

Au, 14.12.2014

Kommunalpolitischer Rundbrief Nr. 2

Wie angekündigt wollen wir mit unserem kommunalpolitischen Rundbrief in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen aus der Arbeit im Gemeinderat berichten. Nun waren dies seit dem letzten Rundbrief die Gemeinderatssitzungen vom 8. Oktober, vom 5. November und vom 3. Dezember. Am 8. Oktober ging es v.a. um den Lärmaktionsplan und die Renovierung des Kirchensaals, am 5. November um den Radverkehr durch Au und die Windkraft von der Sitzung am 3. Dezember wollen wir im nächsten Rundbrief berichten. Nun der Reihe nach:

GR-Sitzung vom 8.10.2014

Lärmaktionsplan

Durch Au fahren pro Jahr 3 Mio. Kraftfahrzeuge. Bei einer Belastung dieser Größenordnung ist die Gemeinde aufgrund der EG-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Bereits in der Sitzung vom 19.3.2014 waren vom Büro Misera die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen vorgestellt worden. Nun ging es darum, den vorgestellten Lärmaktionsplan zu diskutieren und zu beschließen.

Rein rechnerisch sind in Au 15,6% der Einwohner (217 Personen) von durchschnittlichen Lärmtagespegeln mit über 55 dB(A) betroffen. Die Hauptbelastung konzentriert sich dabei auf die Ortsdurchfahrt (L122) mit einem "Hotspot" an der Abzweigung Schönbergstraße.

Bereits in der März-Sitzung hatte der Vorschlag der Verwaltung/des Büros Misera, ein "ruhiges Gebiet" auszuweisen, zu heftigen Diskussionen geführt. Nachdem von der WBU schon damals darauf aufmerksam gemacht wurde, dass die Ausweisung eines „ruhigen Gebietes“ aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich ist, wurde in der Sitzung am 8. Oktober „offiziell“ von einer Ausweisung eines solchen abgesehen.

Unsere Probleme in Au hinsichtlich Lärm hängen mit dem enormen Durchgangsverkehr zusammen. Darüber und wie die Bürger von Au in den gesamten Prozess eingebunden werden sollen, gab es Diskussionen und durchaus unterschiedlichen Auffassungen im Rat. Von Seiten der WBU wurde der Vorschlag der Verwaltung, einen gemeinsamen Informationstermin für die Bevölkerung zusammen mit Merzhäusern zu machen, abgelehnt. Dem schlossen sich die weiteren GR-Mitglieder an, es wird nun eine eigene Informationsveranstaltung für die Auer Bürger zum Lärmaktionsplan geben – dazu laden wir schon heute herzlich ein.

Das Büro Misera hat folgende Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Einbau lärmmindernder Beläge,
- ein Geschwindigkeitstrichter von Süden kommend: 70km/h - 50km/h - 40km/h
- Schaffung einer sicheren Radwegverbindung,
- Nächtliches LKW-Fahrverbot,

- Verringerung der Verkehrsmengen PkW – Forderung Stadtbahnanschluß Hexental
- festinstallierte Radarkontrollen,
- Vermeidung des unmittelbaren Heranrückens neuer Wohngebiete an die Straße

Nach der Vorstellung der Gemeindeverwaltung sollen diese Dinge nun vom Büro Misera mit dem Landratsamt (LRA) als Verkehrsbehörde abgestimmt werden und dann den Bürgern erläutert werden, was umgesetzt werden kann. Die Vorstellung der WBU war, dass diese Maßnahmen in der Diskussion im Gemeinderat, unter Einbezug der Bürger, die sich bereits in der Verkehrsagenda mit dem Thema auseinandergesetzt haben, konkretisiert werden. Dann sollten nach Meinung der WBU in einer Informationsveranstaltung die Behördenvertretern erläutern, welche Maßnahmen umgesetzt werden und welche von ihnen abgelehnt werden. Dieses hätte aus unserer Sicht einen viel höheren Druck auf das LRA aufgebaut, entsprechend konkreten Maßnahmen auch zuzustimmen.

Leider konnten wir mit unseren Ansichten zur Vorgehensweise keine Mehrheit im Rat erhalten. Beispielhaft für die notwendige weitere Diskussion im Rat zu den einzelnen Punkten wurde von Arno der vorgeschlagene Geschwindigkeitstrichter angesprochen, der aus seiner Sicht nicht mit Tempo 40 innerorts, sondern mit Tempo 30 innerorts enden sollte. Zumindest eine Konkretisierung, wo 30 km/h innerhalb der Ortsdurchfahrt wünschenswert wäre, erschien ihm sinnvoll. Dies wurde vom Bürgermeister abgelehnt, bzw. er schlug vor, dass Arno einen Antrag zur Geschäftsordnung stellt, um über den einzelnen Punkt (Geschwindigkeitstrichter 70-50-40 oder Geschwindigkeitstrichter 70-50-30) abzustimmen. Die Abstimmung führte letztlich zu einer deutlichen Mehrheit für Tempo 40, d.h. nur die WBU-Räte stimmten für Tempo 30.

Auch bezüglich der von der WBU gewünschten Konkretisierung der Maßnahmen gab es keinen Zuspruch von den anderen Fraktionen im Gemeinderat, so dass wir nun abwarten müssen, wie das Büro Misera mit dem Landratsamt verhandelt.

Einen Vorstoß haben wir anlässlich der Klausurtagung des Gemeinderats am 29. November 2014 noch gemacht. Anhand einer Kartenskizze hat Arno eine Verschwenkung am südlichen Ortseingang von Au zur Geschwindigkeitsreduzierung zusammen mit einer Durchgängigkeit des Radschutzstreifens zum Radweg (siehe unten) vorgeschlagen. Bgm Kindel hat zugesichert, diesen Vorschlag an das Büro Misera weiterzuleiten.

TOP Renovierungen Kirchensaal

Der Kirchensaal wird fast jeden Abend genutzt, u.a. durch den Probenbetrieb der Vereine. Das Parkett wurde zuletzt 2005 abgeschliffen und versiegelt und hat mithin knapp 10 Jahre gehalten. Die Beleuchtung funktioniert nicht mehr, insbesondere ist sie nicht mehr dimmbar. Licht kommt jetzt nur noch von den Neonröhren.

Wir haben dem Vorschlag der Verwaltung, den Abschiff und die Neuversiegelung des Parketts für 10.400 € an die Fa. Heinrich Schmid und die Umrüstung der kaputten Beleuchtung auf dimmbare LEDs an die Firma Elektro Burgert für 7.600 € zu vergeben, zugestimmt. Arno mahnte hinsichtlich der Umrüstung der Beleuchtung an, dass als Alternative mindestens 2 Angebote vorliegen sollten. Bgm Kindel begründete die freie Vergabe jedoch mit den bislang guten Erfahrungen, die man mit dem anbietenden

Unternehmen gemacht habe, und der Kontinuität, die sich bei Wartungsleistungen auszahle.

Bezüglich der geringen Haltbarkeit des Parkettneuschliffs entspann sich eine kurze Diskussion im Rat. Verbandsbaumeister Riese erläuterte, dass Lösungsmittel von Klebstreifen, die benutzt werden, um Kabel bei diversen Anlässen am Boden festzukleben, eine vorzeitige Abnutzung verursachen – außerdem war von manchen GR-Mitgliedern beobachtet worden, dass der Boden sandig sei. Diesbezüglich sollen die nutzenden Gruppen nochmals auf ihre Reinigungspflicht aufmerksam gemacht werden.

TOP Nachtverkehr VAG

Die Abrechnung der Nachtbuslinien an den Wochenenden (Safer Traffic) ergab für 2013 einen Fahrpreis pro Fahrgast von 6,18 €. Um die 200 Fahrgäste haben den Service genutzt.

Alle Räte stimmte zu, dass es auch künftig 4 Fahrtverbindungen geben wird, die mit Kosten von 1007 € im Jahr 2015 von der Gde. Au gefördert werden. Der Fahrgast muss dennoch einen Fahrpreis von 2,20 € (ohne Regiokarte, sonst entfällt dieser Betrag) + 4 € Komfortzuschlag pro Fahrt entrichten.

GR-Sitzung vom 5.11.2014

TOP Fahrradweg

Aufgrund der im vorletzten Sommer durchgeführten Radfahrerzählung und der festgestellten Verbesserungspotenziale für Radfahrer wurde vom Regierungspräsidium eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Radverkehrs innerhalb der Ortslage von Au beim Büro Misera in Auftrag gegeben.

Direkt vor der öffentlichen Sitzung hatte der Gemeinderat zusammen mit Herrn Dörr vom Regierungspräsidium die Dorfstraße von der Einfahrt zum Gewerbegebiet bis zum südlichen Ortsende begangen, um den Verlauf des Fahrradschutzstreifens zu besprechen.

Im Saal stellte Herr Dörr zunächst alle theoretischen Möglichkeiten vor:

- den Mischverkehr (haben wir derzeit),
- einen Fahrradschutzstreifen (durch unterteilte Linie abgeteilter Fahrstreifen für Radfahrer, der im Begegnungsfall LKW/PKW oder LKW/LKW von anderen Fahrzeugen befahren werden darf),
- einen Radfahrstreifen (abgeteilt von durchgezogener Linie, exklusiv für Radfahrer) und
- einen gemeinsamen Geh- und Radweg (wie derzeit im Unterdorf).

Welche Lösung machbar ist, hängt vor allem von der verfügbaren Straßenbreite ab. Für jede Verkehrsführung sind bestimmte Mindestbreiten vorgeschrieben.

- *Gemeinsame Führung (Mischverkehr):*
Diese sei nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sei. Beide seien aber in Au hoch. Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung seien u.a.: die Dorfstraße sei Hauptverbindung des

Radverkehrs, es gebe eine dichte Folgen von Hauseingängen, deshalb komme eine gemeinsame Führung nicht in Frage.

- **Radfahrstreifen:**

Im Bestand betrage die Straßenbreite $\geq 6,60$ m. Die Lösung würde min. $6,00$ m Fahrbahnbreite + $1,85$ m für den Fahrradschutzstreifen, zusammen als min. $7,85$ m erfordern. Somit müsste die Fahrbahn (an der engsten Stelle) um mindestens $1,25$ m verbreitert werden. Dies sei schon baulich nicht überall möglich (z.B. auf der Höhe Baier im Oberdorf). Zudem würde bei einer Führung des Radstreifens auf der Westseite der Straße der Fahrstreifen direkt an den Bachrand rücken. Um die statischen Belastungen durch LKW aufzufangen, wäre erheblicher zusätzlicher Bauaufwand nötig, dazu kämen noch entsprechende Einrichtungen zur Absturzsicherung. Alles in allem entstünden dadurch immense Kosten. Somit scheidet auch die Alternative Fahrradstreifen aus.

Letztlich bleibt als realistische Alternative für Au nur der

- **Radschutzstreifen:**

Der Schutzstreifen werde durch den ganzen Ort hindurch eine Breite von $1,50$ m haben. Auf Höhe des Bauhofs solle der bestehende Radweg mittels einer "Schleuse" auf die Fahrbahn geführt werden. (Das bedeutet, dass der Fahrradweg in die Straße hinein gezogen wird, sodass der Radfahrer am Übergang zum Schutzstreifen schon auf der richtigen Spur ist und geradeaus weiterfahren kann.)

An der südlichen Ortseinfahrt solle der Schutzstreifen nicht bis zur Verkehrsinsel geführt werden, um eine bewusste Unterbrechung für von Wittnau kommende Radfahrer zu schaffen. Diese sollten nicht eingeladen werden, einfach auf dem Radstreifen in falscher Richtung weiter zu fahren.

V.a. die Einleitung des Radverkehrs auf die Straße (mit einer Art Rampe) wurde von einigen Räten in Frage gestellt. Die Kollegen von der CDU wollten eine weitere Prüfung, ob es nicht sinnvoll sei, den Schutzstreifen schon auf der Höhe der Einfahrt ins Gewerbegebiet (Südvers) anzufangen. Wir von der WBU waren hier recht zurückhaltend, da wir bei dem später an prominenter Stelle auf die Straßenbahn ausschwenkenden Fahrradschutzstreifen die Möglichkeit sehen, dass sich der motorisierte Straßenverkehr entsprechend verlangsamt. Dagegen haben wir von Seiten der WBU einen getrennten Rad- und Fußweg am nördlichen Ortseingang bis zum Beginn des Schutzstreifens angeregt und eine Durchgängigkeit des Schutzstreifens bis in den Radweg nach Wittnau. Ersteres war laut Herrn Dörr vom RP nicht zur Prüfung vorgesehen, Letzteres lehnte er ab, mit Hinweis auf die (aufgrund der Verkehrsinsel dort) zu enge Straße und die Gefahr, dass Radfahrer, die aus Wittnau mit hoher Geschwindigkeit kommen, auf der falschen Seite nach Au einfahren. Wir haben dem vom RP vorgeschlagenen Konzept verbunden mit dem mittelfristigen Wunsch nach einer Verbesserung am südlichen und nördlichen Ortseingang zugestimmt, weil wir uns die Chance, dass nun endlich in Richtung Radfahrschutz in der Ortslage von Au etwas voran geht, nicht entgehen lassen wollten. Bis auf einen GR (Schneider) haben dies alle KollegInnen im Rat so gesehen. Bezüglich der Durchgängigkeit des Fahrradschutzstreifens am südlichen Ortseingang, haben wir noch einen weiteren Vorstoß in der Klausurtagung am 28.11.2014 gemacht (siehe oben). Von Seiten der WBU sind wir uns hier einig, dass auch ohne Mittel vom Land (im Rahmen der LAP oder des Radwegebaus) die Gemeinde Geld in die Hand nehmen sollte, um diese Situation zu verbessern.

TOP Windkraft

Im Auftrag der Verwaltungsgemeinschaft wurden zur Aufstellung eines Flächennutzungsplans (FNP) für die Windkraftnutzung von März 2013 bis Juni 2013 vom Büro Faktorgrün Greifvogelerfassungen an den Standorten Kohlernkopf und Illenberg durchgeführt. Die Zählungen fanden in 6 Begehungsdurchgängen mit jeweils 3 Stunden pro Beobachtungspunkt und mehreren Erfassungspunkten pro Zone statt. Die Untersuchung ergab für den Illenberg eine Gesamtbewertung als „kritisch“ (4) und für den Kohlernkopf als „sehr kritisch“ (5). In diesen Bewertungsstufen empfehlen die Gutachter keine Flächen als Vorrangbereiche für Windkraftanlagen auszuweisen. Sollten nämlich Vorrangflächen ausgewiesen werden, die nachher nicht entwickelt werden könnten, würde dadurch der Flächennutzungsplan unzulässig, was ein juristisches Nachspiel mit den potenziellen Interessenten zur Folge haben könnte.

Da man im Auer Gemeinderat insgesamt, aber auch innerhalb der VG der Windkraftnutzung positiv gegenübersteht, wollte man das Verfahren nun nicht ohne eine Ausweisung von Vorrangflächen beenden, sondern schlägt von Seiten der Verwaltung, bzw. der Gutachter vor, das Verfahren ruhen zu lassen. Da die Flächen am Illenberg (der Kohlernkopf liegt auf den Gemarkungen Sölden, Wittnau und Bollschweil) im Besitz der Gemeinde Au sind, kann die Gemeinde auf jeden Fall steuernd eingreifen, falls sich ein Interessent meldet. Das „Ruhen lassen“ hat den Vorteil, dass dann ggf. ein zukünftiger Betreiber auf sein Risiko weitere artenschutzrechtliche Untersuchungen durchführen müsste. Andererseits besteht bei einer Nichtausweisung von Vorrangflächen im FNP die Gefahr, dass Windkraftanlagen als privilegierte Objekte im Außenbereich angesehen werden und überall errichtet werden können.

Da von Fachleuten inzwischen auch Daten aus dem Windatlas als zu positiv beurteilt werden und der Illenberg hinsichtlich seiner Windhöflichkeit weniger interessant erscheint als der Kohlernkopf, wird sich bis auf Weiteres wohl kein interessierter WKA-Betreiber für diesen Standort finden.

Im Gemeinderat wurde deshalb der einstimmige Beschluß gefasst, dem Verwaltungsvorschlag zu folgen und das Verfahren vorerst ruhen zu lassen. So hat das die VG Hexental auch auf der Verbandsversammlung am 19.11.2014 beschlossen.

Noch ein Wort zum Hochwasserschutz:

Nach der Klausurtagung aller VG-Gemeinderäte in Au am 24. Juli wurde vom VG-Vorsitzenden (Bgm Ante) in der Presse über den vorgeschlagenen „Runden Tisch“ berichtet.

Davon war aber nichts weiter zu hören und mit Spannung wurde von uns erwartet, auf welche Art und Weise „die VG“ (wer auch immer das im Hintergrund war) mit der zu erwartenden Pattsituation weiter verfahren wird.

Überraschend stand dann am 18. November das Thema Hochwasser auf der Tagesordnung im Horbener Gemeinderat. Dieser hatte bis dahin die Einbeckenlösung abgelehnt und sollte sich jetzt dazu äußern, was sie dann haben wollen.

Wie durch ein Wunder waren dort nun die Stimmenverhältnisse mit 9 zu 1 für einen Ein-Becken-Lösung. Damit waren bei der VG-Versammlung am 19. November, die

einen Tag später ebenfalls in Horben stattfand, die „Mehrheitsverhältnisse“ geklärt und man hat dort beschlossen, nun mit der Ein-Becken-Variante (also dem bereits im Dezember 2011 vom Gemeinderat Au beschlossenen und am 08. Mai 2014 wieder beschlossenen Standort) ins Planfeststellungsverfahren zu gehen.

Wir als WBU finden es sehr schade, dass der „Runde Tisch“ von Verwaltungsseite nicht weiter verfolgt und die Pattsituation als Chance genommen wurde, nochmals gemeinsam nach einer konsensfähigen Lösung zu suchen und dabei die möglichen Einschränkungen für den betroffenen Landwirt bei der Zwei-Becken-Lösung so zu gestalten, dass sie zumutbar ausgefallen wären.

Wir sind gespannt auf den weiteren Prozess im Hochwasserschutz, aber auch beim Lärmaktionsplan und dem Fahrradschutzstreifen.

Falls es Fragen zu unserem Rundbrief gibt oder sonstige Dinge, die wir in der Kommunalpolitik ansprechen sollten, bitten wir um Rückmeldung.

Wir wünschen allen Lesern und Leserinnen dieses Rundbriefs ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr.

Für die WBU

Eure Gemeinderäte Bruni Hummel, Arno Mattes und Ursula Gottschall

Dieser Rundbrief richtet sich an alle kommunalpolitisch interessierten MitbürgerInnen in Au. Er darf gerne weitergeleitet werden. Wer noch Interesse an unserem Rundbriefen hat, darf sich unter der Mailadresse: info@wbu.de gerne bei uns melden, dann nehmen wir Sie in den Verteiler auf.