

4 Fragen an die Kandidaten

für das Amt des Landrats im Landkreis SÜW

1) Wie wollen Sie den ungebremsten Flächen- und Landschaftsverbrauch stoppen?

Dazu folgende Anmerkungen:

- Der „Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar 2020“ möchte für unsere Region das Leitbild einer „hohen Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsraum“ verknüpfen mit einer „nachhaltigen d. h. ökologisch tragfähigen (. . .) Entwicklung“. Dennoch gehen in der Metropolregion immer noch **täglich** 1,3 ha alleine an landwirtschaftlicher Fläche für Siedlung und Verkehr verloren.
- Am **Haardtrand** droht ein lückenloses Siedlungsband ähnlich wie an der Bergstraße zu entstehen.
- Außerhalb der vom Regionalplan festgelegten Siedlungsachsen sollen sowohl im „Siedlungsbereich Wohnen“ wie in der „Eigenentwicklung Gewerbe“ keine Flächen mehr zur Verfügung stehen.
- Zur Erhaltung der auch von Neubürgern geschätzten dörflichen Strukturen muss **Innenentwicklung vor Außenentwicklung** Vorrang haben.
- Flächeninanspruchnahmen wie z. B. für eine sich ausdehnende Pflanzenfirma im Wasserschutzgebiet beim Dreihof/Essingen sind nicht hinnehmbar: Sie verstoßen gegen geltendes Recht; sie lösen berechtigten Ärger in der Bevölkerung aus.
- Immer wieder vorkommende **Ausnahmegenehmigungen im Außenbereich** schaden der Tourismusregion Südliche Weinstraße und stoßen auf Unverständnis in breiten Teilen der Bevölkerung.

- Weit verbreitet ist der Eindruck, dass **Schwarzbauten** in der freien Landschaft - insbesondere an reizvollen und von zahlungskräftigen Mitbürgern geschätzten Orten - weder ermittelt noch unverzüglich mit einer Abrissverfügung geahndet werden.
- Bei gewerblichen Ansiedlungen, die in **Mittel- und Oberzentren** gehören, darf es keine Abweichung vom gültigen LEP geben. **Unsere für das Umland multifunktionalen Landstädte dürfen nicht weiter veröden.**

2) Was ist Ihr Einsatz zum Schutz der Bevölkerung vor Mautflucht und Transitverkehr entlang der B 10 und weiter Richtung Osten über die B 272? Erheben Sie die Initiative?

Dazu folgende Anmerkungen:

- **Der LKW-Anteil** (über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht) am Verkehr auf der B 10 im Queichtal macht rund 20 Prozent aus. Um einiges höher als 20 Prozent jedoch dürfte der Anteil des Schwerlastverkehrs an der Schadstoff- und Lärmbelastung sein. Der weit überwiegende Teil davon ist **Europatransit**. In ihrer Funktion als Zubringer / Abnehmer dieser LKW-Ströme ist die B 272 als nicht weniger betroffen anzusehen. Die Region betreffender Ziel- und Quellverkehr stellt nur einen geringen Prozentsatz dar.
- **Lebensqualität und Gesundheit** sowie **Weinbau und Tourismus** entlang dieses Transitstranges werden stark in Mitleidenschaft gezogen.
- Es gibt **rechtliche** und **politische Instrumente**, diese Missstände in vertretbare Bahnen zu lenken.
- Die zuständigen Organe der **Europäischen Union** haben auf dem Weg einer Verordnung festgelegt, auf welchen Achsen der Verkehr durch Europa zu fließen hat. **Die B 10 gehört eindeutig nicht zu diesem Netzwerk von TEN (Trans-European-Networks)-Achsen**. Vielmehr gibt es als TEN-Achse für den geografischen Raum der Pfalz den Nordast des sog. Atlantikkorridors. Dies ist die mit EU-Geldern mitfinanzierte und im sechsspürigen Ausbau befindliche A 6.
- Bereits im Jahr 2005 hat Verkehrsminister Bauckhage (FDP) **am Beispiel B 9** gezeigt, dass Bundesstraßen für Mautflüchtlinge gesperrt werden können.
- Die gleiche Auskunft gibt **der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages**. Er teilte 2014 einem Bundestagsabgeordneten mit, dass „Fahrverbote für Schwerlastverkehr

rechtlich durchsetzbar sind, insbesondere, wenn Mautausweichverkehr vermieden werden soll“.

- Auch **Paragraph 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO)** erlaubt bei Umständen, die für die B 10 deutlich zutreffen, das Sperren und Umleiten für Verkehr oder Verkehrsanteile.
- Auch wenn ab Juli 2018 Bundesstraßen mautpflichtig werden sollten, wird der Weg über B 10 und B 272 etc. kürzer bleiben als über die A 6 und somit Einsparungen an Mautkosten versprechen.

3) Wie wollen Sie mit Ihren Möglichkeiten dazu beitragen, dass unser Landkreis in angemessenem Umfang seine Pflichten aus dem Pariser Klimaabkommen erfüllt?

Dazu folgende Anmerkungen:

- Die Südpfalz hat im deutschlandweiten Vergleich alle Voraussetzungen eines **Vorranggebietes für Solarenergie**.
- Das „**Energiekonzept Südpfalz**“, 2013 erstellt von einem Kreis kompetenter Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Umweltverbänden, gibt eine klare Handlungsanweisung: Bis zum Jahr 2020 soll die Südpfalz zu 100 Prozent mit Elektrizität versorgt werden, die weder aus atomaren noch aus fossilen Quellen stammt. Die Erreichung dieses Ziels wird z. Zt. durch die Blockadepolitik der aktuellen Bundesregierung sowie der Landesregierung von RLP deutlich erschwert. Dennoch gibt es Wege für eine engagierte Kommunalpolitik, Klimaschutz und Energiewende zu beschleunigen.
- Kreisverwaltung und Kreispolitik haben die Möglichkeit, auf Entscheidungen und Investitionen **bei Industrie und Gewerbe** Einfluss zu nehmen. Sie kann u. a. hinweisen z. B. auf das vorbildliche Energiekonzept der Daimler AG beim Logistik Center in Germersheim.
- Im **kommunalen Bereich** innerhalb und außerhalb unseres Landkreises gibt es allenthalben nachahmenswerte Konzepte wie das Edenkobener Klärschlammkonzept oder der immer noch viel zu wenig genutzte Einsatz von Blockheizkraftwerken oder von Nahwärmenetzen. Es ist zu verweisen auf das neue Nahwärmekonzept der Landesregierung.
- Die Kreisverwaltung kann darauf drängen, dass **Bebaungspläne** solarenergiefreundlich zu gestalten sind.
- Im Bereich **Wärmeschutz** und **Effizienz** stagniert die Entwicklung deutlich vor allem im Altbaubereich. In Zusammenarbeit mit den

bestehenden Energieagenturen sowie der Verbraucherzentrale Rheinland-Pfalz müssen Hausbesitzer noch stärker als bisher über technische und finanzielle Möglichkeiten beraten werden. Bisher ist es nicht gelungen, einen **Stützpunkt der Verbraucherzentrale** für Stadt und Landkreis zu etablieren. Die Bereitschaft der Mainzer Zentrale ist dem BUND bekannt.

- Den energieintensiven Individualverkehr dämpfen würden **Verbesserungen beim Schienenverkehr**, so vor allem auf der Strecke Neustadt - Karlsruhe (Zweites Gleis zwischen Winden und Wörth, Haltepunkt für schnellen Regionalexpress beim Mittelzentrum Edenkoben mit seinem intensiven Berufsverkehr!). Die starke Stellung von Landräten im „Zweckverband Schienenverkehr Rheinland-Pfalz-Süd“ eröffnet einem Landrat durchaus die Möglichkeit, hierfür mit Aussicht auf Erfolg Druck zu machen. Nicht weniger wichtig als eine S-Bahnverbindung Homburg/Saar - Zweibrücken wäre eine längst fällige Erweiterung der vorhandenen S-Bahn in die Südpfalz bis Pirmasens oder aber im Viereck Neustadt - Landau - Zweibrücken - Homburg - Neustadt. Als weiterer Schritt muss die Elektrifizierung in diesem Bereich auf die Agenda gesetzt werden. Es gibt das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz, das ausgeschöpft werden kann.
- Der **Busverkehr** hat sich spürbar verbessert. Weiter optimierbar ist die Taktdichte und das Angebot am Abend und am Wochenende.
- Die Anschaffung von mit Ökostrom betriebenen **E-Autos für die Kreisverwaltung** hätte Vorbildfunktion bei anderen Verkehrsteilnehmer.

4) **Wie wollen Sie den unhaltbaren Zustand beenden, dass die Bürger im Bereich des Zweckverbandes Abfallbeseitigung Südwestpfalz (ZAS) im landesweiten Vergleich die höchsten Abfallgebühren entrichten müssen?**

Dazu folgende Anmerkungen:

- Seit Ende der 90-er Jahre wird die kommunale Aufgabe der Abfallbeseitigung im Bereich des ZAS **privatwirtschaftlich** erledigt. Bis zum 31. Dezember 2023 haben sich die sechs ZAS-Gebietskörperschaften vertraglich an die EON-Tochter „EEW Energy from Waste GmbH Saarbrücken“ als Betreiberin der Müllverbrennungsanlage Pirmasens gebunden.
- Den Vertragspartner muss es nicht kümmern, dass die ZAS-Kommunen - gegen 46.000 vom BUND gesammelte Unterschriften - damals eine **extrem hohe Überkapazität** der Pirmasenser Anlage einstimmig durchgesetzt haben. Die Betreiberin erwirtschaftet - gemäß einem

Sendebbeitrag des ZDF-Magazins „Frontal 21“ - eine zweistellige Umsatzrendite dadurch, dass sie dem ZAS und damit den Gebührenzahlern eine deutlich höhere Summe für den Betrieb in Rechnung stellen darf, als für ihren Aufwand begründbar ist. **Politik und Verwaltung werden so zu Erfüllungsgehilfen privater Renditeansprüche herabgewürdigt.**

- Da - wegen abfallpolitischer Fortschritte - immer weniger Abfall zur Verbrennung angeliefert wird und die kostentreibende Überkapazität nicht aus der Welt zu schaffen ist, entsteht die Zwangslage, in einer Art **Mülltourismus oder gar Müllnomadentum** sich von immer weiter her Abfall oft fragwürdigen Ursprungs ankarren zu lassen. Hohe Kosten für die Umwelt und hohe Kosten für die Bürger sind die Folgen.
- Der ZAS mit seinen Landräten und Oberbürgermeistern darf sich dem Druck, so rasch wie möglich zu einer bürger- und umweltfreundlichen Lösung zu kommen, nicht länger entziehen. Die sauberste Lösung wäre die **Rekommunalisierung** einer genuin kommunalpolitischen Aufgabe. Überlegungen hierzu müssen beschleunigt einsetzen oder fortgeführt werden.