



Stadt Friesoythe · Alte Mühlenstraße 12 · 26169 Friesoythe

An die CDU-FDP-Fraktion  
im Rat der Stadt Friesoythe

**Rathaus am Stadtpark**  
Alte Mühlenstraße 12  
26169 Friesoythe

-Eingang Tecklenburger Straße  
 Tecklenburger Straße

**Telefon 04491-9293-0**

**Ansprechpartner/in**  
Frau Hamjediers

**Telefon:** +49 (4491) 9293-147  
**Fax:** +49 (4491) 9293-101  
**E-Mail:** hamjediers@friesoythe.de  
**Zimmer:** 147

**Öffnungszeiten**  
**Bürger-Service-Center**  
Telefon 04491-9293-218  
Mo.-Do. 8:00-17:00 Uhr  
Fr. 8:00-13:00 Uhr  
Sa. 10:00-12:00 Uhr

**Dienststelle**  
Erste Stadträtin

**Verwaltung**  
Mo.-Fr. 8:30-12:30 Uhr  
Mo.-Do. 14:00-16:00 Uhr  
oder nach Vereinbarung

**Aktenzeichen**

[www.friesoythe.de](http://www.friesoythe.de)

Friesoythe, 21. September 2022

## Anfrage zum Stand des Vorhabens Kamper Brücke, Überquerung für Fußgänger und Radfahrer

Sehr geehrter Herr Reinken,

leider komme ich erst jetzt zur Beantwortung Ihres oben genannten Antrages. Wie bekannt ist eine entsprechende Beratung in den Gremien bereits vorbereitet.

Das Thema zum Ausbau und Ertüchtigung der Brücke über den Küstenkanal der L 832 in Kampe beschäftigt die politischen Gremien und Verwaltung schon seit über zwei Jahrzehnten.

Bei der letzten Bauwerksüberprüfung durch den Baulastträger unter Berücksichtigung der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertungen der Bauwerksprüfungen nach DIN 276“ (RI-EBW-PRÜF) ist die Brücke mit einer Note von 2,8 gerade noch als im „ausreichenden Zustand (2,5 – 2,99)“ beurteilt worden. (Stand 17.07.2020)

Radfahrer und Fußgänger, hier insbesondere Kinder (Schulweg) und Ältere, sind bei der schmalen Verkehrsführung und der aktuellen Ampelschaltung einer großen Gefahr ausgesetzt, da es keine gesicherte Wegeführung für diese schwächeren Verkehrsteilnehmenden gibt. Da diese Brücke zusätzlich zum PKW-Verkehr auch als Zu- und Abfahrtsstraße der großen Betriebe Nordbeton und OFK dient, ist eine starke Verkehrsbelastung durch LKW gegeben.

Ebenfalls im Rahmen der Aufstellung des Dorfentwicklungsplanes für die Region der Kanaldörfer am Küstenkanal ist dieser Umstand eingehend diskutiert worden. Folgerichtig wurde der „Brückenausbau“ im beschlossenen DE-Plan als Maßnahme mit einer entsprechenden Priorisierung belegt.

Das Potenzial des Ortes Kampe in der gesamten Dorfentwicklung wird derzeit stark eingeschränkt durch die bekannt hohe Gefahr bei der Querung der Kamper Brücke. Insbesondere die Verknüpfung zur Ortschaft Kamperfehn mit den Infrastrukturen (Kindergarten, Grundschule, Kirche, Geschäfte etc.) ist außerordentlich prekär.

Diesbezüglich haben Sie ja auch Ihre Anfrage gestellt zum Verfahrensstand. Unterstützt wird Ihr Ansinnen zur Forcierung der Maßnahme seitens der SPD Bündnis 90/Die Grünen Fraktion durch Antrag vom 13.06.2022 auf Beauftragung einer Machbarkeitsstudie mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer.

Zwischenzeitlich hat die Stadt Friesoythe die „Beteiligten am Verfahren“ angeschrieben und diese nochmals um konkrete Aussagen gebeten, wie ihre jeweilige „Haltung“ zur Situation der Kanalquerung in Kampe ist. Rückantworten des Wasserschiffahrtsamtes aus Meppen, des Landkreises Cloppenburg sowie der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lingen liegen derzeit noch nicht vor.

Nach Rückäußerung der Beteiligten wird die Stadt Friesoythe zu einem Termin unverzüglich einladen und das weitere mögliche Verfahren zur Ertüchtigung bzw. Erneuerung der Brücke besprechen.

In dem Gespräch ist ebenfalls zu klären, ob im Vorgriff auf den genehmigten Bundesverkehrswegeplan 2030 noch Förderungen für das Projekt Kamper Brücke grundsätzlich möglich wären. Im BVP ist die Maßnahme „Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen“ mit einem Gesamtkostenrahmen vom ca. 255 Mio. € veranschlagt.

Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass selbst bei schriftlichen Nachfragen und konkret vorliegenden Fördermöglichkeiten keine konkreten Aussagen der weiteren beteiligten Behörden zu erwarten sind. Diese werden sich nicht festlegen, solange nicht folgende Punkte klar definiert sind:

1. Wie ist die verkehrliche Ausgangssituation (Verkehrsaufkommen und –ströme)?
2. Welche Option bringt aus verkehrlicher Sicht welche Verbesserung?
3. Welche technischen Anforderungen sind an ein [zusätzliches] Brückenbauwerk zu stellen?
4. Welche Kosten sind mit welcher Lösungsvariante verbunden?

Deshalb greift die Verwaltung gerne den Antrag der Fraktion SPD-Bündnis 90/Die Grünen auf und regt an, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die sich mit diesen Aspekten befasst. Der Antrag enthält dazu gute Anhaltspunkte. Erst wenn die Stadt konkrete und fachlich fundierte Erkenntnisse zu verschiedenen Handlungsoptionen vorzeigen kann, werden auch die Gespräche mit den anderen beteiligten Behörden Ergebnisse bringen. Bis dahin wird sich jede Stelle auf ihre individuellen Hinderungsgründe zurückziehen.

Wichtig ist der Verwaltung auch, das Gutachten als Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben und nicht prüfen zu lassen, ob die Situation der Kamper Brücke einer Modifizierung/Verbesserung bedarf. Dies ist der Verwaltung ebenso klar ersichtlich wie den Ratsgremien, wie die Anfragen und Anträge der letzten Jahre zeigen. Dass dies von den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast nicht so gesehen wird, liegt auf der Hand.

Bislang hat sich die Verwaltung schwer damit getan, diesen Schritt (Gutachten auf eigene Kosten) zu gehen, weil die Stadt hier nicht zuständig ist und damit den zuständigen Trägern der Straßenbaulast Arbeit und Kosten abnimmt. Im konkreten Fall mag es aber die einzige Chance sein, in bzw. für Kampe und Kamperfehn eine echte Verbesserung zu erzielen.

Ob Möglichkeiten der Förderung dieses Projekt im Rahmen der sozialen Dorferneuerung bestehen, wird noch geprüft.

Damit ist die 1. Frage der Anfrage vom 14. Juni 2022 sicherlich hinreichend beantwortet.

Zur 2. Frage ist festzustellen, dass Sie diese falsch interpretieren: Es ging der Stadtverwaltung bei dem Hinweis auf die Grundstückseigentumsfrage darum, deutlich zu machen, dass die Stadt keinerlei Anknüpfungspunkt für den Bau in eigener Trägerschaft hat, sie ist nicht Träger der Straßenbaulast der betroffenen Straßen, und hat nicht einmal ein Grundstück, das sie zur Verfügung stellen könnte. Alle Grundstücke entlang des Küstenkanals sind im Eigentum des Landes als Träger der Wasserstraße und der Landesstraße.

Zu den weiteren Punkten:

Die Verwaltung hat das Thema mehrfach mit den anderen genannten Behörden erörtert, allerdings immer im Rahmen von Dienstbesprechungen zu anderen Themen. Deshalb ist die Dokumentation der Ergebnisse auch nicht durchgehend erfolgt.

Um dies noch einmal zusammen zu fassen, wurde in der letzten Zeit noch einmal bei den betroffenen Behörden nachgefragt mit folgenden Ergebnissen:

Die Kreisverwaltung hat auf direkte telefonische Anfrage bestätigt, dass sie die Sorgen der Bürger zur Verkehrssituation in Kampe gut verstehen kann und sich einer Verbesserung – auf welchem Wege auch immer – ausdrücklich begrüßt. Die Kreisverwaltung hat und muss aber ebenso auf die Ausgangssituation verweisen, die sich genauso darstellt wie für die Stadt Friesoythe: Der Landkreis ist in keiner Weise zuständig, weder als Träger der Straßenbaulast noch aus anderen Erwägungen heraus. Die vorhandene Brücke ist ein Bauwerk des Wasserwirtschaftsamtes, die betroffenen Straßen sind Landes- bzw. Bundesstraßen. Der Landkreis kann also weder Lösungsvorschläge anbieten noch konkrete Maßnahmen umsetzen.

- a) Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee in Meppen (WSV), Herr Lehmann, konnte sich an den Vor-Ort-Termin in Kampe mit Vertretern einer Bürgerinitiative erinnern. In dem Antrag des Herr Ostermann vom Februar 2022 wurde dieser aber nicht ganz richtig zitiert. Die Verkehrsregelung auf der Brücke ist nicht Aufgabe oder Zuständigkeit des Amtes, dies ist eine rein verkehrsrechtliche Angelegenheit, für die wiederum die Landesbehörde für Straßenbau- und Verkehr zuständig ist. Bestätigt wurde von Herrn Lehmann, das sein Amt zuständig ist für die Wegeverbindung über Wasserstraßen, wenn ein Kanal wie in Kampe also eine Landesstraße „durchschneidet“, muss das Wasserwirtschaftsamt die Verbindung über den Kanal herstellen und unterhalten. Dieser Verpflichtung ist das Amt in Kampe mit der vorhandenen Brücke nachgekommen. Bestätigt wurde von Herrn Lehmann auch, dass im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 die Brücken über den Küstenkanal in den kommenden Jahren angehoben werden sollen. Die Maßnahmen sind als vordringlich klassifiziert, befinden sich aber noch in der Vorplanungsphase. Für die Brücke in Kampe ist mit einer Realisierung aber nicht vor 10 Jahren zu rechnen. Diese Antwort

bezieht sich auch auf Punkt 13.

Zusammengefasst hat Herr Lehmann festgestellt, dass bei einer Aufgabenstellung wie der Verbesserung der Verkehrssituation in Kampe im ersten Schritt nur über die Frage diskutiert werden kann, was wo und wie möglich ist. Er hat auf die besonderen technischen Herausforderungen hingewiesen, die sich z.B. von der Fußgängerbrücke in Jeddelloh unterscheiden.

- b) Zur Haltung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird in der Anfrage der CDU-FDP-Fraktion mehrfach eingegangen, weshalb an dieser Stelle eine zusammenfassende Stellungnahme zum Sachstand erfolgt. Die in dem Schreiben von Herrn Ostermann vom Februar 2022 zitierten Schreiben liegen der Verwaltung nicht vor. Auf erneute Rückfrage bei NLBStV wurde von Frau Lichtenfels (stv. Leitung) erklärt, dass die Behörde nach wie vor nicht bereit ist als Träger eines Brückenbauwerkes zu fungieren.

Die angesprochene Frage der Verkehrsführung mit dem Haltungswechsel zwischen 2012 und 2015 (Frage 7) heute noch zu eruieren, ist wenig zielführend (Wechsel bei den handelnden Personen). Zielführender ist es, aufgrund neuer Erkenntnisse einen neuen „Anlauf“ zu nehmen, wenn diese denn eine Verkehrsführungsänderung als probates Mittel zur Verbesserung der Verkehrssituation ausweisen.

Im Punkt 8 wird auf eine Stellungnahme der OFK aus 2015 verwiesen. Auch hier haben die verantworten Personen gewechselt. Die Verfasserin dieses Schreibens selbst hat das Thema mit dem jetzigen Geschäftsführer der OFK besprochen, wobei dieser nur darum bat, bei einer verkehrlichen Neuregelung im Blick zu behalten, dass die Fahrzeuge der OFK möglichst zügig den Bereich der Brücke passieren können und es nicht zu unnötigen Standzeiten kommt. Die Stellung aus 2015 lag ihm sicherlich nicht vor. Wenn eine Modifizierung der Verkehrsführung jetzt erneut angestrebt wird, sollte das Ergebnis erneut auch mit den Anlieger-Unternehmen erörtert werden.

Zu Punkt 10 ist festzustellen, dass der Beschluss des Verwaltungsausschusses aus Oktober 2021 richtig lautet:

Da das Förderprogramm „Stadt und Land“ noch über mehrere Jahre läuft, wird die Verwaltung mit den anderen Beteiligten (Straßenbaubehörde Lingen, Wasserwirtschaftsamt Meppen und dem Landkreis Cloppenburg) in Verbindung treten, damit in Kooperation mit der Stadt von diesen Akteuren der Antrag vorbereitet und gestellt wird.

Hier schließt sich wieder der Kreis zur Haltung der anderen Behörden. Es erübrigt sich jetzt wohl, zu erläutern, warum noch keine Antragstellung erfolgte. Dazu fehlt es an einer konkreten Planung, an der Zuständigkeit der Stadt etc. Auf jeden Fall bedarf es bei einer Antragstellung einer detaillierten Kostenermittlung. Die Erstellung einer externen Genehmigungsplanung für eine Brücke würde bei einem angenommenen Kostenvolumen von 5 Mio. € schon 200.000 € kosten. Um diese überhaupt erstellen zu können, bedarf es einer Entscheidung, was wo wie gebaut werden soll.

Die Fragestellungen zu den Fördermöglichkeiten über verschiedene Förderprogramme bedürfen sicherlich keiner expliziten Beantwortung. Die Ratsmitglieder sind insbesondere im Hinblick auf das Radverkehrskonzept beteiligt, zudem dürfte hinreichend bekannt sein, wie die Stadtverwaltung seit Jahren bei der Einwerbung von Fördermitteln vorgeht, nämlich wie dies in allen Verwaltungen üblich ist: Im ersten Schritt wird die Maßnahme definiert, dann erfolgt eine Kostenermittlung, dann wird der Antrag gestellt.

Dort wo Vorarbeiten erforderlich sind, werden diese angegangen, wie z.B. beim Radverkehrskonzept. NGVFG-Mittel können nur von den Trägern der Straßenbaumaßnahmen beantragt werden, mithin von den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast.

In den Anträge und Gesprächen wird immer wieder die vor einigen Jahren erbaute Brücke in Jeddelloh II als Referenz genannt. Diese Brücke ist im Zusammenhang mit der Kreisstraße „Langendamm“ des Landkreises Ammerland zu sehen, weshalb der Landkreis hier als Träger der Straßenbaulast auch Träger der Maßnahme war. Finanziert wurde das Projekt über die Einbindung von Fördermitteln, wobei die Gemeinde Edewecht Mittel aus der Dorferneuerung zusteuern konnte. Das mag sich für eine Zusatzbrücke in Kampe auch als Option ergeben, wenn denn die Grundsatzfragen geklärt sind.

Wie dabei vorgegangen werden kann wurde von der Verwaltung aufgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

Sven Stratmann  
Bürgermeister