



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND
UMWELT

am Donnerstag, 12.11.2015, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Erneuerung des Verkehrsrechnersystems in
Ludwigsburg
- Vergabebeschluss**

Vorl.Nr. 380/15

Beschluss:

Vergabebeschluss:

Die Firma SWARCO TRAFFIC SYSTEMS GmbH aus Unterensingen erhält den Auftrag zur Lieferung, Inbetriebnahme und Unterhaltung des neuen Verkehrsrechnersystems der Stadt Ludwigsburg inklusive den notwendigen Umbaumaßnahmen an den Signalanlagen im Stadtgebiet.

Die Vergabesumme beträgt einschließlich Unvorhergesehenes (9%) 860.000,-- € (brutto).

Das Gremium wird dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000,-- € überschritten werden.

Für die Instandhaltung wird ein separater Wartungsvertrag geschlossen. Die Gesamtkosten für eine Dauer von vorerst 10 Jahren betragen 156.000,-- € brutto.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadträtin Burkhardt
Stadtrat Gericke
Stadtrat Thomas Lutz
Stadtrat Seybold

Ja 11 Nein 0 Enthaltung 0

Beratungsverlauf:

BM **IIk** verweist zu diesem Tagesordnungspunkt auf die Vorl. Nr. 380/15. Nachdem seitens des Gremiums auf zusätzlichen Sachvortrag und Aussprache verzichtet wird, ruft er den Beschluss zur Abstimmung auf.

TOP 2

**Generalsanierung Goethe-Gymnasium,
Seestraße 37
Vergabebeschluss:
- Sonnenschutz
- Verglasungsarbeiten, Metall
- Verglasungsarbeiten, Holz und Holz-
Aluminium
(Vorberatung)**

Vorl.Nr. 407/15

Beschluss:

1. Folgenden Vergaben von Bauleistungen für die Generalsanierung der Schulgebäude Seestraße 37 und Alleenstraße 30 wird zugestimmt.

Folgende Vergaben liegen innerhalb der Zuständigkeit des Ausschuss Bauen Technik Umwelt:

	Gewerk	Firma	Verfügte Summe Inklusive 19% MwSt. Auftragssumme + ca. 15'
1.1	Sonnenschutzarbeiten	Merkle GmbH Rudolf-Diesel-Str. 2 72202 Nagold	166.000,00 EL
1.2	Verglasungsarbeiten, Metall	Trauschke GmbH Thuramark 12 06780 Zörbig	151.000,00 EL

Folgende Vergabe liegt innerhalb der Zuständigkeit des Gemeinderates:

	Gewerk	Firma	Verfügte Summe Inklusive 19% MwSt. Auftragssumme + ca. 15'
1.3	Verglasungsarbeiten, Holz und Holz-Aluminium	Gebr. Otto und Heinrich Müller GmbH Schacht Neu-Cöln 52 45355 Essen	916.000,00 EL

Das Gremium wird informiert, wenn die Kosten um mehr als 10 % überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Gericke
 Stadtrat Thomas Lutz
 Stadtrat Seybold

Ja 12 Nein 0 Enthaltung 0

Beratungsverlauf:

BM **III** informiert anhand der Vorl. Nr. 407/15 über die Submissionsergebnisse der Gewerke Sonnenschutz, Verglasungsarbeiten/Metall sowie Verglasungsarbeiten/Holz und Holz-Aluminium am Goethe-Gymnasium, deren Vergabe heute vorberaten werden sollte. Anschließend eröffnet er die Aussprache.

Stadtrat **Link** kritisiert, dass der Ausschreibungsstandard zu hoch sei. Eine Ausführung in Holz-Aluminium müsse nicht sein. Er sehe hier erhebliches Einsparpotential.

Dem pflichtet Stadtrat **Rothacker** bei und erinnert an die Forderung nach der Festlegung einheitlicher Standards. Außerdem wolle er wissen, warum an der Ausschreibung keine Ludwigsburger Firmen beteiligt gewesen sei.

Dem Einwand seiner Vorredner hält Stadtrat **Lettrari** entgegen, dass es bei Ausschreibung mit geringeren Standards später häufig zu Nach- bzw. Aufschlägen komme.

Auf Nachfrage von Stadtrat **Remmele** nach der verwendeten Holzart informiert Herr **Weißer** (FB Hochbau – und Gebäudewirtschaft), dass für die Fensterrahmen Kiefer verwendet werde. Außerdem kündigt er an, dass die geforderten Standards derzeit erarbeitet und in nächster Zeit beraten werden würden. Er begründet den Einbau von Holz-Alu-Fenstern, der ohnehin nur für wenige Elemente vorgesehen sei. Von Innen würden immer Holzrahmen verbaut, da diese gleichzeitig auch als Sitzbänke dienen sollten. Bei den Massen, die den Ausschreibungen zu Grunde lägen, seien die Ludwigsburger Firmen eher zurückhaltend, weil sie oftmals nicht die Größe hätten, um dies zu bewältigen.

Bevor BM **III** die Vorlage zur Abstimmung aufruft, bittet er das Gremium hinsichtlich der Standards um etwas Geduld bis zum geplanten Bericht des Baucontrollers Herrn Springer zum Jahresende.

TOP 3

**Radroutenkonzept 2025
Entwurfsbeschluss Marbacher Straße
(Radroute 2)**

Vorl.Nr. 446/15

Beschluss:

Entwurfsbeschluss:

Die Planung der Planungsgruppe Kölz Ludwigsburg zur durchgehenden Führung des Radverkehrs über Rad- und Schutzstreifen im Verlauf der Marbacher Straße gemäß den beigefügten Plänen Teil 1 bis 6 wird als Entwurf beschlossen.

- *abgelehnt*

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 7 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.

Ja 7 Nein 7 Enthaltung 1

Beratungsverlauf:

Zum Tagesordnungspunkt „Radroutenkonzept 2025“ begrüßt BM IIIk Herrn Professor **Kölz** und Herrn Göran **Schmidt** von der Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg. Zunächst führt Professor **Kölz** in die Thematik des Radroutenkonzeptes ein und erinnert an das ausgearbeitete Grundkonzept mit Haupt- und Nebenrouten. Hierzu habe es einen Bürgerworkshop gegeben, bei dem sich Ausbauprioritäten heraus kristallisiert hätten. Diese würden nun nach und nach in Einzelkonzepten, immer in Abhängig zum Gesamtkonzept, umgesetzt. Bei der heutigen Beratung solle es speziell um die Konkretisierung der Hauptradroute 2 – der Marbacher Straße gehen. Anhand eines Streckenplans erläutert Professor Kölz die dortige Ausgangssituation, die schnell zu der Frage führe, wie eine sinnvolle Planung bei möglichst geringen baulichen Eingriffen aussehen könne. Der Hauptaugenmerk der weiteren Überlegungen richte sich auf den Erhalt der Aufstellflächen für die Fahrzeuge bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrspuren und unter Beachtung der vorhandenen Einfahrten wie zum Beispiel zum Autohaus.

Anhand der Vorl. Nr. 446/15 und den Schnitten der jeweiligen Streckenabschnitte erläutert Herr **Schmidt** dann die konkrete Planung der Radroute 2 entlang der Marbacher Straße. Dabei zeigt er im Plan, in welchen Bereichen, bei Verzicht auf einzelne Fahrspuren, separate Fahrradwege eingerichtet werden könnten und wo vielmehr die Ausweisung einer Kombispur für Bus und Rad sinnvoll sei. In anderen Bereichen sei es notwendig, sich auf einen Schutzstreifen zu beschränken, der durch eine gestrichelte Linie optisch von der Fahrbahn abgesetzt werde.

Als Nachweis dafür, dass die Abwicklung des Verkehrs auf der Marbacher Straße auch einspurig funktioniere, zeigt Herr **Nestmann** (FB Stadtplanung und Vermessung) Aufnahmen der Verkehrssituation dieses Bereichs zu verschiedenen Uhrzeiten. Die Reduzierung auf eine Spur habe sogar den Vorteil, dass der Verkehr dadurch entschleunigt werde. Im Bereich der Wohnbebauung würde die Spur so breit angelegt, dass ein PKW an einem anderen, abbiegenden PKW vorbeifahren könne. Ein LKW müsse auf den erwähnten Schutzstreifen ausweichen. Er räumt ein, dass es bei einer Begrenzung des Staauraums auf eine Spur in Extremsituationen unter Umständen zu einem Rückstau bis zur Neckarbrücke kommen könne. Insgesamt aber lasse sich festhalten, dass die Reduzierung der Fahrspuren zu Gunsten eines Radweges auf den Verkehr stadteinwärts nur geringe Auswirkungen habe und für den Verkehr

stadtauswärts gar unproblematisch sei.

Stadtrat **Braumann** unterstreicht, dass die Sicherheit und der geregelte Verkehrsfluss besonders wichtig seien. Die Radrouten müssten deshalb so gestaltet werden, dass sie eine gute und sichere Anbindung darstellten. Konkret zur Route entlang der Marbacher Straße gibt er zu Bedenken, dass dies vor allem auf Höhe der Neckarbrücke ein sehr sensibler Bereich sei, in dem die Verkehrssituation heute schon oft problematisch sei. Er spricht sich deshalb dafür aus, zunächst die bestehenden Probleme zu beheben und die Funktionalität der Knotenpunkte sicher zu stellen. Erst dann könne über den Rückbau auf eine Spur diskutiert werden. Seine Fraktion wäre daher nicht grundsätzlich gegen den Ausbau der Radroute 2. Es müsse aber garantiert sein, dass sie auch funktioniere. Momentan könne dem Entwurfsbeschluss daher leider nicht zugestimmt werden.

Ein funktionierendes Radwegenetz sei unbedingt erforderlich, mahnt Stadtrat **Gericke**. Dies gelte vor allem für den täglichen Radverkehr, der ohne größere Umwege geführt werden müsse. Seine Fraktion freue sich daher auf die Umsetzung des Radroutenkonzeptes. Zumal ausreichend dargelegt worden sei, dass die Umsetzung der Planung nicht zu Problemen führe. Vielmehr werde der Verkehr durch die Reduzierung der Fahrspuren entschleunigt und vereinfacht. Ganz konkret wolle er jedoch noch wissen, ob es eine Benutzungspflicht für den gemeinsamen Rad- und Fußweg gebe und ob es für die Weiterfahrt nach Hoheneck eine Querungsmöglichkeit geben werde. Er bedankt sich für die Vorlage und signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion.

Seine Fraktion, so Stadtrat **Juranek**, werde das Radroutenkonzept auch weiterhin unterstützen. Persönlich habe er jedoch Bedenken, speziell was den heute vorgestellten Streckenabschnitt angehe. Der reibungslose Ablauf sei abhängig von der Frequenz. Deshalb überlege er sich was passiere, wenn sich der Rückstau bis zur Brücke ausdehne, wie die überbreiten Fahrspuren in einer Stausituation genutzt würden und ob die Abbiegevorgänge funktionierten. Besonders problematisch stelle sich die Situation an der Auffahrt zur Neckarbrücke dar. Letztendlich müsse die Frage erlaubt sein, wem dieser Radweg nutze und ob dies tatsächlich die richtige Radwegführung sei. Vielleicht sollte stattdessen doch auf einen Radweg am Heilbadweg ausgewichen werden sollte.

Diesen Bedenken schließe sich Stadtrat **Rothacker** an. Das stärkste Argument für einen Radweg seien für ihn grundsätzlich die Schüler, die hier jedoch gar nicht anzutreffen seien. Die Marbacher Straße sei damit kein Haupttradweg. Außerdem sehe er die Kombination Rad-Busstreifen für sehr gefährlich an.

Ihr gefalle vor allem die Idee eines Rückbaus der Marbacher Straße, gibt Stadträtin **Burkhardt** zu. Schließlich bringe diese automatisch eine Geschwindigkeitsreduzierung mit sich. Deshalb habe sie bei der ersten Vorstellung der Route auch zugestimmt. Die vorgeschlagene Kombination von Bus- und Radspur erscheint ihr jedoch problematisch. Sie interessiere deshalb die Einschätzung des ÖPNVs hierzu. Einen weiteren Eingriff in das für den Lärmschutz so wichtige Verkehrsgrün lehne sie ganz klar ab. Ein beidseitiger Radweg könne entlang der B27 ohnehin nicht fortgeführt werden. Eine weitere Schwierigkeit sehe sie im Bereich der Neckarbrücke, die grundlegend saniert werden müsse. Was ihr bei der vorgestellten Planung jedoch gar nicht gefalle, sei die Einschränkung auf Auto- und Radfahrer ohne Beachtung der Fußgänger. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg wäre nur mit einer deutlichen, baulichen Trennung denkbar. Zusammengefasst hält sie fest, dass die Planung überarbeitungswürdig sei und es ihr momentan schwerfalle, ihr zuzustimmen.

Angesichts der früheren Beratungen und Beschlussfassungen zeigt BM **Ilk** ein gewisses Unverständnis für die heute mehrfach formulierte Ablehnung. Die Route entlang der Marbacher Straße sei mit großer Mehrheit als priorisierte Route beschlossen worden. Dabei sei klar gewesen, dass der vorhandene Platz für alle Verkehrsteilnehmer ausreichen müsse. Natürlich könne dies nicht bedeuten, dass ein Verkehrsteilnehmer zu Lasten eines anderen gefördert werde. Er halte die vorgestellte Planung für gut, nehme aber natürlich die Bedenken und

Anregungen mit. Er macht allerdings darauf aufmerksam, dass es ohne einen positiven Entwurfsbeschluss keine Möglichkeit der Förderung im Jahr 2016 und keinen Anschluss an die Baumaßnahme des Landes an der Neckarbrücke gegeben könne.

Dieses Argument nimmt auch Professor **Kölz** auf, der unterstreicht, dass die heute vorgestellte Planung unter Beachtung des vorgegebenen Kostenrahmens praktisch alternativlos sei. Bei der Ausarbeitung seien alle Betroffenen, wie zum Beispiel der ÖPNV und die anliegenden Autohäuser, beteiligt worden. Eine andere Streckenführung wäre auf jeden Fall mit mehr Kosten und erheblichen Eingriffen in die Vegetation verbunden.

Zur Beantwortung der Fragen aus dem Gremium geht Herr Nestmann zunächst auf die Situation auf der Neckarbrücke ein. Für die Radfahrer würde nach der Umsetzung ein Benutzungszwang für den als Radweg ausgewiesenen Seitenstreifen bestehen. Der Übergang aus Richtung Neckarweihingen werde durch eine Ampel geregelt. Schutzstreifen und Kombi-Spuren für Bus und Rad hätten bereits andernorts ihre Funktionalität bewiesen. Die überbreite KfZ-Spur sei sehr leistungsfähig so dass davon ausgegangen werden könne, dass das Verkehrsaufkommen auch in Spitzenzeiten bewältigt werden könne. Die vorhandenen Grüninseln würden teilweise verlegt und den Autohäusern sei angekündigt worden, dass die Anlieferung anders organisiert werden müsse. Dies sei unter Umständen über die Seitenstraßen denkbar. Hinsichtlich der Nutzer des neuen Radweges erinnert Herr Nestmann an die Umfrage, die ergeben habe, dass die Route von Schülern durchaus genutzt würde. Letztendlich sei die Radwegeplanung immer eine Angebotsplanung. Wie stark die Route bisher genutzt werde sei daher nicht ausschlaggebend.

Ein weiteres Plus für die Radwege sei die gleichzeitige Entlastung der Fußwege, wirft Stadtrat **Gericke** ein. Als Beispiel für funktionierende Kombispuren nennt er die Stadt Münster, die damit bereits seit einiger Zeit arbeite. Er appelliert an das Gremium, dem Beschlussvorschlag zu folgen. Andernfalls müsse der Tagesordnungspunkt in der Sitzung des Gemeinderates am 25.11.2015 noch einmal beraten werden. Schließlich habe man doch bereits Einiges in die Planung investiert.

Entgegen ihrer ursprünglichen Stellungnahme kündigt Stadträtin **Liepins** an, dem Entwurf nun doch zuzustimmen. Allerdings müssten die Planer ihre Hausaufgaben machen und mit den Autohäusern und der Tankstelle einen gangbaren Weg finden und für die Problemstelle Neckarbrücke Lösungen anbieten können.

Das Problem der Anlieferung der Autohäuser sieht Stadtrat **Rothacker** ebenfalls als noch nicht gelöst. Außerdem beschäftige ihn die Frage, was die Radfahrer machten, wenn der Bus auf der Kombispur anhalte. Trotz der vorgebrachten Argumente könne er der Planung nicht zustimmen. Dazu bestünden einfach zu vielen Bedenken.

Stadträtin **Burkhardt** spricht sich hingegen dafür aus, in der heutigen Sitzung den Entwurfsbeschluss zu fassen um dann die Anregungen mitzunehmen und bis zum Baubeschluss die Planung entsprechend zu verbessern.

BM **Ilk** sagt zu, die offenen Punkte anzugehen und bietet an, für Fraktionsberatungen zur Verfügung zu stehen. Sodann ruft er die Vorl. Nr. 446/15 zu Beschlussfassung auf

TOP 4 **Städtebauliches Konzept Grünbühl-Südwest**
 (ehem. "BIMA"-Flächen)
 - Ergebnisse des Planungswettbewerbs mit
 Fortschreibung
 - mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Der Bericht über die Ergebnisse des Planungswettbewerbs für das Städtebauliche Konzept Grünbühl-Südwest erfolgt durch Herrn **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung). Anhand einer Power-Point-Präsentation, die der Niederschrift als Beilage angehängt ist, geht er auf den bisherigen Prozessablauf sowie die Anforderungen und Ziele des Wettbewerbs ein. Anschließend führt er dem Gremium mit Hilfe eines Luftbildes noch einmal den Geltungsbereich vor Augen und zeigt anschließend die von den teilnehmenden Büros hierzu entwickelten Schwarzpläne. Weiter geht er auf den ersten und zweiten Bewertungsroundgang der Kommission ein und nennt die Gründe für das Ausscheiden der einzelnen Planungen bis hin zum Verbleib des Siegerentwurfs des Büros Pesch + Partner aus Stuttgart. Herr Kurt erläutert die Planung und berichtet über das Urteil der Bewertungskommission, die die Arbeit einstimmig als Grundlage für die weitere Entwicklung ausgewählt habe. Die noch enthaltenen Konfliktpunkte, wie die bisher noch nicht schlüssige Anbindung des Quartiersplatzes im Nordwesten und die hinter den Erwartungen zurück bleibende Bebauungsdichte, seien in einem nächsten Schritt zu überarbeiten. Herr Kurt präsentiert darauf hin den überarbeiteten Siegerentwurf anhand von Plänen und eines Modells. Demnach seien die Gebäude in ihrer Kubatur und ihrer Höhe etwas verändert worden, was aber ein durchaus stimmiges Bild erzeuge. Während der ursprüngliche Entwurf von einer 2 bis 4 Geschossigkeit ausgegangen sei, sehe die Überarbeitung jetzt 2 bis 6 Geschosse vor. Der Vorschlag der Wohnungsbau Ludwigsburg (WBL) gehe sogar bis auf 7 Geschosse. Selbstverständlich sei die Geschossigkeit letztendlich ausschlaggebend für die Anzahl der Wohneinheiten und den noch zu prüfenden Stellplatznachweis. Wichtig für die Akzeptanz der Planung sei die abschnittsweise Entwicklung des Gebietes. Die nächsten Schritte im Verfahren seien die öffentliche Ausstellung im Mehrgenerationenhaus ab dem 18.11.2015, die Ausarbeitung des Rahmenplans mit Vertiefungsbereichen, der politische Beschluss des Rahmenplans und des ersten Bauabschnitts und schließlich die Änderung des Planungsrechts. Mit diesem Ausblick beendet Herr Kurt seine Präsentation.

In der darauf folgenden Aussprache lobt Stadtrat **Braumann** das zufriedenstellende Wettbewerbsergebnis, das gute Entwicklungsmöglichkeiten habe. Seiner Fraktion sei es wichtig, dass im Gebiet unterschiedliche Wohnformen, darunter auch Zwei-Zimmer-Appartements und Reihenhäuser angeboten würden. Außerdem brauche es für das Gebiet funktionierende Stellplätze oder noch besser ein Mobilitätskonzept, in das die Bauträger eingebunden sein müssten. Die Dichte der Bebauung sei natürlich ein Knackpunkt der Planung und auch der Umsetzung. Um von den Bewohnern die notwendige Akzeptanz zu bekommen sei es wichtig, diese frühzeitig mit einzubinden.

Um so mehr Menschen im Gebiet wohnten, stellt Stadträtin Dr. **Knoß** zur Frage der Bebauungsdichte fest, um so eher lohne sich eine entsprechende Busverbindung.

Ziel ihrer Fraktion sei es gewesen, nach Abriss der BIMA-Gebäude eine gute Durchmischung im Gebiet zu erhalten, so Stadträtin **Liepins**. Mit der nun vorgeschlagenen Dichte könne so aber nicht mitgegangen werden. Würde die Planung so umgesetzt, hätte das Gebiet später bis zu 1.200 Bewohner. Natürlich sei angesichts der Wohnungsnot eine Verdichtung notwendig, aber doch sicher nicht in diesem Maße, zumal auch die Stellplatzproblematik noch nicht gelöst sei.

Die funktionierenden Stellplätze seien auch nach Ansicht von Stadtrat **Remmele** unverzichtbar. Um sich ein Bild machen zu können fragt er nach, mit wie vielen Einwohnern pro Quadratmeter gerechnet werde.

Stadträtin **Burkhardt** halte die im letzten Entwurf vorgeschlagene Dichte ebenfalls für zu hoch. Sie befürchte, dass diese Planung keinerlei Akzeptanz bei der dortigen Bevölkerung finde.

Die Politik habe in den letzten Jahren versagt, wirft Stadtrat **Lettrari** ein. Es gebe einfach zu wenig Wohnraum, was jetzt aufgeholt werden müsse. Hinsichtlich der Anzahl der Stellplätze

könne er sich eine Abweichung von der Stellplatzverordnung zu Gunsten von mehr Fahrradbügeln und einer guten Busanbindung vorstellen.

BM **Ilk** blickt zurück auf die Bewohnerveranstaltung, bei der eine gute Stimmung geherrscht habe. Es bestehe aber durchaus die Sorge, dass sich die bisherigen Bewohner des Gebietes die neuen Wohnungen nicht leisten könnten. Um aber preisgünstiges Wohnen anbieten zu können, brauche es eine entsprechende Dichte. Trotzdem aber solle man sich im Gebiet natürlich wohlfühlen.

Herr **Kurt** schließt mit der Zusage, die Anregungen und geäußerten Bedenken hinsichtlich der Dichte in die weitere Bearbeitung mitzunehmen. Letztendlich müsse eine Abwägung aller Gesichtspunkte erfolgen. Nach der Einarbeitung in die Pläne würden diese zur weiteren Beratung im Gremium aufgelegt.

TOP 5	Sondernutzungssatzung - Fortschreibung der Richtlinien - erneute Beratung (Vorberatung)	Vorl.Nr. 420/15
--------------	--	------------------------

Beratungsverlauf:

Vor Eintritt in die Tagesordnung spricht BM **Ilk** den Tagesordnungspunkt 5 – Sondernutzungssatzung – an. Angesichts des engen Zeitfensters bei gleichzeitig zu erwartendem hohem Beratungsbedarf schlägt BM **Ilk** vor, diesen Tagesordnungspunkt von der heutigen Sitzung zu streichen und auf die Tagesordnung des nächsten Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt zu nehmen.

Das Gremium stimmt diesem Vorschlag einmütig zu.

TOP 6	Belagssanierung an Straßen 2016 - Information	Vorl.Nr. 414/15
--------------	--	------------------------

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** verweist auf die Vorl. Nr. 414/15 und eröffnet die Aussprache nachdem seitens des Gremiums auf zusätzlichen Sachvortrag verzichtet wird.

Stadtrat **Noz** erinnert an den letztjährigen Haushaltsantrag der SPD-Fraktion, die Hauptverkehrsachsen mit Flüsterasphalt zu versehen. Nachdem dies ein Mehrheitsbeschluss des Gemeinderates gewesen sei, wundere er sich, dass sich dieser nicht im vorgelegten Belagssanierungsprogramm wiederfinde.

Stadtrat **Gericke** überlege, ob nicht vielleicht Einsparungen bei einzelnen Abschnitten möglich sein könnten. Er wolle andererseits aber auch keinen Sanierungsstau verursachen. Er bittet deshalb darum, Bilder des aktuellen Zustandes der vorgesehenen Straßenabschnitte zu zeigen.

Für die Haushaltsberatungen kündigt Stadträtin **Liepins** einen erneuten Antrag ihrer Fraktion auf

die Aufbringung von Flüsterasphalt an.

Stadtrat **Rothacker** vermisste im Programm die Wernerstraße, die zu einem früheren Zeitpunkt bereits aufgenommen gewesen sei.

Die Auswahl sei doch eher bescheiden, bemerkt Stadträtin **Burkhardt** und fordert eine Zustandsbeschreibung der Haupttrouten. Diese sei notwendig um überhaupt eine Entscheidung treffen zu können.

Frau **Schmidtgen** (FB Tiefbau und Grünplanung) erläutert darauf hin das Verfahren, das zur Auswahl der vorgeschlagenen sechs Straßenabschnitte geführt habe. Sie zitiert dazu aus der Vorlage und zeigt dann aktuelle Situationsbilder der betroffenen Abschnitte. Um Kosten bei der Sanierung zu sparen, erfolge diese in direkter Absprache mit den Leitungsträgern. In der Schwieberdinger Straße werde, wie vom Gemeinderat beantragt, Flüsterasphalt aufgebracht. Wo jedoch ausschließlich Belagsarbeiten anstünden, werde kein lärmoptimierter Asphalt verwendet. Dies erfolge Zug um Zug mit den vorzunehmenden Arbeiten am Untergrund.

Der Forderung von Stadträtin **Burkhardt** nachgehend sagt BM **Ilk** zu, den Mitgliedern des Gremiums für künftige Beratungen einen Straßenzustandsbericht zukommen zu lassen. Anschließend schließt er diesen Tagesordnungspunkt.