

**Niederschrift über die Sitzung des
Umwelt- und Verkehrsausschusses am 23. Juni 2014**
im Sitzungssaal des Landratsamts in Waiblingen

Öffentlich

Anwesend:

Der Vorsitzende: Landrat Fuchs

Die Ausschussmitglieder: Kreisräte/innen:

Beutel, Jäger, Schwarz	(CDU)
Gruber, Oetinger, Riedel, Schäf	(SPD)
Treiber, Prof. Dr. Weller	(FDP-FW)
Dannenmann, Escher	(Freie Wähler)
Dr. Fleischer, Sturm	(GRÜNE)

Die stv. Ausschussmitglieder: Heissenberger (CDU)
Herdtle (FDP-FW)

Entschuldigte Ausschussmitglieder: Bauer, Hofer (FDP-FW)

Ferner: Kreiskämmerer Geißler
Geschäftsbereichsleiter Straus, GB Straßen (Top 1 – 4)
Hr. Hein, GB Straßen
Dipl.-Ing. Hr. Balck, Geschäftsführer HELLER (Top 1)
Ingenieurgesellschaft mbH Darmstadt
Weitere Mitarbeiter
Presse

Der Schriftführer: Kreisoberamtsrat Hasert

Beginn der öffentlichen Sitzung: 14:30 Uhr

Ende der öffentlichen Sitzung: 16:57 Uhr

§ 1

Kreisstraßenzustandsbericht

(Drucksache 2014-39-UVA23.06.)

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zugrunde liegende Drucksache und führt aus, dass man sich in einem Wandel der Präferenzen befinde. Künftig wolle man keinen Neubau von Straßen, sondern primär die vorhandenen Substanzen erhalten und die Verkehrssicherheit bewahren. Die hierfür angedachte Förderquote des Landes habe sich von bisher 75% auf 50% verringert. Insgesamt seien in der Vergangenheit 60% für den Individualverkehr und 40% für den ÖPNV angedacht gewesen. Seit der neuen Landesregierung sei es jedoch genau umgekehrt, sodass jetzt 60% für den ÖPNV und 40% für den Individualverkehr bestimmt seien. Die durchgeführte standardisierte Zustandserfassung und –bewertung diene der Information über den Zustand der Straßenverkehrsinfrastruktur sowie der Priorisierung. Landrat Fuchs unterbreitet den Vorschlag, dass auf Basis der o.g. Zustandserfassung und –bewertung die Straßenbaukommission einen 5-Jahres-Budgetplan erarbeiten soll. Anschließend erteilt er Herrn Straus, Geschäftsbereichsleiter Straßen, das Wort.

Geschäftsbereichsleiter Straus erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation den aktuellen Sachstand hinsichtlich des Zustands der Straßenverkehrsinfrastruktur. Er berichtet, dass sich der Zustand aller Straßen insgesamt verschlechtert habe. Der Gesamtzustand der Kreisstraße etwa läge bei einer Bewertungsskala von 1-5 bei 3,2. Wobei 1 für einen sehr guten Zustand und 5 für einen sehr schlechten Zustand stehe. Als mögliche Gründe hierfür benennt er die fehlenden Erhaltungsmittel und den sehr alten Straßenbestand. Aber auch die steigende Verkehrsbelastungen, der steigende Schwerverkehrsanteil sowie die meteorologischen Randbedingungen seien ausschlaggebend. Im Weiteren habe der schlechte Straßenzustand auch weitreichende Auswirkungen. So sei dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet und die Verkehrssicherungspflicht verletzt, da der Kreis hierfür zuständig sei. Zudem weise der desolate Straßenzustand tiefergehende Schädigungen auf, die zu teuren Sanierungen führen.

Ziel, so Herr Straus, soll die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie die Erhaltung oder Steigerung der Leistungsfähigkeit zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes, der leistungsstarken Anbindung an die Metropolregion Stuttgart und zur Abwicklung des Transits sein. Die Erhaltung der Straßen solle künftig maßgeblich sein und nicht der Ausbau. Im Folgenden geht Herr Straus näher auf die Zustandserfassung und –bewertung ein. So beschreibt er, dass dies ein amtlich festgelegtes Untersuchungsverfahren sei, welches zur Ermittlung der Qualität des Straßennetzes und der Unter-

haltungskosten diene sowie den Gebrauchs- und Substanzwert einer Straße liefere. Die Zustandserfassung erfolge unter visuellen und messtechnischen Aspekten, unter Berücksichtigung ausgewählter Zustandsmerkmalen, z.B. Schäden, Unebenheiten oder Griffigkeit. Die Zustandsbewertung geschehe in einer landeseinheitlichen Bewertung mit festgelegtem Bewertungsschlüssel.

Weiterhin beschreibt Herr Straus die Methodik der Zustandserfassung und –bewertung. Straßen werden gemäß ihrer Verkehrsbedeutung priorisiert und in Übersichtskarten dargestellt. Als Methoden zur Straßenerhaltung seien die Instandhaltung, die Instandsetzung und die Erneuerung aufzuführen. Zum Ende zieht Herr Straus das Fazit, dass fehlende Erhaltungsmittel dauerhaft zu erhöhten Kosten führen würden. Die den Ober- und Unterbau schützenden Deckschichten könnten nicht mehr rechtzeitig Instand gesetzt werden. Da die Fahrbahnschäden in tiefere Schichten vordringen, werde eine tiefer gehende und damit teurere Sanierung nötig. Das bedeute, dass anstelle von Instandsetzungen aufwändigere und teurere Erneuerungen durchgeführt werden müssen.

Herr Balck, HELLER Ingenieur-Gesellschaft mbH Darmstadt, gibt, ebenfalls anhand einer Power-Point-Präsentation, eine Einführung in die Zustandserfassung und –bewertung. Rechtliche Grundlage hierfür sei die ZTV ZEB – StB 2006. Erfassungsumfang sei das Kreisstraßennetz mit insgesamt 370 Kilometer gewesen. Es seien alle Abschnitte in Stationierungsrichtung sowie bei Hanglage auch die Abschnitte gegen die Stationierungsrichtung erfasst worden. Im Weiteren stellt Herr Balck kurz das Messverfahren mit den dafür geeigneten Fahrzeugen sowie die Zustandsbewertung vor. Er weist daraufhin, dass die Kosten eines derartigen Gutachtens bei etwa 1/6000 liegen, von dem, was ein Neubau an Kosten verursacht. Daher halte er ein derartiges Gutachten alle 4 – 5 Jahre zu fertigen für äußerst sinnvoll. Als Ergebnis der Zustandserfassung und –bewertung sei festzuhalten, dass sich etwa ¼ der Straßen in einem sehr schlechten Zustand befinden. Dies entspreche einer Strecke von 81 Kilometern. Etwa 1/3 der Straßen befinde sich in einem schlechten Zustand und habe einen sogenannten Beobachtungsstatus inne. Dies entspreche einer Strecke von 110 Kilometern. Somit betreffe der schlechte Zustand mittelfristig nahezu die Hälfte des Straßennetzes. Die Bewertung diene vor allem der Frage, wo es am dringendsten sei, mit Sanierungen anzufangen. Die Festlegung des Erhaltungsprogramms erfolge in Anlehnung an die Tabelle, welche in der Drucksache abgebildet sei. Um den Status Quo erhalten zu können, seien Mittel von 3,7 Millionen Euro pro Jahr anzusetzen. Im Moment, so Herr Balck, seien jedoch lediglich finanzielle Mittel in Höhe von 1,4 Millionen Euro angedacht. Insgesamt belaufe sich derzeit der Erhaltungsrückstand jedoch auf ca. 16,4 Millionen Euro.

Kreisrat Dannenmann begrüßt die Vorgehensweise mit der Zustandserfassung und –bewertung. Es

sei gut, Straßenerhaltungsmaßnahmen nicht mehr auf Zuruf vorzunehmen. Es fehle ihm jedoch eine Prognose in die Zukunft hinsichtlich der demographischen Entwicklung. Er wolle daher wissen, ob die demographische Entwicklung hier überhaupt miteinfließt. Ebenso fragt er an, wie hoch denn 1/6000 der Kosten eines Straßenneubau sei. Im Weiteren regt Kreisrat Dannenmann an, dass beim nächsten Mal die Kommunen miteingebunden werden sollten, da diese ebenfalls von dieser Vorgehensweise profitieren könnten.

Kreisrat Jäger bezeichnet die Zustandserfassung und –bewertung als ein bewährtes Untersuchungsverfahren. Die CDU begrüße es, dass nun eine Bewertung des Straßennetzes vorliege. Das Ergebnis der Untersuchung überrasche nicht wirklich, schließlich habe die CDU bereits bei der Haushaltsberatung im letzten Jahr schon deutlich mehr an finanziellem Mittel beantragt. Zu diesem Zeitpunkt sei bereits absehbar gewesen, dass ein bedeutender Mehrbedarf notwendig sei. Kreisrat Jäger möchte wissen, wie es mit den Unterhaltsmaßnahmen 2014 momentan aussehe und wie diese bewirtschaftet werden. Ihn beschäftige, ob genügend Mittel zur Verfügung stehen und er habe ein wenig Sorge bezüglich der Defizite in anderen Bereichen, ob dort möglicherweise Mittel auf Eis gelegt werden müssen.

Kreisrätin Sturm ist der Meinung, dass sich die Bürgermeister bei der nächsten Haushaltsberatung hinsichtlich der Kreisumlage zurücknehmen. Bei einer Mittelverteilung von jetzt 60% für den ÖPNV und 40% für den Individualverkehr könne man froh sein, dass ein Bus fahre. Sie möchte wissen, ob ein reger ÖPNV-Verkehr, eine stark frequentierte Straße sowie Unfallzahlen ebenfalls eine Rolle hinsichtlich der Prioritätensetzung spiele. Ihrer Meinung nach sei eine Zustandserfassung und Priorisierung der Straßen längst überflüssig gewesen. Es sei gut, dass das Land hierzu den Impuls gegeben habe. Kreisrätin Sturm stellt die Frage in den Raum, ob eine Abschreibung der Straßen neu sei oder ob diese auch zuvor schon abgeschrieben wurden.

Kreisrat Riedel hält ein Ende der Ausbauten für richtig. Als Beispiel benennt er die Andriof-Brücke, hier sei das Planfeststellungsverfahren eingestellt worden. Der Kreis habe ein großes Straßennetz, aber der Zustand müsse verbessert werden und sei bedenklich. Schließlich baue man das Netz des ÖPNV ebenfalls aus. Die SPD begrüße die Zustandserfassung. Er empfiehlt spätestens im Herbst an diese Angelegenheit heranzugehen. Man müsse zu früheren Planungen und Vergaben kommen, damit es nicht immer wieder zu Verspätungen komme. Der 5-Jahresplan soll rasch entwickelt werden, dann könne man eine mittelfristige Planung machen und umsetzen. Insgesamt wolle er keine Bewertung abgeben und warte auf das Handeln der Verwaltung.

Kreisrat Prof. Dr. Weller bedankt sich im Namen der FDP für die sehr sorgfältige Analyse. Es interessiere ihn jedoch kein Vergleich, ihn interessiere lediglich der Handlungsbedarf und dies seien die 81 Kilometer an Kreisstraßen. Der Kreis benötige diesbezüglich dreimal so viele Mittel wie bisher. Daher regt Kreisrat Prof. Dr. Weller an, vor der Haushaltsberatung nochmals eine Kreisstraßenbeurteilung durchzuführen, damit die Kreisräte die Prioritäten einschätzen und darauf Einfluss nehmen können. Ihn interessiere nicht nur der Zustand der Straßen, sondern auch einzelne Faktoren wie Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteil, Unfallquoten und Substanzverlust. Er bittet um einen Vorschlag seitens der Verwaltung mit Dringlichkeitsstufen, aus welchem hervorgeht, was dringend gemacht werden muss und was die Kreisräte im nächsten Jahr auch vertreten können. Denn es interessiere vor allem auch der Anteil im Haushalt.

Kreisrätin Dr. Fleischer entgegnet hierauf, dass sie sich auf die Experten verlasse und nicht Alles gesehen haben müsse. Sie fragt an, ob die K1857 und deren Straßendeckensanierung heute noch immer durchgeführt würden, da inzwischen eine andere Priorität eingezeichnet sei.

Landrat Fuchs entgegnet jetzt habe man eine genaue Bewertung mit 16,4 Millionen Euro und 3,28 Millionen Euro und könne nun auch entsprechende zur Verfügung stehende Mittel einsetzen. Bisher stellte man immer finanzielle Mittel in Höhe von 1,4 bis 1,6 Millionen Euro zur Verfügung. Die Aufstockung dieser Mittel halte er für ein ehrgeiziges Ziel und wie dies gelingen soll, sei derzeit noch offen. Denn der nächste Haushalt leide unter den negativen Entwicklungen des Baus des neuen Krankenhauses in Winnenden aufgrund der vielen Bauschäden und des verspäteten Umzuges. All diese zusätzlichen Kosten müsse man im Budget abwickeln und das Defizit werde dadurch erhöht. Es sei klar, dass ein höherer Bedarf jetzt gegeben sei, aber ob Luft für eine Verdoppelung des Bedarfs vorhanden sei, bleibe abzuwarten.

Herr Straus fügt an, dass man ein entsprechendes Maßnahmenprogramm erarbeite. Man versuche die ausschreibungsteure Zeit künftig zu vermeiden. 2/3 der Ausschreibungen seien bereits in der Umsetzung, der Rest soll im Herbst ausgeschrieben werden.

Auf die Frage von Kreisrat Dannemann, wie hoch 1/6000 der Kosten für einen Neubau sei, entgegnet Herr Balck, dass hier von Kosten in Höhe von 60.000 Euro auf 4 Jahre ausgegangen werden könne. Eine automatisierte Verkehrszählung erfolge über Leitpfosten, die alle relevanten Daten aufzeichnen würden. Herr Balck regt an, dass der ÖPNV und die Unfallquoten mitaufzunehmen. Bezugnehmend auf Frau Sturm erklärt er, dass es Kommunen gäbe, die Straßen abschreiben und dass dies in der Doppik gemacht werde. Ob dies im Kreis auch der Fall sei, wisse er nicht.

Landrat Fuchs bestätigt dass im Rahmen der Doppik, die Straßen schon seit längerem abgeschrieben werden.

Kreisrat Herdtle merkt an, dass es letztes Jahr in der Straßenbaukommission einen ähnlichen Vortrag gegeben habe, aber in der Zwischenzeit nicht viel passiert sei. Er spricht sich dafür aus, umfassende Sanierungen vorzunehmen und keine Flickarbeiten mehr vorzunehmen.

Kreisrat Gruber sieht aufgrund des Vortrages für den jetzigen Zustand der Straßen zwei Ursachen. Zum einen sei nicht rechtzeitig investiert worden und zum anderen liege dies am zunehmenden Schwerlastverkehr. Er wolle wissen, ob die Daten der automatisierten Verkehrszählung öffentlich zugänglich seien. Weitergehend stellt Kreisrat Gruber die Frage in den Raum, ob in der kartografischen Darstellung in der Drucksache auch Schwerlastverkehr miterfasst wurde. Zudem interessiere ihn, wie stark die Nutzungsdauer der Straßen vom Schwerlastverkehr abhängen.

Herr Balck entgegnet hierauf, dass es derartige Verkehrsdaten beim Landesamt für Straßentechnik gäbe. Die Verkehrszählung erfolge an bestimmten Stellen und wechsle jedes Jahr. Die Schädigung der Straßen belaufe sich im Verhältnis LKW zu PKW 1:30.000. Man habe hierzu auch die Karten übereinander gelegt und für die Prioritätenfestlegung genutzt. Oberflächliche Kosmetik der Straßen bringe wenig, aber gänzlich erneuern koste eben mehr. Es müsse ein gesunder Mix aus beidem sein.

Ohne weitere Diskussion beschließt der Ausschuss einvernehmlich

Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2015 ff. ist zu diskutieren und zu entscheiden, wie die Ergebnisse der ZEB bei der Haushaltsplanung Eingang finden.

Auszüge:

1 Dezernat II

1 GB Straßen

§ 2

Sachstandsbericht "Sicherheit in Kreisverkehren"

(Drucksachen 2014-40-UVA23.06.)

Landrat Fuchs verweist auf die vorliegende Drucksache und stellt klar, dass die Verwaltung längst reagiert hätte, wenn es im Hinblick auf die Sicherheit in Kreisverkehren einen Brennpunkt zu bekla- gen gäbe. Die Frage, sei, jedoch, wie es um den einzelnen Zustand jedes Kreisels und dessen Ri- sikobewertung stehe. Zu klären sei auch, was mit möglichst schonenden Eingriffen an Verkehrssi- cherheit erreicht werden könne. Dies habe man den Gemeinden an die Hand gegeben und viele Kommunen zeigten sich hierbei kooperativ. Er sei der Meinung, dass Aktionismus nichts helfe, aber man die Angelegenheit auch nicht „aussitzen“ sollte. Die Aufgabe sei mit relativ einfachen Lösun- gen und sachlichen Maßstäben lösbar.

Geschäftsbereichsleiter Straus erläutert anhand einer vorbereiteten PowerPoint-Präsentation den Sachstandsbericht, die der Drucksache als Anlage beigelegt ist. Hintergrund seien die EU- Verordnung 2008/96 EG und „Vision Zero“. Mit diesen Vorgaben verpflichte die EU, Bund und Land ihr jeweiliges Straßennetz regelmäßigen Sicherheitsinspektionen zu unterziehen und die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf null zu reduzieren. Zudem sollen neben der Straße festste- hende Hindernisse beseitigt werden. Zum anderen fordere das Land mit Erlass vom 15.12.2010, Sicherheitsaudits an Straßen. Mit Erlass vom 15.11.2011 bestimme das Land zusätzlich, dass keine starren Hindernisse auf Kreisverkehrsinseln außer Orts zulässig seien. Außerdem seien Sicher- heitsaudits für Kreisverkehre mit mittlerem bis und hohem Risiko sowie bei Kreisverkehrsinseln im Übergangsbereich innerorts/außerorts mit Einzelabwägung ob Einbauten belassen werden können, vorgeschrieben. Im Rems-Murr-Kreis seien nach den Vorgaben des Landes, 49 Kreisverkehrsplätze untersucht und die Ergebnisse dokumentiert worden. Herr Straus erklärt, dass aus der Bestands- aufnahme Handlungsvorschläge für jeden untersuchten Kreisverkehrsplatz entwickelt und den Ge- meinden mit der Bitte um Stellungnahme zur einvernehmlichen Lösungsfindung übersandt wurden. Im Grunde gehe es darum, Zufahrtsquadrant von festen Hindernissen frei zu halten und Möglichkei- ten zur Verringerung der Auffahrtsenergie zu schaffen. Im Weiteren werden Alternativen benannt, wie beispielsweise Anböschungen, Aufschüttungen oder passive Beleuchtungen. Bisher habe man noch nicht von allen Kommunen eine Rückmeldung. Vor Ort sollen dann die Vorschläge der Kom- munen unter Berücksichtigung der Vorgaben und Alternativen diskutiert werden, mit dem Ziel der Kompromissfindung. Bei schwierigen Fällen oder widersprüchlichen Ansichten strebe man ein Si- cherheitsaudit an. Herr Straus schließt mit dem Fazit, dass die untere Verwaltungsbehörde mit dem

Erlass zum Handeln verpflichtet sei und damit in der Verantwortung stehe. Der Kreis trage das Haftungsrisiko und werde unter Ausnutzung der Auslegungsspielräume, im Dialog mit den Gemeinden eine einvernehmliche Lösungsfindung anstreben.

Kreisrat Jäger merkt an, die Verordnung der EU beziehe sich lediglich auf das Fernstraßennetz. Die Sicherheit von Kreisverkehren sei zum Beispiel in Norddeutschland überhaupt kein Thema. Es handle sich hierbei um ein reines Baden-Württemberg-Phänomen, ausgelöst durch den Erlass 2011. Klar sei, dass das Haftungsrisiko beim Kreis liege. Er führt weiter aus, dass es eine steigende, besorgniserregende Tendenz gäbe, dass zunehmend Bürger Schuldige suchen würden. Im Übrigen tue sich ihm die Frage auf, was mit den Kreisverkehren des Landkreises sei und welche Möglichkeiten es hier gäbe, ohne die Kunstwerke entfernen zu müssen. Kreisrat Jäger bittet im Namen der CDU-Fraktion um ein maßvolles Umgehen in dieser Angelegenheit. Er halte auch die ersten Reaktionen der Kommunen für verständlich, denke aber, dass man auf einem guten Weg sei und tragfähige Kompromisse finden werde.

Kreisrat Prof Dr. Weller empfindet es als lobenswert, das vorher mit den Bürgermeistern in Kontakt getreten wird und somit moderat und kommunalfreundlich umgegangen wird. Seines Wissens sei im Erlass die Rede von Kunstwerken, was jedoch relativ sei. Die Beleuchtungsmasten in Plüderhausen seien keine Kunst, sondern würden lediglich der Verkehrssicherheit dienen. Des Weiteren bitte er nochmals um eine Überprüfung der Kreiselradien für die neuen Lang-LKW.

Kreisrat Oetinger pflichtet Kreisrat Jäger bei. Auch für ihn stelle Baden-Württemberg in dieser Angelegenheit ein Einzelfall dar, welcher bei der Bevölkerung nicht gut angekommen sei. Vor fünf Jahren sei der Kreisverkehr in Schwaikheim noch für zukunftsweisend empfunden worden. Er weise zur Anmerkung seines Vorredners darauf hin, dass Lang-LKW in Baden-Württemberg nicht zugelassen seien. Hinsichtlich der Kunstwerke bittet er um eine möglichst zahlreiche Erhaltung und darum, die Angelegenheit lieber klein zu halten.

Kreisrat Beutel merkt an, dass die Schuld nicht auf die EU geschoben werden dürfe. Für ihn sehe der richtige Weg so aus, dass man den Ist-Zustand mit den früheren Kreuzungen vergleiche. Dann sei erkennbar, dass die Kreisverkehre im Vergleich zu vorher schon für Verbesserung gesorgt haben. Er bemängle zunehmende Regelungswut der Ministerien. Weniger Ministerialbürokratie würde dazu beitragen, Geld zu sparen.

Kreisrat Gruber stellt klar, dass es für ihn unklar war, ob es sich um eine EU-Richtlinie handele. Er halte es für gut, dass der Kreistag informiert werde, obwohl dieser möglicherweise nicht unmittelbar betroffen und zuständig sei. Weiterhin stelle er sich die Frage, ob es Belege und Zahlen gäbe, mit denen bestätigt werden kann, dass der Umbau der Kreisverkehr für mehr Verkehrssicherheit und weniger Unfälle gesorgt habe.

Landrat Fuchs entgegnet, das verkehrswissenschaftliche Institut habe Erhebungen für den Umbau zu Kreisverkehren, in welchen unter anderem erarbeitet wurde, bis zu welcher Verkehrsbelastung ein Kreisverkehr funktioniere und wie hoch die Unfallverringerung dabei sei. Diese Zahlen könne man Kreisrat Gruber zugänglich machen bzw. zukommen lassen. Ferner sei es richtig, dass die EU eine Verordnung für Fernstraßennetze herausgegeben habe. Das Land Baden-Württemberg habe sodann einen Erlass daraus gemacht, mit welchem es die Straßenverkehrsbehörden mit in die Pflicht genommen habe. Es seien alle 49 Kreisverkehre im Landkreis untersucht worden. Die 17 kritischsten Kreisverkehre wurden differenzierter und näher betrachtet, unter dem Gesichtspunkt, was sinnvoll und vernünftig sei. Am Dmitrow-Kreisel etwa seien die Stahlseile eindeutig für zu gefährlich empfunden worden. Diese sollen nun abgebaut und das Kunstwerk daneben wieder aufgebaut werden. Am Marbach-Kreisel soll die Aufprallenergie reduziert werden. Hier werde man Kiesbetten einbauen, welche auch nicht kostspielig seien. Man werde weiterhin im Dialogprozess mit den Kommunen bleiben und auch für die restlichen Kommunen nach Vorschlägen suchen. Landrat Fuchs betont, dass man das Thema nicht nur abblocken dürfe, sondern man sich auch selbst fragen müsse, was man für gefährlich halte. Sicher sei es auch so, dass Vieles, was zuerst als gefährlich eingestuft werde, am Ende doch stehen bleiben dürfe.

Herr Straus ergänzt, dass im Erlass nicht die Rede von Kunst oder Kunstwerken sei, sondern von feststehenden Hindernissen. Im Weiteren werde er überprüfen, ob Zahlen vorliegen, wie hoch die Unfallquote mit und ohne Kreisverkehr liege.

Ohne weitere Diskussion nimmt der Ausschuss den Sachstandsbericht „Sicherheit in Kreisverkehren“ zur Kenntnis.

Auszüge:

1 Dezernat II
1 GB Straßen

§ 3

RadWegKonzept (RWK) des Rems-Murr-Kreises

(Drucksache 2014-41-UVA23.06.)

Landrat Fuchs verweist auf die vorliegende Drucksache. Er führt aus, Ziel der Landesregierung sei ein durchgängiges Rad-Netz zwischen den Mittel- und Oberzentren. Man müsse feststellen, wo Lücken, vor allem hinsichtlich der Sicherheit, vorhanden seien. Das Land wolle diese dann kreisübergreifend verdichten. Hierzu sei es die Aufgabe der Kreise, Informationen über bereits verbundene Radwege, auch bei den Kommunen, dem Land zur Verfügung zu stellen.

Geschäftsbereichsleiter Straus erläutert die Drucksache mit einer der dem Original der Niederschrift beigefügten Präsentation. Wie von Landrat Fuchs bereits erwähnt, wolle das Land eine fahrradfreundliche Mobilitätsstruktur und eine Maßnahmenpriorisierung erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels bedürfe es einer Grundlagenerhebung, einer Bedarfsermittlung sowie einer Aufstellung eines Konzepts um Mittel aus dem Förderprogramm zu erhalten. Voraussetzung für diese Förderung sei der Nachweis des Bedarfes durch einen Radverkehrsplan bzw. eines Radwegkonzepts. Im Weiteren habe der Landkreis mit dem Regierungspräsidium Stuttgart eine Zielvereinbarung abgeschlossen, in welcher vereinbart wurde, dass der Beitrag des Rems-Murr-Kreises zum LandesRadVerkehrsPlan (RadNETZ) durch die Erstellung bzw. Fortschreibung eines Radwegkonzepts im Landkreis erfolgen solle. Zudem sei das RadWegKonzept Bestandteil des Programms „Klimaschutz-plus 2013-2015“ und diene der Umsetzung des kreisweiten Klimaschutzkonzeptes sowie der Koordination von Radwegkonzepten im Rems-Murr-Kreis. Es gelten alltagstaugliche Radwegtrassen zu schaffen, die auch die Anbindung benachbarter Raumschaften beinhalte. Die Steigerung der Attraktivität und Sicherheit der „Radmobilität“ sei ebenfalls ein wichtiges Ziel. Im Moment befinde man sich in der Phase der Informationserhebung. Hierauf folge eine RadNetz-Veranstaltung des Landes am 23. Juli 2014. Im Sommer/Herbst 2014 sei es dann Aufgabe, durch entsprechende Vorgaben und Fragebogen des Landes, die jeweilige Beteiligung der Kommunen zu erarbeiten. Im Herbst 2014 erfolge sodann die Zusammenstellung und Visualisierung. Gegen Ende des Jahres sei zum einen die Auswertung und Bedarfsermittlung, zum anderen die Erstellung des RadWegKonzepts im Entwurf sowie die Detaillierung geplant. Herr Straus betont, dass das RadWegKonzept des Landkreises die kommunalen Radwegplanungen nicht überlagern oder gar ersetzen soll.

Kreisrätin Sturm ist der Meinung, dass das Ganze noch in den Kinderschuhen stecke. Im Interesse des Klimaschutzes müsse man aber den Radverkehr voranbringen, trotz der Topografie. Es gelte

vor allem auch E-Bike-Stationen von vornherein miteinzubinden, da man ja nicht nur Extremsportler ansprechen wolle. Generell sollte man die Radwege möglichst alltagstauglich gestalten. Im Besonderen halte sie es für wichtig, dass konkrete Zahlen als Zielformulierung vorliegen. Der Kreis sollte ebenfalls das Ziel haben Lücken zu schließen und auszubauen, nicht nur die Landesregierung. Schließlich seien Radwege auch eine Investition wert, nicht nur Schwerverkehrswege. Kreisrätin Sturm bittet darum, über das Thema weiter zu berichten.

Landrat Fuchs merkt hierauf an, dass das Thema regierungsunabhängig sei und es um Nachhaltigkeit gehe.

Kreisrat Prof. Dr. Weller hält es für äußerst wichtig, dass die Kommunen im Ostalbkreis miteinbezogen werden. Wenn alltagstaugliche und sichere Radwege gefordert würden, bedürfe einer konsequenten Wartung. Hier müsse es eine klare Finanzierungs- als auch Differenzierungsregelung geben. Es könne nicht sein, dass nur der Kreis hierfür aufkommen müsse.

Kreisrat Treiber sieht Interessenkollisionen zwischen den Radfahrern und der Landwirtschaft. Die Landwirte könnten die Wege nicht immer sauber halten.

Kreisrat Gruber bringt ein, dass in der Vergangenheit schon einmal ein Radwegkonzept mit einer Verbindung zwischen Backnang-Kirchberg-Maubach angedacht gewesen sei. Er erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand.

Herr Straus entgegnet, für Kirchberg gebe es eine neue Variante da hier vor allem der Naturschutz ein Problem darstelle. Insgesamt gäbe es vier mögliche Trassen. Die Gemeinde favorisiert die Trasse entlang des Flusses oder in Straßennähe.

Herr Beutel hält das Vorgehen für den richtigen Weg. Auch die Landesgartenschau werde hierzu beitragen. Er halte es jedoch für bedenklich, dass bei neuen Ausbauten zusätzliche Flächen in der Region versiegelt und verschliffen werden. Er stelle sich die Frage, ob es Möglichkeiten gäbe, flächenschonender damit umzugehen, eventuell näher an Straßen auszubauen.

Kreisrat Jäger erinnert an ein ähnliches Vorhaben aus dem Jahr 1998. Er bittet darum, dass überlegt wird, ob es auch Alternativtrassen zu neugebauten Radwegen gäbe, wie etwa Feldwege, die genutzt werden könnten. Dies spare Geld und verhindere neue Feldversiegelung.

Kreisrat Riedel ist froh, dass vermehrt von einer Alltagstauglichkeit gesprochen wird und das Ganze nicht nur touristisch gesehen werde. Es gehe auch um die Erschließung von Gewerbegebieten und das Erreichen von öffentlichen Einrichtungen.

Landrat Fuchs bringt ein, dass man selbstverständlich in vielen Gemeinden lokale Radwegnetzungen habe, beispielsweise für fahrradfahrende Schülerinnen und Schüler. Im Weiteren gäbe es auch hier bereits Schnittstellen zu Nachbarkreisen. Es gehe jetzt aber darum, diese vorhandenen Radwegnetzungen auch für andere Zwecke nutzbar zu machen. Hierzu bedürfe es einer Verständigung mit den Kommunen auf einen gemeinsamen Standard und der Klärung der Frage, wo es einen Nachbesserungs- und einen Sicherheitsbedarf gebe. Hinsichtlich der Anmerkung von Kreisrat Beutel und Kreisrat Jäger entgegnet Landrat Fuchs, dass Vorhandenes grundsätzlich einem Neubau vorgezogen werde. Hierbei sei auch die Flurneuordnung ein Thema. In Bezug auf die Landwirtschaft sei gegenseitiges Verständnis und Toleranz nötig.

Ohne weitere Diskussion nimmt der Ausschuss den Sachstandsbericht „RadWegKonzept RWK des Rems-Murr-Kreises“ zur Kenntnis.

Auszüge:

1 Dezernat II

1 GB Straßen

§ 4

K 1846 Sanierung Nellmersbach - Erbstetten

(Drucksache 2014-42-UVA23.06.)

Landrat Fuchs ruft die Drucksache 2014-42 auf und weist darauf hin, dass für die Strecke generell ein Neubau vorgesehen war, jedoch keiner wisse, wann das Land dies bezuschussen könne. Daher sei man nach grundlegenden Überlegungen zu der Frage gelangt, ob aufgrund der akuten Situation vorerst eine Sanierung vorgenommen werden soll.

Geschäftsbereichsleiter Straus erläutert anhand einer Präsentation, die der Drucksache ebenso beigelegt war, die aktuelle Situation der K 1846. Insgesamt sei die Straße in einem sehr schlechten Zustand und es bestehe dringender Handlungsbedarf. Im Kreisstraßenausbauplan sei die K 1846 berücksichtigt und der GB 22 habe bereits den Ausbau der Strecke geplant. Hierbei seien eine tiefgreifende Optimierung der Trassierung, eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts sowie der Neubau eines parallel geführten Radwegs, als Lückenschluss zum bereits ausgebauten Querschnitt der K 1846 aus Richtung Erbstetten angedacht worden. Im Übrigen sei die Geschwindigkeit aufgrund der vielen Schadstellen, der fehlenden Griffigkeit, der undefinierbaren Fahrbahnränder sowie aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts bereits im Frühjahr/ Sommer 2013 auf 50 km/h begrenzt worden. Im Folgenden stellt Herr Straus die mögliche Fahrbahndeckenerneuerung und den geplanten Ausbau gegenüber. Die Fahrbahnerneuerung beliefe sich dabei auf 0,65 Millionen Euro zzgl. RW. Baubeginn könne bereits 2015 sein und ziehe eine Bauzeit von 2 Monaten mit sich. Der geplante Ausbau beliefe sich auf ca. 2,1 Millionen Euro abzgl. GVFG Förderung (max. 50%). Der Baubeginn bei dieser Variante sei ungewiss und die Bauzeit beliefe sich auf rund 16 Monate. Der Ausbau sei aktuell nicht umsetzbar und im Haushalt auch nicht vorgesehen. Die eventuelle Sanierung könne zeitnah, vermutlich in 2015, umgesetzt und eine Finanzierung im Haushaltsplan 2015 veranlasst werden. Ergänzend weist Herr Straus daraufhin, dass ein Radweg eventuell zusätzlich im Rahmen der Flurbereinigung realisiert werden könnte.

Landrat Fuchs empfiehlt dringend eine Sanierung, da es einer schnellen Reaktion auf den desolaten Zustand der Straße bedürfe.

Kreisrat Jäger hält das Vorgehen für einen sinnvollen Vorschlag und sieht die Synergien mit der Flurneuordnung. Im Übrigen lasse sein Kollege, Bürgermeister Kiesel aus Leutenbach, ausrichten,

dass er zwar dafür sei, er aber noch keinerlei Gespräche mit dem Gemeinderat geführt habe, da er noch mehr Informationen benötige.

Landrat Fuchs weist darauf hin, dass geplant sei, eine offizielle Beteiligung der Gemeinden Burgstetten und Leutenbach durchzuführen.

Kreisrat Herdtle hält eine Sanierung für relativ teuer. Die Straße sollte gleich richtig ausgebaut werden, da es sonst nicht lange halten werde.

Landrat Fuchs merkt an, dass es sich bei der Sanierung nicht nur um das Flickern der Straße handle, sondern um eine umfassende Belagssanierung, nur eben nicht breiter.

Kreisrat Escher bemängelt, dass der Ausbau und der Bau eines Radwegs eine zusätzliche Flächenversiegelung zur Folge habe. Gerade an dieser Stelle sei jedoch sehr guter Boden vorhanden. Er bitte daher, bei der Planung Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen und nicht so viel kostbaren Ackerboden zu verbrauchen.

Kreisrat Oetinger unterstützt das Vorhaben der Sanierung, denn nochmals 10 Jahre zu warten, würde in seinen Augen auch nichts bringen.

Herr Straus entgegnet auf Frage von Kreisrat Beutel, dass die Bankette standfest ausgeführt werden, soweit, wie das Straßengesetz es zulasse, vor allem aber im kurvigen Bereich.

Der Ausschuss beschließt mehrheitlich bei 1 Nein-Stimme den Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der geplante Ausbau der K1846 zwischen Nellmersbach und Erbstetten erfolgt nicht und wird auf nicht absehbare Zeit zurückgestellt.

Der Streckenabschnitt wird stattdessen instandgesetzt.

Die Verwaltung wird ermächtigt, die Planung und Ausschreibung der o.a. Sanierungsmaßnahme durchzuführen.

Auszüge:

1 Dezernat II

1 GB Straßen



§ 5

Verschiedenes

Unter diesem Tagesordnungspunkt erfolgten keine Wortmeldungen.

Zur Beurkundung!

Der Vorsitzende:

Der Schriftführer:

gez.

gez.

Johannes Fuchs

Thomas Hasert