

**Niederschrift über die Sitzung des
Umwelt- und Verkehrsausschusses am 19. April 2010**
im Sitzungssaal des Landratsamts in Waiblingen

Öffentlich

Anwesend:

Der Vorsitzende:	Landrat Fuchs	
Die Mitglieder des UVA:	Kreisräte/innen:	
	Beutel (bis 17:00 Uhr), Jäger (bis 17:15 Uhr), Kiesl (bis 16:40 Uhr), Oswald (bis 16:25 Uhr), Schwarz, Theile, Wittner	(CDU)
	Dr. Barth (bis 17:50 Uhr), Gruber (bis 17:50 Uhr), Oetinger, Riedel, Schäf	(SPD)
	Hofer, Treiber, Prof. Dr. Weller	(FDP-FW)
	Dannenmann, Ellwanger, Escher, A. Ulrich	(Freie Wähler)
	Sturm	(GRÜNE)
Das stv. Ausschussmitglied:	Heß-Naundorf	(GRÜNE)
Entschuldigt:	Bauer	(FDP-FW)

Ferner:

Erster Landesbeamter Friedrich	
Dezernent Bauer	
Kreiskämmerer Geißler	
Polizeidirektor Hönle, Polizeidirektion Waiblingen	Top 1
Hr. Pscheidt, GB Straßen	Top 1
Hr. Mauser, GB Straßen	Top 2, 3, 5
Fr. Zartmann, Stabstelle Tourismus	Top 4
Geschäftsführer Braune, Kreisbaugesellschaft	Top 6, 7

Weitere Mitarbeiter

Presse

Die Schriftführerin: Kreisamtfrau Bellviure

Beginn der öffentlichen Sitzung: 14:30 Uhr

Ende der öffentlichen Sitzung: 18:00 Uhr

§ 1

Bericht über Motorradlärm im Rems-Murr-Kreis und Sicherheit im Motorradverkehr; Antrag der CDU-Fraktion

(Drucksache 155/2007-UVA03.12.07 und Drucksache 17/2010)

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache.

Er weist insbesondere darauf hin, die Einwirkungsmöglichkeiten des Landratsamtes als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde seien nur begrenzt und darüber hinaus nur bedingt wirksam. Deshalb erfolgten Kontrollen, Prävention und Sensibilisierung der Motorradfahrer in enger Zusammenarbeit mit der Polizei. Das Aktiv werden der Polizei sei ein wesentliches Instrument, um auf solche Motorradfahrer einwirken zu können, die sich nicht an Verkehrsregeln halten. Er betont, dass es einige wenige Raudis seien, die die Übrigen in Misskredit brächten. Hier sei schnelles Reagieren und ein entschlossenes Eingreifen der Polizei besonders wichtig. Es zeige sich jedoch, dass man es mit einer schwer belehrbaren und schlecht beeinflussbaren Klientel zu tun habe. Weitere Reglementierungen durch die Straßenverkehrsbehörde wirkten sich nicht auf die Disziplin der Motorradfahrer aus. Deshalb habe sich der Landkreis dafür eingesetzt, dass die Polizei an motorradkritischen Stellen vor Ort sei und durch Überwachungsdruck und unmittelbare Sanktionen für Konsequenzen Sorge. Acht tote Zweiradfahrer im Jahr 2009 seien eine beklagenswerte Tatsache. Deshalb müsse nach den Ursachen für diese schlimmen Unfälle geforscht werden.

Kreisamtsrat Pscheidt erklärt insbesondere, das Landratsamt als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde vertrete im Einvernehmen mit der Polizei die Auffassung, dass die Verkehrssicherheit bei Beachtung der bestehenden Verkehrsregeln und Verkehrsbeschränkungen auf den Motorradstrecken im Rems-Murr-Kreis gewährleistet sei. Deshalb habe die Durchsetzung dieser Regeln und Beschränkungen Vorrang vor der Anordnung weiter verkehrsbeschränkender Maßnahmen. Zur Durchsetzung dieser Regeln seien grundsätzlich Kontrollen notwendig. Diese seien speziell bei Motorradfahrern besonders aufwändig, da die ansonsten üblichen Geschwindigkeitskontrollen bei Motorrädern nicht zur Feststellung des Fahrers führe. Dies sei nur durch eine Anhaltekontrolle möglich, die wiederum nur von der Polizei durchgeführt werden dürfe.

Gemeinsam mit der Polizeidirektion Waiblingen habe die Landkreisverwaltung weitere Maßnahmen ergriffen, um das Thema Motorradlärm und Motorradraser aktiv anzugehen. Mit dem Motorradtag am Ebnisee, der dieses Jahr zum neunten Mal stattfinde, würden Biker für die besonderen Gefah-

ren beim Motorradfahren sensibilisiert. Darüber hinaus würden die Motorradfahrer durch Visualisierung des Motorradlärms mittels eines Lärmess- und Anzeigergeräts versucht, zu leiserem Fahren bewegt zu werden. Das gleiche Ziel verfolgten die an vier Motorradstrecken im Rems-Murr-Kreis im Rahmen eines Modellversuchs aufgestellten Plakate „Raser verlieren“ und die an der Strecke Schnait-Manolzweiler aufgestellten Plakate mit Appellen gegen unnötigen Lärm. Zur Verminderung von Unfallfolgen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbulasträgers würden beispielsweise Schutzplanken mit einem Unterfahrschutz nachgerüstet sowie flexible Kurvenleitelemente eingesetzt. Darüber hinaus werde an unfallauffälligen Strecken geprüft, ob eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Änderungen an der Beschilderung erreicht werden könne. So seien im Rahmen der Unfallhäufungsstellenbesprechung 2009 auf Grund der beiden tödlichen Verkehrsunfälle mit Motorradfahrern auf der Sulzbacher Steige der B 14 die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 60 km/h in der Fischbachkurve angeordnet und die Aufstellung weiterer Gefahrenzeichen veranlasst worden. Eine genaue Untersuchung der Unfallursachen bei den Motorradunfällen 2009 zeige, dass mit ein wenig mehr Vorsicht, tragische Folgen für die betroffenen Motorradfahrer und deren Angehörige hätten abgewendet werden können. Drastische Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote oder gar Streckensperrungen zu bestimmten Zeiten würden für unverhältnismäßig erachtet, da sie von allen Verkehrsteilnehmern beachtet werden müssten, obwohl sie nur wegen einer relativ geringen Zahl Unvernünftiger angeordnet würden. Die Tendenz, Verkehrszeichen zu ignorieren, weil sie in den Augen der Verkehrsteilnehmer unangemessen seien, könnte dadurch verstärkt werden. Außerdem sei nicht zu erwarten, dass auf Grund solcher Maßnahmen insgesamt weniger Motorradverkehr im Rems-Murr-Kreis stattfinde.

Polizeidirektor Hönle von der Polizeidirektion Waiblingen dankt dem Rems-Murr-Kreis für die gute Zusammenarbeit. Er erklärt, die Polizei müsse das umsetzen, was rechtlich, taktisch und technisch möglich sei. Es seien attraktive Motorradstrecken analysiert und dabei festgestellt worden, dass solche Strecken im Internet kommuniziert würden und darüber hinaus, ob sie überwacht würden. Deshalb sei es für die Polizei wichtig, bereits auf den Anfahrsstrecken präsent zu sein. Die Beschilderung motorradrelevanter Strecken im Rems-Murr-Kreis werde für ausreichend gehalten. Problem sei, dass die Beschilderung von einzelnen Verkehrsrautis nicht beachtet werde. Von den acht Motorradtoten seien sieben durch mehrfaches Fehlverhalten unmittelbar für die Konsequenzen verantwortlich. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass es sich bei den Beanstandungen um Fahrer handle, die zum Teil mit Rennmaschinen mit Straßenzulassung unterwegs seien. Trotz des Personalabbaus bei der Polizei wolle man in der Motorradsaison 2010 wieder vor Ort sein und Ergebnisse präsentieren.

Kreisrat Oswald dankt der Verwaltung und der Polizei für den Bericht. Er könne die verstärkte Präsenz der Polizei vor Ort bestätigen. Bedauerlich finde er, dass die rechtlichen Möglichkeiten erst dann ausgeschöpft würden, wenn tödliche Unfälle passieren. Bedauerlich sei auch, dass der Motorradlärm nicht gemessen werde. Die Lärmbelastung für die Anwohner sei hoch. Darüber hinaus bittet er um einen Bericht, wie viele Messungen und Beanstandungen es 2009 gegeben habe.

Kreisrätin Sturm bittet darum, den anwesenden Vertretern BUND das Wort zu erteilen, um dessen Beweggründe für die Dienstaufsichtsbeschwerde darlegen zu können.

Kreisrat Professor Dr. Weller lobt, dass viel präventive Aufklärungsarbeit geleistet werde. Deren Effekt könne jedoch nicht nachgeprüft werden. Er sei der Auffassung, im Bereich der Überwachung müsse von Seiten der Landespolizei mehr getan werden. Bei Motorradrasern sei Aufklärungsarbeit nicht erfolgreich. Deshalb halte er eine erhebliche Verschärfung der Sanktionen für erforderlich.

Kreisrat Dr. Barth anerkennt, dass das Landratsamt und die Polizei technisch und pädagogisch viel unternommen hätten, um die Raserei in den Griff zu bekommen. Dennoch sehe die Perspektive nicht gut aus. Eine Steigerung des Aufwands sei nur noch schwer möglich oder nicht mehr sinnvoll. Er zweifle daran, ob ein Umdenken provoziert werden könne.

Kreisrat A. Ulrich dankt für die sehr gute Aufarbeitung des Problems. Er sehe keinen Grund, Mitarbeitern des Landratsamts Fehlverhalten vorzuwerfen. Das Problem, dass sich Menschen nicht an Regeln hielten, sei allgegenwärtig.

Landrat Fuchs antwortet auf Fragen aus der Mitte des Ausschusses, der Dauerschallpegel sei maßgeblich für die Beurteilung der Lärmbelastung. Insofern schlage die objektive Lärmbelastung durch Motorräder nicht so stark zu Buche wie sie subjektiv von den Anwohnern empfunden werde. Motorräder hätten eine entsprechende Zulassung, sodass gegen den Lärm keine Handhabe bestehe. Dennoch solle Motorradfahrern mittels eines Messgeräts, das von einem Azubi der Gewerblichen Schule entwickelt worden sei, Lärmspitzen durch Motorradlärm demonstriert werden, um bei den Fahrern ein Lärmbewusstsein zu fördern. Im Übrigen sehe er keine Überwachungsdefizite, und es gebe auch Erfolge. Die Überschreitungszahlen an der B 14 seien nach der Überwachung maßgeblich zurückgegangen. Die Straßenbeschaffenheit an Motorradstrecken werde kontrolliert und gegebenenfalls ausgebessert, sodass hier keine Gefahrenstellen bestünden.

Auf die Anregung von Kreisrätin Sturm antwortet Landrat Fuchs, es sei bei diesem Tagesordnungs-

punkt nicht vorgesehen, dem BUND das Wort zu erteilen.

Polizeidirektor Hönle antwortet auf Frage von Professor Dr. Weller, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sei im Verkehrsrecht in einem hohen Detaillierungsgrad existent. So sei z. B. der Begriff „Unfallhäufungsstelle“ genau konkretisiert, sodass es nur geringen Beurteilungsspielraum gebe. Im Übrigen sei der Straßenzustand für Motorradunfälle nicht maßgeblich und auch die Beschilderung sei ausreichend.

Auf den Hinweis von Kreisrat Oswald auf die bestehende Lärmbelastung für die Anwohner erklärt Landrat Fuchs, die Beschilderungsmöglichkeiten seien ausgeschöpft. Gegen Raser helfe nur die Vor-Ort-Überwachung.

Kreisrat Ellwanger ist der Meinung, Beschleunigungslärm könne nur über Beschränkungen bei der Zulassung von Motorrädern und deren Überwachung durch den TÜV geregelt werden.

Ohne weitere Aussprache nimmt der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis.

Auszüge:

2 GB Straßen

1 GB Verkehr

§ 2

Bericht über die Verkehrsbelastung im Rems-Murr-Kreis; Antrag der SPD-Fraktion
(Drucksachen 60/2005-UVA04.07.05, 105/2005-UVA24.10.05, 23/2006-UVA03.04.06, 120/2006-
UVA27.11.06, 162/2007-UVA03.12.07, 97/2008-UVA07.07.08 und Drucksache 18/2010)

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache und erklärt, Mobilität sei ein elementares Grundbedürfnis für Pendler und in der Freizeit. Allerdings gebe es weder eine grenzenlose Mobilität noch eine flächendeckende Verfügbarkeit aller Verkehrsmittel. Beim Ausfall eines Verkehrsmittels, z.B. jüngst durch die Aschewolke des isländischen Vulkans, seien chaotische Verhältnisse bei den anderen Verkehrsmitteln die Folge. Dennoch könne man in der Zukunft nicht auf umfassende Kapazitätserweiterungen hoffen. Die Realisierung einer größeren Infrastruktur sei ein Akzeptanz- und Finanzierungsproblem. Für die Zukunft bestehe seines Erachtens die Notwendigkeit einer intelligenten Verkehrssteuerung in der Fläche durch Leittechnik. Darüber hinaus sei eine verursachergerechte Kostenverteilung und ein attraktiver ÖPNV-Tarif notwendig. Seiner Meinung nach stelle eine Pkw-Maut und eine Lkw-Maut auf Bundesstraßen einen Ausgleich zwischen Kosten und Nutzen her. Die Pkw-Zulassungszahlen der letzten Jahre zeigten einen verstetigten Anstieg und erreichten nicht die noch vor Jahren angenommene Höhe. Die Zahl der Lkws habe abgenommen, was auch der derzeitigen wirtschaftlichen Situation geschuldet sei. Es stelle sich deshalb die Frage, welche Maßnahmen der Rems-Murr-Kreis ergreifen könne bis sich die wirtschaftliche Lage wieder verbessere und das Lkw-Durchfahrtsverbot durch Stuttgart sich weiter auf den Rems-Murr-Kreis auswirke.

Herr Mauser vom Geschäftsbereich Straßen erläutert eingehend die Drucksache und führt insbesondere aus, die Verkehrsentwicklung im Rems-Murr-Kreis werde über die turnusmäßigen Verkehrszählungen im 5 jährigen Rhythmus abgebildet. Die Darstellungen in der Anlage zur Drucksache zeigten, dass die Verkehrsmengen auf hohem Niveau stagnierten. In den letzten Jahren habe in Baden-Württemberg zwar sowohl die Bevölkerung, als auch die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge weiter zugenommen. Doch aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen habe der Verkehr pro Jahr deutlich weniger zugenommen als in den früheren Jahren. Dennoch weise Baden-Württemberg im Bundesvergleich mit die höchsten mittleren Belastungen auf den Bundesfernstraßen, aber auch auf den Landesstraßen auf.

Im Rems-Murr-Kreis seien die Bundesstraßen 14 und 29 nach wie vor stark belastet. Die B 14 im

Bereich des Kappelbergtunnels sei mit rund 64.000 Fahrzeugen pro Tag die am stärksten belastete Straße im Kreis. Auf der B 14 bei Korb liege die aktuelle Belastung bei rund 50.000 Fahrzeugen pro Tag und auf der B 29 bei Remshalden würden rund 55.000 Fahrzeuge pro Tag erfasst.

Auch wenn die Verkehrsentwicklung zurzeit stagniere oder abnehme, müsse in Zukunft wieder von einem Anstieg ausgegangen werden. Zwar nicht in dem Maß, wie noch in 2007 prognostiziert, aber dennoch stetig mit weniger als einem Prozent pro Jahr. Anstatt der Verkehrserhebungen im Turnus von 5 Jahren würden künftig die Zählungen in kleineren Intervallen durchgeführt. Mit Hilfe von mobilen Zählgeräten würden die Verkehrsdaten über den Zeitraum von 7 Tagen an 24 Stunden pro Tag erfasst. Es werde in 2010 mit den bisher ausgewiesenen 125 Zählstellen im Kreis begonnen und das Netz in den folgenden Jahren weiter verdichtet. So erhalte man mittelfristig flächendeckende Verkehrsdaten, die ein genaues Abbild der Verkehrsentwicklung geben werden. Diese Verkehrsdaten fänden Eingang in die Planwerke des Bundes, des Landes, der Region und des Kreises. Die Werke würden übergreifend bearbeitet und fortgeschrieben. Sie stellten für den Rems-Murr-Kreis die Vorgaben für die künftige Verkehrsinfrastruktur sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr dar.

In den kommenden Jahren werde es darum gehen, die Steuerung und Verteilung von Mobilität auf die verfügbaren Verkehrsträger zu gestalten. Die Verkehrsangebote sollten für die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse unter Berücksichtigung ökologischer Standards weiterentwickelt werden. Dabei hätten im Straßenbau die Substanzerhaltung des Straßennetzes und dessen Ausbau Priorität vor einem Neubau. Konfliktpunkte und Engpässe in der Mobilitätsgestaltung seien primär gezielt anzugehen. Abgaben und Gebühren im Verkehr sollten sich daran orientieren, wie häufig Verkehrswege benutzt werden, welche Verkehrsqualität geboten wird und wie groß die Auswirkungen auf die Umwelt seien. Dafür könnte auch die Lkw-Maut auf Bundesstraßen eine geeignete Maßnahme sein. Dieses Thema müsse daher mit allen Beteiligten weiter intensiv kommuniziert werden.

]

Zu Schadstoffmessungen ist anzumerken, dass hier die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) tätig sei und den Kommunen Schadstoffmessungen anbiete. Die Nachfrage sei bislang allerdings spärlich gewesen. An den eingerichteten Messstellen in Waiblingen und beim Edelmannshof seien die Jahresmittelwerte bisher nicht überschritten, und die Tageshöchstgrenzen an zwei, bzw. drei Tagen erreicht worden. Die Werte seien also unbedenklich. An der Messstelle in Urbach sei davon auszugehen, dass in diesem Jahr bei Stickstoffdioxid (NO₂) der Grenzwert von 40 µg/m³ überschritten wird. Aufgrund der Umgebungssituation im Bereich der Messstelle sei zweifelhaft, ob der Straßen-

verkehr maßgeblich für die Schadstoffkonzentration sei. Zurzeit werde untersucht, welche Emittenten zur Überschreitung der Grenzwerte beitragen.

Info:

Im Rems-Murr-Kreis gebe es aktuell drei Stationen, an denen die Luftqualität gemessen werde. Dabei handelt es sich um zwei Dauermessstationen in Waiblingen im Berufsschulzentrum und im Welzheimer Wald beim Edelmannshof sowie eine Spotmess-Stelle in Urbach in der Hauptstraße. An den Mess-Stellen Waiblingen und Welzheimer Wald seien die Jahresmittelwerte in 2008 bisher nicht überschritten, und die Tageshöchstgrenzen an zwei, bzw. drei Tagen erreicht worden. Die Werte seien also unbedenklich.

Auch in der Frage des Straßenverkehrslärms sei wir auf die Zuständigkeit der Kommunen zu verweisen. Die Kommunen seien von der Landesregierung aufgefordert, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Dazu stünden die von der LUBW kartierten Lärm-Emissionen zur Verfügung. Es solle die Lärmsituation bewertet, die vorhandenen und geplanten Lärminderungsmaßnahmen dargestellt und Aussagen zu Kosten und Nutzen getroffen werden. Von der Möglichkeit des Lärmaktionsplans hätten die Kommunen allerdings bislang nur wenig Gebrauch gemacht. Dies liege vielleicht auch daran, dass mit einem Lärmaktionsplan große Hoffnungen geweckt würden, die nachher - nicht zuletzt aus finanziellen Erwägungen - nicht zu erfüllen seien. Auch müsse bei der Umsetzung der EU-Ziele die derzeit gültige nationale Rechtslage berücksichtigt werden. Danach könnten Lärmschutz-Maßnahmen an bestehenden Straßen nur im Rahmen einer Lärmsanierung umgesetzt werden. Die dafür geltenden Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts seien allerdings sehr hoch.

Kreisrat Prof. Dr. Weller erklärt, die FDP-FW-Fraktion begrüße es ausdrücklich, dass der Landkreis Initiator für ein großräumiges Verkehrslenkungskonzept im Raum Stuttgart sei.

Kreisrätin Sturm erklärt, ihre Fraktion befürworte die Verkehrszählungen. Im Bereich des ÖPNV sei Handlungsbedarf gegeben und weitere Verbesserungen erforderlich, so z. B. eine bessere Verbindung zwischen Schorndorf und Backnang. Im Übrigen halte sie es für notwendig, dass sich der Rems-Murr-Kreis dafür einsetze, dass die Metropolregion auch hier im Kreis Verbesserungen bringe. Bisherige Planungen brächten keine Verbesserungen für den Nordosten Stuttgarts und benachteiligten damit den Rems-Murr-Kreis. Der Ausbau des Straßennetzes im Rems-Murr-Kreis könne nicht dazu dienen, die Verkehrsprobleme der Landeshauptstadt zu lösen. Sie halte es für notwendig, zur weiteren Datenerhebung Feinstaubmessstellen im Kreis zu installieren, um Handlungsstra-

tegien entwickeln zu können.

Kreisrat Gruber ist der Meinung, eine Pkw-Maut würde die Probleme im Rems-Murr-Kreis noch verschärfen. Er fragt, welche Position der Verwaltung bezüglich Lkw- und Pkw-Maut zielgerichtet vertreten werden könne.

Kreisrat Riedel stellt fest, die Stagnation der Verkehrsbelastung auf hohem Niveau habe bereits vor der Wirtschaftskrise eingesetzt. Deshalb plädiere er dafür, überregional bedeutsame Straßen nicht weiter auszubauen. Er sei der Meinung, strategische Fehlentwicklungen bei der Straßenplanung hätten bereits vor vielen Jahren begonnen. So sei z. B. das Schienennetz nicht gepflegt und ausgebaut worden. Dazu komme, dass die Lagerhaltung der Industrie durch Just-in-time-Produktion auf die Straße verlegt worden sei.

Im Übrigen halte er es für unverantwortlich, dass es im nördlichen Kreis auf der B 29 keine Geschwindigkeitsbeschränkung gebe. Seines Erachtens seien die auf Seite 5 der Drucksache 18/2010 unter Ziffer 5 formulierten Ziele nicht widerspruchsfrei und nicht sauber ausgeführt. Die Frage der Mobilität müsse in Zukunft unter dem Aspekt des demografischen Wandels diskutiert werden, was seines Erachtens den Ausbau des ÖPNV bedeute. Im Übrigen spreche sich die SPD-Fraktion für die Erhaltung statt den Neubau von Straßen aus. Dies entspreche auch der derzeitigen Kassenlage und möge daher als Ziel der Politik formuliert werden. Es sei absehbar, dass auf Jahre hinaus kein Geld für den Straßenneubau zur Verfügung stehe.

Kreisrat A. Ulrich hält es für einen Fehler, dass vor vielen Jahren die Planung eines Autobahnringes rund um Stuttgart verworfen worden sei. Ob der ÖPNV weiter ausgebaut werde, sei auch eine finanzielle Frage. Der Rems-Murr-Kreis habe hier in der Vergangenheit schon viel getan.

Kreisrat Kiesel bemerkt, der Rems-Murr-Kreis befinde sich in einer schwierigen Verkehrslage. Eine Pkw-Maut würde das Problem weiter verschärfen. Der Kreis müsse alles dafür tun, dass es keinen vierspurigen Ausbau der B 14 zur Autobahn nach Mundelsheim gebe. Die Lärmbelastung durch die neue B 14 sei eklatant. Er fragt, wie der weitere Ausbau der B 14 angesichts der täglichen Verkehrsmenge abgewickelt werde.

Kreisrat Oswald weist darauf hin, dass Stuttgart 21 eine Verbesserung des Schienenverkehrs bedeute. Seines Erachtens müsse dieses Projekt deshalb unterstützt werden.

Kreisrat Hofer ist der Auffassung, die Frage einer Maut könne nur durch eine verkehrliche Gesamtkonzeption geregelt werden. Im Übrigen werde die Frage einer Pkw-Maut in einem größeren Zusammenhang entschieden. Er bemängelt, dass jede Verkehrsdiskussion immer die gleichen Wiederholungen beinhalte. So habe es gegen eine Neckar-Alb-Autobahn derart großen Widerstand in der Bevölkerung gegeben, dass die damalige Regierung dieses Vorhaben nicht durchsetzen konnte. Im ÖPNV-Bereich würden zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. Die Planungen dafür liefen auf Hochtouren. Im Übrigen bitte er zu berücksichtigen, dass die Diskussion um den Lärmschutz an Straßen in Zukunft auch durch die Entwicklung von Elektromotoren bestimmt werde. In Bezug auf die Verkehrsentwicklung unter dem demografischen Aspekt entgegnet er Kreisrat Riedel, dass Untersuchungen gerade bei Älteren eine Zunahme des Individualverkehrs prognostizierten.

Landrat Fuchs unterstützt dies. Der VVS verzeichne die größten Einbußen im Bereich der Seniorentickets. Er bemerkt darüber hinaus, dass großräumliche Planungen leider häufig an kleinräumlichen Befindlichkeiten scheiterten.

Der Landrat entgegnet Kreisrat Prof. Dr. Weller, er spreche sich für eine Lkw-Maut auf der B 14/B 29 nur dann aus, wenn festgestellt werde, dass es einen Verlagerungseffekt von Schwerverkehr gebe, der auf Autobahnen gehöre. Er vermute, dass es hier einiges an Schleichverkehr gebe, was noch durch das Durchfahrtsverbot in Stuttgart verschärft werde. Durch die Durchfahrtsverbote in verschiedenen Kommunen der Region sei mittlerweile ein Flickenteppich entstanden, der zu unerwünschten Konsequenzen im Großraum Stuttgart führe. Deshalb beabsichtige das Regierungspräsidium Stuttgart, ein Gesamtkonzept für die Region Stuttgart, insbesondere im Bereich der Schurwaldquerung, zu entwickeln.

Landrat Fuchs entgegnet Kreisrätin Sturm, die S 40 sei ein Beitrag zur Flächenerschließung des Kreises. Dass das Wagenmaterial auf der Murrstrecke in einem bedauerlichen Zustand sei, liege außerhalb seiner Einflussmöglichkeiten. Im übrigen sei die Einrichtung von Feinstaubmessstellen Sache der jeweiligen Kommune.

Landrat Fuchs antwortet Kreisrat Riedel, er sehe keinen Handlungsspielraum für eine Geschwindigkeitsbeschränkung im nördlichen Bereich der B 29, weil die beteiligten Stellen dies nicht unterstützen.

Zum Beitrag vom Kreisrat Kiesel entgegnet Landrat Fuchs, er lege großen Wert darauf, dass die Festlegungen im Planfeststellungsverfahren eingehalten würden, um die Bevölkerung gegen Lärm

auf der neuen B 14 zu schützen. Es sei aber absehbar gewesen, dass sich der Lärm mit der neuen Straße verstärke. Das Gesamtprojekt B 14 werde bis 2017 fertig gestellt.

Bezüglich des weiteren Ausbaus des ÖPNV weist Landrat Fuchs darauf hin, dass es Überlegungen gebe, zu einer Stadtbahn Markgröningen – Ludwigsburg – Waiblingen eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung durchzuführen, da für diese Projekt Kosten in Höhe von 200.000.000 bis 300.000.000 Mio. EUR veranschlagt würden. Hier gelte es sehr sorgfältig zu prüfen, ob sich die Nutzerfrequenz in Einklang mit der Investitionssumme bringen lasse.

Ohne weitere Aussprache nimmt der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis.

Auszüge:

2 GB Straßen

§ 3

Auswirkungen des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Stuttgart auf den Rems-Murr-Kreis
(Drucksachen 27/2008-UVA28.03.08, 97/2008-UVA07.07.08 und Drucksache 19/2010)

Landrat Fuchs verweist auf die Drucksache 19/2010.

Herr Mauser vom Geschäftsbereich Straßen erläutert eingehend die Drucksache und führt insbesondere aus, seit dem 1. Januar 2005 gälten in der EU nach der Feinstaubrichtlinie als Grenzwerte ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³ und eine Tageshöchstgrenze von 50 µg/m³ an höchstens 35 Tagen. Während der erstgenannte Wert vielfach auch in Ballungsgebieten eingehalten werden könne, würden die zulässigen 35 Tage mit 50 µg/m³ häufig überschritten. In Stuttgart an der Messstelle Neckartor sei der Grenzwert in 2005 an 187 Tagen überschritten worden. In diesem Jahr seien die zulässigen 35 Tage bereits vor dem 1. März erreicht worden.

Die genannten Grenzwerte hätten "drittschützende" Wirkung. Betroffene Bürgerinnen und Bürger versuchten daher, dieses Recht auf "saubere" Luft gerichtlich durchzusetzen. Nach einer Klage von privater Seite gegen das Land Baden-Württemberg sei das Land verurteilt worden, geeignete Maßnahmen kurzfristig umzusetzen, um die Luftsituation dauerhaft zu verbessern. In der Folge seien zum 01.03.2010 vier in der Drucksache dargestellte Maßnahmen umgesetzt worden.

Das Durchfahrtsverbot habe durch die Verdrängung des Lkw-Verkehrs die größten Auswirkungen auf das Umland von Stuttgart. Nach einer Wirkungsanalyse des Verkehrsinstituts der Universität Stuttgart werde in Stuttgart auf der B 14 eine Abnahme von Lkw-Fahrten von bis zu 1.550 Lkw/24h erreicht. Doch dafür nehme der Lkw-Verkehr in anderen Bereichen stark zu. Explizit ausgewiesen in der Wirkungsanalyse seien die Schurwaldübergänge Schorndorf – Reichenbach und Winterbach – Plochingen, sowie die Strecke zwischen Waiblingen und Hegnach. Der darauf zusätzliche Verkehr sei mit bis zu 170 Lkw pro Tag prognostiziert. Diese Zunahmen seien absolut unverträglich. Daraufhin sei das Regierungspräsidium bemüht gewesen, die Belastungen auf den genannten Schurwaldübergängen durch Fahrverbote zu reduzieren. Da die Strecke Schorndorf – Schlichten wegen des Neubaus seit Mitte Januar gesperrt sei und die Umleitung über Winterbach geführt werde, sei die Sperrung Winterbach – Plochingen und Winterbach – Reichenbach für Lkw über 7,5 Tonnen angeordnet worden. Während das Verbot in Winterbach zu einer deutlichen Entspannung der Verkehrssituation geführt habe, sei die Strecke Schorndorf – Uhingen überlastet. Insbesondere in der Ort-durchfahrt von Oberberken sei die Verkehrssicherheit wegen schmaler Fahrbahn und unzureichender Gehwege massiv gefährdet. Die Problematik sei vom Regierungspräsidium erkannt worden.

Daher sei das Fahrverbot auf den Schurwaldübergängen bis Mitte nächsten Jahres – bis zur Verkehrsfreigabe der Strecke Schorndorf – Schlichten – befristet. Bis dahin werde ein Gesamtlenkungs-konzept für den aus Stuttgart verdrängten Lkw-Verkehr erarbeitet. Die Kreisverwaltung unterstütze dieses Vorhaben konstruktiv mit Erhebungen und Verkehrszählungen.

In der Stellungnahme der Kreisverwaltung zum Aktionsplan seien die Auswirkungen des Lkw-Durchfahrtsverbots durch Stuttgart auf einzelne Ortschaften des Rems-Murr-Kreises dargestellt worden. Daher werde das Fahrverbot abgelehnt, bis über das angekündigte Gesamtlenkungs-konzept eine Lösung für die Schurwaldübergänge gefunden werde. Durch die vorgezogenen Fahrverbote für Fahrzeuge mit roter oder gelber Plakette sind rund 32.800 Fahrzeuge des Kreises betroffen, darunter viele mittelständische Betriebe. Daher sei es unerlässlich, den zuständigen Verkehrsbehörden einen ausreichenden Entscheidungs- und Ermessensspielraum einzuräumen, damit diese in der Lage seien, flexible und ausgewogene Einzelfallentscheidungen zu treffen, die sowohl der Reduktion der Feinstaubbelastung dienen, als auch den wirtschaftlichen Fortbestand der Betriebe gewährleisten. Die Nachteile im Individualverkehr durch die vorgezogenen Fahrverbote müssten durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV kompensiert werden. Dazu gehören die Erneuerung des Wagenmaterials u.a. auf der Strecke der Remsbahn, sowie zusätzliche Anreize in der Tarifgestaltung. Durch adäquate Verbesserungen im ÖPNV könne Betroffenen eine echte Alternative zur Kfz-Nutzung aufgezeigt werden.

In einem gesamträumlichen Konzept müssten die anhängigen Straßenplanungen und Baumaßnahmen mit Hochdruck weiter verfolgt werden um den Stuttgarter Kernbereich vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dazu gehöre der Bau einer Neckarbrücke bei Aldingen mit der Anbindung an die B 27 und an die B 14. Die Raumschaft fordere zudem den zügigen Weiterbau der B 14 um Backnang herum, sowie die Weiterführung dieser Verkehrsader über den dreistreifigen Ausbau der L 1115 von Backnang bis zur A 81. Auch die Realisierung der schon lange angedachten Filderauffahrt sei erforderlich. Weitere Trassierungsüberlegungen für eine leistungsfähige Schurwaldquerung und deren Umsetzung wären überdies in der Lage, die Verkehrsprobleme in der Landeshauptstadt und im Umland deutlich zu mindern. Der Landkreis fordere zum Schutz der Bewohner in den durch das Durchfahrtsverbot zusätzlich belasteten Bereichen vereinfachte Verfahren und Zuschüsse für passiven Lärmschutz im Sinne der Lärmaktionsplanung. Dabei müsse von den hohen, die in den Lärmschutzrichtlinien vorgegeben seien, abgewichen werden. Nur mit solchen flankierenden Maßnahmen könne in den betroffenen Gemeinden das Verständnis für das Lkw-Durchfahrtsverbot in Stuttgart ansatzweise erreicht werden.

Kreisrat Riedel erklärt für die SPD-Fraktion, man stimme der Stellungnahme der Verwaltung voll inhaltlich zu. Es bedürfe eines gesamtregionalen Konzepts, damit sich Stuttgart nicht auf Kosten anderer des Feinstaubproblems entledige. Er erinnere den Landrat an sein Versprechen, die Raumschaft an einen Tisch zu bringen. Die Arbeitsweise des Regierungspräsidiums halte er für katastrophal dilettantisch.

Kreisrat Hofer stimmt für seine Fraktion der Drucksache zu. Er bitte jedoch darum, die Frage einer neuen Neckarquerung oder einer neuen Stadtbahntrasse nicht zum Bestandteil der Verhandlungen über ein gesamträumliches Konzept zu machen. Es gehe darum, das Konzept jetzt schnellstmöglich zu erarbeiten, um Verdrängungsverkehre zu vermeiden. Wenn dies gelingen solle, dürfe das Konzept nicht mit anderen Fragen belastet werden. In der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit halte er eine Einigung für schwierig genug. Die Frage einer Maut müsse in diesem Zusammenhang mit geprüft werden.

Kreisrätin Sturm fragt, ob der Landkreis nicht auf die Kommunen einwirken wolle, Feinstaubmessstellen einzurichten, um ein flächendeckendes Bild über die Belastung zu erhalten.

Kreisrat Dannenmann erklärt, der ÖPNV könne attraktiver werden, indem man die Taktlage verbessere. Allerdings verursache dies im Verhältnis zur Verbesserung hohe Kosten und es stelle sich die Frage, ob die Haushaltsslage dies zulasse. Die geplante Stadtbahn Markgröningen-Ludwigsburg-Waiblingen werde nur mit großem finanziellem Aufwand zu verwirklichen sein. Er wolle darauf hinweisen, dass für einen Bruchteil dieser Summe die Einrichtung spurgeführter Busverkehre denkbar seien.

Kreisrat Theile gibt zu bedenken, dass eine neue Brücke und deren verkehrlichen Fortsetzung mit zu einer gesamträumlichen Planung gehöre.

Kreisrat Gruber bittet darauf hinzuwirken, dass die Verwaltung bzw. der Kreistag in die Entwicklung eines großräumlichen Konzepts eingebunden werden.

Kreisrat Jäger bemängelt, dass die Gemeinde Großerlach auf entsprechenden Plänen von der Legende verdeckt sei. Im Übrigen könne die Verkehrsbelastung der Städte entschärft werden, wenn dem ländlichen Raum mehr Entwicklungsmöglichkeiten eingeräumt würden.

Kreisrat Riedel hält die Idee von Kreisrat Dannenmann bezüglich spurgeführter Busverkehre für hochinteressant. Fachleute seien jedoch der Auffassung, dass das Umsteigepotenzial auf solche Verkehre wesentlich geringer sei als bei der Stadtbahn. Dennoch bitte er um weitere Informationen hierzu durch die Kreisverwaltung.

Landrat Fuchs weist darauf hin, dass der Straßenverkehr nur zu 50 % für die Feinstaubbelastung verantwortlich sei. Er sagt zu, dass Informationen über weitere LUBW-Messstellen nachgeliefert würden.

Für mehr Attraktivität im ÖPNV spreche der VVS derzeit mit verschiedenen Verkehrsverbänden, ob ein grenzübergreifendes Ticketsystem angeboten werden könne. Eine Ausweitung der Taktdichte verursache Kosten in Höhe von 3,5 Mio. EUR. Dies könne bei der derzeitigen Haushaltslage nicht geleistet werden.

In Bezug auf die neue Stadtbahnplanung meint Landrat Fuchs, manche Streckenabschnitte würden sicher besser frequentiert sein als andere. Dort könne man über Alternativen nachdenken.

Die Notwendigkeit einer neuen Neckarquerung sei wegen der bestehenden Verkehrsbelastung notwendig. Seines Erachtens müsse in diesem Zusammenhang auch die weitere Trassenführung teil der Planung und Diskussion sein.

Landrat Fuchs sagt zu, die Anregung von Kreisrat Gruber, dass der Rems-Murr-Kreis an einem großräumlichen Luftreinhalteplan beteiligt werden möchte, nehme er in die weiteren Verhandlungen mit. Darüber hinaus werde er auf Präzisierung des Fertigstellungszeitraums dringen.

Ohne weitere Aussprache nimmt der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis.

Auszüge:

2 GB Straßen
2 GB Verkehr
1 GB Finanzen

§ 4

Radwegekonzeption für den Rems-Murr-Kreis und Antrag der SPD-Fraktion
(Drucksache 160/2007-UVA03.12.07 und Drucksache 20/2010)

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache und erklärt, entlang der Kreisstraßen seien in den vergangenen 10 Jahren vom Landkreis 8,5 km Radwege für insgesamt 2,25 Mio. EUR gebaut worden. Geplant seien darüber hinaus in den kommenden drei Jahren weitere 3,5 km entlang der Kreisstraßen sowie 2,6 km entlang der Landesstraßen. Neben der lokalen Erschließung mit Radwegen bedürfe es auch der Vernetzung der Radwanderwege mit dem überregionalen Wegesystem. Leider habe das Land hierfür keinerlei finanzielle Mittel bereitgestellt, obwohl es sich vollmundig das Ziel „Radland Nummer 1“ gesetzt habe.

Frau Zartmann vom Fachbereich Tourismusförderung erläutert eingehend die Radwegekonzeption für den Rems-Murr-Kreis entsprechend einer Präsentation, die dem Original dieser Niederschrift beigelegt ist.

Landrat Fuchs weist darauf hin, dass der Rems-Murr-Kreis schon seit längerer Zeit die Planung und Konzeption für sein Radwegenetz vorantreibe. Erfolg verspreche dies jedoch nur bei einer Vernetzung der Kreise und einer grenzübergreifenden Planung.

Kreisrat Gruber bittet darum, den Murrthal-Radweg und die Brücke bei Kirchberg in die Gesamtkonzeption der Radwegeplanung einzubeziehen. Die Detailplanung für diesen Bereich bitte er in einer Sitzung des Ausschusses darzustellen.

Kreisrat Gruber nimmt Bezug auf den der Drucksache 20/2010 beigelegten Antrag der SPD-Fraktion. Er hält es für wichtig, dass der Rems-Murr-Kreis der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen beitrete und damit beim Projekt fahrradfreundliches Baden-Württemberg sich mit an die Spitze der engagierten Kommunen stelle. Dies müsse den Mitgliedsbeitrag von 3.000 EUR pro Jahr wert sein.

Kreisrat Ulrich weist darauf hin, dass die Remstal-Route ein neues Beschilderungssystem für Radwege im Remstal veranlasst habe. Der Landkreis möge seine Beschilderung darauf abstimmen. Einem Beitritt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen stehe er reserviert gegenüber und spricht sich dafür aus, noch die weitere Entwicklung des Vereins abzuwarten.

Kreisrat Theile meint, er vermisse einen Radwegzustandsbericht. Die Radwege würden nur dann angenommen, wenn die Oberfläche in entsprechendem Zustand sei.

Kreisrätin Sturm fragt, ob die Radwegelücken zwischen Kirchberg und Backnang künftig geschlossen würden. Darüber hinaus möchte sie wissen, ob das Konzept touristisch weiter verwertet werde, da Radtourismus durchaus im Trend liege. Außerdem regt sie an, Pedelecs, elektrisch unterstützte Räder, zum Ausleihen zur Verfügung zu stellen.

Kreisrat Dr. Barth hält die Radwanderkarte des Rems-Murr-Kreises für nicht geeignet, um eine Tour zu planen, da das Radwegenetz der einzelnen Kommunen nicht abgebildet sei.

Kreisrat Dannenmann fragt, ob an die Förderung in Höhe von 70.000 EUR durch das Wirtschaftsministerium Bedingungen geknüpft seien.

Landrat Fuchs erklärt zum SPD-Antrag, es sei noch nicht überzeugend erkennbar, wie sich die 3.000 EUR Mitgliedsbeitrag für die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen für den Kreis rechtfertigten. Er spreche sich dafür aus, zunächst abzuwarten, ob die Arbeit dieser Vereinigung für die Aufgabenstellung des Rems-Murr-Kreises von Bedeutung und von Hilfe sei. Dann könne zu einem späteren Zeitpunkt über den Beitritt entschieden werden.

Ein Zustandsbericht könne nur für solche Radwege geliefert werden, für die der Kreis die Straßenbaulast habe.

Die weitere touristische Vermarktung des Radwegekonzepts müsse in Kooperation mit Partnern organisiert werden, die dann weitere Angebote z. B. Bed & Bike schaffen.

Aufgabe des Kreises sei es, ein kreisübergreifendes Netz von Radwegen zu dokumentieren. Lokale Radwegenetze könne der Kreis nicht mit publizieren. Dies sei Sache der Kommunen. Im Übrigen sei es nicht Aufgabe des Landkreises in die Zuständigkeiten der Gemeinden einzugreifen. Das für die Wanderkarte gewählte Format lasse eine Darstellung der Radwege der Gemeinden nicht zu.

Auf Frage von Kreisrat Dannenmann antwortet Frau Zartmann, der bewilligte Zuschuss des Wirtschaftsministeriums sei nicht für den Radwegbau bestimmt sondern für das Radwegekonzept, Marketing und Beschilderung. Voraussetzung sei, dass der Kreis den gleichen Betrag einbringe.

Herr Mauser berichtet, der Radweg Kirchberg – Burgstetten sei noch nicht fertig gestellt, da es sich hier um einen in Bezug auf den Naturschutz hochsensiblen Bereich handle.

Landrat Fuchs ergänzt, der Landkreis bemühe sich um einen Lückenschluss.

Die Kreisräte Gruber und Dr. Barth beantragen die Abstimmung über den Antrag der SPD-Fraktion.

Der Ausschuss lehnt den Antrag der SPD-Fraktion:

Der Rems-Murr-Kreis tritt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK BW) bei.

mit 10 Nein- und 7 Ja-Stimmen ab.

Im übrigen nimmt der Ausschuss die Radwegekonzeption für den Rems-Murr-Kreis zur Kenntnis.

Auszüge:

2 GB Straßen

2 FB Tourismus

§ 5

6. Kreisstraßenausbauplan

(Drucksache 21/2010)

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache und bringt den 6. Kreisstraßenausbauplan in die Beratung ein.

Ohne Aussprache nimmt der Ausschuss den Kreisstraßenausbauplan und das weitere Verfahren zur Kenntnis.

Auszüge:

2 GB Straßen

2 Kreistagsgeschäftsstelle

§ 6

Energiekonzept für die Kreisliegenschaften, Zwischenbericht
(Drucksachen 25/2007-UVA19.03.07, 75/2007-UVA02.07.07, 156/2007-UVA03.12.07, 139/2008-
UVA03.11.08 und 127/2009-UVA30.11.09)

Landrat Fuchs verweist auf die ursprüngliche Sitzung des Ausschusses am 30.11.2009 vorgesehene Drucksache 127/2009 als Grundlage für die heutige Beratung.

Geschäftsführer Braune erläutert den Stand der Ausarbeitung von Energiekonzepten für die kreis-eigenen Liegenschaften entsprechend einer Präsentation, die dem Original dieser Niederschrift beigelegt ist.

Landrat Fuchs kündigt die Möglichkeit zur Besichtigung der durchgeführten Maßnahmen vor Ort in der letzten Sommerferienwoche an.

Der Ausschuss nimmt die Ankündigung und den Bericht zur Kenntnis.

Auszüge:

2 RMIM

1 Dezernat 2

1 GB Schulen, Bildung, Kultur

§ 7

Energiebericht 2008

(Drucksache 128/2009-UVA30.11.2009)

Landrat Fuchs verweist auf die vom Ausschuss vom 20.11.2009 vertagte Drucksache 128/2009.

Geschäftsführer Braune erläutert die Drucksache entsprechend einer Präsentation, die dem Original dieser Niederschrift beigelegt ist.

Ohne Aussprache nimmt der Ausschuss den Energiebericht 2008 zur Kenntnis.

Auszüge:

2 RMIM

1 Dezernat 2

§ 8

Verschiedenes

Auf Frage von Kreisrat A. Ulrich nach einem Zeitplan zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung antwortet Landrat Fuchs, in einem Gespräch mit den Kreistagsfraktionen am 30.04.2010 werde zunächst diskutiert, ob die Schülerbeförderungssatzung geändert werden soll. Ein Zeitplan liege noch nicht vor.

Auszüge

1 GB Verkehr

Zur Beurkundung!

Der Vorsitzende:

Die Schriftführerin:

Johannes Fuchs

Gabriele Bellviure