

**Öffentliche Gemeinderatssitzung am 12.10.2016
im Anschluss folgt die nichtöffentliche Sitzung**

Sitzung Nr. 14/2016

**Sitzungsort: großer Sitzungssaal des Rathauses
Sitzungsdauer: 18:30 Uhr bis 20:20 Uhr**

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen (Drucksachen Nr.158/16 – 164 /16), die Bestandteil dieses Protokolls sind.

Vorsitzender

Schriftführer

Gemeinderat

Gemeinderat

Sitzungsteilnehmer:

Vorsitzender:
Bürgermeister Holschuh

zusätzlich anwesend

HAL Feger als Protokollführer
BAL Hahn
RAL Sexauer
BuWL Wurth

zu Top 3 Herr Martin vom Büro
Ross-Schabert, Achern und
Herr Müller vom Büro Bresch-Henne-
Mühlinghaus, Bruchsal

Gemeinderäte:

Beathalter Alexander
Beathalter Ralf
Bindner Ludwig
Gabel Sabine
Glatt Rudi
Hansert Erwin
Heuberger Liane
Jung Maria

Junker Andrea
Obert Hubert
Preukschas Domenic
Rotert Hans-Martin
Schillinger Volker
Seigel Josef
Wolter Arno
Welde Myriam

entschuldigt:

Glöckner Nico

entschuldigt:

Schnebelt Tobias

Einladung



Datum: 04.10.2016

Sitzungs-Nr.: 14/2016

Einladung zur Gemeinderatssitzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nächste Sitzung des Gemeinderates findet am

**Mittwoch, 12.10.2016, ab 18.30 Uhr
im großen Sitzungssaal des Rathauses statt.**

Zu dieser Sitzung lade ich Sie recht herzlich ein.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Holschuh

Öffentlich:

1. Frageviertelstunde (DS 158/2016)
2. Baugesuche (DS 159/2016)
 - 2.1 Anbau von Abstellräumen
Schutterwald, Schillerstr. 18, Flst.Nr. 5277
3. Bebauungsplan „Obere Meierbündt“ (DS 160/2016)
 - a) Vorstellung des Entwurfs und Billigung des Entwurfs
 - b) Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan nach BauGB
 - c) Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

4. Grundsatzdiskussion über Geschwindigkeitsmessenanlagen (DS 161/2016)
 5. Bestellung der Mitglieder des Gutachterausschusses (DS 162/2016)
 6. Bekanntgabe nichtöffentlicher Beschlüsse (DS 163/2016)
 7. Verschiedenes (DS 164/2016)
 - Bekanntgaben, Wünsche und Anträge
-

Öffentliche Sitzung am 12.10.2016

Drucksache Nr. 158/2016

TOP 01

Frageviertelstunde

Frau Magdalena Meffle berichtet, dass die Realschule in Ichenheim in diesem Schuljahr mit dem Ganztags Schulbetrieb begonnen hat. Hierfür sei die bestehende Schulbusverbindung nach Langhurst nicht optimal. Der Bus nachmittags sollte an drei Tagen in der Woche erweitert werden, weil ihr Kind derzeit umsteigen muss und lange Wartezeiten hat.

Bürgermeister Holschuh wird diese Sache mit der Schulleitung diskutieren und prüfen, ob ein größerer Bedarf besteht, oder ob es sich hier um einen Einzelfall handelt.

Herr Arnold Kempf stellt folgende Fragen:

- 1.) Warum werden ständig neue Wohngebiete erschlossen?
- 2.) Weshalb sucht man nicht nach Alternativen hierzu, zum Beispiel dem Bauen in Baulücken?
- 3.) Warum muss ein solches Neubaugebiet ausgerechnet im Ortsteil Langhurst entstehen?
- 4.) Weshalb opfert man für ein solches Neubaugebiet bestes Ackerland?

Bürgermeister Holschuh verdeutlicht, dass Herr Kempf ihm und dem Gemeinderat diese Fragen Ende August 2016 bereits schriftlich gegeben hat. Mit einem Schreiben wurden diese dann ausführlich, schriftlich beantwortet.

Die Ausweisung des Baugebietes in Langhurst erfolgte aus den Festlegungen des Flächennutzungsplans. Bei der Entwicklung des Flächennutzungsplanes wurde ausführlich im Gemeinderat diskutiert, wo in Schutterwald weitere Baugebiete ausgewiesen werden sollen.

Aus seiner Sicht ist es sinnvoll und notwendig, die Gemeinde schrittweise und behutsam weiterzuentwickeln. Das Neubaugebiet „Meierbündt“ gibt der Gemeinde hierfür Raum.

Beschlussvorlage

Gemeinde Schutterwald

öffentlich
 nichtöffentlich

AZ: 632.6 **Amt:** Bauamt **Bearbeiter:** Frau Gießler **Datum:** 28.09.2016 **DS-Nr.:** 159/2016 **Gesehen:**

Sitzung des Gemeinderates am 12.10.2016 TOP 02

Baugesuche

2.1 Anbau von Abstellräumen
Schutterwald, Schillerstr. 18, Flst.Nr. 5277
Antragsteller: Manfred Dehn
Neubruchweg 1
77746 Schutterwald

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung, befangen Gemeinderat Glatt.

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: 621.41
Amt: Bauamt

Bearbeiter:
Herr Hahn

Datum: 26.09.2016
DS-Nr.: 160/2016

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 12.10.2016

TOP 03

Bebauungsplan 'Obere Meierbündt'

- a) Vorstellung des Entwurfs und Billigung des Entwurfs
- b) Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan nach BauGB
- c) Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

- zu a) Der Entwurf wird gebilligt.
- zu b) Der Aufstellungsbeschluss nach §2 , Abs.1 BauGB wird gefasst.
- zu c) Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag, befangen Gemeinderäte A. Beathalter und Schillinger.

Sachverhalt/Begründung:

zu a): Nachdem der Gemeinderat den Planungsauftrag für die Entwurfsplanung an das Büro Bresch, Henne, Mühlinghaus (bhm) vergeben hat, liegt nun eine Entwurfsvariante (**Anlage 1**) zur Diskussion vor.

Die Grundzüge der Planung:

- Ausweisung als WA (allgemeines Wohngebiet),
- maximal 2-geschossige Bauweise,
- zwei Wohneinheiten je Wohngebäude, mit Ausnahme der Mehrfamilienhäuser (MFH) gemäß Lageplan,
- entlang der Bahnhofstraße sind Mehrfamilien oder Mehrgenerationenhäuser vorgesehen - offene Bauweise, evt. mit Ausnahme entlang der Bahnhofstraße,
- Firstrichtung frei wählbar,
- an ausgewiesenen Standorten sind Doppelhaushälften und Hausgruppen (Reihenhäuser zulässig),
- eine Fläche für einen Spielplatz für Kleinkinder (1-6 Jahre) wird ausgewiesen.

Auf eine direkte Verbindung zwischen dem Meierbündtweg und der Bahnhofstraße wurde bewußt verzichtet, um keine Abkürzungsstrecke zu errichten. Eine Fuß- und Radwegverbindung ist geplant. Der Stadtplaner möchte in diesem Abschnitt bewußt eine Grünfläche errichten, die das Baugebiet insgesamt auflockert und dadurch die Wohnqualität erhöht.

Ebenso schlägt die Verwaltung vor, das Baugebiet an der Südwestecke mit einem Fuß- und Radweg mit der Gottswaldstraße zu verbinden. Auch an der Nordostecke des Baugebietes ist ein Rad- und Gehweg zur Bahnhofstraße hin vorgesehen. Diese Wegverbindungen dienen auch als Leitungstrasse für das Strom- und Wassernetz.

Lärmschutz:

In der **Anlage 1** ist eine Bebauung in offener Bauweise dargestellt. Die **Anlage 2** zeigt beispielhaft einen älteren Entwurf mit einer geschlossenen Bauweise entlang der Bahnhofstraße (ähnlich wie im Baugebiet Hauptstraße West entlang der Hindenburgstraße).

Wie in **Anlage 3** dargestellt, ist die Lärmeinwirkung der Bahnhofstraße nicht zu vernachlässigen. Zwar könnten die Gebäude mit einem passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster, entsprechende Materialien, kontrollierte Be- und Entlüftung) ausgestattet werden, allerdings werden im Außenbereich (Terrasse/Garten) die zulässigen Werte überschritten.

Eine geschlossene Bauweise könnte den Lärm zwar abschirmen, ist aber auf dieser Länge (über 300 m) städtebaulich fraglich. Um eine schallschützende Wirkung zu erzielen, müsste die Bebauung als Erstes entstehen. Die Erfahrungen aus dem Baugebiet Hauptstraße West lehren, dass diese Bauplätze aber die unattraktivsten des gesamten Gebiets sein werden. Auch die Nutzbarkeit der Grundstücke wird durch die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise eingeschränkt.

Aus diesen Gründen spricht sich die Verwaltung für einen Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand (LSW) aus.

Umweltbericht:

Hierfür wurden bereits im zurückliegenden Zeitraum entsprechende Untersuchungen der Flora und Fauna durchgeführt. Es gab hierbei keine kritischen Erkenntnisse. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen können durch das Ökokonto der Gemeinde ausgeglichen werden

Um die Papierflut einzudämmen, wird bei der frühzeitigen Beteiligung darauf verzichtet, den Entwurf der textlichen Festsetzungen und örtlichen Bauvorschriften als Anlage zu verschicken. Diese werden beim Beschluss der Offenlage komplett vorgelegt bzw. übersandt. Bei Bedarf sind die Entwürfe beim Bauamt der Gemeinde einsehbar.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung ist noch zu entscheiden, ob eine zentrale oder dezentrale Versickerung des Niederschlagwassers erfolgen soll bzw., ob das Regenwasser über das in Langhurst vorhandene Trennsystem abgeleitet werden soll. Die genauere Untersuchung erfolgt hier nach Vergabe der Ingenieurleistungen für den Tief- und Straßenbau.

Herr Müller vom Büro bhm wird die Entwurfsvariante in der GR-Sitzung vorstellen.

Für Diskussionen sorgte auch der Name des Baugebiets. Der Gewannname lautet „Obere Meierbünd“. Die Verwaltung schlägt vor, sich an diesem Namen zu orientieren. Da es bereits ein Baugebiet „Meierbündt“ und eine Straße „Meierbündtweg“ gibt, sollte der Name jedoch an die übliche Schreibweise mit „dt“ angepasst werden.

zu b) Der Gemeinderat beschließt die förmliche Aufstellung des Bebauungsplanes „Obere Meierbündt“.

zu c) Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach §3 Abs.1 BauGB wird beschlossen und im Rahmen einer 4-wöchigen Offenlage durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange werden schriftlich zur Stellungnahme aufgefordert.

Protokollergänzung:

Zunächst begrüßt der Bürgermeister die Herren Martin und Müller als Planer dieses Gebietes. Dann verdeutlicht er, dass bisher jeder Bebauungsplanentwurf im laufenden Verfahren weiterentwickelt und verändert wurde und er davon ausgeht, dass dies auch hier der Fall sein wird. Im Anschluss erläutert Herr Müller den Bebauungsplanentwurf und Herr Martin die Lärmsituation entlang der Bahnhofstraße.

Lärmschutz

Gemeinderat Seigel stellt klar, dass die Kosten des Lärmschutzes von den Anliegern zu tragen sind. Man muss hier gestalterisch eine gute Lösung finden.

Gemeinderätin Jung spricht sich für die Lärmschutzwand aus, weil diese sofort nach Bau zur Verfügung steht und wirkt.

Gemeinderat Wolter könnte sich vorstellen, bei einer geschlossenen Bebauung die entsprechenden Bauplätze günstiger anzubieten und diese hierdurch attraktiver zu machen.

Auf Nachfrage von Gemeinderat Rotert erläutert Herr Martin, dass die Lärmwerte mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h gerechnet sind. Würde man eine niedrigere Geschwindigkeit, z.B. 30 km/h, ansetzen, würde dies die Lärmwerte geringfügig verringern. Einer Reflexion des Lärms von der Lärmschutzwand in Richtung der bestehenden, östlichen Bebauung könnte man begegnen, indem man dort die Lärmschutzwand schallabsorbierend ausführt.

Gemeinderätin Junker ist sich noch unschlüssig, wie die Lärmschutzwand tatsächlich aussehen wird. Auch wenn in Zukunft auf der östlichen Seite mit einem weiteren Baugebiet fortgefahren wird, wäre auch dort ein Lärmschutz zu errichten. Aus diesem Grunde könnte eine geschlossene Bebauung für das Ortsbild besser sein, als eine sehr lange Lärmschutzwand.

Bürgermeister Holschuh verdeutlicht, dass die geschlossene Bebauung im Baugebiet „Hauptstraße-West“ entlang der Hindenburgstraße wesentlich kürzer ist als hier, wo eine Länge von ca. 300 m vorliegt.

Gemeinderat Bindner hält von einer geschlossenen Bebauung wenig. Hierdurch wären 23 Bauplätze betroffen, was einem Drittel des Gesamtgebietes entspricht. Diese Plätze wären relativ unattraktiv. Es wäre auch nicht möglich, diese Plätze zunächst zu verkaufen. Dies zeigt die Erfahrungen entlang der Hindenburgstraße. Die Bauplätze dort wurden ganz am Schluss erst verkauft.

Ein weiteres Baugebiet im Osten würde, auch bei einer geschlossenen Bebauung, zu einer Art Straßentunnel führen. Er sieht deshalb gestalterisch hier wenig Unterschied zwischen Lärmschutzwand und geschlossener Bebauung. Für ihn ist eine Lärmschutzwand das kleinere Übel.

Er will wissen, ob die geplanten Mehrfamilienhäuser durch den Lärm nur eingeschränkt nutzbar sind. Laut Herrn Martin wirkt die Lärmschutzwand zunächst auf die Freifläche und

das Erdgeschoss. Die Wohnbereiche darüber müssen passiv durch Schallschutz geschützt werden.

Zum Abschluss wird darüber abgestimmt, ob eine Lärmschutzwand gebaut werden soll. Elf Gemeinderäte sprechen sich hierfür aus, vier Gemeinderäte sind dagegen.

Straßenanschluss des Gebietes

Gemeinderat Seigel findet, der Anschluss muss auch von der bestehenden Meierbündtstraße kommen.

Laut Bürgermeister hat der dortige Grundstückseigentümer bereits eine entsprechende Flächenabgabe signalisiert. Derzeit besteht eine 3 m breite Wegverbindung. Er wird die Verhandlungen mit dem Eigentümer fortsetzen.

Gemeinderat Glatt will sichergestellt haben, dass dort kein Durchgangsverkehr entstehen kann.

Gemeinderat Rotert befürchtet an der Einmündung zwischen den Schallschutzwänden in die bestehende Bahnhofstraße einen künftigen Unfallschwerpunkt. Hier sollte eine Querungshilfe oder ähnliches gebaut werden.

Laut BAL Hahn wird unter anderem auch dies ein Straßenplaner noch im Detail prüfen.

Gemeinderätin Jung findet die Unterbrechung des Lärmschutzwalls zur Einfahrt in die Bahnhofstraße gut. Die Durchfahrt zur Meierbündt sollte eher schmal gelassen werden, um Durchgangsverkehr zu verhindern.

Gemeinderat Bindner empfiehlt eine Prüfung, ob mit dem Neubaugebiet das bestehende alte angrenzende Wohngebiet vom Verkehr entlastet werden könnte.

Durchgehende Straße anstatt Grünanlage

Bürgermeister Holschuh erläutert, dass die Grünanlage zu einem der Grundzüge der Planung gehöre. Hintergrund war gerade, eine Rennstrecke zu vermeiden. Er empfiehlt, die Grünanlage zu belassen.

Gemeinderätin Jung ist froh über die Grünanlage und den Spielplatz und dass kein Durchgangsverkehr entstehen kann.

Bürgermeister Holschuh verdeutlicht, dass man mit diesem Spielplatz die bestehende Spielplatzkonzeption fortschreibt nach dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“.

Auf Nachfrage von Gemeinderätin Junker erläutert BAL Hahn, dass das Baugebiet als 30 km/h-Zone ausgewiesen werden soll.

Radwege, Fußwege

Die Gemeinderäte sind mit den Planungen einverstanden.

Bebauungsplantypologie

Auch hiermit ist der Gemeinderat einverstanden.

Fahrbahnplanung

Vorgesehen sind 5,5 m breite Fahrbahnen, Tiefbord, 1,5 m Gehweg. Der Gemeinderat ist hiermit einverstanden.

Straßenbäume

Gemeinderat Seigel erinnert daran, dass Straßenbäume aufwändig zu erhalten und zu pflegen sind. Er schlägt deshalb vor, mit Straßenbäumen sparsam und dezent umzugehen.

Der Bürgermeister verdeutlicht, dass durch Bauminselfeln auch der Verkehr gebremst wird. Laut BAL Hahn könnten solche Inseln auch mit Hecken oder ähnlichem bepflanzt werden. Dies sollen die Straßenplaner noch im Detail prüfen.

Art der baulichen Nutzung

Laut Bürgermeister ist die Firstrichtung der Häuser freigegeben, obwohl eine Südausrichtung für Photovoltaikanlagen optimal wäre.

Gemeinderat Seigel findet die Freigabe gut, weil Bauherren hierdurch Gestaltungsspielraum bekommen. Eine gestalterisch großzügige Bebauung sollte möglich sein.

Gemeinderat Rotert fehlen Häuser für Familien, die selbst kein Wohneigentum erwerben können, d.h. eine dreigeschossige Bauweise für sozialen Wohnungsbau oder ähnliches. Laut BAL Hahn sind mehrere Mehrfamilienhäuser vorgesehen, in denen Mietwohnungen gebaut werden können. In den einzelnen Objekten wären bis zu acht Wohnungen möglich.

Gemeinderätin Jung rät, die Anzahl der Mehrfamilienhäuser zu belassen und bei Bedarf eventuell später noch Plätze für solche Häuser frei zu geben.

Der Bürgermeister erinnert an anhaltende Kritik aus der Straße „Im Winkel“. Dort wurden später relativ große Mehrfamilienhäuser neben bestehende Einfamilienhäuser gebaut, was für die Bewohner der Einfamilienhäuser sehr ärgerlich war.

Gemeinderat R. Beathalter will wissen, wie die Gemeinde künftig mit Bedenken und Anregungen aus der Bevölkerung zu diesem Baugebiet umgehend wird.

Laut Bürgermeister wird der Gemeinderat über jede Einwendung Beschluss fassen.

Gemeinderat Rotert fragt, ob es von den Planern Erfahrungswerte gibt, wie die prozentuale Aufteilung zwischen Einzelhausbebauung und Mehrfamilienhäusern in einem Baugebiet sein soll.

Laut Herrn Müller kommt es hier ganz stark auf das Umfeld an. In städtischen Bereichen gibt es mehr Mehrfamilienhäuser als im ländlichen Bereich. Im ländlichen Bereich steht immer noch das Einfamilienhaus im Vordergrund; die Tendenz geht aber auch zum Mehrfamilienhaus.

Laut Bürgermeister gab die Haushaltsbefragung hierfür Anhaltspunkte. Von den Bürgern wurden Defizite im Bereich „Mehrfamilienhäuser“ aufgezeigt. Er schlägt vor, diese Fragestellung mitzunehmen, zu prüfen und dem Gemeinderat wieder Vorschläge zu unterbreiten. Eventuell wären auch altersgerechte Wohnungen möglich.

Gemeinderat Bindner verdeutlicht, dass auch in Einfamilienhäusern Wohnungen vermietet werden.



Geltungsbereich	46714,8 m ²	100%
Bruttowohnbaufläche	36013,3 m ²	77,0%
Öffentliche Verkehrsfläche	6983,4 m ²	14,8%
Öffentliche Grünfläche	2505,9 m ²	5,2%
Lärmschutzwand	284 m ²	0,6%
Versickerungsfläche	1138,2 m ²	2,4%

0 5 20 50 100 Meter





0 5 20 50 100 Meter



Auftraggeber:
Gem. Schutterwald
Projekt: BPlan "Obere Meierbünd" in Langhurst
Projekt-Nr. 16.61118.T

Karte
1



RLK_Prog2040_oL_oG
Ergebnis-Nummer 11
Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: R. Martin
Erstellt am: 05.09.2016
Bearbeitet mit: SoundPLAN 7.4, Update 05.07.2016

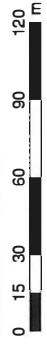
Pegelwerte LrT
DIN 18005
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Wand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straßenachse

Maßstab 1:2000



RS Ingenieure
Bauwerks
Ingenieure
VBI
Bauingenieurbüro
D-77455 Achern
Acherstraße 1
Telefon 07841 6946-0
Telefax 07841 6946-90



öffentlich

nichtöffentlich

AZ: 112.05
Amt: Hauptamt

Bearbeiter: Herr Holschuh

Datum: 27.09.2016
DS-Nr.: 161/2016

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 12.10.2016

TOP 04

Grundsatzdiskussion über Geschwindigkeitsmessenanlagen in der Gemeinde

frühere Beratungen

Klausurtagung
TOP 03 nö

Sitzungstermin

25.06.2016
21.09.2016

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Gemeinde beschafft zwei zusätzliche Geschwindigkeitsanzeigetafeln.
2. Die Gemeinde fordert den Landkreis auf, das Pilotprojekt um mobile Geschwindigkeitsmessenanlagen zu erweitern.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen	Veranschlagung im Vermögenshaushalt	über- / außerplanmäßige Ausgaben	Haushaltsstelle
8.000	20.000		6300.95000

Sachverhalt/Begründung:

Im Sommer 2014 führte die Gemeinde eine Haushaltsbefragung durch. Danach kam bei der Frage nach den Defiziten in der Gemeinde das Thema „Verkehrssicherheit, -lärm und -beruhigung“ bei 12,8% der genannten Rückmeldungen vor und rangierte nur unwesentlich hinter dem meistgenannten Thema „Wohnen für Senioren“ an zweiter Stelle.

Die Verwaltung sieht sich derzeit vermehrt mit Beschwerden von Anliegern der Binzburgerstraße konfrontiert, die sich über Geschwindigkeitsüberschreitungen und großes Verkehrsaufkommen beklagen. Diese dürften auch mit der Erneuerung der Fahrbahndecke auf der B 3 und der damit einhergehenden Umleitungen zusammenhängen. Insgesamt ist festzustellen, dass Beschwerden von Anwohnern aus allen Bereichen von Schutterwald eingehen (Bahnhofstraße (Tempo 30 Zone + Bereich, in dem 50 km/h gefahren werden darf), Hauptstraße, Im Brandhau, Blumenstraße, Waldstraße, Hindenburgstraße). Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass überhöhte Geschwindigkeit ein Problem darstellt, das in der gesamten Gemeinde im Empfinden der Bürger verbreitet ist.

Messergebnisse liefert das Landratsamt Ortenaukreis durch Messungen seiner mobilen Einheiten. Die Ergebnisse der Messungen im vergangenen Jahr auf Gemarkung Schutterwald sind in der **Anlage** beigefügt.

Offenbar bewegt das Thema Geschwindigkeitskontrollen auch in anderen Gemeinden die Gemüter. 10 Gemeinden (darunter Schutterwald) bekundeten ihr grundsätzliches Interesse, eine bzw. mehrere stationäre Messanlagen aufzustellen. In der Regel wurden hierfür 1-2 Einheiten angemeldet.

Das Landratsamt unterbreitete das Angebot, in einer Pilotphase zunächst maximal 10 *stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen* zu beschaffen. Grundsätzlich beachtet werden muss, dass die Einnahmen aus den Geschwindigkeitsmesseinheiten, die sich aus den Verwarngeldern und den Bußgeldern ergeben, an den Landkreis gehen. Eine Gemeinde, die sich für eine Beteiligung interessiert, muss eine Vorfinanzierungserklärung abgeben, wonach die Gemeinde die Investitionskosten trägt. Weiter muss die Gemeinde erklären, für die Betriebskosten aufzukommen, sofern die Einnahmen des Landratsamtes (Bußgelder, Verwarngelder) nicht auskömmlich sind.

Die Einnahmen aus dem Betrieb werden zunächst zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten und dann zur Refinanzierung der Investitionskosten verwendet. Die darüber hinausgehenden Einnahmen stehen dem Landkreis zu. Festzuhalten bleibt, dass im Ergebnis die Gemeinden das volle Risiko für Beschaffung und Betrieb der Anlage übernehmen sollen.

In der Anlage 2 sind verschiedene Modelle zur Umsetzung erläutert. Bezüglich der zu erwartenden Kosten wird ebenfalls auf die Anlage 2 verwiesen.

Der Landkreis behält sich vor, den gemeldeten Standort bzw. die gemeldeten Standorte hinsichtlich der Verkehrsbelastung zu prüfen. Die Vergabe der Standorte erfolgt dann unter verkehrsrechtlichen Kriterien. Als verkehrsrechtliche Kriterien werden vom Landratsamt die Verkehrsbelastung (Anzahl an Fahrzeugen) sowie die Ergebnisse der Messungen durch die mobilen Anlagen herangezogen.

Aus Sicht der Verwaltung müssen zwei Komponenten erfüllt sein, damit die vorgegebenen Geschwindigkeiten auch eingehalten werden:

- Kontrolldichte
- Sanktionen in entsprechender Höhe.

Mit voraussichtlich einer stationären Anlage, auch mit zwei Anlagen sind die Voraussetzungen in Bezug auf die Kontrolldichte bei weitem nicht erfüllt. Es ist auch utopisch anzunehmen, dass ein entsprechendes Netz an stationären Einheiten über das gesamte Straßennetz in der Gemeinde verteilt, realisiert werden kann. Dies ist mit stationären Geschwindigkeitsanlagen in 30er Zonen angesichts der hohen Investitionskosten und des verhältnismäßig geringen Verkehrs nicht praktikabel und auch nicht sinnvoll. Hier kommt unter einem angemessenen Kosten/Nutzen Verhältnis nur eine mobile Einheit in Betracht, die in Schutterwald und auch noch in einer/mehreren benachbarten Gemeinden eingesetzt wird.

Aus Sicht der Verwaltung sollte die Gemeinde daher die Forderung an das Landratsamt richten, das angebotene Modell um mobile Einheiten zu erweitern. Von Seiten der Verwaltung des Kreises wurde signalisiert, dass man sich dies vorstellen könnte. Da aber offen ist, ob und ggf. wann das Landratsamt dieser Forderung nachkommt, sollte auch darüber diskutiert und nachgedacht werden, ob nicht doch ein oder zwei Standorte für eine stationäre Messeinheit angemeldet werden. Damit könnte den Bürgern gezeigt werden, dass das Thema Geschwindigkeit ernst genommen wird.

2 Standorte kommen aus Sicht der Verwaltung in Frage:

- Gottswaldstraße, Langhurst
- Hindenburgstraße.

Bei der Gottswaldstraße Langhurst handelt es sich mit über 9.000 Fahrzeugen pro Tag um die Straße, die die höchste Verkehrsbelastung in der Gemeinde aufweist. Durch die nun anstehende Umsetzung der Querspange wird die Trassenführung zementiert. Zudem plant die Gemeinde, im Gewinn „Obere Meierbünd“ ein neues Baugebiet auszuweisen.

Denkbar wäre, eine Anlage in der Schutterstraße zu installieren. Beschwerden kamen in den vergangenen Jahren jedoch überwiegend aus dem Bereich Hindenburgstraße. Diese weist eine Verkehrsbelastung von ca. 3.000 bis 4.000 Fahrzeugen pro Tag auf.

Bei der Frage, welches der vom Landratsamt vorgeschlagenen Modelle gewählt werden sollte, sind zunächst weitere Informationen wichtig. In einigen Städten des Ortenaukreises wird beispielsweise nur eine der stationären Messanlagen mit einer Messeinheit bestückt. Dennoch halten sich die Verkehrsteilnehmer dort weitgehend an die Geschwindigkeitsvorgaben. Der Autofahrer, der an einer Säule vorbei fährt, weiß schließlich nicht, ob sie „scharf“ ist, also mit einer Messeinheit bestückt ist, oder nicht. Demzufolge hält er sich an die vorgegebene Geschwindigkeit. Unter Berücksichtigung dieser Erfahrungen spricht sich die Verwaltung für die Variante 2 a aus, sofern sich der Gemeinderat für eine Beteiligung am angebotenen Modell entscheiden sollte.

Zur Entwicklung der Einnahmen ist noch anzumerken, dass Standorte von einer Vielzahl von Faktoren abhängig sind. Wird eine Straße beispielsweise überwiegend von ortsansässigen Pendlern frequentiert, ist von eher niedrigen und auf Dauer rückläufigen Bußgeldeinnahmen auszugehen. Selbst Standorte, die auf den ersten Blick „ideal“ erscheinen, sind nicht zwangsläufig kostendeckend. Erfahrungsgemäß liegt die Beanstandungsquote in Zonen mit Tempo 30 höher, wie in Bereichen, in denen 50 km/h gefahren werden darf. Bei stationären Anlagen liegt die Beanstandungsquote in der Regel noch einmal unter der, der mobilen Messeinheit.

Die Alternative zu Geschwindigkeitsmessanlagen wären bauliche Veränderungen am Straßenkörper. Die mit Tempo 50 befahrbaren Straßen (Teile der Hauptstraße, Bahnhofstraße bzw. Gottswaldstraße, Hindenburgstraße) sind als Durchgangsstraßen ausgelegt. Daher kämen hier auch nur eine begrenzte Auswahl an baulichlichen Maßnahmen (evtl. Verengung der Fahrbahn) in Betracht. Die Hindenburgstraße ist zudem eine Kreisstraße. Maßnahmen müssten hier immer mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden. Auch in den Bereichen mit Tempo 30 ist die Anzahl an baulichen Maßnahmen, die Erfolg nach sich ziehen, begrenzt. Zu berücksichtigen ist, dass auf einer Vielzahl an Straßen, wenn nicht den meisten, Linienbusse, landwirtschaftlicher Verkehr oder die Müllabfuhr verkehren (auch Feuerwehrfahrzeuge müssen passieren können), die entsprechende Breiten aufweisen. Selbst bei einer Verengung wären die Straßen immer noch so ausgelegt, dass sie für normale PKW leicht zu passieren wären oder das Hindernis gar als zusätzlicher Anreiz dienen würde. Auch bauliche Erhebungen wie sie zum Beispiel vor dem Mörburghallenparkplatz anzutreffen sind, bringen erfahrungsgemäß nur begrenzten Erfolg, sorgen aber gleichzeitig für eine zusätzliche Lärmbelästigung.

Weiter ist als Anlage eine Präsentation des Landratsamtes auszugsweise beigefügt.

Von Bürgern der Gemeinde immer wieder angefragt werden die mobilen Geschwindigkeitsanzeigetafeln. Da eines der Geräte, das auch über eine Zählfunktion verfügt, vor kurzem ausfiel und nicht mehr repariert werden kann, schlägt die Verwaltung vor, eine Ersatzbeschaffung vorzunehmen. Zusätzlich sollte ein weiteres Gerät beschafft werden. Die Anzeigetafeln zielen auf die Verkehrserziehung und haben nach Aussage von Anwohnern einen positiven Effekt auf die Verkehrsteilnehmer. Daher schlägt die Verwaltung weiter vor, ein weiteres Gerät zusätzlich zu beschaffen.

Protokollerganzung:

Gemeinderat A. Beathalter findet den Verwaltungsvorschlag gut. Er empfiehlt, sich mit anderen Gemeinden zusammen zu schließen, um die Forderung nach weiteren mobilen Geschwindigkeitsmessanlagen zuverstarken. Für die Geschwindigkeitsanzeigetafeln hält er eine Zählfunktion für sinnvoll, damit diese ausgewertet werden können.

Gemeinderat Wolter spricht sich für mehr Geschwindigkeitsanzeigetafeln aus. Dort wo man bisher solche aufgehängt hat, fanden diese guten Zuspruch. Die Autofahrer wurden animiert, langsamer zu fahren.

Laut Gemeinderätin Welde gibt es auch Anzeigetafeln mit Solarbetrieb. Von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen hält sie wenig, weil in der Regel vor solchen Anlagen gebremst und danach wieder beschleunigt wird. Sie spricht sich für weitere mobile Messanlagen aus.

Gemeinderätin Heuberger findet den Verwaltungsvorschlag positiv. Im Ort sollte man ergänzend über mehr 30 km/h-Zonen nachdenken z.B. in der Hindenburgstraße. Solche tragen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherung bei. In Neuried sieht man dies. Der Bürgermeister wird dieses Thema in der nächsten Verkehrsschau ansprechen.

Gemeinderat Bindner rät, dann aber das Vorhaben auch auf die Bahnhofstraße und die Hauptstraße auszudehnen.

Laut Gemeinderat Obert gibt es Gutachten, wonach in 30 km/h-Bereichen mehr Lärm, mehr Verkehr und mehr Umweltbelastung entstehen, weil die Autofahrer in niedrigeren Gängen mit höheren Drehzahlen fahren.

Der Bürgermeister bittet Herrn Obert, der Verwaltung solche Gutachten zukommen zu lassen.



[1]

Informationsaustausch zur Geschwindigkeitsmessung im Ortenaukreis

Geschwindigkeitsüberwachung → staatliche Aufgabe

- Verkehrsüberwachung
 - Teil der Ordnungswidrigkeiten-Verfolgung
 - Verfolgungsbehörde zuständig; LRA
- bisher mobiles Messkonzept
 - hohe Messdichte
 - Rückgang der Überschreitungsquote
 - Reduzierung der Schwere der Verstöße

Gründe für die Geschwindigkeitsüberwachung

- Verkehrssicherheit
 - ➔ Rückgang von geschwindigkeitsbedingten Unfällen

- Lärmschutz
 - ➔ Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen Immissionen

Auswahlkriterien für Standorte in einer Pilotphase

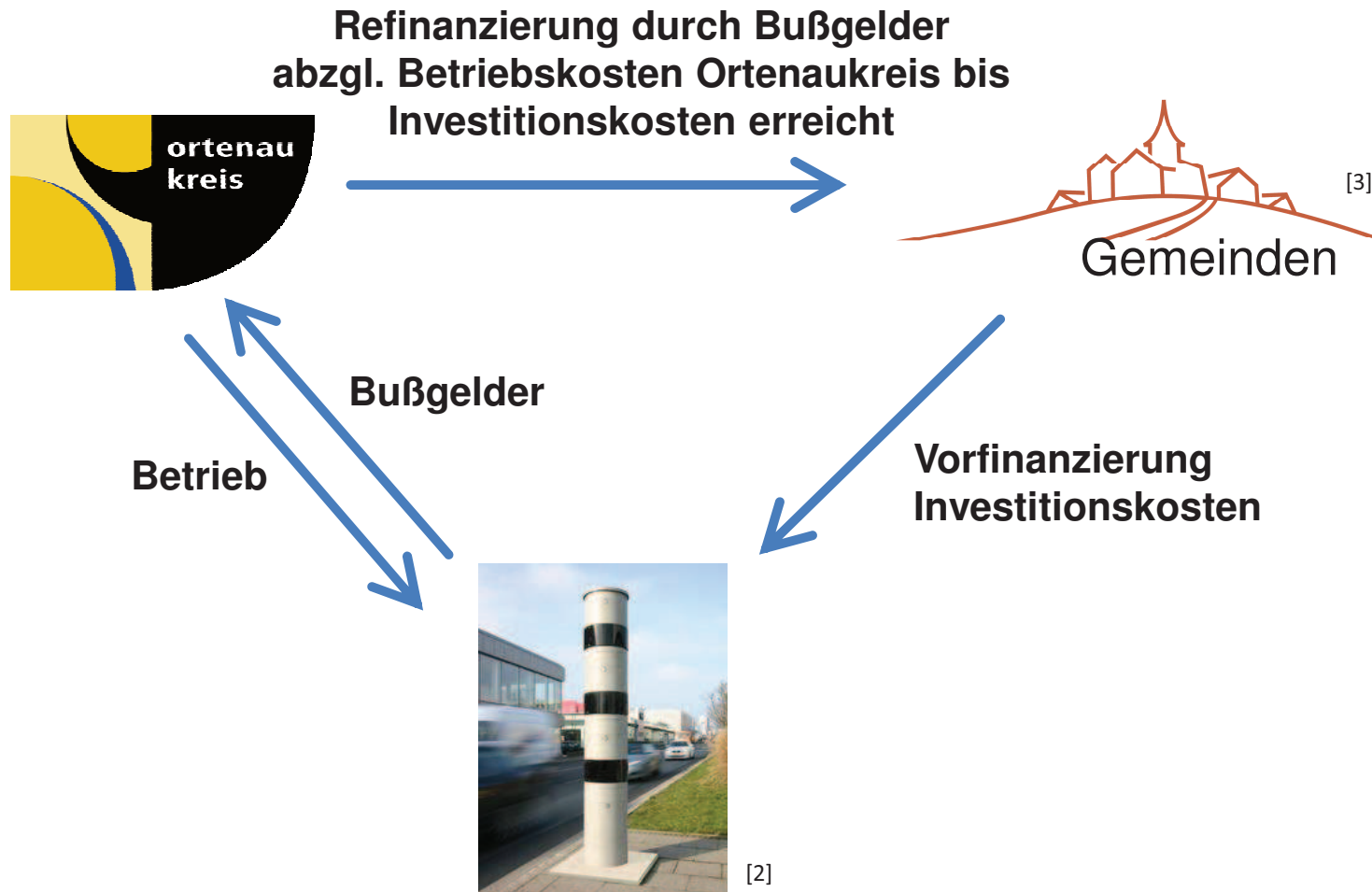
Pilotphase

- 2 - 3 Jahre
- maximal 10 Säulen

Auswahlkriterien

- Antrag der Gemeinde mit Vorfinanzierungserklärung
- Priorisierung nach verkehrsrechtlichen Kriterien zwingend
 - ➔ Verkehrsbelastung
 - ➔ Überschreitungsquote

Finanzierungsmodell



Finanzierungsmodell 1

- Kommunen finanzieren Säulen und Messtechnik vor
- Refinanzierung durch säulenbezogene Bußgeldeinnahmen abzgl. Betriebs- und Unterhaltungskosten
- Refinanzierung bis zur Deckung der Investitionskosten, danach stehen Bußgeldeinnahmen dem Landkreis zu
- Annahmen zu Fallzahlen, Betriebskosten, Betriebsdauer (5 Jahre), Bußgeldeinnahmen (22 € pro Fall)
- Beschränkung auf **maximal** 10 Säulen für Pilotphase

Modell 1 A

10 Säulen – 10 Messeinheiten – 30.000 Fälle jährlich

Investitionskosten pro Einheit

Säule:	25.000 €	Gesamt:	82.700 €
Messtechnik:	57.700 €		

Betriebs- / Unterhaltungskosten

einmalig:	17.500 €	pro Säule:	
laufend: Personalkosten	136.200 €	1. Jahr:	27.750 €
Sachkosten	96.200 €		
sonstige Kosten	27.400 €	Folgejahre:	26.000 €

Entwicklung bei folgenden Fallzahlen

	<u>1000</u>	<u>3000</u>	<u>7000</u>
Bußgelder	22.000 €	66.000 €	154.000 €
Refinanzierung 1. Jahr	- 5.750 €	38.250 €	126.250 €
ab 2. Jahr	- 4.000 €	40.000 €	128.000 €
Refinanzierungsdauer	nicht möglich	ca. 2 Jahre	ca. 8 Monate

Modell 1 B

10 Säulen – 20 Messeinheiten – 40.000 Fälle jährlich

Investitionskosten pro Einheit

Säule:	25.000 €	Gesamt:	134.700 €
Messtechnik:	109.700 €		

Betriebs- / Unterhaltungskosten

einmalig:	17.500 €	pro Säule:	
laufend: Personalkosten	183.000 €	1. Jahr:	37.750 €
Sachkosten	125.900 €		
sonstige Kosten	50.500 €	Folgejahre:	36.000 €

Entwicklung bei folgenden Fallzahlen

	<u>1300</u>	<u>4000</u>	<u>9000</u>
Bußgelder	28.600 €	88.000 €	198.000 €
Refinanzierung 1. Jahr	- 9.150 €	50.250 €	160.250 €
ab 2. Jahr	- 7.400 €	52.000 €	162.000 €
Refinanzierungsdauer	nicht möglich	ca. 2,5 Jahre	ca. 10 Monate

Finanzierungsmodell 2

- 10 Säulen – 2 oder 4 Messeinheiten
Messeinheiten werden zwischen Säulen gewechselt
- Kommunen finanzieren nur Säulen vor
- Refinanzierung durch säulenbezogene Bußgeldeinnahmen abzgl. Betriebs- und Unterhaltungskosten und Abschreibungen für Messtechnik
- Refinanzierung bis zur Deckung der Investitionskosten, danach stehen Bußgeldeinnahmen dem Landkreis zu
- Annahmen zu Fallzahlen, Betriebskosten, Betriebsdauer (5 Jahre), Bußgeldeinnahmen (22 € pro Fall)
- Beschränkung auf **maximal** 10 Säulen für Pilotphase

Modell 2 A

10 Säulen – 2 Messeinheiten – 6.000 Fälle jährlich

Investitionskosten pro Einheit

Säule:	25.000 €
Messtechnik+ 2. Blitz:	57.700 €

Gesamt:

Kommunen	250.000 €
Landkreis	147.400 €

Betriebs- / Unterhaltungskosten

einmalig:	14.000 €
laufend: Personalkosten	32.900 €
Sachkosten	21.800 €
sonstige Kosten	8.700 €

pro Säule:

1. Jahr:	10.700 €
-----------------	-----------------

Abschreibung	29.500 €
---------------------	-----------------

Folgejahre:	9.300 €
--------------------	----------------

Entwicklung bei folgenden Fallzahlen

	<u>200</u>	<u>600</u>	<u>1400</u>
Bußgelder	4.400 €	13.200 €	30.800 €
Refinanzierung 1. Jahr	- 6.300 €	2.500 €	20.100 €
ab 2. Jahr	- 4.900 €	3.900 €	21.500 €
Refinanzierungsdauer	nicht möglich	ca. 7 Jahre	ca. 1 J. 3 Monate

Modell 2 B

10 Säulen – 4 Messeinheiten – 12.000 Fälle jährlich

Investitionskosten pro Einheit

Säule:	25.000 €
Messtechnik+ 2. Blitz:	57.700 €

Gesamt:

Kommunen	250.000 €
Landkreis	254.800 €

Betriebs- / Unterhaltungskosten

einmalig:	14.000 €
laufend: Personalkosten	56.300 €
Sachkosten	38.700 €
sonstige Kosten	13.300 €

pro Säule:

1. Jahr	17.400 €
----------------	-----------------

Folgejahre:	16.000 €
--------------------	-----------------

Abschreibung	51.000 €
---------------------	-----------------

Entwicklung bei folgenden Fallzahlen

	<u>400</u>	<u>1.200</u>	<u>2.800</u>
Bußgelder	8.800 €	26.400 €	61.600 €
Refinanzierung 1. Jahr	- 8.600 €	9.000 €	44.200 €
ab 2. Jahr	- 7.200 €	10.400 €	45.600 €
Refinanzierungsdauer	nicht möglich	ca. 2,5 Jahre	ca. 7 Monate

Fazit

- Standortauswahl wesentlich für Refinanzierung
- Entwicklung jeder Säule ist von individueller Fallzahl abhängig
- Prognose schwierig - rückläufige Fallzahlen nach Eingewöhnungsphase
- Einstieg in stationäre Geschwindigkeitsmessung wird evtl. Einfluss auf mobile Messung haben

Bildquellen



[1] <https://www.tourenfahrer.de/uploads/pics/blitzer.jpg>



[2] https://www.vitronic.de/fileadmin/_processed_/csm_VITRONIC-PoliScanspeed-stationaere-Geschwindigkeitsmessu_aa02e187e9.jpg



[3] <http://www.neuler.de/global/files/aktuelles/files/logoneuler.jpg>

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: Amt
625.21; Hauptamt
022.3

Bearbeiter
Herr Friedmann

Datum: 28.09.2016
DS-Nr.: 162/2016

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 12.10.2016

TOP 05

Bestellung der Mitglieder des Gutachterausschusses

frühere Beratungen

Sitzungstermin

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Als Mitglieder für den Gutachterausschuss der Gemeinde Schutterwald ab 17.10.2016 werden bestellt:

1. Günther Oehler, Bankkaufmann i.R.,
Vorsitzender und Gutachter
2. Jürgen Fautz, Finanzbeamter,
stellvertretender Vorsitzender und Gutachter
3. Bruno Hahn, Bauingenieur (FH),
Gutachter
4. Rudi Glatt, selbstständiger Bauzeichner,
Gutachter
5. Elmar Braunstein, Landwirtschaftsmeister,
Gutachter
6. Matthias Ritter, Bauunternehmer,
Gutachter
7. Mario Hansert, Architekt,
Gutachter
8. Günter Dankerl, Finanzbeamter, (als Vertreter des Finanzamts Offenburg)
Gutachter

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.

Sachverhalt/Begründung:

Die Amtszeit der Mitglieder des Gutachterausschusses der Gemeinde läuft mit Ablauf des 16.10.2016 ab. Es ist daher eine Neubestellung der Mitglieder ab 17.10.2016 erforderlich.

Für die Arbeit im Gutachterausschuss ist eine langjährige Erfahrung mit dieser Materie sehr hilfreich. Darüber hinaus sollten nach der Gutachterausschussverordnung im Gutachterausschuss von der für die Einheitsbewertung örtlich zuständigen Finanzbehörde zwei Bedienstete als Gutachter bzw. stellvertretender Gutachter bestellt werden. Der Vertreter der Finanzbehörde nimmt nur an den Sitzungen zur Bodenrichtwertermittlung teil. Aus diesem Grund wird Herr Dankerl, tätig in der entsprechenden Abteilung des

Finanzamtes Offenburg, vorgeschlagen. Eine Stellvertretung für Herr Dankerl konnte von Seiten des Finanzamtes bisher nicht benannt werden.

Die Verwaltung schlägt vor, mit Herrn Ritter und Herrn Hansert zwei neue Mitglieder zu bestellen. Dies soll auch im Hinblick auf eine Verjüngung des Gremiums erfolgen. Einige Gutachter spielten mit dem Gedanken, aus Altersgründen nicht wieder anzutreten.

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: 022.37
Amt: Hauptamt

Bearbeiter:
Frau Gießler

Datum: 04.10.2016
DS-Nr.: 163/2016

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 12.10.2016

TOP 06

Bekanntgabe nichtöffentlicher Beschlüsse

- Der Gemeinderat beschäftigte sich mit Flüchtlingsunterkünften und dem sozialen Wohnungsbau.
- Der Gemeinderat beschäftigte sich mit Personalangelegenheiten.
- Der Gemeinderat beschloss, Weggrundstücke der Gemeinde an den Zweckverband „Gewerbepark Raum Offenburg“ zu verkaufen.

Öffentliche Sitzung am 12.10.2016

Drucksache Nr. 164/16

TOP 7

Verschiedenes

- Bekanntgaben, Wünsche und Anträge

Anwesen Hauptstraße 91

Gemeinderat Rotert fragt nach dem Sachstand.

Laut BAL Hahn ist er im Gespräch mit dem Eigentümer. Das gelagerte Schalmaterial soll verkauft werden. Ein Vorgehen ist eigentumsrechtlich äußerst schwierig. Maßnahmen wären eventuell möglich über die nicht nutzbaren Stellplätze.

Gegenläufige Befahrung des Radweges Richtung Offenburg

Gemeinderat Obert berichtet, dass er von der Polizei darauf hingewiesen worden sei, dass die beiden Radwege nicht gegenläufig befahren werden dürften.

BAL Hahn verdeutlicht, bei der letzten Verkehrsschau sei klaggestellt worden, dass im Außenbereich Radwege in beide Richtungen befahren werden dürfen. Er wird dies deshalb bei der nächsten Verkehrsschau, an der auch die Polizei teilnimmt, wieder ansprechen.

Laut Gemeinderat Glatt stehen von Offenburg kommend bei der Abzweigung zum Bürgerwaldsee noch Schilder hierzu, die eigentlich entfernt werden müssten.

Beschwerden wegen Rasengräbern auf dem Friedhof

Gemeinderätin Jung wurde angesprochen, dass auf den Rasengräbern viel Unkraut wachsen würde und diese zu wenig gegossen würden.

BuWL Wurth bittet er darum, sich hier im Einzelfall an die Gemeinde zu wenden, damit dies überprüft werden kann.

Straßenbaumaßnahmen in Langhurst gehen nicht voran

Gemeinderat Schillinger weist hierauf hin. Der Bürgermeister erinnert an seine Ausführungen in der letzten Gemeinderatssitzung hierzu.

BuWL Wurth verdeutlicht, dass es sehr große Probleme mit der ausführenden Baufirma gibt. Allerdings war die neueste Auskunft, dass am 3.11. und 4.11. die Feindecken auf die Fahrbahnen aufgebracht werden sollen.