrollen aus.

Herr Dr. Schwerdhelm schlägt für diese Situationen die Einrichtung von festen Einbauten, Kontrolle durch Ordnungsbeamte sowie eine ausreichende Öffentlichkeitsarbeit vor.

Frau Berit Finkennest erkundigt sich, ob die Option, den Zuckerpad für Radfahrende weiterhin gesperrt zu halten, bereits aus der Überlegung herausgenommen worden sei.

Die Verwaltung erklärt, dass das ursprüngliche Ziel gewesen sei, den Zuckerpad für Radfahrende wieder befahrbar zu machen. Sofern keine der vorgestellten Varianten ausgewählt werde, sei die Konsequenz, dass der Zuckerpad weiterhin für Radfahrende gesperrt bleibe.

Der Vorsitzende schließt die BürgerInnenfragestunde und eröffnet die politische Diskussion.

Die FDP lehnt sämtliche vorgeschlagenen Varianten ab, da durch die Auswahl einer Variante mehr Probleme geschaffen als gelöst werden würden. Sie bekundet ihre Ablehnung, auch nur einen Meter der bestehenden Wege aufzugeben. Für die Partei sei es keine Option, nicht befestigte Wanderwege zu schaffen, da nur wenige Menschen in der Lage seien, diese zu nutzen. Sie halte außerdem das Einrichten einer Fahrradstraße zudem für unsinnig.

Aus Sicht der SPD müsse der Nationalpark im Inselosten durch das vorhandene Wegenetz sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß weiterhin erlebbar bleiben. Die Aufgabe von vorhandenen Wegeflächen sei nicht zielführend und werde dem Tourismus nicht gerecht. Sie stimmt daher für keine der Varianten. Als Alternative könne die SPD sich vorstellen, Teile des Parkplatzes an der Oase aufzugeben und diese dem Nationalpark zuzuführen, um eine Verbreiterung und demnach eine Freigabe des Zuckerpads für Radfahrende zu erzielen. Sofern dies nicht möglich sei, bittet die SPD um die Herrichtung der Rasengittersteine am Randbereich des Zuckerpads.

Die FWN stimmt keiner der Varianten zu, da eine Entscheidung für eine bestimmte Variante aus ihrer Sicht einen Rückschritt in Bezug auf die Entwicklung des Zuckerpads und des Wegenetzes im östlichen Teil der Insel bedeute. Die Partei schlägt vor, den Rad- und Fußverkehr auf dem Zuckerpad räumlich zu trennen, analog zu dem Wegabschnitt hinter dem Seehospiz.

Die CDU schließt sich den Vorrenderinnen und Vorrendern an. Sie stimmt keiner der Varianten zu, da die Einrichtung einer Fahrradstraße aus ihrer Sicht eine Beeinträchtigung für die Bus- und Taxiunternehmen sowie die Lieferanten darstelle. Ein Rückbau der vorhandenen Wege zu Sandwegen halte die CDU für eine Rückentwicklung.

Die Partei Bündnis 90/Grüne spricht sich für die Variante 3-1 aus. Das zukünftig vorherrschende Verkehrsmittel sei das Fahrrad, weswegen sie sich grundsätzlich für Fahrradstraßen ausspreche. BG Aderhold führt an, dass an der aktuellen Verkehrssituation etwas geändert werden müsse, da sie zu viele Konfliktpotenziale aufweise. Die Fahrräder müssen durch die Sperrung des Zuckerpads umgelenkt werden, deswegen halte er zukünftig, auch mit dem Blick auf die Entwicklung des Verkehrs in den nächsten Jahren, die Einrichtung einer Fahrradstraße für unausweichlich.

Die FDP antwortet darauf, dass sie ebenfalls unzufrieden mit der aktuellen Verkehrssituation sei. RM Hahnen stellt die Frage in den Raum, ob es möglich sei, die Insel Norderney gänzlich aus dem Nationalpark herauszulösen, da er dagegen sei und es bedenklich finde, dass die Nationalparkverwaltung über das Leben auf der Insel mitbestimme.

BG Onnen schließt sich dem an. Das Wegenetz im Inselosten sei mittlerweile häufig diskutiert worden. Er halte eine Umsetzung der Varianten für nicht möglich. Er schlägt vor, weiter an dem Konzept zu arbeiten und nochmals mit der Verkehrsbehörde und der Nationalparkverwaltung in Verhandlungen zu gehen.

BG Aderhold geht auf den Vorschlag der FWN ein, analog zum Weg hinter dem Seehospiz, den Zuckerpad für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu separieren. Er empfinde die dortige Situation, gerade in den Sommermonaten, als nicht optimal und sehr unsicher. Weiterhin unterstreicht er, dass der Nationalpark in diesem Projekt nicht die treibende Kraft sei, da der Natur-

schutz sowie die europäischen FFH-Richtlinien gesetzliche Auflagen und Regelungen vorgeben.

BM Ulrichs ist aufgefallen, dass mit der Verbreiterung des Zuckerpads die Verbreiterung des Dünenpads und des Alten Postweges mit einhergehe, was ebenfalls kompensiert werden müsse. Auf dem Dünenpad sowie auf dem Alten Postweg gebe es allerdings aus seiner Sicht keine Konfliktpotenziale. Er richtet die Frage an Herrn Dr. Schwerdhelm, ob es eine Überlegung gegeben habe, ausschließlich den Zuckerpad zu verbreitern.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass es diese Variante nicht gebe, da in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde sowie der Nationalparkverwaltung das gesamte Wegenetz im Inselosten betrachtet werden sollte. Dies sei in der Beauftragung klar formuliert worden.

BM Ulrichs schlägt vor, weitere Varianten zu entwickeln und die Verbreiterung des Zuckerpads und gleichzeitige Beibehaltung der anderen Wegbreiten als neuen Ansatz zu verwenden.

Herr Dr. Schwerdhelm betont, dass man an die Weisungen der Unteren Naturschutzbehörde und der Verkehrsbehörde des Landkreises Aurich gebunden sei. Er sehe aber Entwicklungspotenzial ohne die Wegbreiten zu vergrößern und hofft, dass eine vertiefte Diskussion mit modifizierten Voraussetzungen und Parametern ggf. möglich sei.

Die Verwaltung erläutert, dass der Zuckerpad nicht losgelöst betrachtet werden könne. Die Radwege im Inselosten weisen bei dem Verkehrsaufkommen eine zu geringe Breite auf. Sie erwähnt die Entwicklung des Verkehrs und die Veränderung der Mobilität. Fahrräder seien innerhalb der letzten Jahre breiter und schneller geworden. Seit der Entstehung der Wege habe sich die Anzahl der Gäste auf der Insel vervielfacht. Die Tendenz sei steigend, wodurch die Verkehrssituationen, gerade in den touristisch geprägten Zeiträumen, gefährlich werden könnten. Wenn das Thema vertagt werde, werde es in den nächsten Jahren wieder aufkommen. Die Lösungsfindung gestalte sich dabei durch die rasante Entwicklung der Mobilitätsformen und Mobilitätsbedarfe noch schwieriger. Dies sei in der Abwägung zwingend mit zu berücksichtigen.

RM Wehlage erläutert, dass der Planungsansatz der Beschluss in der WTV-Ausschusssitzung am 18.09.2024 gewesen sei, den Zuckerpad innerhalb der Saison zu schließen, damit sich das Fahrradnetz entflechte. Daraufhin habe der Landkreis die Verkehrslage dort überprüft und beschlossen, den Zuckerpad ganzjährig für Radfahrende zu schließen, da die geforderte Mindestbreite von 4,20 m nicht gegeben gewesen sei. Er schlägt vor, den Zuckerpad temporär, in den weniger frequentierten Wintermonaten, für Radfahrende freizugeben. Er fragt, wie verlässlich die Zahlen der Verkehrszählung seien. Bei der Verkehrserhebung am 06.08.2022 sei der Zuckerpad bereits für Radverkehr gesperrt worden, dennoch sei die Zahl der gezählten Radfahrende relativ hoch gewesen, was beängstigend sei, da bei einer Öffnung des Zuckerpads für Radverkehr mit einem viel größeren Verkehrsaufkommen zu rechnen sei. Die notwendigen Breiten für den Weg erhöhten sich dadurch immens.

Herr Dr. Schwerdhelm ist ebenfalls überrascht von der hohen Anzahl und vermutet, dass die hohe Anzahl mit der erst kürzlich zurückliegenden Sperrung zu erklären sei. In der Verkehrserhebung im darauffolgendem Jahr seien mit ca. 900 Radfahrenden deutlich weniger gezählt worden. Das verdeutlicht, dass die Sperrung eines Weges einige Zeit dauert, bis diese sich in der Nutzung widerspiegeln. Er betont, dass Verkehrsströme des Zuckerpads auf den Karl-Rieger-Weg und den Alten Postweg verlagern würden.

Jürgen Vißer erläutert, dass es nicht möglich sei, den Zuckerpad temporär für Radfahrende freizugeben, da der Weg laut Verkehrsbehörde generell zu schmal sei.

Der Vorsitzende schlägt vor, über Beschlussfassung e) gemäß Sitzungsvorlage abzustimmen und verliest diese.

RM Hahnen schlägt vor, den Beschluss zu erweitern, dass der Planungsprozess weiter fortgeführt werden solle.

Die Verwaltung geht darauf ein und erläutert, dass mit den zuständigen Fachbehörden alle erdenklichen Varianten gemäß dem vereinbarten Ausgangsparameter (Wiedereröffnung des Zuckerpads für Radfahrende) durchgespielt worden seien. Es gebe keine weitere Variante, die

Aussicht auf Erfolg verspreche. Ebenso halte sie es nicht für sinnvoll, den Planungsprozess zu pausieren und in einigen Jahren wiederaufzunehmen. Die durchgeführten Kartierungen sowie die Verkehrserfassungen müssten dann wiederholt werden. Sie sieht keine Perspektive, wie der Planungsprozess weitergeführt werden könne, da es keinen neuen Ansatz gebe, den es sich lohnt, weiterzuverfolgen.

RM Eggers spricht sich auch für eine Änderung der Beschlussvorlage aus, um den Planungsprozess nicht zu stoppen. Es könne versucht werden, nochmals mit den Fachbehörden ins Gespräch zu kommen.

RM Köhn schließt sich der Meinung an. Er halte es nicht für sinnvoll, den Planungsprozess zu beenden. Im Inselosten gebe es drei große Parkplätze (Ostheller, Weiße Düne, Oase), gleichzeitig werde der Kfz-Verkehr immer weniger und der Radverkehr deutlich mehr. Die vorhandenen Parkplätze werden nicht mehr in der Größenordnung benötigt. Diese seien zwar vom Nationalpark ausgeschlossen, es sei allerdings eine Überlegung wert, diese Flächen und die eventuelle Reduzierung bzw. Aufgabe in die Diskussion mit den Fachbehörden einzubringen.

BM Ulrichs stimmt seinen Vorrednerinnen und Vorrednern zu, dass der Planungsprozess keinesfalls gestoppt werden solle. Wenn es möglich sei, innerhalb einer Woche- zwischen dem Arbeitskreis und dem heutigen Ausschuss- weitere Varianten zu entwickeln und Kompromisse einzugehen, könne er sich vorstellen, dass neue Varianten erarbeitet werden können, über die es sich zu reden lohnt.

Die Verwaltung erklärt, dass die Entsiegelung eines Parkplatzes außerhalb des Nationalparks einen FFH-Eingriff ausgleichen könne, sofern nachgewiesen werden könne, dass der Eingriff notwendig und unabdingbar sei. Dabei gehe es um Zivilschutz und Landesverteidigung, was hier nicht der Fall sei. Eine weitere Bedingung sei, dass es keine zumutbare Alternative gebe, was in diesem Fall ebenfalls nicht gegeben sei. Folglich sei die Diskussion über die Parkplatzflächen obsolet. Weiterhin erläutert die Verwaltung, weshalb kurzfristig Kompromisse mit den Fachbehörden und Veränderungen in den Ergebnissen erzielt werden konnten. Aufgrund etablierter Zusammenarbeit und einem intensiven, zweijährigen Planungsprozess sei es möglich gewesen, die zuvor angenommenen Wegebreiten in Teilbereichen zu vermindern. Diese Maßnahme habe jedoch zu einer Belastung der Vorgaben im Regelwerk und einer Reduzierung des vorher vereinbarten Puffers geführt. Dieser sei ursprünglich für unvorhersehbare oder baubedingte Einschränkungen geschaffen worden. Außerdem sei im Arbeitskreis die Frage nach dem Regenerationspotenzial der zurückgebauten Wege noch offen gewesen, die bis zum Ausschuss erfreulicherweise habe beantwortet werden können.

Die Verwaltung betont, dass es legitim sei, sich für keine der vorgestellten Varianten auszusprechen. Es gebe allerdings keine Richtung für eine weitere gestalterische Arbeit mit den Behörden, die es erlaubte, den Planungsprozess weiterzuführen.

BM Ulrichs fragt Herrn Dr. Schwerdhelm nach seiner Einschätzung und erkundigt sich, ob er eine Chance sehe, den Planungsprozess fortzuführen und weitere Lösungsansätze zu entwickeln.

Herr Dr. Schwerdhelm antwortet, dass es Optimierungspotenzial gebe, ohne die Wege zu verbreitern. Er nennt als Beispiele die Verbesserung der Wegweisung, die Optimierung der Oberflächen, weitreichende Öffentlichkeitsarbeit sowie eine einheitliche Beschilderung. Der Bereich, in dem man sich bewegen könne, sei durch die Vorgaben der Fachbehörden allerdings grundsätzlich sehr eng. Er sei aber weiterhin optimistisch.

Es wird einstimmig beschlossen, dass über die Beschlussvorschläge der Sitzungsvorlage nicht abgestimmt wird.

zu TOP 4 Mitteilungen der Verwaltung

Die Verwaltung greift eine Anregung der SPD auf, welche den Küstenschutz thematisiere. Im Speziellen gehe es der SPD dabei um eine Qualitätsüberprüfung der Dünen und des Deckwerks, vor allem des Grohdepolders sowie eine Lebensdauerabschätzung der bestehenden Küstenschutzeinrichtungen. Außerdem sollen zukünftige Anpassungen und Maßnahmen diskutiert und Umweltaspekte berücksichtigt werden. Auf der Insel Norderney sei der NLWKN für die Erhaltung und Sicherung der Deichanlagen zuständig. Es sei ein Generalplan Küstenschutz aufgestellt worden, der im Jahr 2010 vorgestellt worden sei. Des Weiteren finden zwei jährliche Deichschauen sowie laufende Begutachtungen und Prüfungen statt.

Die Verwaltung schlägt vor, im Zuge der nächsten Deichschau im April, den zuständigen Ansprechpartner Herrn Thorenz vom NLWKN zu einem nicht öffentlichen Austausch- bzw. Infogespräch mit der Verwaltung und der Lokalpolitik einzuladen.

Der Energiebericht der Stadt Norderney sei fertiggestellt und werde zeitnah veröffentlicht. Er werde auf der städtischen Website für die Öffentlichkeit einsehbar sein und im Rathaus zur Ansicht ausliegen. Dazu werde es eine Pressemitteilung geben. Im nächsten Umweltausschuss im Mai werden die wichtigsten Inhalte zusammengefasst vorgestellt.

Aufgrund einer Novelle des NKlimaG (§ 17) sei jede Kommune dazu verpflichtet, erstmalig einen kommunalen Energiebericht für den Berichtszeitraum 2022 zu erstellen und zu veröffentlichen.

Das Projekt "Keine Kippen in die Umwelt", mit dem die Umweltverschmutzung durch Zigarettenkippen reduziert werden soll, befinde sich in der Finalisierung. Die zehn speziellen Außenaschenbecher zur separaten und trockenen Sammlung seien an hoch frequentierten Pilotstandorten montiert worden. Außerdem seien Taschenaschenbecher angefertigt worden, die demnächst im Rathaus zur kostenfreien Mitnahme ausliegen werden. Dazu werde es ebenfalls in den kommenden Tagen eine Pressemitteilung geben.

Das Baumförderprogramm der Stadt Norderney befinde sich aktuell noch in der Bewerbungsphase. Die Verwaltung freue sich über die bisherigen Bewerbungen und lädt alle Interessierten weiterhin ein, sich für einen Baum zu bewerben, da noch Bäume zu vergeben seien. Die Bewerbungsfrist ende am 31.03.2024. Die Flyer seien online verfügbar und liegen im Rathaus sowie im Bau- und Umweltamt aus.

Am Mittwoch, den 06.03.2024 werden Frau Ziehm und Frau Wehrmaker auf dem Norderneyer Wochenmarkt vertreten sein und für weitere Informationen zur Aktion, für offene Fragen oder Hilfestellungen beim Ausfüllen der Bewerbung zur Verfügung stehen.

zu TOP 5 Anfragen und Anregungen

RM Onnen fragt, wie viele Bewerbungen für das Baumförderprogramm bislang eingegangen seien.

Die Verwaltung antwortet, dass sie bislang 35 Bewerbungen erhalten haben.

RM Onnen informiert über die Aktion für eine saubere Insel, organisiert vom Norderneyer Hege-ring, die am 09.03.2024 stattfindet. Diese Aktion finde schon seit über 40 Jahren statt. Er lädt alle umweltbewussten Bürgerinnen und Bürger ein, sich bei der Aktion zu beteiligen.

zu TOP 6 EinwohnerInnenfragestunde

Herr Bernd Geismann berichtet von den Hochwasser-Problemen auf dem Kleingarten-Gelände. Er regt an, in Zusammenarbeit mit dem NLWKN die Entwässerungsgräben entlang der Gärten, dem MKW-Gelände sowie entlang des Westdeiches zu kontrollieren und ggf. Pflegemaßnahmen durchzuführen.

Bürger 1 ergänzt den Wortbeitrag und berichtet, dass die Hochwasser-Situation auf dem Gelände des Golfplatzes und den umliegenden Flächen ähnlich sei.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung.

Rolf Harms
Vorsitzender

Frank Ulrichs
Bürgermeister

Sarah Wehrmaker
Protokollführerin