
P R O T O K O L L
über die Sitzung des Verkehrsausschusses des Landkreises Cloppenburg am Dienstag, dem 07.11.2023, 17:00 Uhr, im Sitzungssaal 1 des Kreishauses in Cloppenburg

Anwesend

Vorsitzende/r

1. Kreistagsabgeordneter Detlef Kolde

Mitglieder

2. Kreistagsabgeordnete Carolin Abeln
3. Kreistagsabgeordneter Tobias Bohmann
4. Kreistagsabgeordneter Ulf Dunkel
5. Kreistagsabgeordneter Herbert Holthaus
6. Kreistagsabgeordneter Jens Immer
7. Kreistagsabgeordneter Klaus Karnbrock
Vertretung für Frau Johanna Hollah
8. Kreistagsabgeordneter Dirk Koopmann
Vertretung für Herrn Walter Lohmann
9. Kreistagsabgeordneter Sergei Meier
10. Johann Meyer
Vertretung für Herrn Bernd Roder
11. Kreistagsabgeordnete Ursula Niemeyer
12. Kreistagsabgeordneter Martin Roter
13. Kreistagsabgeordneter Heiko Thoben
14. Kreistagsabgeordneter Wilfried Thunert
15. Kreistagsabgeordneter Dirk Vaske

Zugewählte beratende Mitglieder

16. Vertreter des ADFC Michael Bertschik
17. Vertreter der Kreisverkehrswacht Klaus Fangmann
Cloppenburg
18. Vertreter des Beirates für Menschen Reinhold Krull
mit Behinderungen
19. Vertreter der Verkehrsunfallkommission Ingo Vogt

Verwaltung

20. Kreisrat Ansgar Meyer
21. Kreisverwaltungsoberrätin Petra Nienaber
22. Leitender Kreisbaudirektor Roland Ribinski
23. Kreisrätin Anne Tapken

Protokollführer/in

24. Kreisamtfrau Renate Schaaf

Gäste

25. NLStBV, GB Lingen / Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Ver- Simon Holtewert

kehr - Geschäftsbereich Lingen

Es fehlte/n:

26. Kreistagsabgeordneter

Sven Sager

Tagesordnung:

- 1 . Eröffnung der Sitzung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit
- 2 . Feststellung der Tagesordnung
- 3 . Einwohnerfragestunde
- 4 . Genehmigung des Protokolls
- 5 . Umsetzung des Nahverkehrsplans 2019, hier: Sachstandsbericht V-VERK/23/255
- 6 . Reaktivierung alter Bahnstrecken für den Personenverkehr; hier: Nutzen Kosten Untersuchung zur Reaktivierung der Verbindung Cloppenburg-Friesoythe-Ocholt V-VERK/23/257
- 7 . Reaktivierung alter Bahnstrecken für den Personenverkehr; hier: Nutzen Kosten Untersuchung zur Reaktivierung der Verbindung Meppen - Essen (Oldb.) V-VERK/23/254
- 8 . Antrag gemäß § 56 NKomVG der GRÜNE-Fraktion im Kreistag Cloppenburg: "Resolution: Stärkung der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg" V-VERK/23/253
- 9 . Radschnellverbindungen: Ergebnis der Machbarkeitsstudie V-VERK/23/256
- 10 . Sachstand zur Planung des vierstreifigen Ausbaus der E 233
- 11 . Anregungen und Beschwerden
- 12 . Anfragen (Gem. § 15 II GO spätestens 3 Tage vor der Sitzung schriftlich beim Landrat eingereicht)
- 13 . Mitteilungen



1. Eröffnung der Sitzung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende, Herr Kreistagsabgeordneter Kolde, eröffnete um 17.00 Uhr die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

2. Feststellung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde einstimmig angenommen.

3. Einwohnerfragestunde

Einwohnerfragen lagen nicht vor.

4. Genehmigung des Protokolls

Das Protokoll der Sitzung am 24.08.2023 wurde einstimmig mit fünf Enthaltungen genehmigt.

5. Umsetzung des Nahverkehrsplans 2019, hier: Sachstandsbericht Vorlage: V-VERK/23/255

Frau Kreisverwaltungsoberrätin Nienaber stellte dem Sachstandsbericht zum Nahverkehrsplan 2019 entsprechend der **Vorlage V-VERK/23/255** vor.

Ergänzend hierzu teilte sie mit, dass die landesbedeutsame Buslinie „OM 1“ ab dem 01.12.2023 starten werde. Die Fahrzeit betrage 46 Minuten. Die Strecke werde in der Zeit von Mo – So stündlich bedient. Angefahren werden 8 verschiedene Haltestellen von Cloppenburg/Bahnhof bis Vechta/ZOB. Die Anschlussverbindungen im weiterführenden ÖPNV (Bahn etc.) seien ebenfalls berücksichtigt worden. Die eingesetzten Busse werden mit umweltfreundlichen HVO 100-Kraftstoff betrieben, um die CO²-Emissionen zu verringern.

Auf Nachfrage von Frau Kreistagsabgeordneter Niemeyer zu den Fahrpreisen der landesbedeutsamen Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta erläuterte Frau Kreisverwaltungsoberrätin Nienaber, dass für diese Linie auch der Tarif des moobil+Spartickets gelte. Der Preis für ein Monatsticket betrage 19,00 EUR für Erwachsene und 14,00 EUR für Kinder, Schüler/-innen und Auszubildende. Frau Kreisrätin Tapken ergänzte, dass der Preis für ein Einzelticket für die erste Tarifzone 2,00 EUR betrage und für jede weitere Tarifzone 1,00 EUR hinzukomme. Frau Kreisverwaltungsoberrätin Nienaber machte darauf aufmerksam, dass sämtliche Tarife auch in der moobil+App hinterlegt seien.

Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel erkundigte sich nach dem Stand der Ausschreibung für moobil+. Aufgrund vermehrter Bieterfragen sei die Abgabefrist bis zum 15.11.2023 verlängert worden, teilte Frau Kreisoberrätin Nienaber mit. Danach werde die Auswertung der Angebote erfolgen. Dies sei, wenn möglich bis zum Dezember 2023 vorgesehen, so dass anschließend die Vergabe erfolgen könne.

Außerdem erkundigte sich Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel danach, ob HVO-Kraftstoffe bereits zugelassen seien. Der Kraftstoff HVO 100 sei zugelassen, auch die Busse der landesbedeutsamen Buslinie OM 1 werden mit HVO 100-Kraftstoff betrieben, erläuterte Frau Kreisrätin Tapken.

Ergänzung zum Protokoll:

Der Preis für ein Einzelticket von Cloppenburg/Bahnhof bis nach Vechta/ZOB beträgt für Erwachsene 4,00 EUR und für Kinder, Schüler/ -innen und Auszubildende 3,60 EUR.

**6. Reaktivierung alter Bahnstrecken für den Personenverkehr; hier: Nutzen
Kosten Untersuchung zur Reaktivierung der Verbindung Cloppenburg-
Friesoythe-Ocholt
Vorlage: V-VERK/23/257**

Herr Kreisrat Meyer führte entsprechend der **Vorlage V-VERK/23/257** in die Thematik ein. Er ergänzte, dass die Kreisverwaltung aufgrund der guten Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung für beide Bahnstrecken überrascht gewesen sei, dass das Land diese Strecken nicht für eine Reaktivierung berücksichtigt habe. Das Land habe eine erste Untersuchung vorgenommen, in der eine Bewertung nach Punkten erfolgt sei. In das Reaktivierungsprogramm seien Strecken (insgesamt 14) aufgenommen worden, die eine Punktzahl von 19 erreicht hätten. Die Strecke Cloppenburg-Friesoythe-Ocholt habe nach dem Bewertungssystem des Landes 18 Punkte erreicht, die Strecke Meppen-Essen 11 Punkte.

Die von der PTV Planung Transport Verkehr GmbH durchgeführte weitergehende Nutzen-Kosten-Untersuchung für beide Bahnstrecken sei nunmehr Herrn Minister Lies überreicht worden. Herr Minister Lies habe deutlich gemacht, dass es sich um ein offenes Verfahren handle, in welchem noch weitere Strecken aufgenommen werden können. Er habe weiterhin zugesagt, dass das Untersuchungsergebnis im Januar 2024 dem Land und der LNVG vorgestellt werden könne, um eine Aufnahme ins Landesprogramm zu erwirken.

Herr Kreisrat Meyer stellte fest, dass der Kreistag des Landkreises Cloppenburg mit der Erstellung von Machbarkeitsstudien sowie der Beauftragung von Kosten-Nutzen-Untersuchungen vorausschauend gehandelt habe. Die Ergebnisse der Untersuchungen seien ebenfalls den Anreinerkommunen vorgestellt worden. Der Landkreis Cloppenburg, der die Federführung für diese Maßnahme übernommen habe, werde von den Anreinerkommunen unterstützt. Man hoffe, mit diesem gemeinsamen Vorgehen, einen Erfolg für die Region im Hinblick auf eine Stärkung des SPNV zu erzielen.

Anschließend übergab er das Wort an Herrn Dr. Priester von der PTV Planung Transport Verkehr GmbH zur Vorstellung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Herr Dr. Priester erläuterte sodann anhand der in der **Anlage 1 zu TOP 6** beigefügten Präsentation das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Strecke Cloppenburg-Friesoythe-Ocholt.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann erkundigte sich danach, wie die Untersuchung von PTV zu der Untersuchung des Landes ins Verhältnis gesetzt werden könne. Herr Dr. Priester erklärte, das Land habe bisher lediglich in einem 1. Schritt eine qualitative Beurteilung vorgenommen. Hierauf aufbauend wäre in einem 2. Schritt eine Kosten-Nutzen-Untersuchung

vorzunehmen. Hier sei der Landkreis Cloppenburg schon tiefer eingestiegen und habe den 2. Schritt bereits durchgeführt.

Diese Ausführungen ergänzte Herr Kreisrat Meyer dahingehend, dass das Land betont habe, deren Untersuchungen seien noch nicht abschließend. Eine weitergehende Untersuchung, in der auch die Kosten Berücksichtigung finden, werde von dort ebenfalls vorgenommen.

Auf Nachfrage von Frau Kreistagsabgeordnete Abeln, warum bei den Investitionskosten nicht mit aktuellen Zahlen gerechnet worden sei, erklärte Herr Dr. Priester, dass für die Untersuchung die „Standardisierte Bewertung Version 2016+“ angewandt worden sei. Diese werde von Bund und Land für die Förderung mit GVFG-Mitteln anerkannt. Um eine Vergleichbarkeit untereinander herzustellen, werden alle Kosten auf das Jahr 2016 zurückgerechnet.

Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel erkundigte sich, ob eine Optimierung des Zugverkehrs erfolgen könne, um die Fahrzeit auf unter 60 Minuten zu reduzieren. Hierzu erläuterte Herr Dr. Priester, dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung auf die von der TU Braunschweig durchgeführte Machbarkeitsstudie aufbaue. In dieser Studie sei eine Vorzugsvariante ermittelt worden, die als Grundlage für die Untersuchung der PVT diene. Herr Kreisrat Meyer ergänzte, dass in der Machbarkeitsstudie Fahrplanvarianten untersucht worden sei. Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie sei die hier zugrunde gelegte Variante als die beste Variante ermittelt worden.

Auf weitere Nachfrage von Herrn Kreistagsabgeordneten Dunkel erläuterte Herr Dr. Priester, dass Güterverkehr nicht untersucht wurde, da die Reaktivierung des Personenverkehrs Thema sei und sich die Standardisierte Bewertung nur hierauf beziehe.

Im Anschluss stellte Herr Dr. Priester das Ergebnis der Untersuchung der Teilstrecke Cloppenburg-Friesoythe vor.

Hierzu erkundigte sich Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann danach, ob der Personenverkehr hier auch möglich sei, wenn gleichzeitig Güterverkehr stattfindet, da Eingleisigkeit bestehe. Auf diesem Streckenabschnitt sei die Erhöhung des Güterverkehrs vorgesehen. Die gleichzeitige Nutzung von Strecken für den Güter- und den Personenverkehr, so erläuterte Herr Kreisrat Meyer, sei auch bei Eingleisigkeit möglich. Hierbei bedürfe es jedoch wie auf allen eingleisigen Streckenabschnitten der Abstimmung mit dem Personenverkehr.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann erkundigte sich danach, ob es sicher sei, dass das Land, welches zu 100 % die Betriebskosten trage, nach einem Ausbau der Strecke auch den Betrieb hierfür aufnehme. Ziel sei es, so erklärte Herr Kreisrat Meyer, das Land davon zu überzeugen, die Infrastruktur im Landkreis Cloppenburg für den Personenschienenverkehr zu planen, damit dann die LNVG den Betrieb aufnehmen könne. Da landesweit mehrere Strecken zu ertüchtigen seien, werde das Land sicherlich eine Priorisierung vornehmen. Er gehe davon aus, dass das Land bei einem Ausbau der Strecke über die LNVG auch den Betrieb sicherstelle.

Frau Kreistagsabgeordnete Abeln erkundigte sich nach dem Zeithorizont für eine Reaktivierung. Hierzu könne man keine realistische und verlässliche Aussage treffen, antwortete Herr Kreisrat Meyer. Das Land habe vor, zügig in das Verfahren einzusteigen.

Auf weitere Nachfrage von Frau Kreistagsabgeordneter Abeln zur Beteiligung des Bundes an den Investitionskosten erläuterte Herr Dr. Priester, dass sich der Bund zu 90 % an den tatsächlichen Kosten beteilige.

7. Reaktivierung alter Bahnstrecken für den Personenverkehr; hier: Nutzen Kosten Untersuchung zur Reaktivierung der Verbindung Meppen - Essen (Oldb.)
Vorlage: V-VERK/23/254

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Reaktivierungsvorhaben Meppen – Essen (Oldb.) trug Herr Dr. Priester anhand der in der **Anlage 1 zu TOP 7** beigefügten Präsentation vor.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann erkundigte sich danach, ob es Überlegungen für eine Umsetzung einer Teilstrecke, z. B. zwischen Lönningen und Essen, gegeben habe. Die Betrachtung einer Teilstrecke dränge sich hier nicht auf, teilte Herr Kreisrat Meyer mit. Es gehe in erster Linie darum, die Fahrgäste zu den weiteren Anschlussstellen in Essen und Meppen zu befördern.

Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel merkte an, dass im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur E 233 festgestellt worden sei, dass sich die meisten Verkehrsteilnehmer aus dem Landkreis Emsland im Landkreis Emsland und aus dem Landkreis Cloppenburg im Landkreis Cloppenburg bewegen würden. Grenzüberschreitungen gebe es nur wenige.

Es sei festzustellen, erklärte Frau Kreistagsabgeordnete Niemeyer, dass es durchweg positive Informationen zur Reaktivierung der Bahnstrecken gebe. Die CDU-Fraktion freue sich sehr über die Ergebnisse und unterstütze diese Maßnahmen. Der Landkreis Cloppenburg sei hier weiter als andere. Nun gelte es, aufgrund der Untersuchungsergebnisse, die an Herrn Minister Lies übergeben wurden, Druck gegenüber dem Land aufzubauen, um auf die Liste des Reaktivierungsprogramms des Landes zu kommen. Man hoffe auf eine schnelle Umsetzung.

8. Antrag gemäß § 56 NKomVG der GRÜNE-Fraktion im Kreistag Cloppenburg: "Resolution: Stärkung der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg"
Vorlage: V-VERK/23/253

Den Antrag der GRÜNE-Fraktion im Kreistag Cloppenburg: „Resolution: Stärkung der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg“ trug Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel entsprechend der **Vorlage V-VERK/23/253** vor.

Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel warb dafür, die Resolution zu unterstützen, um mehr Druck hinsichtlich des Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Osnabrück – Oldenburg aufzubauen. Die Elektrifizierung sei bis 2034 geplant, solle aber zügiger erfolgen, um dann auch zusätzliche Haltestellen in Höltinghausen und Hemmelte einrichten zu können. Die Region stehe geschlossen hinter dem Ausbau. Die Resolution könne dabei helfen, mehr Druck für die Umsetzung der Maßnahmen zu erzeugen.

Die Kreisverwaltung sei vom Kreistag beauftragt worden, eine Verbesserung der schienengebundenen Anbindung des Landkreises auf der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg-Wilhelmshaven voranzutreiben, erläuterte Herr Kreisrat Meyer. Ziel sei es, die Pünktlichkeit zu verbessern, einen durchgehenden Halbstundentakt zu erreichen und dann auch weitere Haltepunkte einzurichten.

Hierzu habe der Landkreis Cloppenburg eine Initiative mit den an der Strecke gelegenen Landkreisen und kreisfreien Städten ins Leben gerufen.

Das Land habe jetzt im Oktober 2023 eine Elektrifizierung der Strecke bis 2034 schriftlich bestätigt. Es werde weiterhin Druck hinsichtlich einer evtl. auch nur abschnittswisen Zweigleisigkeit gemacht. Dies sei ein wichtiger Punkt nicht nur für die Pünktlichkeit, sondern auch für die Einrichtung weiterer Haltepunkte, teilte Herr Kreisrat Meyer mit.

Herr Kreistagsabgeordneter Vaske erklärte, dass sich der Antrag auf die bisherigen Bemühungen der CDU-Fraktion hinsichtlich einer Verbesserung dieser Strecke aufbaue. Von der CDU-Fraktion werde die Schaffung der Zweigleisigkeit und auch der Elektrifizierung als wichtig erachtet; insbesondere auch für den Güterverkehr. Im Güterverkehr sei der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen nicht zu empfehlen, da diese nicht für den Betrieb schwerer Lasten geeignet seien. Wenn ein vernünftiger Takt hergestellt sei, könne in einem nächsten Schritt die Einrichtung weiterer Haltestellen angestrebt werden. Man müsse ein großes Angebot schaffen, damit sich das Deutschlandticket lohne. Daher könne die CDU-Fraktion dem Antrag zustimmen.

Der Verkehrsausschuss beschloss einstimmig, dem Kreistag folgende Beschlussfassung zu empfehlen:

Die Resolution gemäß dem Antrag der GRÜNE-Fraktion vom 20.08.2023 wird gefasst. Der Landrat wird beauftragt, diese an den Nds. Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies und an die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat und den Beirat der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) zu übermitteln. Der Landrat und die Kreisverwaltung werden angewiesen, die Inhalte der Resolution gegenüber der Landesregierung zu vertreten und bei künftigen Planungen im Kreisgebiet zu berücksichtigen.

9. Radschnellverbindungen: Ergebnis der Machbarkeitsstudie Vorlage: V-VERK/23/256

Herr Leitender Kreisbaudirektor Ribinski führte entsprechend der **Vorlage V-VERK/23/256** in die Thematik ein. Dabei betonte er, dass der Planungsprozess durch einen Arbeitskreis mit den betroffenen Kommunen einschließlich der Nachbarkommunen im Landkreis Leer, der NLStBV, Fachbehörden, Tourismusvertretern und dem ADFC begleitet worden ist. Anschließend übergab er dann das Wort an Herrn Kever vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen.

Herr Kever stellte anhand der in der **Anlage 1 zu TOP 8** beigefügten Präsentation das Ergebnis der Machbarkeitsstudie vor.

Auf Nachfrage von Herrn Kreistagsabgeordneten Karnbrock nach der Bedeutung des Bewertungskriteriums „soziale Kontrolle“ erläuterte Herr Kever, dass hiermit die räumliche Umgebung gemeint sei. Hierbei sei bewertet worden, ob der Radfahrer z. B. innerorts (Wohngebiet, Gewerbegebiet, beleuchteter Bereich etc.) oder außerorts geführt werde.

Herr Kreistagsabgeordneter Holthaus gab zu bedenken, dass es sich bei der Hauptstraße in Garrel um eine vielbefahrende Landesstraße handele, auf die nunmehr Mischverkehr stattfinden solle. Dies bedürfe zunächst einer Abstimmung mit der Landesbehörde. Bei der Kai-forter Straße in Garrel handele es sich um eine Hauptzufahrtsstraße zu mehreren Siedlungsgebieten und solle in eine Fahrradstraße umgestaltet werden. Er sehe es als problematisch an, für diese Maßnahmen einen Umdenkungsprozess zu erwirken, erklärte Herr Kreis-

tagsabgeordneter Holthaus. Grundsätzlich stehe er der Stärkung des Radverkehrs positiv gegenüber.

Herr Kever stimmte zu, dass die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße begleitet werden müsse. Hier sei im Vorfeld Überzeugungsarbeit zu leisten.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann erläuterte, dass von der Gemeinde Garrel derzeit ein Radwegekonzept ausgearbeitet werde. Daher bat er darum, sich diesbezüglich abzustimmen und über die Ergebnisse auszutauschen. Ferner erkundigte er sich danach, ob es für die vorgeschlagenen Maßnahmen Förderungen gebe und ob eine finanzielle Beteiligung der Kommunen vorgesehen sei.

In diesem Projekt wurden u. a. die Städte und Gemeinden in Form eines Arbeitskreises involviert, wie bereits Herr Leitender Kreisbaudirektor Ribinski ausgeführt hätte, erklärte Herr Kreisrat Meyer. Es werde auch weiterhin eine enge Abstimmung mit den Kommunen erfolgen. Für die angestrebten Maßnahmen wolle man mögliche Förderungen einwerben. Man sei zuversichtlich, dass auch eine Förderung für Verkehrsraumumgestaltungsmaßnahmen erfolgen könne und nicht nur für den Ausbau von Radwegen. Die Kosten für die Herstellung von Radschnellverbindungen, auch bei Umgestaltung des Verkehrsraumes, sehe er beim Landkreis Cloppenburg, teilte Herr Kreisrat Meyer mit. Man wolle eine finanzielle Beteiligung der Anlieger vermeiden.

Herr Kreistagsabgeordneter Dunkel erkundigte sich im Hinblick auf die Straßenbaulast danach, ob bekannt sei, wieviel Kilometer Radweg entlang der Landesstraßen betroffen seien und wieviel an Kreisstraßen. Ferner fragte er in Bezug auf die Nutzen-Kosten-Analyse nach, ob die Gesamtkosten aufs Jahr bezogen seien. Angaben zu den Radweglängen könne er nicht machen, teilte Herr Kever mit. Bei der Nutzen-Kosten-Analyse habe man die Kosten für die Investitionen entsprechend ihrer Nutzungsdauer (z. B. 25 Jahre für den Wegebau, 50 Jahre für Ingenieurbauwerke) angesetzt und auf ein Jahr umgerechnet, erläuterte Herr Kever, um so die jährlichen Kosten den Nutzen gegenüberstellen zu können. Die höchsten Kosten würden für die Verbreiterungsmaßnahmen der Radwege und den Grunderwerb anfallen. Die Umgestaltung des Verkehrsraumes z. B. Einrichtung einer Fahrradstraße sei günstiger.

Herr Kreistagsabgeordneter Thoben merkte an, dass er es für schwierig erachte, lange Strecken wie z. B. zwischen Friesoythe und Sedelsberg durchgehend auf 30 km/h zu beschränken. Es werde schwer, hierfür die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erlangen. Die Durchsetzung dieser Geschwindigkeit müsse gestalterisch sowie durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erfolgen, erläuterte Herr Kever. Auf den Abschnitten mit gemeinsamen Fuß- und Radwegen werde die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung beibehalten.

Herr Kreistagsabgeordneter Roter gab zu Bedenken, dass die Sedelsberger Straße für landwirtschaftliche Verkehre mit 3 m Breite freigegeben sei. Ein Ausbau der nur 4 m breiten Straße könne aufgrund des Baumbestandes nicht erfolgen. Eine Alternative für landwirtschaftliche Verkehre sei nicht gegeben. Hier sehe er Konfliktpotenzial im Begegnungsverkehr mit Fahrradfahrern. Herr Kever stimmte zu, dass es sich um einen komplexen Bereich handele, da es keine Alternative für den landwirtschaftlichen Verkehr gebe.

Bei den angesprochenen Punkten gehe man schon sehr tief ins Detail, erläuterte der Vorsitzende, Herr Kreistagsabgeordneter Kolde. Es gehe zunächst darum, die weitergehende Richtung festzulegen. Auftretende Konflikte müssten im weiteren Prozess geklärt werden.

Herr Kreisrat Meyer merkte an, dass es sich um planerische Fragen handle. Es gebe hierfür sicherlich Lösungsmöglichkeiten (z. B. Ausweichbuchten), die in der nun folgenden Planungsphase, dem Entwurf, erarbeitet werden müssen.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann äußerte, dass es sich um eine Aufgabe größerer Dimension handle. Diese sei von den Kommunen nicht finanzierbar.

Ergänzung zum Protokoll:

Die Straßenbaulastträgerschaft teilt sich für die gesamte Strecke der Vorzugsvariante wie folgt auf:

	Gemeinde / Stadt	Kreis	Land	Summe	
Länge	<i>Garrel</i>	3.923	0	1.302	5.225
	<i>Bösel</i>	5.707	0	1.208	6.915
	<i>Friesoythe</i>	1.615	4.624	2.857	9.096
	<i>Saterland</i>	15.257	2.567	0	17.824
Summe	26.502	7.191	5.367	39.060	

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschloss einstimmig, dem Kreistag folgende Beschlussfassung zu empfehlen:

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die Planung der Radschnellverbindung für die vom Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen empfohlene Vorzugsvariante aufzunehmen.

10. Sachstand zur Planung des vierstreifigen Ausbaus der E 233

Über den Sachstand zur Planung des vierstreifigen Ausbaus der E 233 berichtete Herr Leitender Kreisbaudirektor Ribinski anhand der in der **Anlage 1 zu TOP 10** beigefügten Präsentation. Zu den einzelnen Planungsabschnitten teilte er folgendes mit:

PA 4

Im Planungsabschnitt 4 stehe die Aufstellung des Feststellungsentwurfs kurz vor dem Abschluss. Der Straßenentwurf sei einschließlich der Entwässerungsplanung fertig gestellt. Derzeit werden noch die textlichen Unterlagen und die Umweltplanung finalisiert. Die Rückmeldung des BMDV zur Unterlage zur Abstimmung von zusätzlichen Brückenbauwerken zur Querungshilfe für die Tierwelt, insbesondere für die Fledermäuse, und geänderten Brückenbauwerken, z.B. aufgrund einer angepassten, größeren Radwegbreite, stehe noch aus. Die Kostenfortschreibung befinde sich in der Schlussbearbeitung. Sie werde noch vor dem Antrag auf Planfeststellung an das BMDV geleitet.

Vorgesehen sei, den Feststellungsentwurf noch in diesem Jahr fertig zu stellen und der NLStBV zur Beantragung der Planfeststellung zu übergeben.

PA 5

Im Planungsabschnitt 5 arbeiten die Planungsbüros an der Aufstellung des Feststellungsentwurfes. Der Vorentwurf werde auf Basis der vorliegenden Prüfanmerkungen weiterentwi-

ckelt. Insbesondere werde die Unterlage zur Schalltechnik aufgestellt und die Entwässerungs- sowie die Umweltplanung bearbeitet.

Der Terminplan zur Erarbeitung des Feststellungsentwurfs dieses Planungsabschnitts werde aktualisiert, sobald die nächsten Planungsschritte durch die planenden Ingenieurbüros durchgeführt worden seien.

PA 6

Die Planungsbüros arbeiten nach wie vor am Feststellungsentwurf. Insbesondere sei noch die Umweltplanung fortzuschreiben. Der Straßenentwurf und die Entwässerungsplanung haben einen fortgeschrittenen Stand. Vom BMDV stehe die Zustimmung zur Unterlage zu den an die Regelwerke angepassten Ingenieurbauwerken einschließlich des Ingenieurbauwerks als Fledermausquerungshilfe noch aus.

Von den Ingenieurbüros sei vorgesehen, den Feststellungsentwurf möglichst zeitnah Anfang 2024 fertigzustellen, um ihn der Planfeststellungsbehörde zur ersten Prüfung zu übergeben. Vorab finden Termine zur Präsentation der Planung für die Öffentlichkeit statt: Am 13. November werde die Planung den betroffenen Landwirten und Flächeneigentümern dargestellt. Es folge ein Bürgerinfomarkt am 21. November im Landhaus Lastrup, an dem sich alle Bürger an verschiedenen Ständen über die Planung informieren können. Dabei werde die Planung u.a. anhand einer 3D-Visualisierung dargestellt, um sie möglichst begreifbar zu machen.

PA 8

Im Planungsabschnitt 8 werden nach wie vor die Stellungnahmen zu den Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren erarbeitet. Dazu finden Abstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde statt. Daraus resultierend werden bereits die Planunterlagen fortgeschrieben. Nach der Abarbeitung der Einwendungen sei ein Erörterungstermin möglich. Den Termin dafür werde die Planfeststellungsbehörde festlegen.

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann fragte an, ob es möglich sei, die Darstellung der einzelnen Arbeitsschritte in den verschiedenen Planungsabschnitten detaillierter zu gestalten, um eine bessere Übersicht über die Veränderungen zu erhalten. Eine kleinteiligere Übersicht der einzelnen Schritte (Anlage1 - Folie 8) sei nicht machbar, erläuterte Herr Leitender Kreisbaudirektor Ribinski, da keine weiteren Zwischenschritte erfolgen.

11. Anregungen und Beschwerden

Herr Kreistagsabgeordneter Bohmann erkundigte sich nach der Ausbaumaßnahme K 155, die im Haushalt für 2024 nicht mehr enthalten sei.

Bei dieser Maßnahme habe sich der Planungsprozess aufgrund schwieriger Abstimmungen u. a. mit den Anliegern verlängert, erläuterte Herr Leitender Kreisbaudirektor Ribinski. Daher konnte die Antragsfrist für die Einwerbung von Fördermitteln im September 2023 nicht eingehalten werden. Die nunmehr abgestimmte Planung solle im Frühjahr 2024 ins Genehmigungsverfahren gehen.

12. Anfragen (Gem. § 15 II GO spätestens 3 Tage vor der Sitzung schriftlich beim Landrat eingereicht)

Anfragen lagen nicht vor.

13. Mitteilungen

Frau Kreisrätin Tapken informierte zu folgenden Themen:

Fortführung moobil-Sparticket

Das moobil+Sparticket in Höhe von 19,- EUR monatlich bzw. 14,- EUR für Kinder, Schüler/-innen, Auszubildende und sonstige ermäßigungsberechtigte Personen wurde zum 01.02.2023 zunächst für einen Aktionszeitraum von einem Jahr in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta eingeführt. Mit diesem Ticket können die Kund/-innen von moobil+ OM weit in beiden Landkreisen fahren.

Seit Einführung konnten die Fahrgastzahlen von anfänglich 1.901 - 1.990 Fahrgäste je Kalenderwoche (Anfang Februar 2023) auf zuletzt 2.242 – 2.500 (37. KW 2023) gesteigert werden. Es sei ein kontinuierlicher Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen, unterstützt mit Sicherheit auch durch die Einführung des Deutschlandtickets seit dem 01.05.2023, zu verzeichnen. In den Monaten Juni, Juli und August 2023 lagen die Fahrgastzahlen (8.995, 8.609 und 10.248 Fahrgäste) sogar höher als im vergleichbaren Zeitraum 2022 während der Gültigkeit des deutschlandweiten 9,- EUR Tickets (6.930, 8.108 und 9.293 Fahrgäste).

Mit dem moobil+Sparticket werde den Bürger/-innen eine günstige Möglichkeit geschaffen, in beiden Landkreisen mit moobil+ klimafreundlich mobil zu sein. Bei Wegfall des moobil+Spartickets sei zu befürchten, dass bereits neu gewonnene Kund/-innen entweder wieder abwandern oder alternativ das teurere Deutschlandticket benötigen. Beim Erwerb des Deutschlandtickets fehlen diese Einnahmen jedoch bei moobil+, da das Deutschlandticket i. d. R. nicht bei Anbietern vor Ort, sondern deutschlandweiten Anbietern (z. B. Deutsche Bahn) erworben werde.

Zwischen den Landkreisen Cloppenburg und Vechta wurde nun beschlossen, das OM-weite moobil+Sparticket für den Zeitraum vom 01.02.2024 bis zum 31.12.2024 fortzuführen.

Im Landkreis Cloppenburg finde zum 01.04.2024 die Verstetigung von moobil+ bis (mindestens) zum 31.03.2029 statt. In der Stadt Cloppenburg werde moobil+ zu einem stadtbusähnlichen ÖPNV-Angebot ausgeweitet, da moobil+ in der Stadt Cloppenburg künftig montags bis freitags halbstündlich und am Wochenende stündlich fahren werde. Auch hierfür werde das moobil+Sparticket ein enormer Booster sein, damit das Angebot in der Stadt Cloppenburg gut angenommen werde.

Bewilligung zur Förderung von Machbarkeitsstudien zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit emissionsfreien Antrieben

Unter Bezugnahme auf den Kreistagsbeschluss vom 29.06.2023 (Vorlage V-VERK/23/247) bezüglich des Antrages zur Förderung von Machbarkeitsstudien zu Einsatzmöglichkeit von Bussen mit emissionsfreien Antrieben habe der Landkreis Cloppenburg mit Bescheid vom 04.08.2023 vom Projektträger Jülich, als beliehener Projektträger, aus Mitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eine nicht rückzahlbare Zuwendung von 50,00 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben (107.000,00 EUR angegebene Projektkosten) i. H. v. höchstens 53.500,00 EUR gewährt bekommen.

Die Durchführung der Ausschreibung und der Vergabe sei bis Ende November 2023 geplant. Die Durchführung der Studie mit den einzelnen Aufgabenpaketen_solle bis Ende April/Mai 2024 laufen.

Mitteilungen der NLStBV, GB Lingen:

Herr Holtewert gab einen kurzen Überblick über die aktuellen und geplanten Baumaßnahmen der NLStBV im Bereich des Landkreises Cloppenburg.

2023:

B 401, Fahrbahn- und Radwegsanierung zwischen Kampe und Edeweicht: Fertigstellung voraussichtlich Frühjahr 2024

L 837, Ortsdurchfahrt Lastrup: Fertigstellung voraussichtlich Frühjahr 2024

L 837, Radwegerneuerung zwischen Warnstedt und Vestrup: Bauzeit von 10/2023 bis 05/2024

2024, abhängig von der Bereitstellung von HH-Mitteln:

L 832, Fahrbahnausbau zwischen Friesoythe und Kampe

L 834, Sanierung der OD Lastrup

L 843, Sanierung der OD Bevern

L 871, Sanierung der Fahrbahn zwischen Garrel und Großenkneten

Herr Kreistagsabgeordneter Vaske erkundigte sich nach den Sanierungsabsichten für die Ortsdurchfahrt Emstek im Zuge der L 836. Nach Aussage der NLStBV war für das Jahr 2021 eine Sanierung der L 836 vorgesehen. Die Maßnahme wurde dann jedoch verschoben, da andere Ortsdurchfahrten in einem schlechteren Zustand seien. Die Ortsdurchfahrt Emstek sei insbesondere aufgrund der desolaten Randbereiche und auch der starken Ausbrüche im Bereich der Linksabbiegespuren in einem sehr schlechten Zustand, erläuterte Herr Kreistagsabgeordneter Vaske weiter. Er bat um Auskunft, wann mit einer Sanierung zu rechnen sei.

Da ihm hierzu keine Informationen vorlagen, sagte Herr Holtewert zu, diese Fragen im Geschäftsbereich zu klären.

Herr Kreistagsabgeordneter Holthaus erkundigte sich im Hinblick auf die vorgestellte Radvorrangroute im Zuge der L 847 in Garrel danach, ob es innerörtliche Landesstraßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gebe. Dies sei ihm so nicht bekannt, antwortete Herr Holtewert. Auch diese Frage werde er klären.



Um 19:25 Uhr schloss der Vorsitzende die Sitzung.

Vorsitzender

Landrat

Protokollführer/in