



---

## NIEDERSCHRIFT

<b>Gremium</b>	Bauausschuss
<b>Sitzungsnummer</b>	43. Sitzung
<b>Datum</b>	Montag, den 08.11.2010
<b>Sitzungsbeginn</b>	18:05 Uhr
<b>Sitzungsende</b>	22:00 Uhr
<b>Sitzungsort</b>	Sitzungsraum Nr. 003/004 des Neuen Rathauses

### **Anwesend waren: vom Gremium:**

Stellv. Ausschussvorsitzender Kunz,	FW
Stadtverordnete Koster,	SPD
Stadtverordneter Pohl,	SPD
Stadtverordneter Kleber, (i.V.f. Stv. Pross)	SPD
Stadtverordneter Kraft,	SPD
Stadtverordneter Gerhardt,	CDU
Stadtverordneter Noack, (ab 18.35 Uhr)	CDU
Stadtverordneter Schäfer,	ohne
Stadtverordneter Scharmann,	ohne
Fraktionsvorsitzender Michalek,	B90/Grüne
Stadtverordneter Meißner,	FDP

### **vom Magistrat:**

Stadtverordneter Beck,	CDU
Stadtrat Semler,	FW

### **von der Verwaltung:**

Herr Wein, Rechtsamt	ohne
Herr Ketterer, Tiefbauamt	ohne
Herr Erbe, Tiefbauamt	ohne

Herr Hammer, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften	ohne
Herr Bauer, Kämmerei	ohne
Herr Schäfer, Kämmerei	ohne
Herr Weber, Planungs- und Hochbauamt	ohne
Herr Hemmelmann, Büro des Baudezernats	ohne

**vom Büro der Stadtverordnetenversammlung:**

Herr Kulig, als Schriftführer  
Frau John

**ferner war anwesend:**

Herr Roll, Büro „Stadt, Land, Bahn“, Boppard (zu TOP 1)

Stellv. AV **K u n z** eröffnete die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte fest, dass gegen die Form und Frist der Einladung keine Einwendungen erhoben wurden und dass der Ausschuss beschlussfähig ist.

Vor Beginn der Sitzung erhoben sich die Ausschussmitglieder zu einer Gedenkminute zu Ehren des Ausschussvorsitzenden **Prof. Dr. Schmidt-Burbach**, der am 04.11.2010 überraschend verstorben ist.

StR **B e c k** informierte die Ausschussmitglieder darüber, dass er seine Tätigkeit - entgegen früherer Aussagen - noch bis zum 30.11.2010 ausüben werde. Es gebe einige wichtige Termine, die er noch wahrnehmen wolle. Außerdem sei eine ordnungsgemäße Übergabe an Herrn Ketterer aufgrund dessen Erkrankung noch nicht möglich gewesen.

Die Ausschussmitglieder befürworteten einstimmig die nachstehende

**T a g e s o r d n u n g:**

---

**TOP 1**  
**1951/10**  
**Modernisierung Bahnhofsumfeld Wetzlar**  
I/683  
Mitteilungsvorlage

**TOP 2**  
**Hochwasserschutz Dillfeld**  
**- Sachstandsbericht -**

**TOP 3**  
**Nachtragshaushalt 2010**

**TOP 4**

**1890/10**

**59. Änderung des Flächennutzungsplanes**

**Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel „Im Heidegarten“, Stadtteil Nauborn**

**Umzonung von „Gewerblicher Baufläche“ und „Fläche für Landwirtschaft“ in**

**„Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel“**

**- Erneuter abschließender Beschluss -**

I/678

**TOP 5**

**1941/10**

**Hallenbad „Europa“**

**Sanierungsmaßnahmen**

I/679

**TOP 6**

**1918/10**

**Mittelfristige Energie-Autarkie**

I/664

**TOP 7**

**1927/10**

**Umrüstung von Fußgängerampeln in**

**Bedarfsampeln (sog. Schlafampeln)**

**Prüfungsauftrag**

I/671

**TOP 8**

**1928/10**

**Parkraumschaffung im Bereich Inselstraße**

**Prüfungsauftrag**

I/672

**TOP 9**

**1931/10**

**Raumerweiterung Feuerwehrgerätehaus Blasbach**

**Prüfungsauftrag**

I/673

**TOP 10**

**1908/10**

**Benennung einer Straße nach**

**Frau Maria Califano**

I/657

## **TOP 11**

1948/10

**1. Dammertüchtigung des Hochwasserrückhaltebeckens „Honigmühle“ im Oberlauf des Wetzaches in Nauborn**

**2. Instandsetzung „Alte Lahnbrücke“ in Wetzlar**

I/682

Mitteilungsvorlage

## **TOP 12**

**Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 27.09.2010**

**A b w i c k l u n g** der Tagesordnung:

---

### **TOP 1**

1951/10

#### **Modernisierung Bahnhofsumfeld Wetzlar**

StR **B e c k** wies auf die Planungs- und Kostenänderungen hin, die sich seit der Planung vom Februar 2010 ergeben haben. Hierbei erläuterte er, dass es inzwischen einen Vertrag zwischen den beteiligten Parteien, nämlich der Stadt Wetzlar, dem RMV, der Bahn und - jetzt auch zusätzlich - dem Land gibt. Dieses basiert vor allem aus den Erfahrungen des Hessentages in Stadtallendorf. Durch diesen Vertrag gebe es jetzt eine Planungs- und Ausführungssicherheit für die Stadt.

Herr **E r b e** erläuterte die Veränderung der Planung vom Stand Februar 2010 bis zum heutigen Tage, nachdem alle zu beteiligenden Gremien und Institutionen gehört wurden. Inzwischen wurde eine Planungsreife erreicht, der auch das Eisenbahnbundesamt zugestimmt hat. Der Busbahnhof befindet sich bereits in einer europaweiten Ausschreibung, mit der Submission wird voraussichtlich 30.11.2010 gerechnet. Der Baubeginn soll dann bereits Anfang 2011 mit den Maßnahmen des Kanal- und des Straßenbaues erfolgen. Zu der Maßnahme gehören das dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI) sowie die Videoüberwachung, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben werde.

Die Maßnahmen der Bundesbahn sollen Mitte 2011 gewährleistet sein. Die Bahn befinde sich zur Zeit ebenfalls in einer baureifen Planungsphase. Geringe Probleme existieren derzeit bei der Herstellung des Park-and-Ride-Parkplatzes, da noch Grundstücksangelegenheiten mit der Fa. Keilich zu klären seien. Hier wurde Bereitschaft zu einer Grundstücksveräußerung signalisiert. In diesem Zusammenhang sind die Probleme mit der Eisenbahn bezüglich der Querung der Gleise abzustimmen. Die Planungen für den Park-and-Ride-Parkplatz sollen Mitte 2011 angestoßen werden, mit der Ausführung ist ab Beginn 2012 zu rechnen. Die Rampen für den Parkplatz werden durch die Bahn realisiert.

Herr **R o l l** vom Planungsbüro „Stadt, Land, Bahn“ erläuterte den aktuellen Planungsstand des Busbahnhofs. Bei der im Februar vorgestellten Planung habe es sich lediglich um einen Zwischenstand einer Vorplanung gehandelt. Die Neugestaltung des Busbahnhofs beinhalte den Bereich der Bahnhofstraße, der Zollamtsschleife und des alten Busparkplatzes. Vor Beginn der Maßnahme seien umfangreiche Verlegungen von neuen Versorgungsleitungen und die Umverlegung bestehender Leitungen erforderlich. In der

Gestaltung entstehen zwölf Warteplätze für Busse im Bereich der jetzigen Zollamtschleife und unter der Brücke, die sich an den geplanten Kreisverkehr anschließen. Der Übergang zu den Bahnsteigen werde angehoben, damit es einen barrierefreien Zugang zu den Bussen und zu den Gleisen gibt. Weiterhin stellte er den Bereich der Stellplätze, der Behindertenparkplätze sowie des Taxistandes und der Abstellanlage für Fahrräder vor. Die Bussteige für die stark frequentierten Buslinien befinden sich im überdachten Bereich, die übrigen sind nicht überdacht.

Des Weiteren ging Herr R o l l auf die Konstruktion der Hochbauten ein. Die wesentlichen Änderungen zu der Vorplanung seien, dass das Dach in seiner Konstruktion dem Verlauf des Gleises 1 Richtung Limburg in der abgerundeten Form angepasst wird. Eine weitere Änderung zu der Vorplanung ist, dass das Dach jetzt von V-förmigen Pylonen gehalten wird. Das Entwässerungssystem ist in der Konstruktion integriert. Eine Kostenreduzierung werde erzielt, indem die einzeln angeordneten Glasteile in gleicher Größe eingebaut werden. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung habe ergeben, dass eine Photovoltaikanlage nicht möglich ist. Hier hätte durch Aufkleben von einer Folie die gewünschte Wirkung erzielt werden müssen, bei der Kosten von etwa 800.000 € entstanden wären. Da die hohen Kosten einen Einbau nicht rechtfertigen, wurde die Variante nicht weiter verfolgt. Ein zusätzlicher Faktor hierzu wäre, dass aufgrund der geringen Neigung der Verschmutzungsgrad sehr hoch gewesen wäre. Unter der Dachkonstruktion werden bereits in der Ausführung Platzhalter für das Fahrgastinformationssystem und für die Überwachungskameras vorgesehen.

FrkV M i c h a l e k regte an, dass bei der Glaskonstruktion der Lotuseffekt für die Selbstreinigung geprüft werden sollte. Herr E r b e sagte zu, eine entsprechende Prüfung durchzuführen.

Herr R o l l erläuterte weiter die Planung. Die ursprüngliche Planung habe drei Treppenaufgänge zu der Bahnhofsbrücke vorgesehen. Bei der jetzigen Planung werde lediglich ein Treppenaufgang favorisiert, welcher auch eine V-förmige Stütze hat, die sich der Dachkonstruktion des Bahnhofs anpasst. Die beiden weiteren Treppenaufgänge können zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden. Weitere Bestandteile der Hochbauten seien die Toilettenanlage, der Unterstand für Fahrräder sowie der Unterstand für Fahrkartenselbstbedienungsautomaten. Weiterhin seien ein RMV-Sozialraum für die Busfahrer mit Toilette vorgesehen sowie Räumlichkeiten für die Videoüberwachung. Im Bereich des Busbahnhofs sowie des Bahnhofsvorplatzes seien die Bodenbeläge an dem Bestand rund um das Forum orientiert. Bei den Oberflächen im überdachten Bereich werden Bodenbelagoberflächen verwendet, die besser zu reinigen sind. Hierbei soll Betonstein als Platte mit einer Naturoberfläche verwendet werden. Die auserwählte Farbe ist dunkelanthrazit sowie ein beiger Ton und sandfarben im Bereich der Bäume.

Bei der Beleuchtung des Busbahnhofs ist violettes Licht - angebracht in Lichtbändern - vorgesehen, in denen auch die Domkameras mit integriert werden. Des Weiteren werden Straßenleuchten aufgestellt, die sich an die vorhandenen Leuchten im Bereich des Forums orientieren. Die für den Bereich vorgesehenen Fahrradständer werden ebenfalls an die vorhandenen Fahrradständer im Bereich des Forums angepasst.

Des Weiteren ist im Bereich des Bahnhofs das Anbringen von Vitrinen geplant, die sternförmig mit beidseitigem Aushang aufgestellt werden. Somit ergeben sich zwölf Aushangmöglichkeiten, wo Fahrpläne und Ortspläne angebracht werden. Bei dem dynamischen Fahrgastinformationssystem handelt es sich um eine Großtafel, auf der alle wichtigen Busverbindungen und Zugverbindungen angezeigt werden. Hierbei erfolgt eine

Anzeige für zwölf Busse sowie vier Bahnverbindungen. Für sehbehinderte Menschen ist an der Tafel auch ein Knopf angebracht, durch den die Information akustisch weitergegeben wird. Hierzu wird durch das Blindensystem der Weg zur Tafel geführt. Auf Forderung der Bahn wird ein Stabgitterzaun im Bereich der Gleise aufgestellt. Die Fußgängerbereiche werden zusätzlich durch Poller abgesichert.

Stv. K l e b e r befürchtete Vandalismusschäden, die an den Überwachungskameras entstehen könnten. Herr R o l l erläuterte hierzu, dass die Überwachungskameras in einer Höhe von 4 - 5 m in den für die Beleuchtung vorgesehenen Bändern installiert werden und somit recht gut geschützt und schwer erreichbar seien.

Stv. S c h ä f e r sprach sich für eine Überwachung der Unterführung aus. Herr E r b e führte hierzu aus, dass bezüglich der Überwachung der Unterführung eine Abstimmung zwischen dem Bund und dem Land erforderlich sei. Grundsätzlich sollte der Bereich überwacht werden.

Herr E r b e erläuterte nun die in der Vorlage beigefügten Tabellen 1 und 2 und bezog sich auf die Gesamtkosten des Projektes. Hierbei stellte er fest, dass sich eine Kostenveränderung lediglich in den Anteilen der einzelnen Träger ergeben habe und die Gesamtkosten in der Höhe fast unverändert geblieben sind. Die entscheidende Veränderung bei den Kosten ergebe sich aus der Verlagerung der Lasten der Bahn auf die Stadt. Für die Maßnahme der Bahn trägt diese etwa einen Anteil von 3,2 Mio. €. Den Differenzbetrag der Maßnahme der Bahn trägt das Land und die Kommune als einen Verbesserungsanteil. Hierbei beteiligt sich das Land mit 85 % der Kosten.

Eine weitere Änderung der Kosten zu Lasten der Stadt ergebe sich aus der Änderung der Zuschussgewährung nach GVFG. Hierbei werden nicht die gesamten Kosten übernommen, wie in der Aufstellung von Februar berücksichtigt, sondern es handelt sich bei der Gewährung um Höchstgrenzen. Somit wird lediglich für einen Bussteig ein Kosteantrag von 107.000 Euro übernommen. Bei zwölf Bussteigen somit etwa 1,3 Mio. €. Die Obergrenzen sind seitens des Landes vorgegeben, auf die die Stadt keinen Einfluss hat. Die erforderlichen Mehrkosten ergeben sich aus der Entsorgung des kontaminierten Bereiches im Bereich der Gleise 1 und 2 sowie der topografisch sehr schwierigen Lage, aufgrund dessen der gesamte Bereich um etwa 50 Zentimeter angehoben werden muss.

FrkV M i c h a l e k fragte an, was hinsichtlich der Reduzierung der Kosten für die DB-Verkehrsstation weggefallen sei. Herr E r b e erläuterte, dass in der Planung nichts weggefallen sei, sondern die Kosten sich lediglich im Aufwand verringert haben. FrkV M i c h a l e k fragte weiter, wie sich die Förderungsmittel in Höhe von etwa 3 Mio. € zusammensetzen. Hierbei verwies Herr E r b e auf die Ausführung in der Tabelle, in der die wesentlichen Baukosten aufgeführt sind.

FrkV M i c h a l e k bat des Weiteren um Auskunft zu den Kosten, die im Vorentwurf nicht beziffert waren. Herr E r b e erläuterte, dass bei der Planung im Februar 2010 die Höhenprofile noch nicht vorlagen und - wie jetzt festgestellt wurde - der tiefste Punkt sich im Bereich der Gleise befindet. Hierzu führte StR B e c k weiter aus, dass dadurch der Bahnhof um etwa 50 Zentimeter auf der Gesamtfläche angehoben werden müsse, damit dieser behindertengerecht gestaltet werde. Diese Untersuchungen waren beim Vorentwurf noch nicht erforderlich und deswegen mit null Euro beziffert.

FrkV M i c h a l e k wies darauf hin, dass der Beschluss auf den Vorentwurf gefasst

wurde, obwohl noch nicht alle Kosten, vor allem die aus den Bodenuntersuchungen, vorlagen. Er bat darum, dass bei zukünftigen Maßnahmen gesondert auf die Risiken aus den Bodenuntersuchungen hingewiesen wird. Im Vorentwurf seien somit etwa 600.000 € nicht beziffert worden.

StR B e c k führte an, dass im Vorentwurf nie alle Kosten beziffert werden könnten. Im Vorentwurf wurde lediglich beschlossen, was tatsächlich bei einer Maßnahme durchgeführt werden soll. Es handele sich hierbei um eine Grundsatzentscheidung. Detaillierte Untersuchungen kosteten bereits im Vorfeld Geld, was verschwendet werden würde, wenn eine Maßnahme nicht zur Ausführung kommt. In der Planung verweise die Kennzeichnung DIN 276 auf Null-Euro-Positionen. Zukünftig sollte bei ähnlichen Planungen auf diese Position gesondert verwiesen werden.

Herr R o l l ergänzte, dass vor allem aufgrund der schlechten Witterung Anfang des Jahres eine detaillierte Planung nicht möglich war. Nach seiner Auskunft gehören diese Kosten aber in die Vorplanung. FrkV M i c h a l e k bat, diesen Punkt gesondert zu protokollieren.

Stv. S c h ä f e r wies nochmals auf die Nullpositionen in der Vorplanung hin. Hierbei hätten diese gesondert ausgewiesen werden müssen. Dabei wäre ein Sicherheitsvorbehalt erforderlich gewesen, der nicht erfolgt ist. Herr E r b e erläuterte, dass in der jetzigen Kostenaufstellung ein Sicherheitsvorbehalt eingearbeitet wurde. Hierbei wurde vor allem die Preissteigerung in der Baubranche berücksichtigt.

StR B e c k ergänzte, dass im Vorfeld der Maßnahme viele Unwegbarkeiten nicht absehbar waren, vor allem bei dem Zusammenwirken mit der Deutschen Bahn. FrkV M i c h a l e k verwies darauf, dass die Kommune einen großen Anteil zu tragen habe. Gleichzeitig fragte er an, warum dies nicht bereits im Februar bekannt gewesen sei.

StR B e c k erläuterte, dass nach dem Bahnhofsentwicklungsplan eine 15/85 Lösung existiere. Hierbei trage das Land 85 % der Kosten. Veränderungen ergeben sich bei der Planung überwiegend im Bereich der zuschussfähigen Anteile. Gestaltungsfähige Anteile werden nicht bezuschusst.

Herr E r b e erläuterte, dass bis dato jede Kommune selbst mit dem Bund verhandelt habe. Durch die Erfahrung aus dem Hessentag in Stadtallendorf ist das Land als Vertragspartner in die Verhandlung eingetreten und führt zukünftig die Verhandlungen für die Kommunen.

FrkV M i c h a l e k fragte weiter an, warum nicht bereits bei den Planungen im Februar die 15/85 Prozent-Teilung berücksichtigt wurde. Herr E r b e erläuterte, dass zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt war, in welcher Höhe und ob überhaupt die Bahn sich an diesen Kosten beteiligen wird.

Stv. K l e b e r erkundigte sich, ob der Zuwendungsbescheid bereits vorliege. Herr E r b e erläuterte, dass das Land zugesichert habe, dass der Zuwendungsbescheid im Dezember 2010 der Stadt zugehe, so dass der Baubeginn zum Januar 2011 gesichert sei.

Herr E r b e ging auf die zeitliche Planung und Bauausführung des Vorhabens ein. Somit sei mit der ersten Bauphase des ZOB mit dem Baubeginn in Januar 2011 zu rechnen. Derzeit befinde sich die Maßnahme in der europaweiten Ausschreibungsphase.

Mit dem zweiten Bauabschnitt, der durch die Bahn selbst durchgeführt wird, werde voraussichtlich im Mai 2011 begonnen werden. Die Maßnahme werde vermutlich bis zum Hesttag andauern. Der Beginn der dritten Bauphase mit der Park-and-Ride-Anlage an der Bahnhof-Nordseite werde voraussichtlich Ende 2011/Anfang 2012 beginnen. Voraussichtliche Dauer der Baumaßnahme sind etwa drei bis fünf Monate.

Stv. S c h ä f e r fragte an, warum mit dem Abschnitt der Park-and-Ride-Anlage so spät angefangen werde. Herr E r b e antwortete, dass - wie in der Bauphase der anderen Abschnitte - Lagerflächen benötigt werden und die Zuwendung für die Park-and-Ride-Anlage noch nicht geregelt sei.

Der Ausschuss nahm die Vorlage zur Kenntnis.

## **TOP 2**

### **Hochwasserschutz Dillfeld - Sachstandsbericht -**

StR B e c k führte aus, dass er zugesagt hatte, die Planung noch einmal dem Ausschuss vorzustellen.

Herr K e t t e r e r erläuterte die Veränderung zum Genehmigungsbescheid vom 15.02.2010 durch den RP Gießen. In der ursprünglichen Planung waren drei Rückhaltebecken geplant, da wegen Grunderwerbsproblemen die Zweibeckenvariante nicht realisierbar schien. Auf dieser Grundlage wurde auch die wasserrechtliche Genehmigung erteilt. Da jetzt seitens der Eigentümer eine Bereitschaft besteht, die Flächen zu veräußern, wird die Zweibeckenvariante durchgeführt und über eine Änderungsplanung vorangetrieben. Dieser Variante wird auch vom RP zugestimmt.

Der Baubeginn der Baumaßnahme soll bereits zum Ende 2010 erfolgen. Diese wird durch die Firma Buderus Edelstahl durchgeführt. Die Stadt Wetzlar schreibt die Maßnahme noch in 2010 aus, um mit der Planung voraussichtlich im 2011 zu beginnen. Die Aushubmasse wird benötigt, um die Gewerbeflächen für die Parkplätze aufzufüllen, die zum Hesttag benötigt werden. Des Weiteren wird der Bodenaushub für den Hochwasserschutzdamm benötigt. In der vorgelegten Planung ist die vorgesehene Verbindung zwischen dem Dillfeld und Hermannstein nicht vorgesehen. Diese Maßnahme erfolgt gesondert, voraussichtlich erst nach 2012, wenn durch eine B-Plan-Änderung das Baurecht gegeben ist. Die Ausführungsplanung erfolgt in der Lösung der Brücke und des Durchlasses voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2011. Die Verbindungsstraße hat für den Hesttag keine Bedeutung. An der Kostensituation entstehen keine Änderungen, auch wenn jetzt eine Zweibeckenlösung erfolgt.

## **TOP 3**

### **Nachtragshaushalt 2010**

**Seite 76:** FrkV M i c h a l e k fragte an, welche Maßnahmen im Bereich der Investitionsnummer 01901001602 in Höhe von über 500.000 € abgesetzt bzw. verschoben wurden. Herr H a m m e r erläuterte, dass es sich hierbei überwiegend um Reste aus dem Haushaltsjahr 2009 handele, die in Höhe von 175.000 Euro übertragen wurden und nicht

mehr benötigt werden. Des Weiteren handele es sich um Flächen im Gewerbegebiet Spilburg in Höhe von etwa 150.000 € sowie 70.000 € aus dem Bereich des dritten Bauabschnittes im Westend. Gleichzeitig gebe es eine Erhöhung aus dem Bereich des Baugebietes Rückersbodenseit in Steindorf von 140.000 Euro auf 209.000 Euro.

**Seite 82:** FrkV M i c h a l e k fragte an, ob es sich unter der Investitions-Nummer 01961004001 bei der Erhöhung von 15.000 € um die Endabrechnung des Betriebshofes handele. Herr W e b e r erläuterte, dass das der Betrag für die Endabrechnung sei. FrkV M i c h a l e k fragte weiter nach den Kosten für den Wendehammer im Bereich des Betriebshofes. Herr E r b e erläuterte, dass diese Kosten bereits in den Kosten der Fa. Weimer beinhaltet waren.

**Seite 189:** FrkV M i c h a l e k verwies unter Investitions-Nummer 06901004001 auf die Veränderung der Einzahlung von 290.000 € und fragte an, inwieweit es eine Neuordnung auf der Seite 187 gegeben habe. Hierbei wurde unter den Zuweisungen des Landes Hessen auf die Erläuterung auf Seite 102 d verwiesen. Richtigerweise muss es aber „Seite 189“ heißen. Bei der Veränderung um 350.000 € handele es sich um die Zuweisung für den Ausbau und die Erweiterung des Kindergartens in Nauborn.

**Seite 224:** FrkV M i c h a l e k fragte, inwieweit es sich um Planungskosten bei der Investitions-Nummer 09401001601 - Kinder- und Familienzentrum Niedergirmes - handele. Ursprünglich waren etwa 1,9 Mio. € veranschlagt, Änderung auf 140.000 Euro kassenwirksame Ausgaben. StR B e c k bestätigte, dass durch die Preissteigerung in der Baubranche die Maßnahme auf 2011 geschoben wurde und es sich hierbei lediglich um Planungskosten handele.

FrkV M i c h a l e k fragte weiterhin zur gleichen Investitions-Nummer zu der Maßnahme „Westend“, warum man im Ansatz ursprünglich von einer Auszahlung von 860.000 € ausgegangen war und sich jetzt eine Differenz von etwa 160.000 € ergebe. Herr B a u e r erläuterte, dass es sich bei der Differenz darum handelt, dass Kosten auf andere Positionen neu geordnet und verschoben wurden. Die Höhe der Kosten für die Maßnahme sei gleich geblieben.

FrkV M i c h a l e k bat um eine aktualisierte Auflistung der Kosten nach der Neuordnung.

**Seite 237:** FrkV M i c h a l e k fragte, welche Maßnahmen bei der Investitions-Nummer 11101002001 - Ausbau und Erneuerung Kanäle - nicht zur Ausführung kommen und weswegen Mittel in Höhe von 779.000 Euro in die Verpflichtungsermächtigung eingestellt werden. Herr K e t t e r e r erläuterte, dass es sich hierbei um Maßnahmen nach EKVO im Wasserschutzgebiet Nauborn handele, die erst in 2011 beauftragt werden.

**Seite 243:** FrkV M i c h a l e k erkundigte sich, wie man auf den Gesamtbetrag der Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes, Investitions-Nummer 12101002003, in Höhe von 11,8 Mio. € komme. Herr E r b e erläuterte, dass es sich hierbei lediglich um Bruttomittel handele, die auf dem Stand vom Juni 2010 basieren. Im Haushalt 2011 werden die aktuellen Kosten berücksichtigt. Herr K e t t e r e r ergänzte, dass auf Seite 243 bei der Veränderung im Ansatz zur Brühlsbachstraße es richtigerweise nicht - 130.000 €, sondern - 90.000 € lauten müsste.

**Seite 260:** Investitions-Nummer 12107002002 - Ausbau und Erweiterung des Radweges

„Altenberger Straße/Dillfeld“: FrkV M i c h a l e k fragt nach der Differenz, die sich bei den Verpflichtungsermächtigungen ergebe. Herr E r b e erläuterte, dass es sich bei den Mitteln lediglich um Planungskosten handele. Die Maßnahme wurde auf 2011 verschoben.

**Seite 274:** Investitions-Nummer 13201002002 - Hochwasserschutz: FrkV M i c h a l e k fragte an, ob die dargelegten Kosten für den Hochwasserschutz aktuell seien. Herr K e t t e r e r erläuterte, dass die Kosten auf dem aktuellen Stand seien, jedoch noch nicht endgültig.

**Seite 291:** FrkV M i c h a l e k bezog sich auf die unten stehende Bemerkung „Verlagerung von Maßnahmen in Folgejahre (Erträge und Aufwendungen)“ und fragt an, um welche Maßnahmen es sich hierbei handele. Er bat um Beantwortung bis zur Sitzung des Finanz- und Wirtschaftsausschusses am 09.11.2010.

**Seite 324:** FrkV M i c h a l e k bezog sich beispielhaft auf den Investitionsplan für den Bereich der Sanierung „Palais Papius“ und bemängelte, dass in einzelnen Spalten keine Angaben aufgeführt werden. Es gebe demnach keinen Investitionsbedarf. Im vorliegenden Fall wären somit die Aufstellungen überflüssig, da sie keinen Informationsgehalt beinhalten. Man sollte zukünftig daher über die Form dieser Angaben nachdenken.

Zur **Änderungsliste des Magistrats** ergaben sich keine Wortmeldungen.

#### **TOP 4**

**1890/10**

#### **59. Änderung des Flächennutzungsplanes**

**Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel „Im Heidegarten“, Stadtteil Nauborn**

**Umzonung von „Gewerblicher Baufläche“ und „Fläche für Landwirtschaft“ in**

**„Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel“**

**- Erneuter abschließender Beschluss -**

StR B e c k erläuterte die etwas unglücklich gewählte Formulierung in der Begründung auf Seite 3 und bat um folgende Textänderung:

„Aufgrund eines Formfehlers in der öffentlichen Bekanntmachung musste, um die Genehmigungsfähigkeit der 59. Änderung herzustellen, die Offenlegung gemäß § 3 (2) BauGB wiederholt werden.“

In der ersten Veröffentlichung gem. § 3 (2) BauGB fehlte folgender Hinweis: 'mit Umweltbericht, artenschutzrechtlicher Vorprüfung sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden Stellungnahmen aus der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Eingriffen in Natur und Landschaft'.

Die Wiederholung der Offenlegung gem. § 3 (2) BauGB erfolgte erneut in der Zeit vom 16.06.2009 bis einschließlich 16.07.2009. Die Offenlegung wurde am 08.06.2009 form- und fristgerecht (mit o. g. Hinweis) öffentlich bekanntgemacht.

Zur Heilung des Formfehlers ist die erneute abschließende Beschlussfassung notwendig.“

Abstimmung mit o. g. red. Änderung der Begründung: 11.0.0

## **TOP 5**

**1941/10**

### **Hallenbad „Europa“ Sanierungsmaßnahmen**

Stv. P o h l bezog sich auf Seite 34 des Konzeptes zur Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen und die darin unter Ziffer 9 „Badewassertechnik“ angesprochene Beckenabdeckung mittels einer Schwimmfolie. Diese Folie solle motorisch von einer Spindel abgewickelt werden. Er bat um Erklärung der technischen Umsetzung. StR B e c k erläuterte, dass die Folie üblicherweise unter dem Beckenrand angebracht sei. Er sicherte zu, eine technische Prüfung zu beauftragen, wie und wo eine solche Folie zu befestigen wäre. Stv. N o a c k erklärte, es gebe auch transportable Abdeckungen, die jedoch bei dieser Größenordnung im Hallenbad nicht verwendbar seien. Hier müsste eine feststehende Abdeckung im Bereich der Wasseroberfläche angebracht werden.

FrkV M i c h a l e k fragte an, ob die unter Punkt 3 aufgeführten Maßnahmen zur Sanierung gehören und somit als nicht zuschussfähige Maßnahmen angesehen werden. StR B e c k antwortete, dass die Maßnahmen zuschussfähig seien.

Des Weiteren stellte FrkV M i c h a l e k fest, dass der Brandschutz mit zur Sanierung gehöre. Er kritisierte, dass die Kosten für die Sanierung bei den ursprünglichen Planungen mit 3,3 Mio. € veranschlagt worden und nunmehr auf 4,3 Mio. € angestiegen seien. Er bemängelte das Vorgehen des Fachamtes, die Sanierungsarbeiten, die im letzten Jahr erfolgt sind, nicht richtig geplant zu haben. Er bat darum, nur Firmen mit der Ausführung der Sanierung zu beauftragen, die entsprechende Erfahrungen mit der Sanierung von Hallenbädern vorweisen könnten.

Herr W e b e r erläuterte, dass es bisher zwei Sanierungsarbeiten im Bereich des Schwimmbades gegeben habe, die nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt wurden. Bei der Ausschreibung werden ausschließlich kompetente Firmen für die Maßnahme berücksichtigt.

Stv. K l e b e r stellte den Antrag, die Abstimmung entsprechend der Abstimmung des Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschusses durchzuführen. Dagegen erhob sich kein Widerspruch.

Abstimmung:

Ziffern 1 - 3: 10.0.1

Ziffer 4 a): Keine Abstimmung

Ziffer 4 b): 10.0.1

Ziffer 4 c): Keine Abstimmung

Ziffer 4 d): Keine Abstimmung

Ziffer 4 e): 10.0.1

Ziffer 4 f): 10.0.1  
Ziffer 4 g): Keine Abstimmung

**TOP 6**  
**1918/10**  
**Mittelfristige Energie-Autarkie**

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 6.5.0

---

**TOP 7**  
**1927/10**  
**Umrüstung von Fußgängerampeln in**  
**Bedarfsampeln (sog. Schlafampeln)**  
**Prüfungsauftrag**

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 11.0.0

---

**TOP 8**  
**1928/10**  
**Parkraumschaffung im Bereich Inselstraße**  
**Prüfungsauftrag**

FrkV **M i c h a l e k** fragte, ob der Text in dem Prüfungsauftrag in der Form ernst gemeint sei, dass beide Bürgersteige wegfallen sollen. Seiner Meinung nach wäre ein Bürgersteig einseitig dringend erforderlich. Stv. **P o h l** erklärte, dass bei einem verkehrsberuhigten Ausbau der Straße die Bürgersteige entbehrlich seien. FrkV **M i c h a l e k** ergänzte, er habe Bedenken, dass sich das Parkverhalten bei einem verkehrsberuhigten Ausbau extrem verändern werde. Problematisch sehe er das bevorstehende Bauvorhaben auf dem ehemaligen Grundstück „J.G. Müller“ sowie den Radweg R 7. In dem Bereich bestehe eine große Notwendigkeit einer vernünftigen Verkehrsgestaltung, jedoch erst nach Abschluss der Baumaßnahme auf dem Grundstück „J.G. Müller“.

Stv. **M e i ß n e r** bekräftigte die Ausführungen von FrkV Michalek. Stv. **P o h l** wies darauf hin, dass es sich hierbei lediglich um einen Prüfauftrag handle und es bei verkehrsberuhigten Zonen keine Parkplätze gebe.

FrkV **M i c h a l e k** bat um Änderung des Antragstextes dahingehend, dass das Wort im zweiten Satz „insbesondere“ durch „gegebenenfalls“ ersetzt wird.

Abstimmung mit o. g. Änderung: 9.2.0

**TOP 9**  
**1931/10**  
**Raumerweiterung Feuerwehrgerätehaus Blasbach**  
**Prüfungsauftrag**

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 11.0.0

**TOP 10**  
**1908/10**  
**Benennung einer Straße nach**  
**Frau Maria Califano**

Stv. S c h ä f e r stellte den Antrag, sich der Änderungsempfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschusses anzuschließen, die wie folgt laute:

„Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wetzlar würdigt das ehrenamtliche Engagement von Maria Califano. **Die Stadtverordnetenversammlung empfiehlt dem Magistrat, den Namen Maria Califano in eine Liste aufzunehmen. Für diese Liste sind durch den Magistrat Kriterien für zukünftige Straßenbenennungen zu erarbeiten.**“

Abstimmung mit o. g. Änderung: 11.0.0

**TOP 11**  
**1948/10**  
**1. Dammertüchtigung des Hochwasserrückhaltebeckens „Honigmühle“ im Oberlauf des Wetzaches in Nauborn**  
**2. Instandsetzung „Alte Lahnbrücke“ in Wetzlar**

FrkV M i c h a l e k erinnerte daran, dass sich bei der Alten Lahnbrücke die Beleuchtungsoptimierung noch im Geschäftsgang befinde, in der Vorlage jedoch aufgeführt sei. Er wies darauf hin, dass bei einer Mitteilungsvorlage nicht darüber abgestimmt werde. Der Magistrat solle sich über die Beleuchtungsoptimierung Gedanken machen. Weiterhin fragte er an, warum es mit der Bauausführung bisher Verzögerungen gegeben habe. Der Baubeginn sollte unmittelbar im Anschluss an den Gallusmarkt erfolgen. Herr K e t t e r e r erläuterte, dass es durch den krankheitsbedingten Ausfall eines Poliers der Ausführungsfirma beim Baubeginn zu Verzögerungen gekommen sei.

Stv. S c h ä f e r fragte nach den im Ausschuss beschlossenen Varianten für die Wiederverwertung des Pflasters. Herr K e t t e r e r erläuterte, in der Ausschreibung seien beide Alternativen berücksichtigt worden; zum einen die Wiederverwendung des Pflasters und zum anderen die Entsorgung des Pflasters. Die entsprechenden Informationen werden nachgeliefert.

Bezugnehmend auf die vorangegangene Äußerung von FrkV Michalek wies Herr

K e t t e r e r darauf hin, dass auf Seite 3 der Begründung unter Ziffer 2 bei „Instandsetzung Brückenbauwerk“ jeweils die Formulierung „mit Optimierung vorh. Beleuchtung“ zu streichen sei. Es handele sich lediglich um die Instandsetzung des Brückenbauwerks.

Mit o. g. red. Änderung nahm der Ausschuss die Vorlage zur Kenntnis.

## **TOP 12**

### **Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 27.09.2010**

#### Mitteilungen

#### **Bebauungsplan Nr. 404 Westanschluss (Aufstellungsbeschluss)**

StR B e c k erklärte, dass der Aufstellungsbeschluss als gesonderter Punkt in der nächsten Ausschusssitzung aufgenommen werde.

#### **Neubau der über Mühlgraben und Lahn führenden Fuß- und Radwegebrücke zwischen Wetzbachstraße und Bachweide**

StR B e c k erklärte, dass der geforderte Plan den Bauausschussmitgliedern bereits ausgehändigt worden sei.

#### **Stellplatzsituation des Projektes „Neubau Steighausplatz 21“ im Detail**

StR B e c k erklärte, die Stellungnahme werde auf die nächste Sitzung verschoben.

#### **Kostenschätzung zu der Baumaßnahme „Neugestaltung Bahnhof“**

Bereits erledigt durch TOP. 1

#### **Schäden am Gebäude der Feuerwache 3 in Büblingshausen**

StR B e c k verlas folgende Stellungnahme des Fachamtes: „Der Schaden ist dem Fachamt bekannt. Die erforderlichen Mittel sind im Haushaltsjahr 2011 eingestellt. Die Schadensbeseitigung erfolgt im Frühjahr 2011.“

#### Anfragen

- Stv. S c h ä f e r wies noch einmal auf die veränderte Baukubatur bei der Bebauung am Steighausplatz hin. Diese entspreche nicht der vorgelegten Planung. Durch die Nutzungsänderung in der Planung wurde durch das Bauordnungsamt der Veränderung zugestimmt. Zukünftig sollte der Beschluss nach der vorliegenden Planung umgesetzt werden. Somit würde eine Ungleichbehandlung anderer Bewerber und Interessenten nicht entstehen.
- Stv. S c h ä f e r fragte weiter an, wann die Brühlsbachstraße mit einer Mittelfahrbahnmarkierung versehen werde. Es ergeben sich hier immer wieder gefährliche Situationen, besonders in den Mündungsbereichen von der Bergstraße und vom

Goldfischteich kommend. Herr K e t t e r e r erläuterte, eine Mittelmarkierung sei nicht vorgesehen. Eine entsprechende Erklärung erfolge durch die Straßenverkehrsbehörde und werde dementsprechend bekanntgegeben.

- FrkV M i c h a l e k führte an, dass er der Wetzlarer Neuen Zeitung entnommen habe, dass der große Saal im Stadthaus am Dom gesperrt sei. Er fragte nach den Gründen und ob in diesem Zusammenhang auch die Bibliothek wegen des Gewichts der Bücher betroffen sei. Gleichzeitig bat er um Auskunft, ob eine statische Untersuchung stattgefunden habe.

StR B e c k erklärte, dass er die Sperrung veranlasst habe, weil es nicht praktikabel sei, bei einzelnen Veranstaltungen evtl. rhythmische Bewegungen zu kontrollieren. Es sei eine Lastenüberschreitung von mindestens 20 %, somit sei die Belastung ausgereizt. Die Bücherei bleibe weiterhin von der Maßnahme unberührt. Entsprechende Abstützmaßnahmen müssten errichtet werden. Hierbei werde ggf. auch der Bereich der Sparkasse betroffen sein.

FrkV M i c h a l e k gab zu Protokoll, dass bei derartigen Mängeln das Gebäude abzureißen wäre. Die Bausubstanz sei nicht mehr gut. Für die Kosten der Gesamt-sanierung bedürfe es der Zustimmung aller Eigentümer. Weiterhin fragte er an, inwieweit bekannt sei, wie hoch die Kosten für einen Neubau sein würden.

StR B e c k erläuterte, dass sich die Kosten für die Sanierung voraussichtlich in einem hohen zweistelligen Millionenbetrag bewegen würden. Hierzu sei jedoch erforderlich, dass alle Eigentümer dafür gewonnen werden können. Möglichkeiten sehe er über einen Privatinvestor.

Stv. S c h ä f e r ergänzte, dass das Problem darin liege, dass ein Mehrheitsbeschluss aller Eigentümer für die Sanierung erforderlich wäre. Einerseits seien die Anlieger nicht willens und zum anderen nicht in der Lage, dies zu leisten. Es gebe daher nur zwei Möglichkeiten: Zum einen über einen Privatinvestor, zum anderen über die Stadt Wetzlar.

Stv. G e r h a r d t führte aus, dass ein Investor lediglich die Grundstückskosten und die Abrisskosten leisten würde. Die Stadt Wetzlar sollte sich von solchen Planungen daher fernhalten. FrkV M i c h a l e k befürwortete die Ausführungen und wies darauf hin, dass man den Eigentümern klar machen müsse, welche Kosten bei einer Sanierung auf sie zukommen würden. Für die Stadt Wetzlar wäre es nicht gut, sich an solchen Maßnahmen zu beteiligen, vor allem bei so vielen Eigentümern.

Stv. G e r h a r d t vertrat die Auffassung, dass man die Sanierung des Stadthauses nicht zu einem Problem der Stadt machen sollte. Es sei ein Problem der Eigentümergemeinschaft, in der sich auch die Stadt Wetzlar befinde. StR B e c k führte aus, dass über die städtisch genutzten Flächen eine statische Untersuchung erfolgen müsse.

- Stv. S c h a r m a n n führte aus, dass im Zuge der Deckensanierung der Stoppelberger Hohl die enwag Gasleitungen verlegt habe (endend unterhalb der Römerstraße). Die Gräben wurden jedoch von der enwag lediglich mit einer Tragschicht geschlossen. Er gab zu bedenken, dass dies für die Wintermonate nicht ausreichend sei. StR B e c k sicherte Prüfung zu.

- Stv. S c h a r m a n n berichtete, dass in der Dilluferstraße aus Richtung Neustadt kommend der Bordstein auf einer Länge von ca. 8 m durch dort fahrende Lkw beschädigt sei. Er bat um Abhilfe. StR B e c k sagte Prüfung und ggf. Sanierung der Bordsteine zu.
- Stellv. AV K u n z schilderte, dass in der Straße „Zum Westergrund“ im Stadtteil Nauborn die Straßendecke neu aufgebracht worden sei. Er habe den Eindruck, dass der Belag sehr wellig sei, was insbesondere bei Dunkelheit und Nässe auffalle. Er bat um Prüfung. Herr K e t t e r erläuterte, dass es bei der Deckenverlegung gewisse Toleranzen gabe. Eine entsprechende Prüfung werde durch das Tiefbauamt veranlasst.

#### Niederschrift vom 27.09.2010

Die o. g. Niederschrift wurde ohne Änderungswünsche einstimmig genehmigt.