Protokoll über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität

---

Sitzungsdatum:	Mittwoch, den 26.11.2025
Beginn:	17:00 Uhr
Ende	19:30 Uhr
Ort, Raum:	Bohmte, Bohmter Kotten, Schulstraße 12, 49163 Bohmte

Anwesend:

Vorsitzender
Heinrich Ahlbrink

Ausschussmitglieder
Patrick Buchsbaum
Jan Fröhling
Ralf Kasper
Karl Koopmann
Waldemar Neumann
Arnd Sehlmeyer — Bis TOP 9
Thomas Gerding

beratende Mitglieder
Martin Gramke
Johannes Knapp

Von der Verwaltung
Bürgermeister Markus Kleinkauertz
Erster Gemeinderat Thomas Rehme — Bis TOP 9
Fachdienstleiter Alf Dunkhorst

Gäste
Stefan Buse, Planungsbüro Hahm

Abwesend:
Anne Paul

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1	Eröffnung der Sitzung
2	Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
3	Feststellung der Tagesordnung
4	Genehmigung des Protokolls vom 10.09.2025
5	Einwohnerfragestunde I

6 Nutzung eines Straßenmanagementsystems mit KI-Unterstützung
Vorlage: BV/277/2025

7 Sanierung der Einmündung Feldkampstraße zur Hunteburger Straße
Vorlage: BV/278/2025

8 Einrichtung einer mobilen Grüninsel auf dem Bahnhofsvorplatz
Vorlage: BV/284/2025

9 Einrichtung von Trinkwasserabgabestellen
Vorlage: IV/283/2025

10 Sachstand Errichtung einer Fahrradstraße
Vorlage: IV/276/2025

11 Verbesserung des ÖPNV 2026
Vorlage: BV/285/2025

12 Haushalt 2026 - Beratungen
Vorlage: BV/184/2025

13 Verschiedene Projekte im Tourismus
Vorlage: IV/271/2025

14 Bericht der Verwaltung

15 Anträge und Anfragen

16 Einwohnerfragestunde II

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Der Ausschussvorsitzende Heinz Alhbrink eröffnet die Sitzung und begrüßt alle anwesenden Ausschussmitglieder und die Vertreter der Verwaltung. Er weist darauf hin, dass ein Aufnahmegerät zur Protokollierung der Sitzung verwendet wird und erklärt, dass die Aufzeichnung der Stimmen ausschließlich zur Unterstützung bei der Erstellung des Protokolls dient und nach dessen Fertigstellung datenschutzkonform gelöscht werde.

zu 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Ahlbrink stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest.

zu 3 Feststellung der Tagesordnung

Herr Ahlbrink erklärt, dass die Tagesordnung aufgrund einer um 18:00 Uhr stattfindenden Gesellschafter- und Aufsichtsratssitzung der HWL angepasst werden müsse. Herr Ahlbrink ergänzt, dass die Gemeinde durch Thomas Rehme bei dieser Sitzung vertreten werde. Daher sollen die Tagesordnungspunkte, zu denen Thomas Rehme Ausführungen machen werde, vorgezogen werden.

Herr Ahlbrink erläutert, dass der Tagesordnungspunkt „Nutzung eines Straßenmanagementsystems“ als neuer Tagesordnungspunkt 6 behandelt werde. Die Tagesordnungspunkte „Sanierung Einmündung Feldkampstraße zur Hunteburger Straße“, „Einrichtung einer mobilen Grüninsel auf dem Bahnhofsvorplatz“ und „Einrichtung von Trinkwasserabgabestellen“ würden vorgezogen werden. Die übrigen Punkte verschieben sich entsprechend nach hinten. Er fragt, ob es Einwände gegen diese Änderung gebe.

Da keine Einwände geäußert werden, wird Tagesordnung mit den Tagesordnungspunkten 1 – 16 festgestellt.

zu 4 Genehmigung des Protokolls vom 10.09.2025

Herr Knapp erinnert daran, dass er beim letzten Treffen eine Präsentation vorbereitet habe, die er zeigen wollte. Aufgrund eines fehlenden Beamers sei dies jedoch nicht möglich gewesen. Er äußert, dass er die entsprechende PowerPoint-Präsentation vermisse und diese auch nachträglich nicht habe auffinden können. Herr Ahlbrink bestätigt, dass die Präsentation offenbar nicht vorliege.

Herr Dunkhorst schlägt vor, dass Herr Knapp die Präsentation erneut zuschicken könne, damit diese dem Protokoll beigefügt werde.

Das Protokoll über die Sitzung vom 10.09.2025 wird ohne Änderung genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	8
Nein:	0
Enthaltung:	0

zu 5 Einwohnerfragestunde I

Herr Knapp erkundigt sich nach der Zuständigkeit für die Pflege der Obstbäume, die im Rahmen des Wegrandstreifenprogramms vor 25 Jahren gepflanzt wurden. Er fragt, ob Ersatzpflanzungen geplant seien und ob die Gelder von Amprion, die für Naturschutzmaßnahmen vorgesehen sind, in diesem Zusammenhang genutzt werden könnten. Zudem weist er darauf hin, dass die Bäume oft zu hochgewachsen seien, was die Ernte erschwere.

Herr Rehme erläutert, dass die meisten der genannten Bäume an Gemeindestraßen stehen und somit in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen. Er merkt an, dass die ursprüngliche Idee, Obstbäume an Straßen zu pflanzen, problematisch gewesen sei, da diese die Straßen beschädigen und die Ernte aufgrund der Verkehrssituation gefährlich sei. Für zukünftige Pflanzungen sei geplant, keine Obstbäume mehr an Straßenrändern zu setzen, sondern standortgerechte heimische Bäume zu wählen. Obstbäume sollten stattdessen auf Obstwiesen oder ähnlichen Flächen angesiedelt werden. Er erklärt, dass der Bauhof der Gemeinde für die Pflege zuständig sei. Es gebe geschultes Personal, das Baumschnitte durchführe, jedoch seien viele der Bäume seit 20 Jahren nicht gepflegt worden und daher in einem schlechten Zustand. An einigen Standorten sei eine Pflege kaum noch möglich. Die gelben Bänder, die auf die Möglichkeit zur Ernte hinweisen, würden nur an sicheren Standorten wie Obstwiesen angebracht.

zu 6 Nutzung eines Straßenmanagementsystems mit KI-Unterstützung Vorlage: BV/277/2025

Die Verwaltung schlägt vor, die gesamte Infrastruktur der Straßen und Wege der Gemeinde Bohmte einschließlich der Straßenbäume, der Verkehrsschilder, der Straßenbeleuchtung etc. digital mit Hilfe einer KI-Unterstützung erfassen und auch bewerten zu lassen.
Technisch wird durch Benutzung einer Smartphone-App nach und nach die Infrastruktur erfasst. Der Kollege im Einsatz bei der Straßenkontrolle kann ein Smartphone im Innern seines Fahrzeuges befestigen und mit bis zu 60 km/h die Straßen abfahren. Die App fertigt alle 4 Meter ein aktuelles Bild, um die digitale Bestandserfassung umzusetzen. Die gefertigten Bilder werden anschließend vom Dienstleister per KI verarbeitet und anschließend der Gemeinde Bohmte dauerhaft zur Verfügung gestellt.
Die erfassten Daten werden nach verschiedenen Zustandsklassen ausgewertet und übermittelt. Diese Datenerfassung ermöglicht ein intelligentes Straßenmanagementsystem, um die finanziellen Mittel der Gemeinde Bohmte bestmöglich einzusetzen.
Ein weiterer Vorteil ist die rechtssichere und objektive Dokumentation der Infrastruktur. Hierdurch wird es möglich sein, Schadensersatzansprüche erstmals rechtssicher beurteilen zu können.
Auch ermöglicht das System die digitale Bestandserfassung aller Spielgeräte (einschließlich des genauen Standorts) auf den Spielplätzen, um den genauen Zustand jedes Spielgeräts zu erkennen und notwendige Veränderungen schon frühzeitig planen zu können.
Die Straßenbeleuchtung könnte ebenfalls vollständig digital erfasst werden. Im Schadensfall könnte die Beauftragung einer Reparatur aus dem System digital an die Reparaturfachfirma mit genauem Standort etc. erfolgen. Die tägliche Arbeit der Verwaltung kann durch den Einsatz des Systems erheblich optimiert werden. Auch die Zusammenarbeit mit dem Wasserverband Wittlage lässt sich auf diesem Weg zeitlich und kostenmäßig optimieren.

Es ist festzustellen, dass die Lebensdauer der Infrastruktur der Gemeinde Bohmte durch den Einsatz des digitalen Managementsystems mit KI-Unterstützung verlängert und kostentechnisch optimiert wird.

Die Verwaltung hat verschiedene Systeme untersucht und getestet. Die Firma vialytics GmbH aus Stuttgart konnte das beste System aus Sicht der Verwaltung zur Verfügung stel-

len. Die zahlreichen Anwendungsmöglichkeiten und die unkomplizierte Anwendung unterscheidet das angebotene System erheblich von den übrigen Marktangeboten. Im Anhang wird eine Präsentation des Systems der Firma vialytics GmbH zur Kenntnisnahme eingestellt. Die Verwaltung hat verschiedene Systeme umfangreich getestet, so dass auf eine Ausschreibung aufgrund der sehr unterschiedlichen Leistungsangebote verzichtet werden kann, da keine objektive Vergleichbarkeit möglich ist.

Die Verwaltung schlägt vor, dass für das Managementsystem mit KI-Unterstützung der Firma vialytics GmbH nach der Haushaltsgenehmigung im Jahr 2026 für den Zeitraum von drei Jahren ein entsprechender Dienstleistungsvertrag abgeschlossen wird. Die jährlichen Kosten sind bei der Haushaltsplanung für das Jahr 2026 ff. bereits berücksichtigt.

Herr Rehme führt aus, dass die Erfassung und Überwachung der Straßen und Wege der Gemeinde eine zentrale Aufgabe des Fachdienstes sei. Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen sei diese Aufgabe in den vergangenen Jahren jedoch nicht vollumfänglich wahrgenommen worden. Er betont, dass ein frühzeitiges Erkennen von Schäden durch das geplante System dazu beitragen könne, größere Schäden und damit verbundene Kosten zu vermeiden. Das System solle durch den Einsatz eines Smartphones, das in der Windschutzscheibe eines Kontrollfahrzeugs befestigt werde, die Straßen und Wege digital erfassen. Dabei würden alle vier Meter Fotos aufgenommen, die in eine Cloud geladen und durch eine KI verarbeitet würden. Personen, Tiere oder Fahrzeuge auf den Bildern würden automatisch unkenntlich gemacht, sodass ausschließlich die Straßen und die dazugehörige Infrastruktur erfasst würden. Neben den Straßen würden auch Bürgersteige, Schilder, Laternen, Straßenbäume und weitere Elemente der Verkehrsinfrastruktur dokumentiert.

Herr Rehme erläutert weiter, dass die erfassten Daten in 14 verschiedene Zustandsklassen eingeteilt würden, um den Zustand der Straßen zu bewerten. Die KI könne zudem Vorschläge für Sanierungsmaßnahmen machen. Zusätzlich bestehe die Möglichkeit, Schäden manuell zu dokumentieren, indem Fotos direkt in das System hochgeladen würden. Dies sei insbesondere für die Nachweispflicht der Gemeinde von Bedeutung, um im Falle von Schadensersatzforderungen belegen zu können, dass die Verkehrssicherungspflichten erfüllt worden seien.

Herr Rehme hebt hervor, dass die Software auch die Erfassung von Spielplätzen und deren Infrastruktur ermögliche. So könnten beispielsweise Bänke und Spielgeräte innerhalb weniger Minuten digital erfasst und deren Zustand dokumentiert werden. Dies sei ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit und zur Erfüllung der Dokumentationspflichten der Gemeinde. Darüber hinaus ermögliche die Software die direkte Erstellung von Arbeitsaufträgen, die in das bestehende Buchungssystem integriert werden könnten, wodurch die Arbeitsabläufe erheblich erleichtert und beschleunigt würden.

Herr Rehme betont, dass die Einführung des Systems zu einer deutlichen Verbesserung der Qualität und Effizienz der Verwaltungsarbeit führen würde. Er verweist auf eine Präsentation der Firma Valistrics, die das System anbietet, und hebt hervor, dass diese Firma führend in diesem Bereich sei. Die Verwaltung plane, das System zunächst für drei Jahre zu testen, um Erfahrungen zu sammeln. Die Kosten seien im aktuellen Haushaltsentwurf berücksichtigt, jedoch würden diese aus Gründen der Vertraulichkeit nicht in der öffentlichen Sitzung genannt.

Herr Koopmann äußert, dass er das Vorhaben grundsätzlich für sinnvoll halte, jedoch die Kosten des Systems nicht kenne. Er betont, dass eine Entscheidung über die Einführung des Systems ohne Kenntnis der Kosten schwierig sei. Herr Rehme entgegnet, dass die grundsätzliche Sinnhaftigkeit des Systems unabhängig von den Kosten bewertet werden könne und die finanziellen Details im Verwaltungsausschuss besprochen würden.

Herr Gerding fragt nach den Unterschieden des vorgestellten Systems zu anderen Anbietern. Herr Rehme erklärt, dass andere Systeme weniger Funktionen und Module böten und beispielsweise keine vollständige Erfassung des Seitenraums oder der Spielplatzinfrastruktur ermöglichten. Das vorgestellte System sei in der Lage, Bürgersteige, Schilder und Bäume zu erfassen und diese Daten umfassend zu verarbeiten.

Herr Kleinkauertz ergänzt, dass die Gemeinde aufgrund ihrer Größe und der umfangreichen Verkehrsinfrastruktur ein solches System dringend benötige. Er hebt hervor, dass die bisherigen analogen Verfahren nicht mehr ausreichten, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Das System ermögliche eine präzisere Priorisierung und Planung von Sanierungsmaßnahmen sowie eine bessere Kalkulation der Kosten. Zudem betont er, dass das System den Datenschutz vollständig gewährleiste, da Personen und Fahrzeuge auf den Aufnahmen unkenntlich gemacht würden.

Abschließend äußert Herr Kleinkauertz die Hoffnung, dass das Vorhaben von der Politik unterstützt werde, da es einen wichtigen Schritt in Richtung Digitalisierung und Modernisierung der Verwaltung darstelle.

Herr Kleinkauertz führt aus, dass das geplante Managementsystem zunächst für drei Jahre eingeführt werden solle, wobei eine Befristung vorgesehen sei. Er betont, dass nach Ablauf dieser Zeit eine Rückkehr zum alten System möglich sei, falls sich das neue System als unbrauchbar erweise.

Herr Sehlmeyer äußert sich positiv zu dem Vorhaben und unterstützt die Anschaffung des Systems. Er erkundigt sich, ob es möglich sei, Grundstücksgrenzen in das System zu integrieren, sodass die KI potenzielle Unregelmäßigkeiten, beispielsweise bei der Größe von gemeindeeigenen Grundstücken, erkennen könne. Herr Rehme erklärt, dass das System bereits über die entsprechenden Daten verfüge und diese hinterlegt seien. Er weist darauf hin, dass es sich um dasselbe System handele, das auch im Rathaus genutzt werde, um umfassende Überprüfungen vorzunehmen.

Herr Sehlmeyer hebt hervor, dass das System eine objektivere Entscheidungsgrundlage biete als Entscheidungen nach Augenmaß. Er betont, dass es die Arbeit im Ausschuss erleichtere, da relevante Informationen einfacher zugänglich seien. Er berichtet, dass er in der Vergangenheit Straßen vor Ort begutachtet habe, die zur Bearbeitung anstanden, und merkt an, dass solche Fahrten durch das System möglicherweise reduziert werden könnten.

Beschluss:
Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität empfiehlt dem Gemeinderat, für das Managementsystem mit KI-Unterstützung der Firma vialytics GmbH nach der Haushaltsgenehmigung im Jahr 2026 für den Zeitraum von drei Jahren einen entsprechenden Dienstleistungsvertrag abzuschließen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	1

zu 7 Sanierung der Einmündung Feldkampstraße zur Hunteburger Straße Vorlage: BV/278/2025

Die Einmündungssituation der Feldkampstraße auf die K 420 ist zurzeit nicht optimal gestaltet. Die Führung der Fußgänger über einen gepflasterten Seitenbereich an der Einmündung

der Feldkampstraße führt dazu, dass der Fahrbahnbereich der Straße sich verengt. Dadurch können die Kraftfahrzeuge nicht direkt vor der weißen Blockmarkierung halten und müssen etwas in die Gegenfahrbahn ausweichen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird verwaltungsseitig vorgeschlagen, die Führung des Fußgängerverkehrs etwas nach links über einen neu zu schaffenden Pflasterweg zu verlagern. Dadurch könnte die Fahrbahn der Feldkampstraße direkt vor der Einmündung etwas verbreitert werden. Im Ergebnis könnte durch diese Baumaßnahme die vorhandene Gefährdungssituation erheblich verbessert werden.
Im Anhang wird ein entsprechender Gestaltungsvorschlag zur Kenntnisnahme zur Verfügung gestellt.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme werden voraussichtlich ca. 19.000 € betragen und könnten aus den Haushaltsmitteln der Straßenunterhaltung Gemeindestraßen getragen werden.

Herr Rehme erläutert, dass die derzeitige bauliche Situation an der Einmündung problematisch sei. Die Fahrbahn sei durch eine Pflasterung, die für Fußgänger vorgesehen ist, verengt. Dies führe zu Schwierigkeiten, insbesondere wenn Fahrzeuge ein- und ausfahren oder wenn größere Fahrzeuge die Einmündung passieren.

Herr Rehme berichtet weiter, dass im Ortsrat Herringhausen-Stirpe-Oelingen ein alternativer Vorschlag diskutiert worden sei. Dieser sehe vor, den Fußweg parallel zur Fahrbahn zu führen, was durch eine rot markierte Fläche in der Skizze dargestellt sei. Diese Lösung würde nicht nur die Sicherheit der Fußgänger erhöhen, sondern auch die Kosten reduzieren. Der Verwaltungsvorschlag solle daher entsprechend angepasst werden. Herr Rehme betont, dass die Verlagerung des ursprünglich geplanten Fußweges sinnvoll sei, um Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrzeugen der Feuerwehr zu vermeiden, da der Parkplatz der Feuerwehr direkt an die geplante Strecke angrenze.

Herr Ahlbrink ergänzt, dass sich in dem Bereich der erweiterten Fahrbahn ein Wasserhydrant befinde, was bei der Umsetzung berücksichtigt werden müsse. Er äußert Zweifel, ob die geplante Erweiterung der Verkehrsfläche ohne Anpassung des Hydranten realisierbar sei.

Herr Rehme erklärt, dass der Hydrant im Bedarfsfall um einen halben Meter versetzt werden könne, um die Umsetzung der Maßnahme zu ermöglichen. Herr Ahlbrink zeigt sich mit dieser Lösung einverstanden und bezeichnet die vorgeschlagene Anpassung als ideal.

Herr Rehme fügt hinzu, dass die Feuerwehr, vertreten durch den Ortsbrandmeister, dem Vorschlag zugestimmt habe. Die Verwaltung werde zunächst versuchen, die Maßnahme ohne Versetzung des Hydranten umzusetzen, jedoch sei eine Versetzung bei Bedarf vorgesehen.

Beschluss:
Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität empfiehlt, dass der Einmündungsbereich der Feldkampstraße auf die K 420 entsprechend der Empfehlung des Ortsrates Herringhausen-Stirpe-Oelingen umgestaltet werden soll wonach der Fußweg parallel zur Fahrbahn angelegt wird.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	8
Nein:	0
Enthaltung:	0

zu 8 Einrichtung einer mobilen Grüninsel auf dem Bahnhofsvorplatz Vorlage: BV/284/2025

Die Verwaltung schlägt vor, als Maßnahme des örtlichen Klimaschutzes eine mobile Grüninsel auf dem Bahnhofsvorplatz zu installieren.

Die Grüninsel besteht aus einer teilweise bepflanzten Sitzgelegenheit, die ebenfalls eine bepflanzte Überdachung hat, so dass die Möglichkeit besteht, bei Hitze im Schatten zu sitzen. Die Verbesserung des innerörtlichen Mikroklimas wird hierdurch unterstützt. Daneben wird auch eine optische Aufwertung des Bahnhofvorplatzes erreicht.
Die Grüninsel kann bei Bedarf (beispielsweise bei Veranstaltungen auf dem Bahnhofsvorplatz) von den Kollegen des Bauhofs leicht umgesetzt werden, da entsprechende Transportvorrichtungen in der Grüninsel vorinstalliert sind.

Die Firma ATECH SAS hat eine passende Grüninsel Modell „CONTRARIO Stadtgarten“ angeboten. Das Angebot ist beigefügt.

Die finanzielle Umsetzung kann über noch vorhandene Haushaltsmittel 2025 aus dem Ansatz Klimaschutz erfolgen.

Herr Rehme erläutert, dass es sich um eine mobile Sitzgelegenheit handelt, die aus einer Bank mit einem Stahlgerüst besteht. Hinter der Sitzfläche sei ein Rankgitter vorgesehen, an dem Kletterpflanzen wachsen sollen, um eine beschattende Wirkung zu erzielen. Ziel sei es, den Bahnhofsvorplatz durch ein grünes Element aufzuwerten und das Mikroklima zu verbessern. Die Mobilität der Konstruktion ermögliche es, diese bei Veranstaltungen unkompliziert zu versetzen, ohne Schäden zu verursachen. Herr Rehme betont, dass es sich um eine kleine Klimaschutzmaßnahme handele, die zur Attraktivitätssteigerung des Platzes beitragen solle.

Herr Knapp äußert Bedenken hinsichtlich möglicher Vandalismusschäden, da der Bahnhofsvorplatz in der Vergangenheit bereits von solchen Vorfällen betroffen gewesen sei. Er hinterfragt, ob der Standort für eine solche Maßnahme geeignet sei. Herr Kleinkauertz entgegnet, dass die Mobilität der Grüninsel es ermögliche, diese bei Bedarf an einen anderen Standort zu verlegen. Er hebt hervor, dass der Platz im Sommer sehr heiß werde und es wichtig sei, schattige und grüne Aufenthaltsorte zu schaffen. Zudem verweist er auf die Notwendigkeit, städtebaulich neue Ansätze zu verfolgen, um den Auswirkungen des Klimawandels entgegenzuwirken. Herr Kleinkauertz betont, dass die Maßnahme ein Pilotprojekt darstelle, um erste Erfahrungen zu sammeln.

Herr Gerding unterstützt die Maßnahme und verweist auf die positive Erfahrung mit der bereits bestehenden „Orangen Bank“ am Bahnhof, die bisher nicht von Vandalismus betroffen gewesen sei. Er stellt jedoch technische Fragen zur Konstruktion, insbesondere zur Wasserversorgung der Pflanzen. Er erkundigt sich, ob ein Wasserspeicher integriert sei, der Regenwasser aufnehme und die Pflanzen von unten bewässere. Zudem fragt er nach der Möglichkeit, Sprühnebel für eine zusätzliche Kühlung zu integrieren. Herr Rehme erklärt, dass die derzeitige Konstruktion lediglich eine Bewässerung von unten vorsehe und keine Sprühnebel-Funktion enthalte.

Beschluss:
Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität empfiehlt dem Verwaltungsausschuss, die von der Verwaltung vorgeschlagene mobile Grüninsel für den Bahnhofvorplatz anzukaufen und zu installieren.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	8
Nein:	0
Enthaltung:	0

zu 9 Einrichtung von Trinkwasserabgabestellen
Vorlage: IV/283/2025

Die Verwaltung wurde im letzten Fachausschuss gebeten, die Möglichkeiten der Einrichtung von öffentlichen Trinkwasserabgabestellen zu untersuchen und ggfs. Umsetzungsvorschläge zu unterbreiten.

Nach der Novelle des Wasserhaushaltsgesetzes zur Umsetzung von Art. 16 Abs. 2 Satz 1 der EU-Trinkwasserrichtlinie soll eine kostenlose Bereitstellung von Trinkwasser im öffentlichen Raum erfolgen. Insbesondere vor dem Hintergrund der immer stärker zunehmenden und länger andauernden Hitzeperioden soll der öffentliche Zugang zu qualitativ hochwertigem Trinkwasser gewährt werden. Die Umsetzung obliegt den Kommunen.

Der Wasserverband Wittlage unterstützt die Kommunen im Verbandsgebiet bei der Umsetzung.
Es besteht die Möglichkeit, dass vom Wasserverband Wittlage ein Trinkwasserbrunnen der vom DVGW zugelassenen Firma Beulco geliefert und errichtet wird. Die Kosten hierfür betragen 6.252,32 €. Dazu kommen noch die jährlichen Kosten in Höhe von ca. 180 € für die Außerbetriebnahme im Winter und die Inbetriebnahme im Frühjahr inkl. einer mikrobiologischen Analyse bei Inbetriebnahme.

Direkt an öffentlichen Gebäuden besteht als Alternative die Möglichkeit, eine Wasserzapfstelle an der Gebäudeaußenwand anzubringen. Die Wasserabgabe erfolgt bei diesen Trinkwasserabgabestellen über die Betätigung eines Drucktasters. Die Kosten für diese Wasserzapfstellen sind erheblich geringer im Vergleich zum Trinkwasserbrunnen der Firma Beulco.

Die Verwaltung schlägt daher vor, zunächst im Bereich des Rathauses (zur Seite der Bremer Straße neben der Rathaustreppe) und im Bereich der WBS Hunteburg (zur Seite der Dammer Straße) jeweils eine Wasserzapfstelle direkt an der jeweiligen Gebäudeaußenwand zu installieren.

Herr Ahlbrink erinnert daran, dass dieser Punkt bereits in der letzten Ausschusssitzung behandelt wurde und auf einen Antrag der Grünen und der UWG zurückgeht. Der Auftrag, der damals beschlossen wurde, habe vorgesehen, dass die Verwaltung die Möglichkeiten und Kosten prüft. Zu diesem Thema liege nun ein Vorschlag vor.

Herr Rehme führt aus, dass der Wasserverband Wittlage bereit sei, in seinem Verbandsgebiet Trinkwasserbrunnen als Dienstleistung für die Kommunen zu installieren. Diese könnten auch separat aufgestellt werden. Die Kosten für einen solchen Trinkwasserbrunnen würden sich auf 6.252,32 Euro belaufen. Zusätzlich fielen jährliche Kosten von 180 Euro für die Inbetriebnahme und Außerbetriebnahme an. Alternativ biete der Wasserverband die Möglichkeit, Trinkwasserzapfstellen direkt an Gebäuden zu installieren. Diese Variante sei kostengünstiger, da keine zusätzlichen Leitungen oder Wasseruhren erforderlich seien. Die Kosten für eine solche Außenzapfstelle würden sich auf etwa 2.000 Euro belaufen. Herr Rehme merkt an, dass die Verwaltung prüfen werde, ob es Mitbewerber gebe, die diese Leistungen zu günstigeren Konditionen anbieten könnten.

Herr Rehme schlägt vor, eine Trinkwasserzapfstelle im Bereich des Rathauses in der Nähe des Bahnhofs zu installieren, da dieser Standort aufgrund der hohen Frequentierung durch Reisende und Passanten geeignet sei. Eine mögliche Stelle sei der Bereich zwischen dem Eingang des Bürgerbüros und der Rathaustreppe, da dieser Standort gut sichtbar und öffentlich zugänglich sei. Er betont, dass eine sichtbare Platzierung das Risiko von Vandalismus verringern könne. Für die Ortschaft Hunteburg schlägt er vor, eine Zapfstelle an der Wilhelm-Busch-Schule zu installieren, da dort eine räumliche Erweiterung geplant sei und der Standort an der Dammer Straße gut sichtbar sei. Er hebt hervor, dass die Kosten für eine an Gebäuden befestigte Zapfstelle deutlich geringer seien als für freistehende Brunnen, da keine aufwendigen Maßnahmen für den Winterbetrieb erforderlich seien.

Herr Rehme weist darauf hin, dass die Bereitstellung von Trinkwasser eine kommunale Aufgabe sei, die sich aus EU-rechtlichen Vorgaben ergebe. Er erwähnt, dass in Schulen bereits Trinkwasserautomaten für Schüler vorhanden seien, jedoch bisher keine frei zugänglichen Trinkwasserstellen für die allgemeine Bevölkerung existierten.

Herr Buchsbaum äußert, dass seine Fraktion dem Antrag grundsätzlich positiv gegenüberstehe, jedoch Bedenken hinsichtlich der Kosten habe. Er hält den Bahnhofsvorplatz für einen idealen Standort, merkt jedoch an, dass die Kosten von 6.500 Euro für einen freistehenden Brunnen erheblich seien. Er unterstützt den Vorschlag, zunächst Trinkwasserzapfstellen an bestehenden Gebäuden zu installieren, um die Akzeptanz zu testen. Er regt an, die Nutzung der Zapfstellen durch eine Wasseruhr zu überwachen, um die Annahme durch die Bevölkerung zu evaluieren. Herr Rehme bestätigt, dass eine Wasseruhr im Keller installiert werden könne, um den Wasserverbrauch zu messen.

Herr Gerding erklärt, dass es sich bei der aktuellen Vorlage lediglich um eine Informationsvorlage handele und noch keine Beschlussfassung erfolge. Er geht davon aus, dass die Vorschläge weiter ausgearbeitet und besprochen würden.

Herr Rehme erläutert, dass der Bauausschuss eine Empfehlung aussprechen und der Verwaltungsausschuss die endgültige Entscheidung treffen werde. Er schlägt vor, zu prüfen, ob die Kosten von 2.000 Euro durch den Wasserverband reduziert werden könnten. Zudem regt er an, das Gebäudemanagement einzubeziehen, um kostengünstigere Alternativen zu erarbeiten. Er plädiert dafür, eine Grundsatzentscheidung zu treffen, ob die Gemeinde ihren Bürgern kostenfrei Trinkwasser zur Verfügung stellen solle.

Herr Ahlbrink spricht sich dafür aus, die Entscheidung nicht an den Kosten scheitern zu lassen. Er verweist auf die Bedeutung von Trinkwasser im Kontext des Klimaschutzes und der Bewältigung von Hitzeperioden. Er unterstützt die Einrichtung von zwei öffentlichen Trinkwasserzapfstellen am Rathaus und an der Wilhelm-Busch-Schule in Hunteburg. Zudem regt er an, das Thema im Ortsteil Herringhausen-Stirpe-Oelingen zu diskutieren.

Beschluss:
Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität empfiehlt am Rathaus und an der Wilhelm-Busch-Schule in Hunteburg Trinkwasserzapfstellen vorzusehen. Hierzu wird die Verwaltung beauftragt noch Vergleichsangebote einzuholen.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	1

zu 10 Sachstand Errichtung einer Fahrradstraße
Vorlage: IV/276/2025

Das Planungsbüro Hahmn GmbH (pbH) wurde mit der konzeptionellen Planung einer Fahrradstraße für den Straßenzug „Hinterfelde, Im Wiehagen, Hauweg“ beauftragt. Die ersten Entwürfe zum Planungskonzept werden durch das Planungsbüro pbh in der Sitzung vorgestellt.

Herr Ahlbrink erläutert, dass ein Fahrradverkehrskonzept für die gesamte Gemeinde durch das Planungsbüro Hahm erstellt worden sei. Er betont, dass ein Konzept nur dann sinnvoll sei, wenn es in konkrete Maßnahmen münde. Der aktuelle Planungsstand zur Einrichtung einer Fahrradstraße in den Bereichen Hinterfelde, Im Wiehagen und Hauweg solle nun durch das Planungsbüro vorgestellt werden.

Herr Buse, Vertreter des Planungsbüros, führt aus, dass die geplante Fahrradstraße mit den Verkehrszeichen 244 beginnen und enden solle. Ziel sei es, den Radverkehr zu stärken, wobei Radfahrern das Nebeneinanderfahren erlaubt sei. Die Höchstgeschwindigkeit werde auf 30 km/h begrenzt, wobei sich der übrige Verkehr dem Radverkehr unterzuordnen habe. Er erläutert, dass die Fahrradstraße bevorzugt geführt werde, was Änderungen in der Verkehrsregelung, insbesondere bei der Rechts-vor-Links-Regelung, nach sich ziehe.

Herr Buse beschreibt den Streckenverlauf der Fahrradstraße, die an der Wehrendorfer Straße beginne und über den Hauweg, Im Wiehagen und Hinterfelde bis zur Leverner Straße führe. Die Planung basiere auf Luft- und Katasterbildern. Im Bereich des Hauwegs sei die Fahrbahn mit 6,50 Metern relativ breit, weshalb Schutzstreifen von 75 Zentimetern vorgesehen seien, um die Fahrspur optisch zu verengen. An Einmündungen werde die Vorfahrt zugunsten der Fahrradstraße geändert. Im nördlichen Bereich des Hauwegs sei eine deutliche Verengung der Fahrbahn geplant, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und Überholmanöver zu verhindern.

Herr Gerding fragt, ob die vorhandenen Fahrbahnverengungen bestehen bleiben. Herr Buse bestätigt dies und ergänzt, dass an bestimmten Kreuzungspunkten, wie im Bereich Im Wiehagen, ein Stoppschild für den Kfz-Verkehr erforderlich sei, da die Sichtverhältnisse eingeschränkt seien. Im weiteren Verlauf der Straße Im Wiehagen verenge sich die Fahrbahn auf 4 Meter und später auf 3,25 Meter, wodurch Markierungen nicht mehr aufgebracht werden könnten.

Herr Buse weist darauf hin, dass die Straße Hinterfelde auch von Busverkehren genutzt werde, die separat freigegeben werden müssten. Er erklärt, dass die Fahrradstraße auch außerhalb der Ortschaften den Charakter einer Fahrradstraße beibehalten solle, wobei die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch den Kfz-Verkehr beobachtet werden müsse. Gegebenenfalls seien weitere Maßnahmen erforderlich.

Herr Gerding äußert Bedenken hinsichtlich der Wahrnehmbarkeit der Fahrradstraße, insbesondere in Bereichen ohne Fahrbahnmarkierungen. Er bezweifelt, dass ortsunkundige Verkehrsteilnehmer die Fahrradstraße allein anhand von Schildern erkennen würden. Herr Buse erklärt, dass die Planung auf einem Leitfaden für den Raum Osnabrück basiere und die Möglichkeit einer Reduzierung der Schutzstreifenbreite mit der Straßenverkehrsbehörde besprochen und geprüft werden könne, um Markierungen auch bei schmaleren Fahrbahnen aufzubringen.

Herr Gerding regt an, die Rechts-vor-Links-Regelung außerhalb der Ortschaften beizubehalten, da dies die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer reduzieren könne. Herr Buse entgegnet, dass dies dem Grundgedanken der Fahrradstraße widerspreche, da der Radverkehr

bevorzugt werden solle. Er erklärt jedoch, dass dies in Abstimmung mit den zuständigen Behörden geprüft werden könne.

Herr Knapp erläutert, dass es ursprünglich Überlegungen gegeben habe, eine Fahrradstraße ortsnah, beispielsweise entlang der Eschstraße und in der Nähe von Schulen zu planen. Er hinterfragt, warum letztlich die Entscheidung für eine Trasse im Bereich Hinterfelde getroffen worden sei. Dabei betont er die Notwendigkeit, ein harmonisches Miteinander zwischen Fahrradfahrern und Autofahrern zu fördern, da Konflikte auf Fahrradstraßen, wie etwa in Münster, häufig auftreten könnten. Er hebt hervor, dass eine begleitende Information und Aufklärung über die Bedeutung und Nutzung von Fahrradstraßen essenziell sei.

Herr Ahlbrink führt aus, dass Fahrradstraßen in Wohngebieten und Städten weit verbreitet seien und in der Regel gut funktionierten. Er verweist darauf, dass das Konzept der Fahrradstraßen dazu diene, den Gesamtverkehr zu beruhigen. Die aktuelle Maßnahme sei ein erster Schritt, weitere Planungen könnten jedoch folgen, sofern die Politik dies beschließe. Er betont, dass die derzeitige Planung auf einem bereits erteilten Planungsauftrag basiere.

Herr Gerding ergänzt, dass die Entscheidung für die aktuelle Strecke vom Ortsrat getroffen worden sei, da in diesem Bereich Neubaugebiete entstanden seien und es dort zu erhöhtem Umleitungsverkehr komme. Die Einführung einer Fahrradstraße solle zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Herr Kleinkauertz erinnert daran, dass die Trasse bereits vor zwei Jahren im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität beraten und beschlossen worden sei, ursprünglich auf Antrag der SPD-Fraktion. Die Maßnahme sei Teil eines umfassenden Radwegeverkehrskonzepts, das ebenfalls beschlossen worden sei. Er hebt hervor, dass die Einführung von Fahrradstraßen notwendig sei, um den steigenden Bedarf an fahrradfreundlicher Infrastruktur zu decken. Insbesondere in Stoßzeiten gebe es verkehrliche Herausforderungen, die durch eine Entschleunigung und gegenseitige Rücksichtnahme bewältigt werden könnten. Er verweist darauf, dass die Nutzung des Fahrrads, auch im Alltag, zugenommen habe und dass dieser Entwicklung Rechnung getragen werden müsse. Zudem betont er, dass die geplante Trasse landschaftlich ansprechend sei und sich gut eigne, um erste Erfahrungen mit dem Konzept zu sammeln. Er weist darauf hin, dass eine enge Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde erforderlich sei, um die Maßnahme genehmigungsfähig umzusetzen und den Schilderwald möglichst zu reduzieren.

Herr Koopmann berichtet, dass er häufig mit dem PKW auf Fahrradstraßen unterwegs sei und bisher keine Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Autofahrern erlebt habe. Er betont, dass die Nutzung von Fahrradstraßen in Städten und Wohngebieten üblich sei und keine größeren Probleme verursache.

Herr Ahlbrink stimmt Herrn Koopmann zu und hebt hervor, dass in Wohn- und Siedlungsgebieten überwiegend die Anwohner selbst mit dem Auto unterwegs seien. Diese hätten ein Eigeninteresse daran, vorsichtig und langsam zu fahren, was potenzielle Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern reduziere. Er betont, dass die Einführung von Fahrradstraßen den Bewohnern in diesen Gebieten zugutekomme.

Herr Ahlbrink erläutert, dass die Einführung der neuen Verkehrsstrukturierung darauf abzielt, dass die Verkehrsteilnehmer diese erlernen und praktisch umsetzen. Er betont, dass dies ein notwendiger Schritt sei, um das neue System erfolgreich einzuführen.

Herr Knapp fragt nach, ob Kreuzungen und Straßeneinmündungen farblich markiert werden, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, insbesondere beim Einfahren in die Fahrradstraße. Herr Buse erklärt, dass farbliche Hervorhebungen an kritischen Stellen, wie Unfallschwerpunkten, vorgesehen seien, jedoch nicht als Hauptlösung priorisiert würden.

Herr Knapp schlägt vor, bestimmte Bereiche, wie die Einmündung von der Danzigstraße, deutlicher zu markieren, um die Fahrradstraße besser erkennbar zu machen. Herr Buse entgegnet, dass dies nicht vorgesehen sei, da bereits Piktogramme und Fahrbahnabgrenzungen aufgebracht würden.

Herr Knapp weist auf den hohen Verkehrsaufkommen in der Nähe eines Kindergartens hin, insbesondere durch Fahrradfahrer und Eltern, die ihre Kinder bringen. Herr Buchsbaum ergänzt, dass die Einführung der Fahrradstraße in Wohngebieten nicht nur der Sicherheit der Radfahrer diene, sondern auch eine Verkehrsberuhigung bewirken könne, da die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert werde. Er äußert Bedenken hinsichtlich der Vielzahl an Schildern, die durch den Wegfall der „Rechts vor Links“-Regelung erforderlich seien, und fragt, ob diese an allen Kreuzungen notwendig seien. Herr Buse erklärt, dass die „Rechts vor Links“-Regelung dem Konzept der Fahrradstraße widerspreche, da diese eine durchgängige Hauptverbindung mit gleichbleibender Geschwindigkeit für Radfahrer schaffen solle.

Herr Dunkhorst betont, dass eine einheitliche Regelung notwendig sei, um zukünftige Diskussionen und Ausnahmen zu vermeiden. Er führt weiter aus, dass die Einführung der Fahrradstraße auch Eltern entgegenkomme, die ihre Kinder mit dem Fahrrad zum Kindergarten bringen, da diese durch die Vorfahrtsregelung bevorzugt würden. Er schlägt vor, die Umsetzung zunächst in der Praxis zu erproben und anschließend zu evaluieren, um mögliche Optimierungen vorzunehmen. Herr Ahlbrink unterstützt diesen Vorschlag und plädiert dafür, das Modell konsequent umzusetzen und nach einer gewissen Zeit eine Nachbetrachtung vorzunehmen. Er regt an, auf Basis der gesammelten Erfahrungen weitere Entwicklungen und Anpassungen zu prüfen, insbesondere in kritischen Bereichen wie der Zuwegung zum Kindergarten.

Herr Buse erläutert, dass Gespräche mit der zuständigen Behörde angestrebt würden, um die rechtliche Prüfung und die Vertretbarkeit der geplanten Maßnahmen sicherzustellen. Er führt aus, dass es voraussichtlich zu einem Videoanruf oder einem anderen Terminformat kommen werde, an dem Vertreter der Gemeinde, der Polizei und auch der Behörde teilnehmen sollen. Ziel sei es, die Rechtmäßigkeit der geplanten Maßnahmen weiter voranzutreiben.

Herr Kleinkauertz weist darauf hin, dass die Beschlusslage bereits seit längerer Zeit feststehe. Er erklärt, dass es sich um die Umsetzung eines bestehenden Beschlusses handele. Er betont, dass es von wesentlicher Bedeutung sei, die Bürger und Anwohner in die Thematik einzubeziehen, ihnen die Sachverhalte zu erläutern und diese transparent darzustellen. Er führt aus, dass ein erneuter Beschluss nicht zwingend erforderlich sei, es sei denn, die Politik wünsche dies ausdrücklich.

Herr Knapp regt an, den Anwohnern an dieser Stelle die Gelegenheit zu geben, sich zu äußern. Herr Ahlbrink entgegnet, dass dies nicht notwendig sei, da keine Beschlussfassung erfolge. Er weist darauf hin, dass die Zuhörer in der Einwohnerfragestunde die Möglichkeit hätten, Anregungen oder Vorschläge einzubringen.

zu 11 Verbesserung des ÖPNV 2026 Vorlage: BV/285/2025

Im Rahmen der Verbesserung der Situation an den Bushaltestellen in der Gemeinde Bohmte ist vorgesehen, die Ausstattung der Bushaltestellen Buswartehäuschen zu verbessern.

In der beigefügten Tabelle sind die Bushaltestellen in der Gemeinde Bohmte aufgeführt. Dabei sind je Bushaltestelle in der Regel zwei Haltepunkte aufgeführt, da einer als Einstiegs- und der andere als Ausstiegspunkt fungiert. Zusätzlich ist die derzeitige Ausstattung (Häus-

chen in Glas oder Blech/Holz, Beleuchtung, Fahrradständer, Barrierefreiheit) dargestellt. In den beiden letzten Spalten ist angegeben, ob und welcher Haltepunkt als Grundschulhaltestelle fungiert und wieviel Personen laut Zählung der VLO GmbH in der 45. KW 2023 zugestiegen sind, wobei hier kein Unterscheid zwischen den beiden Haltepunkten angegeben wurde. Die grün gekennzeichneten Haltestellen wurden von der Gemeinde Bohmte bereits in den Vorjahren barrierefrei ausgebaut und entsprechend ausgestattet.

Aufgrund von Meldungen an die Verwaltung wird bei den folgenden Bushaltestellen Bedarf gesehen:

- Bohmterheide, Im Zuschlag:
  hier ist der Wunsch nach einem Buswartehäuschen gekommen, da dort demnächst mehrere Kinder zusteigen werden

- Stirpe-Oelingen, Stirpe-Siedlung, Fahrtrichtung Bad Essen:
  hier ist der Wunsch nach einem Bushäuschen gekommen. Eine örtliche Überprüfung hat ergeben, dass die öffentliche Fläche für die Aufstellung eines Bushäuschens ausreichend ist.

- Herringhausen, Sportplatz:
  hier befindet sich ein Buswarthäuschen, welches allerdings in keinem guten Zustand ist und bereits nach hinten Richtung Graben kippt.

- Welplage, Baumann: beide Fahrtrichtungen
  hier wurde eine Anfrage in Fahrtrichtung Bohmte/Osnabrück gestellt. Bei einer örtlichen Überprüfung und der Ansprache von Nachbarn wurde festgestellt, dass auch in Fahrtrichtung Hunteburg/Damme Bedarf besteht. Dabei wurde auch festgestellt, dass dort Fahrräder abgestellt werden für die es derzeit keine ordentlichen Abstellmöglichkeiten gibt (Fahrradbügel).

Bei der Bushaltestelle Bohmterheide, Im Zuschlag sind 29 Zustiege gemäß der letzten Zählung ermittelt worden.

Bei der Bushaltestelle Stirpe-Oelingen, Stirpe-Siedlung sind 176 Zustiege gemäß der letzten Zählung ermittelt worden. Hier lässt sich nicht aufteilen, wieviel Fahrgäste in Richtung Bohmte und wieviel in Richtung Bad Essen fahren.

Bei der Bushaltestelle Herringhausen, Sportplatz sind 101 Zustiege gemäß der letzten Zählung ermittelt worden. Hier ist auch keine Aufteilung in Fahrtrichtungen möglich.

Bei der Bushaltestelle Welplage, Baumann sind 15 Zustiege gemäß der letzten Zählung ermittelt worden. Diese verteilen sich in beide Fahrtrichtungen.

Damit liegen für 5 Haltepunkte Bedarfe für Bushäuschen vor. Die Kosten für ein Bushäuschen einschließlich Fundamente und Pflasterarbeiten sowie Beleuchtung liegen bei ca. 11.000,00 €.

Folgende Alternativen für eine Umsetzung stehen zur Auswahl:

1. Alternative:
Es verbleibt bei dem bisher bereitgestellten Ansatz von 22.000,00 €. Damit ließen sich 2 Bushäuschen erstellen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Schülerzahlen wären die Haltestellen mit den meisten Zustiegen die Haltestellen Stirpe-Oelingen, Stirpe-Siedlung und Herringhausen, Sportplatz.

In 2027 könnten dann zwei weitere Haltestellen ausgerüstet werden, was unter Berücksichtigung der Einstiegszahlen die Haltestelle Bohmterheide, Im Zuschlag und einer der beiden Haltepunkte Welplage, Baumann wären.
Die andere Fahrtrichtung bei der Haltestelle Welplage, Baumann, käme dann in 2028 zum Zuge.

2. Alternative:
Der bereitgestellte Ansatz für 2026 wird auf 33.000,00 € erhöht. Damit könnten drei Haltestellen mit einem Bushäuschen ausgestattet werden. Dies wären in 2026 unter Berücksichtigung der Einstiegszahlen die Haltestellen Stirpe-Oelingen, Stirpe-Siedlung, Herringhausen, Sportplatz und Bohmterheide, Im Zuschlag.
In 2027 würden dann die beiden Fahrtrichtungen der Haltestelle Baumann ausgerüstet werden, wobei hier dann auch das Aufstellen von Fahrradbügeln vorgesehen werden sollte. Der Ansatz sollte dementsprechend auch für 2027 erhöht werden.

3. Alternative:
Der Ansatz wird für 2026 auf 55.000,00 € erhöht, so dass alle 5 Haltepunkte mit einem Bushäuschen ausgestattet werden können.

Herr Ahlbrink erläutert, dass das Ziel verfolgt werde, die Situation an den Bushaltestellen in der Gemeinde langfristig zu verbessern. Hierfür sei ein Haushaltsansatz von jährlich 22.000 Euro vorgesehen. In den Haushaltsberatungen sei dieser Punkt bereits thematisiert worden, jedoch habe die Verwaltungsvorlage zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgelegen. Die aktuelle Vorlage enthalte drei Alternativen, um besonders problematische Bushaltestellen in einem bestimmten Zeithorizont zu verbessern.

Herr Dunkhorst gibt einen Überblick über die Vorlage und führt aus, dass in der Vergangenheit der Eigenanteil für Fördermaßnahmen an Bushaltestellen in den Haushalt eingestellt worden sei. Der bisherige Ansatz von 22.000 Euro ermögliche die Umsetzung von maximal zwei Bushaltestellen pro Jahr, da die Kosten pro Bushaltestelle inklusive Aufstellung und Pflasterung bei etwa 11.000 Euro lägen. In der Vorlage seien drei Alternativen dargestellt: Die Beibehaltung des bisherigen Ansatzes, eine Erhöhung auf 33.000 Euro pro Jahr, um drei Bushaltestellen jährlich umzusetzen, oder eine Erhöhung auf 55.000 Euro, um alle fünf Bushaltestellen im Jahr 2026 zu realisieren.

Herr Dunkhorst führt weiter aus, dass die Bushaltestellen im Fokus vor allem von Schulkindern genutzt würden. Die Priorisierung der Haltestellen erfolge nach der Anzahl der Zustiege. Für das Jahr 2026 seien die Haltestellen im Zuschlag, in der Siedlung Stirpe und in Herringhausen am Kindergarten vorgesehen. Im Jahr 2027 könnten dann die beiden Haltestellen an der Hauptbushaltestelle Baumann in Hunteburg umgesetzt werden. Der Ortsrat Herringhausen habe sich für die Variante 2 mit einem Ansatz von 33.000 Euro ausgesprochen. Zudem sei angeregt worden, an den Bushaltestellen Fahrradbügel und Mülleimer zu installieren, wobei die Leerungsintervalle der Mülleimer noch geprüft werden müssten.

Herr Buchsbaum betont, dass die Thematik der Bushaltestellen positiv bewertet werde und die bisherigen Maßnahmen, auch im Rahmen des barrierefreien Ausbaus, bereits positive Effekte erzielt hätten. Die Kosten von 11.000 Euro pro Bushaltestelle seien im Haushalt gut darstellbar, und die Variante 2 mit 33.000 Euro sei sinnvoll, da sie eine zügigere Umsetzung ermögliche. Er hebt hervor, dass insbesondere Schulkinder von den Maßnahmen profitieren würden und die Akzeptanz des ÖPNV dadurch gesteigert werden könne.

Herr Gerding stellt die Frage, warum die Variante 3 mit 55.000 Euro nicht gewählt werde, wenn keine finanziellen Einschränkungen bestünden. Er weist darauf hin, dass die Meinungen des Finanz- und Wirtschaftsausschusses sowie der Ortsräte berücksichtigt werden müssten.

Herr Kleinkauertz antwortet, dass die finanziellen Mittel begrenzt seien und die Gemeinde aus drei Ortschaften bestehe, weshalb ein erheblicher Nachholbedarf im Außenbereich bestehe. Die Priorisierung der Maßnahmen sei notwendig, um den größten Bedarf zuerst zu decken. Er betont, dass die Bevölkerung zunehmend auf die Verbesserung der Bushaltestellen dränge und die Verwaltung daher einen Mittelweg vorschlage, um sowohl finanzielle Einschränkungen zu berücksichtigen als auch sichtbare Fortschritte zu erzielen. Die vorgeschlagene Erhöhung des Haushaltsansatzes auf 33.000 Euro ermögliche es, die dringendsten Maßnahmen zeitnah umzusetzen und gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Herr Fröhling erklärt, dass er persönlich Alternative 3 bevorzugen würde, jedoch auch mit Alternative 2 leben könne. Er betont, dass die finanziellen Rahmenbedingungen bekannt seien und die Entscheidung auf Basis der vorliegenden Sachlage getroffen werden müsse. Sein Herz schlage jedoch für Alternative 3.

Herr Kasper verweist darauf, dass es zahlreiche Haltestellen ohne jegliche Ausstattung gebe und dass bei dem aktuellen Tempo der Umsetzung in den nächsten Jahrzehnten kaum Fortschritte zu erwarten seien. Herr Kleinkauertz ergänzt, dass es Haltestellen gebe, an denen nur sehr wenige Personen ein- und aussteigen, weshalb diese bei der Priorisierung zuletzt berücksichtigt werden sollten.

Herr Koopmann spricht sich für Alternative 2 aus, da diese allgemein bevorzugt werde und die zusätzlichen 11.000 Euro im Haushalt untergebracht werden könnten.

Herr Ahlbrink fasst zusammen, dass Alternative 2 breite Zustimmung finde, und regt an, bei der nächsten Haushaltsberatung zu prüfen, ob die Umsetzung an Bushaltestellen mit hoher Schülerfrequenz beschleunigt werden könne. Herr Dunkhorst schlägt vor, die mittelfristige Finanzplanung auf 33.000 Euro zu erhöhen, um auch in den kommenden Jahren flexibel auf Anträge reagieren zu können. Er betont, dass bei einer Beibehaltung der bisherigen Planung keine neuen Maßnahmen vor 2028 möglich wären.

Herr Gerding unterstützt den Vorschlag, plädiert jedoch dafür, die Planung jährlich zu überprüfen, bevor langfristige Beschlüsse gefasst würden. Herr Ahlbrink stellt klar, dass es sich bei der mittelfristigen Finanzplanung lediglich um einen Erinnerungsposten handele, der jährlich neu beschlossen werden müsse.

Beschluss:
Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität empfiehlt die Variante 2 mit der Festlegung der Haltepunkte entsprechend den Einstiegszahlen wie in der Vorlage dargestellt. Zudem sollte die Installation von Fahrradbügeln vorgesehen werden, wenn dies sinnvoll ist.

Abstimmungsergebnis:

Ja:	7
Nein:	0
Enthaltung:	0

zu 12 Haushalt 2026 - Beratungen Vorlage: BV/184/2025

Nachfolgend sind die Termine zur Beratung des Haushalts 2026 genannt:

- 12. November 2025
  Einbringung des Verwaltungsentwurfs im Verwaltungsausschuss

- 07./08. November 2025
  Haushaltsklausur (Ort: Restaurant und Hotel Knostmann)
  - 07.11.2025, 14.30 Uhr: Diskussion/Klärung offener Fragen
  - 08.11.2025, 09 Uhr: Weitere Beratung

- bis 04. Dezember 2025
  Beratung des Verwaltungsentwurfs in den Fachausschüssen

- 09. Dezember 2025
  Beratung des Haushalts 2026 im Verwaltungsausschuss

- 18. Dezember 2025
  Beschlussfassung zum Haushalt 2026 im Rat

Herr Kleinkauertz erläutert, dass der Haushalt 2026, wie auch die mittelfristige Finanzplanung, ein Defizit aufweise. Er führt aus, dass die ordentlichen Einnahmen und die Aufwendungen zu einem Jahresdefizit von 4.552.900 Euro führen. Er berichtet jedoch, dass durch einen Bescheid des Landes Niedersachsen die Schlüsselzuweisungen sowie andere Zuweisungen erhöht worden seien, wodurch das Defizit um 800.000 Euro reduziert werden könne. Das verbleibende Defizit von 3,7 Millionen Euro könne durch Rücklagen ausgeglichen werden, was einen fiktiven Ausgleich ermögliche. Er betont, dass dies die Gemeinde von der Erstellung eines Haushaltssanierungskonzepts (HSK) befreie, jedoch weiterhin disziplinierte Haushaltsführung erfordere.

Herr Kleinkauertz hebt hervor, dass trotz der finanziellen Herausforderungen die Infrastruktur nicht vernachlässigt werden dürfe. Er verweist auf die Bedeutung von Investitionen in erneuerbare Energien, die langfristig zu höheren Gewerbesteuereinnahmen führen könnten. Er gibt an, dass das aktuelle Gesamtkreditvolumen der Gemeinde bei 15.000.000 Euro liege, was im Vergleich zu anderen Kommunen im Landkreis Osnabrück nicht außergewöhnlich sei. Er betont die Notwendigkeit, investive Maßnahmen wie den Ausbau von Kitas, den Bau eines Feuerwehrhauses, die Sanierung und Erweiterung von Grundschulen umzusetzen.

Herr Dunkhorst gibt einen Überblick über die investiven Maßnahmen, die den Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität betreffen.

Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

zu 13 Verschiedene Projekte im Tourismus Vorlage: IV/271/2025

1. Eintopf- und Suppentage in der VarusRegion

Im November finden in der gesamten VarusRegion die Eintopf- und Suppentage statt. Diese Aktion wird von den sechs Varus-Kommunen gemeinsam mit örtlichen Gastronomiebetrieben durchgeführt.
Während des gesamten Monats bieten teilnehmende Betriebe ein oder zwei besondere Suppen an, die speziell beworben werden. Gäste, die vor Ort eine Suppe bestellen, können an einer Verlosung teilnehmen. Voraussetzung ist, dass sie mindestens zwei Suppen in verschiedenen Betrieben probieren und sich dafür jeweils einen Stempel auf dem Aktionsflyer abholen.

Damit soll die Gastronomie in der Region gestärkt und gleichzeitig das Gemeinschaftsgefühl in der VarusRegion gefördert werden.

2. Projekt "Via Futura" - Weiterentwicklung des ehemaligen Mühlenwegs

Das Projekt zum ehemaligen Mühlenweg in der VarusRegion nimmt weiter Gestalt an. Die Förderanträge, die über die Gemeinde Wallenhorst eingereicht wurden, sind bewilligt, und das Projektbüro Kuhl und Frenzel wurde mit der Umsetzung beauftragt.

Der historische Mühlenweg hatte ursprünglich eine Länge von etwa 97 Kilometern und führte von Wallenhorst über Wersen, Venne, Ostercappeln, Belm und Rulle zurück nach Wallenhorst.

Im Rahmen des neuen Projekts wird die Strecke neu konzipiert und künftig als "Via Futura" verlaufen: von Bramsche über Wallenhorst, Ostercappeln, Belm, Bohmte bis Bad Essen.

Der Weg soll zu einem BNE-Wanderweg (Bildung für nachhaltige Entwicklung) werden - dem ersten seiner Art in der Region. Ziel ist es, Wandernden auf anschauliche Weise die globalen Zusammenhänge nachhaltigen Handelns zu vermitteln und für die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (SDGs) zu sensibilisieren.

Der neue Name "Via Futura" wurde gemeinsam von den Varus-Kommunen festgelegt. Das Logo greift die Farben der 17 Nachhaltigkeitsziele im Buchstaben "V" auf und symbolisiert so den inhaltlichen Schwerpunkt des Projekts.

3. Neugestaltung der DiVaTour

In Zusammenarbeit mit der Tourismusgesellschaft Osnabrücker Land (TOL) wird derzeit das bestehende Fahrradroutennetz nach dem Knotenpunktsystem überarbeitet.

In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, auch die DiVaTour, eine beliebte Radtour durch die Region und die erste Thementour im LKOS, neu zu gestalten. Dabei werden: die Gemeinden Wallenhorst und Belm neu in die Route aufgenommen, und die Strecke u.a. in Bohmte erweitert.

Nach der Überarbeitung wird die neue DiVaTour etwa 106 Kilometer lang sein und damit nicht mehr als eintägige, sondern als zweitägige Tour konzipiert. Ziel ist es, das touristische Angebot der VarusRegion attraktiver zu gestalten und die Region als Erholungs- und Ausflugsziel weiter zu stärken.

4. TOL Ponymarkt

Die TOL war auch in diesem Jahr wieder mit einem Infostand auf dem Ponymarkt in Hunteburg vertreten.

Herr Dunkhorst erläutert, dass der Tourismus in der Region eine wichtige Rolle spiele und es daher sinnvoll sei, über aktuelle Entwicklungen zu informieren. Er berichtet zunächst über die Aktion „Eintopf- und Suppentage“ in der Varusregion, die bis Ende des Monats laufe. Diese umfasse die Orte Bramsche, Ostercappeln, Bad Essen und Bohmte. Interessierte könnten in verschiedenen Lokalitäten Suppen und Eintöpfe genießen. Zudem gebe es einen Flyer mit einer Stempelkarte, die bei zwei gesammelten Stempeln zur Teilnahme an einem Gewinnspiel berechtige. Weitere Informationen seien auf der Homepage verfügbar.

Im Anschluss stellt er das Projekt „Via Futura“ vor, welches eine Weiterentwicklung des bisherigen Mühlenwegs darstelle. Der ursprüngliche Wanderweg, der eine Länge von 97 Kilometern habe und von Venne über Ostercappeln und Bad Essen nach Bohmte führe, werde erweitert. Ziel sei es, die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in den Fokus zu

rücken. Entlang des Weges sollen Hinweistafeln aufgestellt werden, die Informationen zur nachhaltigen Entwicklung bereitstellen. Die Planung befinde sich aktuell in der finalen Phase und solle im kommenden Jahr abgeschlossen werden. Danach werde die Umsetzung erfolgen, einschließlich der Aufstellung von Schildern und der Markierung des Weges.

Herr Dunkhorst führt weiter aus, dass im Zusammenhang mit dem Knotenpunktsystem „Ravelos“ eine neue Strecke, die sogenannte „DiVa-Tour“, entwickelt werde. Diese solle eine Länge von etwa 106 Kilometern haben und verschiedene touristische sowie erholungsorientierte Ziele umfassen. Die Tour werde vom Tourismusverband gestaltet und solle die Attraktivität der Region weiter steigern.

Abschließend erwähnt Herr Dunkhorst, dass die Tourismusorganisation TOL auch in diesem Jahr auf dem Hunteburger Ponymarkt vertreten gewesen sei. Er äußert die Hoffnung, dass dies auch in den kommenden Jahren der Fall sein werde, da der Markt ein wichtiger Anlaufpunkt für die Organisation sei.

zu 14 Bericht der Verwaltung

Herr Kleinkauertz berichtet aus der Arbeit der Verwaltung:

Batteriespeicher
Herr Kleinkauertz berichtet, dass der Deutsche Bundestag die Errichtung von Batteriespeichern privilegiert habe, wodurch diese nun überall dort errichtet werden könnten, wo Flächen verfügbar seien. Er betont, dass die Gemeinden durch diese Regelung in ihrer Planungshoheit eingeschränkt seien. Die Gemeinde Bohmte habe jedoch frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um gezielt über die Zulassung solcher Projekte zu entscheiden. Aktuell befinde man sich in Gesprächen mit zwei Projektentwicklern, wobei es keine Anzeichen gebe, dass diese abspringen würden. Herr Kleinkauertz hebt hervor, dass Bohmte als Standort für erneuerbare Energien eine hohe Attraktivität genieße, was durch die bestehende Konverterstation und die ländliche Lage begünstigt werde. Es gebe zahlreiche Anfragen für Photovoltaikanlagen auf großen Flächen sowie für die Errichtung und Repowering von Windparks. Er betont, dass die Gemeinde darauf achten müsse, einen unkontrollierten Ausbau zu vermeiden, auch wenn die wirtschaftlichen Vorteile, wie Gewerbeerträge und Akzeptanzabgaben, für die Gemeinde vielversprechend seien.

MOIN+
Herr Kleinkauertz informiert darüber, dass das Mobilitätsprojekt „MOIN+“ des Landkreises Osnabrück abgeschlossen sei. Die Gemeinde Bohmte sei die einzige Kommune im Landkreis, die alle Mobilitätsangebote an einem Standort, rund um den Bahnhof, vereine. Dazu zählten unter anderem die Mobilstation, Carsharing und die Linie 260. Herr Kleinkauertz äußert sich positiv über die Ergebnisse und betont, dass dies erst der Anfang sei und die Maßnahmen fortgeführt werden sollten.

LEADER, Projekt Tannenkamp
Herr Kleinkauertz berichtet über die geplante Umgestaltung einer Grünfläche im Bereich Herringhausen-Feldkamp. Der Fläche sei in die Jahre gekommen. Durch Fördermittel des LEADER-Programms sei es möglich, die Fläche klimagerecht zu gestalten. Die Umsetzung der Maßnahme sei für das kommende Jahr geplant.

Herr Dunkhorst berichtet aus der Arbeit des Fachdienstes 6:

Stadtradeln
Herr Dunkhorst hebt die Arbeit von Johannes Knapp hervor, der mit Unterstützung von Simon Eickhoff das Stadtradeln organisiert habe. Herr Knapp ergänzt, dass in diesem Jahr 100

Radfahrer mehr registriert worden seien und insgesamt 70.000 Kilometer zurückgelegt worden seien. Die durchgeführte Aktion zeige im Vergleich zum Vorjahr deutliche Fortschritte. Er hebt hervor, dass die Anzahl der aktiven Teilnehmenden im Vergleich zum Vorjahr um fast 100 Personen gestiegen sei. Zudem sei die Verteilung der Geschlechter nahezu ausgeglichen, wobei ein geringer Prozentsatz der Teilnehmenden keine Angabe zum Geschlecht gemacht habe. Die Altersstruktur habe sich ebenfalls positiv entwickelt, da das Durchschnittsalter der Teilnehmenden von 47 Jahren im Vorjahr auf 45 Jahre gesunken sei. Obwohl die durchschnittlich gefahrenen Kilometer pro Kopf leicht zurückgegangen seien, sei die Gesamtstrecke gestiegen, was einer Einsparung von 11 Tonnen CO2 entspreche. Herr Dunkhorst bedankt sich bei Johannes Knapp für die engagierte Vorbereitung und äußert die Hoffnung, dass die Aktion auch im kommenden Jahr fortgeführt werde.

Herr Ahlbrink spricht ebenfalls seinen Dank aus und betont die finanzielle Unterstützung durch den Verein für Umwelt und Naturschutz, die maßgeblich zum Erfolg der Aktion beigetragen habe. Er äußert den Wunsch, die Aktion im nächsten Jahr fortzusetzen, und regt an, verstärkt Werbung dafür zu machen.

zu 15 Anträge und Anfragen

a) Herr Buchsbaum stellt eine Frage zur Umsetzung der Sharrows auf der Bremer Straße und bittet um Informationen zum Zeitplan.
Herr Kleinkauertz berichtet, dass die Genehmigung des Landkreises Osnabrück für die Durchführung von Straßenmarkierungsarbeiten sowohl in der Ortschaft Hunteburg als auch auf der Bremer Straße erteilt worden sei. Er äußert sich kritisch über die Dauer des Verfahrens und die Zuständigkeitsprobleme, die den Prozess verzögert hätten. Aufgrund der aktuellen Witterungsbedingungen sei es jedoch derzeit nicht möglich, die Markierungsarbeiten durchzuführen, da der Straßenmarkierer erklärt habe, dass der Untergrund zu nass sei. Herr Kleinkauertz habe daher angeordnet, die alten, ungültigen Markierungen zu entfernen, da diese nach drei Jahren teilweise noch sichtbar, teilweise unvollständig oder gar nicht mehr erkennbar gewesen seien. Er betont, dass die unklaren Markierungen zu gefährlichen Situationen geführt hätten, insbesondere in Hunteburg, wo es zu Missverständnissen zwischen parkenden Fahrzeugen, Fahrradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sei. Diese Gefährdungssituationen hätten ihn dazu veranlasst, die Entfernung der alten Markierungen anzuordnen.
Herr Kleinkauertz führt weiter aus, dass alle notwendigen Ressourcen, einschließlich der Genehmigung, des Straßenmarkierers und der Ausrüstung, bereitstünden. Er weist jedoch darauf hin, dass der Straßenmarkierer ab Ende April aufgrund anderer Aufträge möglicherweise nicht mehr verfügbar sei. Er hoffe daher, dass die Arbeiten spätestens im März bei trockeneren Wetterbedingungen beginnen könnten.

b) Herr Buchsbaum weist darauf hin, dass die Ampelschaltung in Haaren nach Abschluss der dortigen Baustelle nicht mehr intelligent gesteuert sei. Er erläutert, dass die Ampel alle Seiten im Minutentakt durchschalte, was insbesondere morgens zu Verzögerungen führe. Zudem bemerkt er, dass die Seiten teilweise grün geschaltet würden, obwohl sich dort keine Fahrzeuge befänden. Er regt an, die Gemeinde Ostercappeln oder den Landkreis zu informieren, damit die Situation überprüft werde.

c) Herr Gerding ergänzt, dass ihm ein ähnliches Problem bei der Ampelschaltung an der Kreuzung in Bohmte aufgefallen sei. Er berichtet, dass die Ampel insbesondere am Wochenende morgens selten bis gar nicht grün schalte, wenn er aus Bohmte komme, selbst wenn von anderen Seiten keine Fahrzeuge kämen.
Herr Dunkhorst erklärt, dass die Angelegenheit überprüft werde. Er merkt an, dass beide Ampeln zum selben Straßenbaulastträger gehörten, was die Klärung erleichtern könne.

zu 16 Einwohnerfragestunde II

Fahrradstraße
Frau Adresse, Angelika Bockrath, Hauweg 67, hat eine Frage im Zusammenhang mit der vorliegenden Skizze zur Fahrradstraße. Sie hebt hervor, dass diese Skizze ihrer Meinung nach gut zu dem geplanten Knotenpunktsystem passe, welches langfristig umgesetzt werden solle. Sie bewertet dies positiv, äußert jedoch Bedenken hinsichtlich der Einbindung der Schüler am Standort Hauweg. Frau Bockrath betont die Bedeutung der Einbindung der Bürgerinnen und Bürger bei der Einführung der Fahrradstraße. Sie hebt hervor, dass insbesondere an der Kreuzung, die zum Kindergarten führt, Unsicherheiten bestehen könnten, da Schilder allein nicht immer ausreichen würden, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern. Sie verweist auf ihre Erfahrungen als Kita-Leitung, bei denen Eltern oft nach Orientierung gefragt hätten. Sie schlägt vor, Informationsmaterialien wie Flyer in Zusammenarbeit mit dem Elternbeirat zu erstellen, um die Eltern gezielt zu informieren. Zudem stellt sie die Frage, ob bestehende Markierungen auf der Straße entfernt und durch neue ersetzt würden, da die aktuelle Situation für viele unklar sei.

Herr Buse bestätigt, dass die bestehenden Markierungen entfernt und im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße neue Markierungen aufgebracht würden.

Frau Bockrath erkundigt sich, wie die Fahrradstraße beworben werden könne, um die Bevölkerung einzubinden. Herr Buse schlägt verschiedene Möglichkeiten vor, darunter Infoveranstaltungen, Flyer, Zeitungsartikel und die Nutzung von Social Media sowie der Internetpräsenz der Gemeinde.

Fahrradkonzept, Markierung Unterführung Bremer Straße
Frau Bockrath äußert sich positiv zu bisherigen Maßnahmen im Rahmen des Fahrradkonzepts, insbesondere zur Markierung des Bordsteins an einer gefährlichen Stelle unter der Bahn. Sie merkt jedoch an, dass die weiße Farbe schnell verblasse und regt an, eine haltbarere Lösung zu prüfen.

Herr Kleinkauertz erklärt, dass es sich bei der genannten Markierung um ein Pilotprojekt handele, das auf einer Anordnung des Landkreises Osnabrück basiere. Er betont, dass die Gemeinde Bohmte die Maßnahme aus Eigeninitiative umgesetzt habe, obwohl die Instandhaltung eigentlich in die Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers falle. Er weist darauf hin, dass die Gemeinde dies aus Gründen der Dringlichkeit übernommen habe.

Nutzung eines Straßenmanagementsystems mit KI-Unterstützung
Herr Arne Neumann, Hauweg 69, erkundigt sich nach der Funktionsweise der Auswertungsstation im Zusammenhang mit der Digitalisierung und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) zur Erkennung von Schäden im Straßennetz. Er stellt die Frage, wie automatische Fehlermeldungen, beispielsweise bei Schäden an Bordsteinen, verarbeitet werden und ob diese manuell überprüft oder direkt weitergeleitet werden.

Herr Dunkhorst erläutert, dass die KI so konzipiert sei, dass sie durch entsprechende Filter und Vorgaben Schäden im Straßennetz erkennen könne. Die von der KI ausgewerteten Bilder, die in regelmäßigen Abständen von vier Metern aufgenommen würden, seien georeferenziert und basierten auf GPS-Daten. Dadurch könne das System präzise Schadstellen lokalisieren, beispielsweise ein Loch von 50 Zentimetern Durchmesser, das sich zwei Meter von der Bordsteinkante entfernt befinde. Die KI unterscheide dabei zwischen 14 Schadenskategorien, die von kleinen Rissen bis hin zu größeren Schäden wie Erdabsenkungen reichten. Die erfassten Daten würden an die zuständigen Sachbearbeiter weitergeleitet, um die Instandsetzung zu veranlassen. Herr Dunkhorst hebt hervor, dass durch diese automatisierte

Erfassung der Aufwand für die Schadensaufnahme erheblich reduziert werde, was die Arbeit der zuständigen Stellen erleichtere.

Herr Kleinkauertz ergänzt, dass das System auch zur Kostenersparnis beitrage, da frühzeitig Maßnahmen ergriffen werden könnten, bevor Schäden größer würden. Er betont, dass durch die rechtzeitige Reparatur kleinerer Schäden, wie das Verfüllen von Rissen, größere und kostenintensivere Maßnahmen vermieden werden könnten.

Radweg Wehrendorfer Straße und Zeitplan
Herr Knapp erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Arbeiten an der Wehrendorfer Straße. Er gibt an, dass er diese Strecke täglich befährt und fragt, ob es bereits einen ungefähren Termin für den Beginn der Maßnahmen gebe.

Herr Dunkhorst erläutert, dass der Förderbescheid für die Maßnahme vorliege und die Ausschreibung derzeit laufe. Ziel sei es, eine bauausführende Firma zu finden, die die Arbeiten übernehmen könne. Er führt aus, dass nach der Submission und der Entscheidung im Verwaltungsausschuss die Maßnahme beginnen könne.

Heinz Ahlbrink Ausschussvorsitzender	Markus Kleinkauertz Bürgermeister	Alf Dunkhorst Protokollführer