

Stadt Bramsche

**Protokoll
über die 17. Sitzung des Ausschusses f. Stadtentwicklung u. Umwelt
vom 11.01.2024
Ratssaal, Hasestraße 11, 49565 Bramsche**

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Ralf Bergander

Mitglieder SPD-Fraktion

Herr Karl-Georg Görtemöller

Frau Anette Marewitz

Herr Winfried Müller

Herr Oliver Neils

Mitglieder CDU-Fraktion

Herr Heiner Hundeling

Frau Silke Kuhlmann

Herr Andreas Quebbemann

Mitglieder Fraktion B 90/DieGrünen

Herr Jens Kerntopf

Frau Barbara Pöppe

Mitglieder FDP-Fraktion

Frau Anette Staas-Niemeyer

Bürgervertreter gem. § 71 (7) NKomVG

Herr Rüdiger Albers

Herr Volker Schulze

Herr Laurentius Stuckenberg

Gäste

Herr Werner Linnenbrink

PlaNOS

Herr Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

RP Schalltechnik

Herr Ralf Richter

Stadtwerke Bramsche GmbH

Frau Sandra van Tongern

PlaNOS

Verwaltung

Frau ESTR'in Sonja Glasmeyer

Herr BD Christian Müller

Herr BGM Heiner Pahlmann

Herr Cornelis van de Water

Protokollführerin

Frau Anja Vogt

Beginn: 18:05 Ende: 21:20

Tagesordnung:

- 1 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit
- 2 Ergänzung/Feststellung der Tagesordnung
- 3 Einwohnerfragestunde
- 4 Vorstellung Demand und MOIN+ in Bramsche
- 5 Lärmaktionsplanung der Stadt Bramsche (4. Runde) WP 21-26/0399
- 6 Sachstand: Entwässerungssituation Engter
- 7 Einwohnerfragestunde
- 8 Informationen
- 9 Anfragen und Anregungen

TOP 1 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und Beschlussfähigkeit

Vors. Bergander eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

TOP 2 Ergänzung/Feststellung der Tagesordnung

RM Quebbemann bemängelt, dass das Protokoll der letzten Sitzung nicht vorliegt. BD Müller entschuldigt, dass es seit der eingeschobenen Sitzung vor Weihnachten nicht zu organisieren war.

Vors. Bergander versichert, dass das Protokoll zur nächsten Sitzung vorliegt.

BV Schulze bittet um Aufnahme eines zusätzlichen Tagesordnungspunktes zum Thema Jahrzehnthochwasser Weihnachten 2023.

Vors. Bergander schlägt vor, diesen Punkt unter Informationen der Verwaltung unter Punkt 7 abzuhandeln.

TOP 3 Einwohnerfragestunde

Keine

TOP 4 Vorstellung Demand und MOIN+ in Bramsche

Vors. Bergander begrüßt Frau van Tongern und Herrn Linnenbrink, Firma PLANOS.

Frau van Tongern stellt anhand einer Präsentation (s. Anhang) ausführlich das Modellprojekt MOIN+ vor.

RM Neils bedankt sich für den Vortrag und findet, dass es sich um ein tolles Projekt und eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV handele, der gerade bei den Buslinien doch sehr starr sei. Er fragt, ob der Start am 04.04.2024 gesichert sei und ob ausreichend Busfahrer zur Verfügung stünden.

Frau van Tongern bestätigt, dass der 04.04.2024 gesichert sei. Es würden allerdings keine Busfahrer eingesetzt. Für alle 3 Kommunen würden insgesamt 30 Fahrer eingestellt, dabei handele es sich nicht nur um Vollzeitkräfte.

Auf Nachfrage von RM Neils erläutert Frau van Tongern die Bedienzeiten, montags bis samstags ab 5.00 Uhr, donnerstags bis 0.00 Uhr, freitags bis 2.00 Uhr und sonntags sei der Start ab 7.00 Uhr vorgesehen.

RM Neils fragt nach dem Träger der Maßnahme, wer die Fahrer anstelle und ob diese nach Tarifvertrag bezahlt würden.

Frau van Tongern berichtet, dass der Dienstleister Via Mobility sei. Dieser übernehme die Lieferung der Software und Fahrzeuge, den Fahrbetrieb und den Betriebsort. Wie die Fahrer bezahlt würden, sei noch nicht bekannt, es werde aber von der PLANOS vorgeschrieben, dass diese mindestens 3,- € über Mindestlohn bezahlt würden.

RM Neils bemerkt, dass Anfang Februar die virtuellen Haltestellen der Verwaltung vorgestellt werden, für die SPD sei es sinnvoll, wenn die Vertreter der einzelnen Ortschaften mit einbezogen würden, weil diese die Ortschaften am allerbesten kennen. Frau van Tongern nimmt den Vorschlag mit.

Auf Nachfrage von RM Neils, wie lange die Laufzeit des Projektes vorgesehen sei, antwortet Frau van Tongern, dass das Projekt bis Ende 2025 liefere, also gut 1,5 Jahre. Dann ende der Förderzeitraum. Das Projekt werde ausgewertet und im Laufe des nächsten Jahres würden Ideen und Konzepte entwickelt, wie man es über das Projektende hinaus verstetigen könne.

RM Neils bemerkt, dass mitgeteilt wurde, eine Evaluationszeit dauere 3 Jahre. Jetzt müsse nach einem guten Jahr eine Entscheidung getroffen werden.

Frau van Tongern erläutert, dass sie auch gerne einen Förderzeitraum von 5 und nicht 3 Jahren hätte. Es gebe Erkenntnisse aus anderen Regionen, die den On-Demand-Verkehr seit 2-3 Jahren umsetzten, dass das erste Jahr eine drastische Hochlaufkurve zeige. Mobilitätslotsen werden vor Ort sein. Es werde sehr viel dafür getan, dass die Hochlaufkurve nach 1,5 Jahren da sei und man eine Idee dafür bekomme, wie eine dauerhafte Nachfrage sein könne.

RM Neils fragt, ob man grob abschätzen könne, was so ein Verkehr für Bramsche koste, es werde sicher eine Kostenkalkulation gegeben haben.

Frau van Tongern erläutert, dass die laufenden Kosten bei 3-4 Fahrzeugen und den umfangreichen Betriebszeiten ungefähr eine knappe Million Euro pro Jahr betragen.

RM Neils fragt, ob die Möglichkeit bestünde, dass Projekt über den 31.12.2025 hinaus zu verlängern, wenn ggf. die Zahlen, Daten, Fakten nicht so vorlägen, wie man sich das wünsche.

Frau van Tongern erläutert, dass eine Verlängerung nicht möglich sei. Das Ende der Projektlaufzeit sei für 2025 vorgesehen, es gäbe aber immer wieder neue Förderaufrufe.

BV Albers wünscht sich bei der Planung der Haltestellen die Berücksichtigung der Pflegeheime, mit deren Eingangsbereichen, dass es kurze Wege für die Bewohner und Besucher gäbe.

Frau van Tongern bedankt sich für den Hinweis und erläutert, dass dieses Punkte seien, die sie gerne mitnehme und bei der Haltepunktplanung berücksichtige.

RM Kuhlmann bedankt sich für die Präsentation und weist auf die schlechte Verfügbarkeit der Taxen vor Ort hin. Sie möchte wissen, wie hoch der Förderanteil auf den Tarif 3,50 € sei.

Frau van Tongern berichtet, dass 80 % der Projektkosten vom Bund gefördert würden.

RM Kuhlmann bemerkt, dass dies nicht ihre Frage sei.

RM Quebbemann erläutert die Frage: Wieviel über die Fahrtkosten, die bezahlt würden hinaus der Steuerzahler dazuzahlen müsse.

BGM Pahlmann erläutert, dass man das jetzt noch nicht sagen könne. Man wisse nicht, wie viele Personen gefahren werden. Das könne nur über die Personenkilometer ermittelt werden.

Herr Linnenbrink fragt nach, ob gemeint sei, welcher Anteil an den Kosten durch Einnahmen gedeckt werde? Die Zahlen seien gerade nicht verfügbar, aber sehr gering. Der On-Demand-Verkehr sei ein Verkehr, der keine Massen, 20-30 Menschen auf einmal, sondern nur 1-2 Menschen befördere, aber versucht werde zu bündeln. Dennoch seien die Einnahmen gering. Dieses System trage sich nie durch die Einnahmen, auch später nicht.

Auf Nachfrage von RM Quebbemann nach der ungefähren Prozentzahl bietet Frau van Tongern an, die Zahlen nachzureichen.

Am 25.01.24 von Frau van Tongern nachgereicht:

Im Landkreis Osnabrück liegt der Deckungsbeitrag durch Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV bei ca. 25%. Für die Hochlaufphase des On-Demand-Verkehrs im Projektzeitraum erwarten wir einen Deckungsbeitrag von ca. 10%. Durch Effizienzsteigerungen im Betrieb (Pooling) und eine steigende Nachfrage sowie nicht mehr notwendige einmalige Infrastruktur- und Systemkosten streben wir eine Annäherung des Deckungsbeitrags wie im ÖPNV an. Ein On-Demand-Verkehr ist systembedingt auf nachfrageschwache Räume und Zeiten ausgelegt. Langfristiges Ziel ist es, dass wir für diese nachfrageschwache Räume und Zeiten mithilfe der On-Demand-Verkehre ein wirtschaftlicheres ÖPNV-System mit höherer Bedienqualität entwickeln, als es heute existiert.

Die Kalkulation der Fahrgastzahlen basiert auf einer Szenarioanalyse der Remix-Software. Remix ermittelt mittels eines Algorithmus unter Berücksichtigung demographischer Parameter eine voraussichtliche Nachfrage. Die Prognose von insgesamt ca. 120.000 Fahrgästen im gesamten LKOS wurde für das 2. Betriebsjahr angenommen (2025), für das Hochlaufjahr (2024) erwarten wir eine 50% geringere Nachfrage (ca. 60.000 Fahrgäste). Diese Prognosen bieten jedoch nur eine grobe Richtung der erwarteten Nachfrage, da die Nutzung der On-Demand-Verkehre von vielen weiteren Faktoren abhängt, die in der Kalkulation nicht berücksichtigt werden können. (Bsp. Qualität des Linienverkehrs, Wirkung von Marketingmaßnahmen).

RM Quebbemann findet, bei 1 Mio. Kosten pro Jahr brauche man sich nichts vormachen, wenn das Projekt auslaufe. Jetzt trügen zu 80 % der Bund und zu 20 % der Landkreis die Kosten. Die Diskussion

werde kommen und man stehe dann vor der Frage, wie die weitere Finanzierung sein werde. Man müsse wissen, wie hoch werde eine Fahrt subventioniert.

RM Quebbemann möchte wissen, was passiere, wenn eine Familie mit 4 Kindern oder Oma und Opa mitfahren wolle. Kämen dann automatisch 2 Wagen, da nur 5 Personen mitfahren können? Da ist der Unterschied zum Taxi oder zum Uber doch sehr marginal.

RM Quebbemann möchte darüber hinaus wissen, wo vom Ablauf oder vom System her der Kernunterschied zum Uber sei, ob es Unterschiede gebe und welche das seien.

Es sei zugesagt worden, dass die virtuellen Haltestellen eine maximale Entfernung von 150 m zum Wohnort haben. RM Quebbemann fragt, ob das nach wie vor gelte.

RM Quebbemann merkt an, dass es viele Beispiele für On-Demand-Verkehre in Deutschland gebe, bei denen das Deutschlandticket volle Gültigkeit habe. Er möchte wissen, warum das nicht gelungen sei und ob es im Rahmen des Projektes noch eine Chance gebe, dass es Berücksichtigung fände. Zum Thema Bersenbrück und Übergangsbereich sei RM Quebbemann noch nicht klar, wo der Übergangsbereich sei und ob ein Fahrrad mitgenommen werden könne.

RM Quebbemann findet es wichtig, dass man sich vorher darüber verständige, wann das Projekt ein Erfolg sei. Gehe es um den sozialen Teilhabe-Aspekt, um die CO²-Einsparung, die Fahrgastzahlen?

Frau van Tongern antwortet, dass wenn mehr als 5 Personen eine Fahrt buchen, zwei Fahrzeuge benötigt würden, wie das im System abgedeckt werde, ob das automatisch vorgeschlagen würde, so dass man gar nicht zwei Buchungen machen müsse, könne sie nicht sagen, sie nähme die Frage mit und liefere die Beantwortung nach.

Der Unterschied zu Uber sei, dass Fahrten gebündelt würden, das Gehalt für Fahrer garantiert sei, dieses über dem Mindestlohn läge, das System in den ÖPNV integriert werde, wenn z.B. ein Bus die gleiche Strecke abdecke. Uber würde privatwirtschaftlich betrieben. Beim On-Demand-Verkehr stehe die Daseinsvorsorge im Vordergrund, was die Frage zur Ergebniserwartung beantworte. Daseinsvorsorge sei ein ganz wesentlicher Aspekt für die, die kein Fahrzeug oder keinen Führerschein haben, wo die Haltestelle weit weg sei oder gar kein Bus führe. Darüber hinaus gäbe die CO²-Einsparung schon die Chance, das Gesamtsystem ÖPNV so attraktiv zu machen, dass der Zweitwagen vielleicht irgendwann mal abgeschafft werden könne. Die Erfolgsparameter seien ein wichtiger Punkt, dazu würde aktuell ein Evaluationskonzept erstellt. Es werden Kennzahlen und Zielwerte festgelegt, es gebe eine Idee, wie man bündeln könne, es wurde kalkuliert, wie viele Nachfragen man ungefähr erwarte.

Das Thema Übergangsbereich/Grenze sei aktuell gerade in Arbeit. Das Gebiet Alfsee/Rieste werde integriert, aber wo genau die Grenze verlaufe, werde mit dem Dienstleister und den Gemeinden abgestimmt. Eine Fahrradmitnahme sei nicht möglich. Bei Sprinti gebe es große Fahrzeuge, dort gäbe es keine Elektrofahrzeuge, sondern nur Verbrennerfahrzeuge.

Warum das Deutschlandticket nur als Ermäßigung gelte und keine Fahrscheinberechtigung sei, läge daran, dass man Kanibalisierung vermeiden wolle. Beim Sprinti werden Busse eingespart und gestrichen, da ersetze On-Demand-Verkehr in Teilen auch Linienverkehre. Man wolle lernen, wie es angenommen würde, ein Zusatzangebot zu nutzen.

Eine nachhaltige, langfristige Fortführung vom On-Demand-Verkehr werde sich nicht über Fahrgeldeinnahmen tragen, wenn das Deutschlandticket integriert würde, wäre das umso schwieriger. Es gelte als Ermäßigung, so wie alle anderen VOS-Abos auch, aber nicht als direkte Fahrberechtigung.

RM Quebbemann fragt, wann man verbindliche Fahrzeitbestätigung bekomme.

Frau van Tongern erläutert, dass die Parameter zurzeit mit Via Mobility festgelegt würden.

RM Quebbemann fragt, was genau evaluiert werde.

Frau van Tongern erläutert, dass es Statistiken gebe, wie viele besetzte Fahrten und wie viele Leerfahrten stattfinden müssen. Es gelte im laufenden Betrieb zu steuern, dass ein Fahrzeug nicht erst 10 km anreise, um sie mitzunehmen, sondern idealerweise ein in der Nähe befindliches Fahrzeug die Fahrt übernehme.

RM Hundeling fragt, ob der bislang vorhandene Rufbus mit Einführung des On-Demand-Verkehrs ausgelaufen sei. Wenn man diese Poolung habe und jemand zusteige und es sinnvoll sei, eine Kleinbuchung zu fahren, habe man als Erstsitzender einen etwas längeren Weg. Werde der Weg dann tatsächlich nach App berechnet, beim Taxi zahle man nur die Kilometer, die man tatsächlich gefahren wurde.

Frau van Tongern berichtet, dass der Preis auf Basis der direkten Verbindung berechnet werde, für den Umweg werde nicht gezahlt.

RM Hundeling fragt, ob es günstiger sei, wenn das 13jährige Kind buche und die Mutter mitnehme, als umgekehrt.

Frau van Tongern erläutert, dass 13jährige kein eigenes Profil mit Zahlungsdaten hinterlegen können und der aktuelle Stand sei, dass ein über 18jähriger, der Kunde sei, für ein 13jähriges Kind buchen könne.

RM Hundeling fragt, ob ein 16jähriger nicht alleine bestellen oder den Account der Mutter oder des Vaters nutzen könne.

Frau van Tongern erläutert, dass ein Kind natürlich einsteigen und mitfahren könne, die Buchung müsse noch im Detail geklärt werden, bisher sei es so, dass derjenige, der bucht, über 18 sein müsse. Ein 16jähriger soll alleine fahren dürfen, die genauen Details zur Geschäftsfähigkeit werden geklärt.

BGM Pahlmann berichtet auf Nachfrage, dass der Rufbus und somit auch die Zahlungen eingestellt worden seien.

Herr van de Water erläutert, dass ein Termin mit der PLANOS und VLO Bohnte statfinde, bei Beckermann wurde gekündigt, es mache keinen Sinn, beides parallel zu fahren.

RM Marewitz habe die Erfahrung gemacht, dass mit dem Begriff MOIN+ kaum jemand etwas anfangen könne. Sie fragt, ob die Marketingmaßnahmen auch an die Ortsteile weitergegeben werden oder nur in die Stadt.

Frau van Tongern berichtet, dass man damit auch in die Ortsteile, Vereine und Einrichtungen gehe. Die Marketingmaßnahmen seien noch nicht gestartet.

RM Marewitz regt an, dass gerade für die älteren Leute im Altenheim eine Barzahlung möglich gemacht werden solle. In den Heimen haben die Personen oft keine Karte dabei, auch bei den Jugendlichen solle darüber nachgedacht werden.

Frau van Tongern erklärt, dass mit Bargeld ein Gutschein gekauft werden könne.

RM Marewitz erwidert, dass es nicht der einfache Weg sei, einen Gutschein zu kaufen. Sie bittet, eine Möglichkeit zu schaffen, gerade für die Gruppen, die nicht mit dem Smartphone arbeiten oder die Möglichkeit haben, mit Karte zu bezahlen.

RM Marewitz fragt, wann die ersten Erkenntnisse vorgestellt werden. Sie schlägt kurze Abstände vor, dass man nicht ein halbes Jahr warten müsse, sondern vielleicht nach einem Monat oder einem Vierteljahr.

Frau van Tongern erläutert, dass die Zahlen nach einem Monat vorgelegt werden und abgesprochen werden müsse, wie die Kommunen eingebunden würden und über welche Plattform diese Zahlen bekanntgegeben würden. Der Ausschuss würde informiert. Es sei auch im Interesse von PLANOS, dass die Kommunen am Ball bleiben.

RM Müller freut sich darauf und bemerkt, dass es eine Bereicherung für die Stadt sei und noch schöner sei es, dass es erstmal nicht gezahlt werden müsse. Er habe ein Problem mit dem Evaluierungszeitraum. Von der Kommune oder der Politik müsse eine Entscheidung getroffen werden, ob das Ganze weiterfinanziert werde, d. h. die Evaluierung müsse im September 2025 abgeschlossen sein, damit im Haushalt Mittel berücksichtigt werden können. Das sei ein knapper Zeitraum, er hätte sich 2 Jahre gewünscht.

Frau van Tongern schlägt vor, nicht ein halbes Jahr zu warten und sich dann Gedanken zu machen, sondern sich kontinuierlich monatlich anzugucken, wie man das System anpassen könne, um es stetig effizienter zu gestalten. Der Zeitraum fest, es gebe keine Chance, ihn zu verschieben.

BV Stuckenberg fragt nach Erfahrungswerten, wenn die Bramscher Bürger dieses System sehr gut annähmen, also bestmöglich, wieviel in dem Fall noch an Förderung pro Fahrt erforderlich sei.

Frau van Tongern stellt fest, dass die Frage in die Richtung vom Anfang gehe. Die Zahl werde nachgeliefert.

RM Pöppe berichtet, dass sie es spannend fand und alle Fragen beantwortet wurden. Sie fragt, ob auch innerhalb der Zeit nachgebessert würde, und nicht erst nach 1,5 Jahren.

Herr Linnenbrink erläutert, dass jederzeit optimiert werde. Wenn es Vorschläge gebe, sollen die weitergegeben werden, eine Haltestelle werde nicht mit einem PIN eingerichtet. Es müsse nur mitgeteilt werden, es spiele keine Rolle, ob sie 50 m laufen oder 150 m laufen, dass war bei RM Quebbemann die Frage, die noch offen wäre. 150 m sei das Kriterium. Es ginge weniger, so wie bei der Pflegeeinrichtung, es gelte aber für alle Points of Interest, Krankenhäuser und Kirchen usw.

Frau van Tongern erläutert, dass im ländlichen Raum maximal 300 m vorgegeben seien.

RM Pöppe fragt nach der Anzahl der Fahrzeuge, Frau van Tongern erläutert, dass 3 Fahrzeuge zur Verfügung stünden. Je zehntausend Einwohner 1 Fahrzeug plus ein Reservefahrzeug.

RM Staas-Niemeyer fragt nach dem Entscheidungszeitraum der Kommunen und bezweifelt, dass man mit September klarkomme.

Herr Linnenbrink empfiehlt, die Jahresperioden durchlaufen zu lassen. Der Start sei am 04.04.24, dann käme der Sommer und das Wetter werde schön, da werden sicher weniger fahren, als in einer Herbstzeit, in der es regnet und dunkel sei. Die Empfehlung sei, bis Frühjahr 2025 hineinzuschauen und dann sei der Zeitpunkt, in dem man miteinander reden müsse. Ob das Angebot so sein solle, wie es jetzt sei. Soll es räumlich und flächendeckend für ganz Bramsche so sein. Das sei eine wichtige

Stellschraube, dann habe man die Zahlen. Es helfe nicht, andere Zahlen aus Deutschland auf Bramsche zu übertragen.

RM Görtemöller berichtet, dass er die Frage der Folgefinanzierung auf Kreisebene auch schon mal an die Landrätin gerichtet habe und diese es als ihre Aufgabe ansehe, eine Folgefinanzierung auf die Beine zu stellen. Er sehe ein Problem mit den vorhandenen Buslinien, die leeren Busse fahren die Straßenseitenräume kaputt und die Busse würden über die Bramscher Steuergelder finanziert. Er fragt, ob es Sinn mache, beides parallel laufen zu lassen oder ob man die steuerfinanzierten Busse kappen könne.

Herr Linnenbrink erläutert, dass man das dann in der Praxis sehen werde. Der Mehrwert für Bramsche sei ein räumlich flächendeckendes Angebot, es werde immer als Gesamtsystem der öffentlichen Mobilität gesehen, das sei der große Unterschied zu Uber.

Frau van Tongern fügt hinzu, dass man nach der Lernphase das Gesamtsystem des ÖPNV-Verkehrs optimieren werde, auf welchen Teilen und Strecken On-Demand-Verkehr sinnvoll sei und wo ein Bus gebraucht werde.

RM Quebbemann berichtet, dass die Fraktion in Bonn Uber getestet habe, die entsprechenden Fahrer waren sehr zufrieden, privatwirtschaftliche Systeme schaffen dort Anreize. Der Fahrpreis sei abhängig von Angebot und Nachfrage. Er bedankt sich bei Herrn Linnenbrink für die Darstellung der Attraktivität der Fläche und für die Ortsteile, insbesondere in den ländlichen Ortsteilen sei dieses System sehr attraktiv. In Bramsche Mitte werde häufig auf den Bus verwiesen, aber in Achmer, Engter oder Kalkriese sei das ganz, insbesondere wenn man zwischen den Ortsteilen unterwegs sei. Seine Sorge sei, ob man am Ende des Projektzeitraumes noch genauso viele Taxiunternehmen habe. Das Projekt stelle eine große Konkurrenz dar. Er fragt nach einer Zusammenarbeit und bittet um Stellungnahme. Er sehe eine Attraktivitätssteigerung, in Bramsche gebe es derzeit das Problem, zu bestimmten Zeiten kein Taxi zu bekommen, das werde mit dem Projekt deutlich besser und sei ein Mehrwert für Bramsche.

Frau van Tongern berichtet, dass man zu dem Thema der Integration mit dem Taxigewerbe im Austausch sei. Die Ausschreibung war so offen, dass sich ein Taxibetrieb als Betreiber hätte bewerben können.

Vors. Bergander schließt das Thema nach einer guten Stunde ab und bedankt sich hauptsächlich bei Frau van Tongern. Er merkt an, dass man von diesem Projekt überzeugt sei, sonst wäre man nicht dabei. Man werde sich anschließend den Fragestellungen der Anschlussfinanzierung stellen.

TOP 5 Lärmaktionsplanung der Stadt Bramsche (4. Runde) WP 21-26/0399

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellten Ergebnisse der Lärmkartierung werden zur Kenntnis genommen.
Die Verwaltung wird beauftragt die Lärmaktionsplanung fortzuschreiben und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung zu informieren und zu beteiligen.

Vors. Bergander begrüßt Herrn Pröpper vom Ingenieurbüro RP Schalltechnik.

Herr Pröpper stellt die Lärmaktionsplanung vor und zeigt auf, welche Veränderungen sich zur Ursprungsplanung ergeben haben.

Vors. Bergander bedankt sich für den interessanten Vortrag und bemerkt, dass man in einem halben Jahr erneut über das Thema sprechen müsse.

RM Marewitz fragt nach der L 78 zwischen Engter und Vörden, die sei nicht mit aufgeführt. Dort gebe es in den letzten Jahren eine massive Zunahme an Gewerbegebieten und Speditionen. Wenn die Zahlen nur hochgerechnet würden, dann fehlen diese Lärmbelastungen für die Anlieger an der L 78.

Herr Pröpper erklärt, dass die Zahlen nicht aktuell seien und auf 2015 basieren. Deshalb werde keine 3 Mio.-Grenze erreicht und die Straße nicht in die Lärmkartierung eingegangen.

RM Marewitz fragt, ob für die Ortschaften Lappenstuhl, Engter und Teile der Gartenstadt eine Lärmschutzwand geplant sei, da diese Siedlungen durch den Ausbau der A1 sehr stark belastet seien, weil der Verkehr immer weiter zunähme.

Herr Pröpper bestätigt, dass bei einem Neubau von Straßen geprüft werde, ob Grenzwerte überschritten würden. Im Zuge des Ausbaus müsse also an den anliegenden Gebäuden rechnerisch geprüft werden, ob nach dem Ausbau eine Überschreitung vorliege. Wenn eine Überschreitung vorliege, müsse eine Lärmschutzmaßnahme durchgeführt werden. Das könne aktiv mit Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden oder passiv an den Gebäuden selbst z. B. mit neuen Fenstern umgesetzt werden.

RM Marewitz fragt, ob man tätig werden müsse.

Herr van de Water erläutert, dass es im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum 6streifigen Ausbaus der A 1 abgearbeitet werde. Das Problem sei, dass die Planfeststellung schon Jahre zurückliege und zu dem Zeitpunkt mit den damals gültigen Grenzwerten gearbeitet worden sei.

Herr Pröpper bestätigt, dass die Grenzwerte seit 1990 unverändert seien. Die Verkehrsbelastung werde als Prognose hochgerechnet, d. h. die Planfeststellung basiere auf Prognosewerte, nach Fertigstellung müsse verifiziert werden, ob die Prognose eingehalten sei.

RM Kuhlmann fragt, ob aufgrund des Gutachtens gravierende Maßnahmen auftauchen, sei es straßenverkehrsrechtlich oder Lärmsanierungsmittel, die beantragt werden können. Es sei wichtig für die Kommunikation mit der Bevölkerung, damit Anträge gestellt werden.

Herr Pröpper erläutert, dass es sich dabei um den 2. Teil des Lärmaktionsplans handele. Man sei jetzt im 1. Teil in Runde 4. Die Maßnahmen selbst werden nun fortgeschrieben oder ergänzt. In der Stufe 3 seien einige Maßnahmen, die mehr einen allgemeinen Charakter haben.

Auf Nachfrage von RM Kuhlmann bestätigt Herr Pröpper, dass es im Juli einen konkreten Plan mit den Maßnahmen geben werde.

Herr van de Water betont, dass es sich nur um Vorschläge handele, die mit dem Straßenbaulastträger, d. h. mit dem Bund abgestimmt werden müssten. Bisher konnte keine Einigung mit dem Straßenbaulastträger erzielt werden.

BV Stuckenberg fragt, ob die Stadt Bramsche verpflichtet sei, bestehende Bebauungspläne zu überprüfen und ggf. abzuändern. Könne jemand verpflichtet werden, der in der Nähe so einer Straße um- oder anbaut, dass er neue Fenster einbauen müsse.

Herr Pröpper erläutert, dass alle B-Pläne ihre Gültigkeit behalten, erst bei Änderungen mit den neuesten Daten ein schalltechnisches Gutachten angefertigt werden müsse. Er versichere, dass die Stadt Bramsche nicht verpflichtet werden könne, Bebauungspläne zu ändern.

Vors. Bergander lässt über die Vorlage WP 21-26/0399 abstimmen:

Abstimmungsergebnis: 11 Stimmen dafür
 0 Stimmen dagegen
 0 Enthaltungen

TOP 6 Sachstand: Entwässerungssituation Engter

Herr van de Water erklärt ausführlich die Problematik der Entwässerungssituation in Engter. Es habe zudem im vergangenen Jahr deutlich mehr Niederschläge gegeben als üblich. Man rechne mit 750 – 780 mm pro Jahr, Ende Dezember lag man bei 1120-1150 mm.

Das Problem sei, dass man alte Straßen habe, die vor 30, 40 oder 50 Jahren für ganz andere Regenereignisse ausgelegt wurden, als es heute erforderlich wäre. Auch seien die Baugebiete und deren Bebauungspläne aus den 50er/60er/70er/80er/90er Jahren. Seither habe sich die Regenwasserlage verschärft und allein in den letzten 3 Jahren die Auflagen der Unteren Wasserbehörde deutlich angepasst worden.

Alte Straßen mit alten Kanälen könne man nicht so schnell ertüchtigen. Man habe mit dem Abwasserbeseitigungsbetrieb kurzfristige Entlastungsmaßnahmen getroffen, langfristig werde ein Regenkanal im Bereich Gartenweg erneuert und ein besserer Durchfluss unter der B 68 geschaffen. Beim Thema Engter Bach stehe noch eine Klärung mit dem Landkreis Osnabrück aus. Zur Maßnahmenumsetzung müsse die Flächenverfügbarkeit auf privaten Flächen geklärt werden.

Herr Richter vom Abwasserbeseitigungsbetrieb (ABB) bestätigt, dass es durch die vielen Regenfälle in Engter ein großes Problem gebe. Die Kläranlage in Bramsche verarbeitet an normalen Tagen zwischen 4.000 und 6.000 qm Wasser. Derzeit gebe es einen Zulauf von 11.000 bis 13.000 qm. Es handele sich ausschließlich um Fremdwasser, also Regenwasser, das eigentlich nicht in das Klärwerk gehöre. Durch den Regen sei der Grundwasserspiegel so stark angestiegen, dass das Wasser auch in Keller einlaufe. Es komme durch die Wassermengen zu Überströmungen in der Kanalisation, Abwasser dürfe dabei nicht austreten, der ABB habe darauf mit zusätzlichen Fahrzeugen zum Abpumpen von Wasser aus der Schmutzwasserkanalisation reagiert.

Sein Appell gelte an alle Betroffenen in dieser Notlage, das Wasser in den Regenkanal oder in den Außenbereich abzuleiten.

Im Ortsbereich Engter falle u. a. durch das Industriegebiet immer mehr Wasser an. Es werde eine Entlastungsdruckrohrleitung von der Kläranlage bis zum Industriegebiet Engter geplant, die Fertigstellung solle Mitte nächsten Jahres sein.

Vors. Bergander fragt nach Anmerkungen aus dem Gremium.

RM Hundeling fragt, ob von außen Wasser in die Schmutzwasserkanäle eindringen könne.

Herr Richter gibt an, dass der ABB sofort tätig werde, falls Undichtigkeiten festgestellt würden.

RM Quebbemann fragt, ob ein einleitender Gewerbebetrieb schon zu entsprechenden Resultaten führe, dass Abwasser austreten könne.

Herr Richter bestätigt, dass die Industriebetriebe in der Zuführung eingeschränkt würden. Allerdings: Wenn nur in Engter 10 Haushalte aus der Not heraus eine Tauchpumpe in den Keller stellen und pro Stunde 100 qm Wasser pumpen, also 1.000 qm in 10 Stunden, bestehe Handlungsbedarf. Es würden zusätzliche Fahrzeuge beauftragt, das Wasser abzupumpen und manuell zur Kläranlage zu bringen.

Herr Richter erläutert, dass Oberflächenwasser von privaten Flächen nicht direkt auf die Straße geleitet werden dürfe. Es handele sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit.

RM Quebbemann fragt, ob vor Erteilung eines Bußgeldes oder eines formellen Verfahrens vielleicht eine gewisse Information oder Aufklärungskampagne und der Versuch, einen Appell zu starten, eine bessere Möglichkeit sei, auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Er regt an, diese Thematik anzunehmen.

Herr Richter erklärt, dass es Neubaugebiete gebe, wo die Befestigungszahl der Oberfläche deutlich überschritten wurde. Es gab dazu bereits Veranstaltungen, um darauf hinzuweisen.

Eine Bürgerin bedankt sich bei BD Müller für die Beantwortung ihrer E-Mail. Es gehe um den Gartenweg. Sie fragt, ob der Eicker Weg neu gemacht werde sowie die Verrohrungen an den Grundstücken.

Herr Richter antwortet, dass man sich das vor Ort ansehen und mit den Eigentümern sprechen werde. Es werde versucht, eine zeitnahe Verbesserung am Gartenweg herzustellen.

Ein Bürger beschreibt das Problem an der Ecke Gartenweg/Unnerdorpweg. Bei einem älteren Gebäude drücke das Wasser aus dem Gulli in den Innenhof zurück. Bei einer Begehung wurde angemerkt, ob evtl. der Regenwasserkanal verstopft sei. Er fragt, ob dies geprüft wurde.

Herr Richter erläutert, dass er in dieser Sitzung keine Aussagen zu privaten Grundstücken treffen könne. Die Situation vor Ort sei aber bekannt.

Ein Bürger fragt, wo das Wasser versickern soll und weist auf die große Baustelle hin, von der das Wasser auch auf die Straße laufe.

Herr Richter erklärt, dass die Grundstücke im Außenbereich das Oberflächenwasser zur Versickerung bringen müssen. Es gebe verschiedene Versickerungsanlagen, wenn diese nicht ausreichend gewartet und geprüft werden, dann funktioniere sie irgendwann nicht mehr. Er weist nochmal darauf hin, dass nicht über private Grundstücke gesprochen werden könne.

Bei Neubauten werden Fachingenieure mit einer Berechnung beauftragt, wie und wo das Wasser bleiben könne. Das Gebäude an der Gartenstraße wurde geprüft, es gebe eine Einleitbeschränkung, es müsse ein Teil des Wassers auf dem Grundstück zurückgehalten werden und ein Teil des Wassers sei an den örtlichen Schmutzwasserkanal abzugeben.

Ein Bürger erläutert, dass das Wasser aus dem verrohrten Bereich komme, was von oben runterläuft und es dort wieder hochgedrückt werde, weil etwas verstopft sei und da stellt er die Frage, ob dieses überprüft wurde.

Herr Richter bestätigt nochmals die zweimalige Prüfung des Sachverhaltes. Er bietet ein Gespräch an, betont aber, dass dies kein Thema für eine öffentliche Sitzung sei.

Ein Bürger spricht die Schmutzwassersituation beim Pumpwerk am Heidedamm an, das seit Weihnachten fast täglich übergelaufen sei. Nach entsprechenden Hinweisen wurde veranlasst, dass ein Fahrzeug etwas länger abfährt. Im neuen Gewerbegebiet habe es scheinbar auch ein Problem gegeben.

Herr Richter bestätigt die Aussage und merkt an, dass es sich um aus zuvor genannten Gründen eine absolute Ausnahmesituation handele.

Ein Bürger fragt Herrn van de Water, inwieweit er sich die Regenrückhaltebecken oberhalb des Dorfes angesehen habe, seines Wissens funktioniere das Regenrückhaltebecken bei Brüggemann

nicht richtig, da sich dort angeblich kein Wasser aufstaut. Es handele sich um ein Regenrückhaltebecken für den Engter Bach.

Herr van de Water berichtet, dass ein Anlieger die Ausführung des Beckens beklagt habe und daraufhin nachträglich eine 20 cm Schwelle eingebaut werden musste. Ohne diese würde das Beckenwasser anschwimmen.

Ein Bürger hat eine ergänzende Frage zum Vullbrocks Esch/Ecke B 218. Dort sei massiv Schmutzwasser ausgetreten, was in den Ahrensbach oder in den Mühlenbach gelaufen sei. Was wurde unternommen, um zu verhindern, dass keine Schäden in den Gewässern Ahrensbach/Mühlenbach entstanden seien. Wurden dort Untersuchungen angestellt? Er finde es einfach zu sagen, dass die Leute das vorgefundenes Wasser im Keller in den Abwasserkanal gepumpt haben, aber es gebe dort viele neue Gebäude, aus denen noch nie Wasser aus dem Keller gepumpt werden musste. Er fragt, ob die Kanäle für die Neubausiedlung für ein solches Regenereignis dementsprechend dimensioniert worden seien. Man erwarte noch weitere Häuser in der Neubausiedlung, was passiere dann? Er fragt, ob die Pumpstation richtig dimensioniert sei oder nicht.

Desweiteren fragt er, warum keine kurzfristigen Maßnahmen unternommen seien, als das Wasser austrat, um Schäden an den Gewässern zu vermeiden.

Herr Richter erläutert, dass vom ABB keine Untersuchung unternommen seien. Es wurde eine Überstauung des Kanals festgestellt.

Die Dimensionierung des Kanals in Engter sei überprüft worden, wenn ein Neubaugebiet angeschlossen sei, sei bemessen, ob der Kanal das aufnehmen könne. Es wurde erneut überprüft und deshalb werde die Entlastungsdruckrohrleitung gebaut, um einen großen Teil des Wassers aus dem Industriegebiet in Engter direkt zur Kläranlage zu befördern. Bei dem kräftigen Zulauf von Fremdwasser könne der Kanal das nicht aufbringen. Es wurde die Maßnahme getroffen, dass sofort ein Fahrzeug geschickt werde, wenn Wasser austrete und das überschüssige Wasser abgepumpt werde.

Herr van de Water nimmt Stellung zu der Frage zu Neugebieten, die dazukommen. Die Untere Wasserbehörde gebe vor, das Gebiet mit einem Regenrückhaltebecken zu versehen und der Drosselabfluss aus dem Regenrückhaltebecken dürfe nur so groß sein, wie normalerweise von einer landwirtschaftlichen Fläche das Wasser abfließen würde. Deshalb seien die Regenrückhaltebecken so groß dimensioniert und sie werden zukünftig noch größer dimensioniert werden müssen, weil mit noch größeren Regenereignissen gerechnet werden müsse. Das Problem seien die alten Baugebiete aus den 50er und 60er Jahren, da gab es noch keine Regenrückhaltebecken.

Ein Bürger fragt, was passiere, wenn die Rigolen z. B. im Baugebiet Kapshügel an den Straßen bei dem hohen Grundwasserstand das Wasser nicht mehr aufnehmen und ob sie irgendwo angeschlossen seien.

Herr van de Water erklärt, dass es dort einen Überlauf gebe und das Wasser in das Regenrückhaltebecken geleitet werde, um von dort gedrosselt abgeleitet zu werden.

Ein Bürger fragt, ob das Wasser bei den beiden großen Bauvorhaben an der Bramscher Allee/Pflegeheim und Seniorenwohnanlage auf dem Grundstück versickere.

Herr van de Water bestätigt das, dieses sei im Bebauungsplan festgelegt.

Ein Bürger spricht ein bewohntes Objekt an, wo auch Wasser in den Keller gelaufen sei und fragt, wo das Wasser bleibe, was das Grundstück nicht mehr aufnehmen könne.

Herr Richter erklärt, dass im Bebauungsplanverfahren festgelegt werde, ob ein Grundstück an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden kann oder ob das Wasser auf dem Grundstück versickert. Die beiden angesprochenen Grundstücke müssen das Oberflächenwasser auf ihren Grundstücken versickern lassen, die Rückhaltesysteme werden nach einem Arbeitsblatt ATV 138 berechnet, weil es genehmigungsfrei sei, werde es nicht extern überprüft.

TOP 7 Einwohnerfragestunde

Herr van de Water berichtet ausführlich über die Hochwassersituation und die Erfahrungen in Bramsche.

Man habe einen Krisenstab gegründet, der Hochwasseralarmplan habe bestens funktioniert und werde weiter vervollständigt.

RM Staas-Niemeyer merkt an, dass sie sich über Weihnachten und Neujahr jeden Tag bei Herrn van de Water bedankt habe, dass man den Haseesee habe und alles so gut funktioniert habe. Sie selbst habe früher den Keller immer voll Wasser gehabt, der Grammelmoorweg sei gefährdet und dieses Mal sei nichts passiert.

BV Schulze stellt klar, dass er die Anfrage gestellt habe, weil man Stadtentwicklung betreibe und entscheiden müsse, ob im Hasebereich gebaut werde, wenn viel Wasser zu erwarten sei. Er bedankt sich bei Herrn van de Water.

RM Quebbemann bedankt sich im Namen aller bei Herrn van de Water auch in seiner Funktion als Kreisbrandmeister und bittet ihn, den Dank weiterzugeben. Es sei keine Selbstverständlichkeit, was an solchen Tagen ehrenamtlich geleistet werde.

Bei dem Thema Keller spricht er die Problematik an, dass das Grundwasser so hoch sei, dass es unten durch die Sohle oder die Außenwände kommt. Er erinnert sich an Ausführungen, die noch nicht lange her seien, wo erklärt wurde, dass man sowohl hier und auf Kreisebene zum Thema Dürre, Sommer und Wassermangel alles dafür tun müsse, dass das Wasser vor Ort bleibe. Da wurde das gewünscht, was jetzt eingetreten sei. Man könne als Stadt nur begrenzt den Grundwasserstand beeinflussen, welche Linie solle stadtplanerisch gefahren werden, er sehe den Hochwasserschutz im Zweifelsfall vorrangig.

RM Quebbemann fragt nach einer Möglichkeit, dass das Grundwasser nicht so hochsteige, dieses wird von Herrn van de Water verneint.

RM Hundeling spricht die Thematik des Kindergartens an und die Berichterstattung in den sozialen Medien, dass der Kindergarten an die falsche Stelle gekommen sei.

Herr van de Water erklärt, dass im Zuge des Bebauungsplanes untersucht wurde, ob das Extremhochwasser, das HQextrem, was vom Land vorgegeben wurde, über die Hase dargestellt werden könne. Es könne dargestellt werden, der Kindergarten sei über den HQextrem angelegt worden, d. h. selbst das Extremhochwasser der Hase würde nicht dazu führen, dass der Kindergarten überflutet werde.

BD Müller stellt fest, dass die Gräben am Kindergarten Grundstück eindeutig einen tieferen Wasserstand hatten und dennoch Wasser auf dem Grundstück stand. Eine Versickerung sei durch die Verdichtung des Erdreiches, verursacht durch die Baumaßnahme, noch nicht möglich gewesen. Um Wasseransammlungen künftig zu vermeiden, werde eine Verrohrung vorgenommen.

RM Pöppe fragt, ob Schieber vorgesehen seien, wenn das Gelände verrohrt werden solle, damit das Wasser erst versickern könne, bevor es abgeleitet werde.

Herr van de Water erklärt, dass im Regelfall die Versickerungsanlage ausreiche, aber in einem Extremfall wie jetzt müsse dann die klassische Notentlastung in den Gräben erfolgen. 95 % des Jahres versickere das Wasser.

TOP 8 Informationen

BD Müller weist auf eine zweite Informationsveranstaltung zum Wohnquartier am Hasedeich hin. Diese soll am 20.02.2024 stattfinden. Es soll hier noch einmal verdeutlicht werden, dass für das Projekt nicht nur klassische Investoren gesucht werden, sondern auch Interessenten für Eigentumswohnungen. Die Uhrzeit steht noch nicht fest, wird vermutlich um 18.30 Uhr sein. Anmerkung BD Müller: Der Termin muss aufgrund einer Terminveränderung beim Hauptinvestor Echterhoff verschoben werden. Neuer Termin ist der 21.03.2024 um 18:00 Uhr.

BD Müller weist auf die Informationsveranstaltung zum Thema Kommunale Wärmeplanung hin. Diese wird am 30.01.2023 als Hybrid-Veranstaltung stattfinden. Sowohl in Präsenz im Ratssaal als auch online. Die genaue Uhrzeit wird noch bekanntgegeben.

TOP 9 Anfragen und Anregungen

Vors. Bergander stellt fest, dass es keine Anfragen und Anregungen gibt und schließt den öffentlichen Teil.

Ralf Bergander
Vorsitzender

BGM Heiner Pahlmann
Verwaltung

Anja Vogt
Protokollführerin