



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 299/15

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung  
FB Tiefbau und Grünflächen  
Projektgruppe Hartenecker Höhe

**Sachbearbeitung:**

Heck, Hansjoachim  
Dr. Nestmann, Eckhard  
Seiler, Ulrich

**Datum:**

09.07.2015

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	23.07.2015	ÖFFENTLICH
<b>Betreff:</b>	Sanierung und Neugestaltung Comburgstraße - Information Anlieger über Planungsvarianten und Beauftragung weiterer Ingenieurleistungen	
<b>Bezug SEK:</b>	Masterplan 8 - Verkehr	
<b>Bezug:</b>	Beschlussvorlage „Vergabe von Ingenieurleistungen für die äußere Erschließung der Hartenecker Höhe“ (Vorl.Nr. 283/10)	
<b>Anlagen:</b>	Lagepläne Planungsvariante 1 und 2	

**Beschlussvorschlag:**

1. **Bildung von Bauabschnitten**

Die Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt: Zuerst wird der nördliche Straßenabschnitt zwischen der Kreuzung Walter-Flex-Straße / Beethovenstraße und dem Sportplatz bei der Schlößlesfeldschule saniert (Bauabschnitt 1). In einem 2. Bauabschnitt folgt die Straßensanierung im Abschnitt südlich der Beethovenstraße einschließlich der Neuordnung der Kreuzung mit der Schorndorfer Straße.

2. **Vorbereitung Entwurfsbeschluss**

Zur Vorbereitung des Entwurfs- und Baubeschlusses über die Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße im Bauabschnitt 1 führt die Verwaltung eine Informationsveranstaltung mit den betroffenen Bürgern durch. Grundlage für die öffentliche Veranstaltung sind die Planungsvariante 1 „Fahrbahn mit Rad-Schutzstreifen“ und die Planungsvariante 2 „Getrennter Geh- und Radweg“ des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 09.07.2015.

3. **Beauftragung weiterer Ingenieurleistungen**

Das Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen, wird mit der Erbringung weiterer Ingenieurleistungen bis Leistungsphase 8 sowie der örtlichen Bauleitung beauftragt. Die Gesamtsumme beträgt 170.000,-- € (brutto. Grundlage des Auftrags ist das Angebot des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 26.06.2015 bzw. 26.01.2010.

**Sachverhalt/Begründung:**

## 1. Ausgangslage

Die Comburgstraße zwischen dem Schlößlesfeld und dem Stadtteil Oßweil ist in einem schlechten Erhaltungszustand und noch nicht vollständig ausgebaut. Als Teil der äußeren Erschließung des Baugebiets Hartenecker Höhe steht jetzt eine Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße in Bauabschnitten an. Die Verwaltung hat zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure **zwei alternative Lösungsansätze** für den ersten Bauabschnitt entwickelt.

Die Comburgstraße liegt nach dem Radroutenkonzept der Planungsgruppe Prof. Kölz auf der Hauptroute 9. Die konkrete räumliche **Umsetzung des Radroutenkonzeptes** ist wesentliche Aufgabe der Straßenentwurfsplanung. In der Abwägung erkennt die Verwaltung bisher mehr Vorteile bei der Planungsvariante 2 „Abgesetzter Geh- und Radweg“. Da sich die beiden Lösungsansätze verkehrlich und stadträumlich deutlich unterscheiden, empfiehlt die Verwaltung, den betroffenen Anliegern beide Varianten in einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorzustellen.

Für die weitere Bearbeitung der Straßenplanung sollen **ergänzende Planungsleistungen** an das Büro Rauschmaier Ingenieure vergeben werden. Grundlage dafür ist das vorliegende Honorarangebot des Ingenieurbüros.

## 2. Abschnittsbildung

Das Erschließungssystem der Hartenecker Höhe ist auf die Comburgstraße ausgelegt. An der Kreuzung mit der Schorndorfer Straße bindet das Baugebiet an das Hauptverkehrsstraßennetz an. Daher schließt der **Bebauungsplan „Hartenecker Höhe“** (Nr. 092/03) die **Sanierung der Comburgstraße** und den Vollausbau des Knotenpunkts in seinen Geltungsbereich ein.

Der städtebauliche Ideenwettbewerb für den **Entwicklungsbereich Ost/Oßweil** zeigt, dass die Bedeutung des Knotens Schorndorfer Straße / Friesenstraße / Comburgstraße weit über die Erschließungsfunktion für die Hartenecker Höhe hinausgeht. Die Neuordnung der angrenzenden Bebauung und die verkehrliche Anbindung des Entwicklungsbereichs werden aktuell in einer **Rahmenplanung** untersucht. Um dieser Planung nicht vorzugreifen, soll die Comburgstraße zunächst in einem **ersten Bauabschnitt nördlichen der Kreuzung mit der Walter-Flex-Straße** und der Beethovenstraße beplant und realisiert.

Die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für den **zweiten Bauabschnitt** der Comburgstraße **zwischen Schorndorfer Straße und Walter-Flex-Straße / Beethovenstraße** werden mit der städtebaulichen Planung für den Entwicklungsbereich Ost / Oßweil geschaffen. Einfluss auf den Straßenentwurf im zweiten Bauabschnitt der Comburgstraße hat **die bauliche Entwicklung des kath. Gemeindezentrums St. Paulus und die künftige Verkehrsanbindung** südlich der Straßenkreuzung. Beide Bauabschnitte zeitnah zu realisieren, ist für den Abschluss der Konversionsmaßnahme „Hartenecker Höhe“ von großem Interesse.

## 3. Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Comburgstraße erschließt von der Schorndorfer Straße aus sowohl das Schlößlesfeld als auch das Neubaugebiet Hartenecker Höhe. Nach Lage und Verkehrsbelastung ist die Comburgstraße verkehrlich zwischen einer **Wohngebiets-Sammelstraße** und einer **Hauptverkehrsstraße** einzuordnen. Ihre Verkehrsbedeutung hat durch die Aufsiedlung der Hartenecker Höhe deutlich zugenommen. Zuletzt wurde am 07.10.2014 eine Verkehrsstärke von 1.255 Fahrzeugen in 4 Stunden gezählt. Dies entspricht einer täglichen Verkehrsmenge von ca. 4.000 Kfz/Tag bzw. 400 Fahrzeugen in der Spitzenstunde.

Die Comburgstraße liegt bereits heute in einer **Tempo-30-Zone**. Ausbaustandard und Fahrbahnbreite entsprechen allerdings nicht den aktuellen Anforderungen an eine Tempo-30-Straße. Immer wieder gibt es Beschwerden, dass die geltende Rechts-vor-Links-Regelung an den einmündenden Straßen in das Baugebiet Hartenecker Höhe missachtet wird. Die geltende Verkehrsregelung zu verdeutlichen, ist eine wichtige Aufgabe der Straßenumgestaltung.

Mit dem Beschluss des **Radroutenkonzeptes 2015** ist die Comburgstraße ein Teilabschnitt der **Haupttradroute 9**, die das Schlößlesfeld mit dem Stadtteil Grünbühl verbindet. Im Gegensatz zum Autoverkehr hat die Comburgstraße für den Radverkehr damit eine wichtige Verbindungsfunktion

erhalten. Zur Förderung des Radverkehrs soll die Straßensanierung zur Realisierung einer eigenständigen Radverkehrsführung genutzt werden. Die im Bebauungsplan „Hartenecker Höhe“ (Nr.092/03) als Richtlinie eingezeichnete Straßenraumgestaltung mit Senkrechtparkständen in der Comburgstraße entspricht nicht mehr den neuen Anforderungen an eine Hauptradroute. Für den Radverkehr gibt es verkehrssichere und deutlich attraktivere Lösungen.

Die **Schulwegempfehlung** von der Hartenecker Höhe zur Schlöblesfeldschule führt über die Comburgstraße. Probleme bereiten dabei immer wieder die mangelhaften Straßenquerungen und der fehlende Gehweg auf der Nordseite der Max-Reger-Straße. Nördlich der Max-Reger-Straße endet die Comburgstraße vor dem Sportplatz des DJK. Dieser Straßenabschnitt wird heute als **Parkplatz für die Besucher der Sportanlage** und Spaziergängern im Hartenecker Feld genutzt. Diesen Bereich zu ordnen und der vorhandenen Nachfrage an Stellplätzen anzupassen, wird mit als Teil der Planungsaufgabe gesehen.

#### **4. Stadträumliche Rahmenbedingungen**

Die Comburgstraße wurde in den 1960er Jahren als Teil einer **kreuzungsfreien Osttangente** geplant und sollte zwischen Schlösslesfeld und Flakkaserne in Tieflage anbaufrei geführt werden. Dies erklärt, warum die **Bebauung auf der Westseite der Straße ausschließlich über die Schumannstraße erschlossen** und gegenüber der geplanten Osttangente mit einem breiten Pflanzstreifen abgeschirmt wurde. Seit der Aufstellung des Bebauungsplans „Hartenecker Höhe“ im Jahr 2008 ist die Comburgstraße eine Stadtstraße, bei der die Erschließungsfunktion der angrenzenden Bebauung im Vordergrund steht.

Auch die Bebauung der früheren **Flakkaserne** stand mit deutlichen Abständen zur Comburgstraße. In dem Zwischenraum waren Grünflächen angelegt. Erhalten geblieben ist ein großzügiger Baumbestand, der den westlichen Gebietsrand der Hartenecker Höhe prägt. Bereits bei den städtebaulichen Planungen für die Konversion der Flakkaserne in den 1990er Jahren wurde längs der Comburgstraße ein Grünzug vorgesehen, der aus der Oststadt bis in das Hartenecker Feld führen sollte. Den Gedanken einer durchgängigen Grünverbindung greift die aktuelle Planung für das **Freiflächenentwicklungskonzept (FEK)** wieder auf. Leitidee ist die Entwicklung eines „Grünen Rings“ um die Ludwigsburger Kernstadt, auf dem die vorhandenen Grün- und Freiflächen attraktiv für die Naherholung und den Freizeitsport miteinander verbunden werden. Das FEK sieht die **Comburgstraße als Teil des „Grünen Rings“**. Der große Bestand an privaten und öffentlichen Grünflächen beidseits der Comburgstraße prädestiniert den Straßenraum für diese neue Funktion. Mit dem Straßenentwurf für die Comburgstraße wird die konzeptionelle Planung des FEK konkret räumlich umgesetzt.

Den Straßenraum der Comburgstraße bestimmt wie keine andere Bebauung längs der Straße der ehemalige Haupteingang der Flakkaserne mit dem denkmalgeschützten Wachtgebäude und dem ummauerten Vorplatz. Hier mündet die **Cäsar-von-Hofacker-Anlage** als zentrale Fußgängerachse der Hartenecker Höhe in die Comburgstraße. Von dem entstandenen Nahversorgungsangebot an dieser Stelle profitieren die Baugebiete diesseits und jenseits der Comburgstraße. Der Fußweg auf der anderen Straßenseite ist eine wichtige Verbindung weiter ins Schlöblesfeld. Diese Nahstelle zwischen den beiden Baugebieten zu verknüpfen und räumlich aufzuwerten, ist eine wichtige Aufgabe der Straßenraumgestaltung.

#### **5. Planungsvariante 1 „Fahrbahn mit Rad-Schutzstreifen“**

In der Planungsvariante 1 fahren die Radfahrer auf der Fahrbahn. Dafür werden in beiden Fahrtrichtungen **Rad-Schutzstreifen** abmarkiert. Längsparkstände sind beidseits in den Seitenstreifen angelegt. Inklusiv dem notwendigen Sicherheitsstreifen zwischen Rad-Schutzstreifen und Längsparkern beträgt die Fahrbahnbreite insgesamt 9,30 m.

**Baumgruppen gliedern den Straßenverlauf.** An den Kreuzungen mit den einmündenden Straßen in die Hartenecker Höhe werden auf beiden Straßenseiten Bäume gesetzt, die eine Torwirkung erzeugen. Da zu den Pflanzflächen keine seitlichen Sicherheitsabstände für Radfahrer eingehalten werden müssen, verengt sich die Fahrbahn zwischen den Bäumen auf eine Breite von 7,80 m.

Im Gegensatz zur heutigen Situation werden auf beiden Straßenseiten ausreichend breite Fußwege (2,5 m Breite) angelegt. Um die verhältnismäßig breite Fahrbahn als Fußgänger sicher und komfortabel queren zu können, werden an den Kreuzungen mit der Elfriede-Breitenbach-Straße und der Elisabeth-Kranz-Straße **Mittelinseln als Querungshilfen** vorgeschlagen.

Damit die Schülerinnen und Schüler aus der Hartenecker Höhe sicher und auf kurzen Wegen die Schloßlesfeldschule erreichen, wird in der **Max-Reger-Straße** zum Sportplatz hin ein Fußweg neu angelegt. Die Fahrbahn der Max-Reger-Straße muss dafür im Abschnitt vor dem Gebäude Max-Reger-Straße 12-16 auf 5,0 m Breite verengt werden. Die Fläche für den zusätzlichen Gehweg geht zu Lasten der heute genutzten Stellplätze am Fahrbahnrand. Die Zufahrt zum Parkplatz am Sportplatz in Verlängerung der Comburgstraße wird als Grundstückszufahrt mit einem abgesetzten Bordstein behandelt. Dies ermöglicht auf der Nordseite der Kreuzung eine sichere Fußweg-Querung auf dem empfohlenen Schulweg.

An der Einmündung Cäsar-von-Hofacker-Anlage wird die Comburgstraße in die **Platzgestaltung am Wachtgebäude** integriert. Angedacht ist, die Fahrbahn der Comburgstraße dafür auf das Straßenniveau der Cäsar-von-Hofacker-Anlage anzuheben. Damit soll die Aufmerksamkeit der Autofahrer an dieser wichtigen Querungsstelle erhöht und die Verkehrssicherheit in dem Übergangsbereich zwischen Comburgstraße und dem Verkehrsberuhigten Bereich vor dem Wachtgebäude verbessert werden.

In der Planungsvariante 1 sind **Längerparkstände auf beiden Straßenseiten** im Wechsel mit Pflanzflächen für Straßenbäume vorgesehen. Nach dem aktuellen Planungsstand Vorentwurf ist im Abschnitt zwischen Beethovenstraße und Max-Reger-Straße mit der Neuanlage von ca. **35 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum** zu rechnen.

Fahrbahnbreite und abmarkierte Schutzstreifen entsprechen nicht den Anforderungen an eine Tempo-30-Zone. Um die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem heute vorgeschriebenen Niveau zu halten, ist abweichend von der bestehenden Zonenregelung eine **Einzelanordnung von Tempo 30** erforderlich.

## **6. Planungsvariante 2 „Abgesetzter Geh- und Radweg“**

Die Planungsvariante 2 stärkt den Charakter einer Wohnsammelstraße in der Comburgstraße. Dafür wird der ca. 20 m breite Straßenquerschnitt mit einem durchgehenden Grünstreifen gegliedert. Längs der westlichen Straßenseite ist ein **4,0 m breiter Fuß- und Radweg** angelegt. Die Fahrbahnbreite wird mit 6,0 m Breite auf ein für Tempo-30-Zonen ausgelegtes Maß begrenzt. Der verbleibende Querschnitt lässt auf der Ostseite im Seitenbereich noch einen Längsparkstreifen und den begleitenden Gehweg zu.

Auf dem **abgesetzten Weg mit seinen begleitenden Grünflächen** können sich Fußgänger und Radfahrer sicher unabhängig vom übrigen Fahrverkehr bewegen. Im gesamten Verlauf zwischen Max-Reger- und Beethovenstraße gibt es keine Konflikte mit dem Autoverkehr. Wegen seiner hohen Aufenthaltsqualität dient er damit auch der Naherholung. Im Mischverkehr haben die Fußgänger Vorrang vor dem Radverkehr. Alternativ steht es den Radfahrern wie in allen Tempo-30-Zonen frei, auch die Fahrbahn mitzubeneutzen.

Die 6.0 m breite Fahrbahn ist **für Fußgänger gut zu queren**. Die Comburgstraße liegt bereits heute in einer Tempo-30-Zone. Besondere Querungshilfen für Fußgänger sind nicht erforderlich. Die Schülerinnen und Schüler aus der Hartenecker Höhe werden wie in Planungsvariante 1 beschrieben verkehrssicher zur Schloßlesfeldschule geführt.

Den Straßentwurf bestimmen **wenige lineare Gliederungselemente**. Er wirkt daher insgesamt sehr ruhig. Die durchgehende Baumreihe im Straßenraum verbindet sich mit den großzügigen öffentlichen und privaten Grünflächen der anschließenden Grundstücke. Die Grenzfläche zwischen Obweil und Schloßlesfeld wird optisch durch ein grünes Band geschlossen. Dieses Band kann sowohl in das Hartenecker Feld wie in den geplanten Entwicklungsbereich Ost / Obweil verlängert werden. Die Platzgestaltung am Wachtgebäude in der Cäsar-von-Hofacker-Anlage erhält durch die Baumpflanzung auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Comburgstraße einen klaren räumlichen Abschluss.

Auf der Ostseite werden die heute vorhandenen Parkmöglichkeiten in fest eingebaute Stellmöglichkeiten umgewandelt. Insgesamt ergeben sich somit **ca. 35 Stellplätze** zwischen Beethoven- und Max-Reger-Straße.

## **7. Bewertung der Planungsvarianten**

Die beiden Varianten „**Fahrbahn mit Rad-Schutzstreifen**“ (1) und „**Abgesetzter Geh- und Radweg**“ (2) sind gleichwertige Planungsalternativen. Bei der Entscheidung für eine der beiden Varianten müssen die Unterschiede der Lösungsansätze bewertet werden. In der Abwägung der Stärken und Schwächen der beiden Planungsvarianten bevorzugt die Verwaltung eher die Planungsvariante 2:

### **Radverkehr**

Für die Förderung des Radverkehrs ist wichtig, dass eine „Hauptradroute“ für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenraum eindeutig erkennbar ist. Dies spricht auch bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für eine eigenständige Radverkehrsführung. Planungsvariante 1 setzt dies konsequent mit abmarkierten Rad-Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen um. Zu Parkständen in den Seitenbereichen sind dann Sicherheitsabstände einzuhalten. Dieser Lösungsansatz gilt für den Radverkehr als verkehrssicher. Allerdings führt er zu einer Aufweitung der Fahrbahn auf 9,30 m.

Planungsvariante 2 geht davon aus, dass die Fahrbahn maximal 6,0 m breit ist. Radfahrer benutzen die Fahrbahn und können vom Autoverkehr nur überholt werden, wenn kein Gegenverkehr kommt. Dies gilt ebenfalls als verkehrssicher und ist der Regelfall in einer Tempo-30-Zone. Um die Hauptradroute von den sonstigen Anliegerstraßen zu unterscheiden, bietet Planungsvariante 2 zusätzlich an, dass Radfahrer einen aufgeweiteten Gehweg mitbenutzen dürfen. Dieser Gehweg ist auch für Radfahrer besonders attraktiv und sicher, da auf der gesamten Länge zwischen Max-Reger-Straße und Beethovenstraße keine Unterbrechung durch Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten erfolgt und ein breiter Grünstreifen den Geh- und Radweg vollständig vom übrigen Fahrverkehr trennt.

### **Verkehrsrechtliche Ausweisung**

In Planungsvariante 1 muss die Comburgstraße aus der Tempo-30-Zone herausgenommen und mit einer Einzelanordnung von 30 km/h versehen werden, da Radverkehrsanlagen in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig sind.

### **Fußgänger**

Die schmalere Fahrbahn erleichtert bei Planungsvariante 2 für Fußgänger das Queren der Straße. In Planungsvariante 1 wird das Queren für Fußgänger durch Furten und Mittelinseln sicher gestaltet. Die Querungshilfen für die Fußgänger gliedern die Straße in überschaubare Abschnitte und tragen dadurch zu einer Verkehrsberuhigung bei.

### **Freiflächen**

Neben dem Radverkehr sind die Maßnahmen des Freiflächenentwicklungskonzepts wichtige übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung. Zur Leitidee „Grüner Ring“ trägt in erster Linie eine hohe Durchgrünung des Straßenraums bei. Dies leisten beide Planungsansätze. Planungsvariante 2 stärkt mit seinem durchgehenden Grünband und der abgesetzten Wegeführung den „Grünen Ring“ aber in besonderer Weise.

### **Privat genutzte Flächen für Stellplätze und Müll**

Der Vollausbau der Comburgstraße greift in **Pachtverhältnisse und Gewohnheitsrechte** der Anwohner in den Mehrfamilienhäusern an der Schumannstraße ein. In dem städtischen Grünstreifen auf der Westseite der Comburgstraße befinden sich **private Aufstellflächen für Müllbehälter**. Außerdem bestehen aktuell **9 Pachtverträge für private Stellplätze**. Diese privaten Nutzungen sind nach der Straßensanierung nicht mehr möglich. Die Standplätze für Müllbehälter müssen in die private Baufläche verlegt werden. Privat zugeordnete Stellplätze kann es im ausgebauten öffentlichen Straßenraum ebenfalls nicht mehr geben. Planungsziel ist es, für die private Stellplatznutzung Ersatz im Straßenraum zu schaffen.

Im bisherigen Ausbauzustand sind in der Comburgstrasse keine öffentlichen Stellplätze baulich angelegt. Heute können **bis zu 35 Pkw auf der Fahrbahn** im Abschnitt Beethoven Straße bis Max-Reger-Straße abgestellt werden. Dazu kommen die 9 verpachteten Stellplätze in der städtischen Grünfläche auf der Westseite.

Die beiden Planungsvarianten unterscheiden sich nicht in der Anzahl der Stellplätze im Straßenraum. **Planungsvariante 1 und 2** weisen zwischen Beethovenstraße und Max-Reger-Straße **jeweils ca. 35 Stellplätze** auf. Das Stellplatzangebot kann durch den Ausbau des Parkplatzes am DJK-Sportplatz am Ende der Comburgstraße weiter verbessert werden.

### 8. Beauftragungen weiterer Ingenieurleistungen

Das Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen, hat bereits seit 26.01.2010 den Auftrag für die Entwurfsplanung der nördlichen Comburgstraße. Der damalige Ingenieurvertrag sah eine stufenweise Weiterbeauftragung vor. Um die Planung nun fortzuführen, müssen die weiteren Leistungsphasen einschließlich der örtlichen Bauleitung auf der Grundlage des bestehenden Vertrages sowie des erweiterten Angebotes vom 26.06.2015 nun beauftragt werden.

Das Gesamtangebot umfasst alle Leistungsphasen der HOAI 1 – 8, sowie der örtlichen Bauleitung, für den Bauabschnitt 1 und Bauabschnitt 2 (inklusive Kreisverkehr) mit einer Gesamtsumme von 170.000,-- € (inklusive Mehrwertsteuer und Unvorhergesehenem).

Die Weiterbeauftragung umfasst den Bauabschnitt 1 abzüglich der bereits geleisteten Leistungsphase 3 mit 36.000,-- € brutto.

Ingenieurhonorar Bauabschnitt 1	110.000,-- €	
Ingenieurhonorar Bauabschnitt 2	60.000,-- €	
abzüglich Leistungsphase 3 (BA 1)		36.000,-- €

---

Weiterbeauftragung für Bauabschnitt 1 74.000,-- € (brutto)

Somit wird der stufenweisen Weiterbeauftragung an das Büro Rauschmaier Ingenieure für den ersten Bauabschnitt mit 74.000,-- € (brutto) zugestimmt.

### 9. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung beabsichtigt, die beiden vorliegenden Planungsvarianten 1 und 2 in einer **Informationsveranstaltung den betroffenen Bürgern** vorzustellen. Nach Auswertung der Anregungen aus dem Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt und der Informationsveranstaltung vor Ort wird ein Entwurfsbeschluss für die Straßensanierung ausgearbeitet. Zeitziel ist, dass der Gemeinderat bis Ende des Jahres einen Baubeschluss für den ersten Bauabschnitt „Sanierung Comburgstraße“ beschließt und dann nach Ausschreibung und Vergabe mit der **Realisierung in 2017** beginnt.

#### Unterschriften:

**Martin Kurt**

**Achim Leban**

**Peter Fazekas**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:	3.500.000,-- EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>			

Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja mit 1.200.000,--€ in 2015 <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106709017

Verteiler: DI, DIII, R05, 23, 32, 55, 60, 61, 67,