



NIEDERSCHRIFT

Gremium	Bauausschuss
Sitzungsnummer	44. Sitzung
Datum	Montag, den 06.12.2010
Sitzungsbeginn	18:00 Uhr
Sitzungsende	19:25 Uhr
Sitzungsort	Sitzungsraum Nr. 003/004 des Neuen Rathauses

Anwesend waren: vom Gremium:

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

vom Magistrat:

Stadtrat Semler,	FW
------------------	----

von der Verwaltung:

Herr Ketterer, Hilfsdezernent Dezernat III	ohne
Herr Hartert, Amt für Wirtschaft und Liegenschaften	ohne
Herr Bader, Büro des Baudezernats	ohne
Herr Ufer, Planungs- und Hochbauamt	ohne

ferner waren anwesend:

AV Volck 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

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

TOP 1

Wahl eines Ausschussvorsitzenden

TOP 2

2016/10

Sachstand Planung Westanschluss

TOP 3

1971/10

Neubau 2. Anschluss Dillfeld an die B 277

TOP 4

1888/10

61. Änderung des Flächennutzungsplanes

- Kinderspielplatz „Am Berg“, Stadtteil Naunheim

- abschließender Beschluss

TOP 5

1889/10

64. Änderung des Flächennutzungsplanes

Kleingartengebiet „Unter der Mühle“, Stadtteil Naunheim - Entwurfsbeschluss

TOP 6

1887/10

Bebauungsplan Nr. 15.04 (KG) „Unter der Mühle“

Stadtteil Naunheim

- Entwurfsbeschluss

TOP 7

1952/10

Bebauungsplan Nr. 405 „Nahversorgungszentrum Naunheimer Straße/Dammstraße“

- Satzungsbeschluss -

TOP 8

1935/10

Entwurfsplanung zum Neubau eines

Spielplatzes in Wetzlar-Naunheim, „Am Berg“

TOP 9

1924/10
Situationsverbesserung für Radfahrer/innen
im Bereich Hausertorstraße (Richtung Haarbach)

TOP 10
1925/10
Situationsverbesserung für Radfahrer/innen
in den Bereichen Buderusplatz und Kreuzungs-
bereich Karl-Kellner-Ring/Buderusplatz

TOP 11
1958/10
Errichtung eines Parkdecks im Bereich der Innenstadt
Prüfungsauftrag

TOP 12
Mitteilungen und Anfragen

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

TOP 1
Wahl eines Ausschussvorsitzenden

Stv. G e r h a r d t schlug Herrn Stv. Schäfer zur Wahl vor. Stellv. AV K u n z fragte die Ausschussmitglieder, ob gegen eine offene Abstimmung Bedenken bestehen bzw. ob es noch weitere Wahlvorschläge gebe. Beides war nicht der Fall.

Der Ausschuss wählte einstimmig (11.0.0) Herrn Stv. Schäfer zum neuen Ausschussvorsitzenden. Herr S c h ä f e r nahm die Wahl an und übernahm anschließend die Sitzungsleitung.

TOP 2
2016/10
Sachstand Planung Westanschluss

Herr B a d e r erläuterte noch einmal die Gründe bzw. die Notwendigkeit der von ihm durchgeführten Verkehrsuntersuchung. Im April 2008 wurde ein Grundsatzbeschluss zur Beibehaltung der bisherigen Trassenführung vorgenommen und gleichzeitig die Verwaltung gebeten, Optimierungsmöglichkeiten für die Ingenieurbauwerke zu suchen. Herr B a d e r erklärte dazu, dass er zunächst einmal die verkehrsplanerische und verkehrstechnische Leistungsfähigkeit der Straßenplanung von 1998 (Planfeststellungs-entwurf Büro ZH) geprüft habe, damit daraus eine oder zwei sog. Vorzugsvarianten entwickelt werden können.

Anschließend habe er die Leistungsfähigkeit der Varianten in Bezug auf die verkehrlichen Abläufe vom Karl-Kellner-Ring bis zur B 277 geprüft. Er erläuterte dies anhand der beigefügten Verkehrsfluss-Zeit-Weg-Diagramme. Wichtig sei ihm, so Herr B a d e r, dass durch die Untersuchung festgestellt worden sei, dass die beiden jetzt vorliegenden Vari-

anten aus verkehrstechnischer Sicht machbar seien und dass seiner Auffassung nach dabei auch noch die Kosten - für die dann deutlich verminderte Zahl an Ingenieurbauwerken - insgesamt deutlich geringer ausfallen werden.

Die Berechnung erfolgte unter der Berücksichtigung der Prognosewerte für die Verkehrsentwicklung 2020 und biete für die gesamte Streckenführung eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Der nächste Schritt sei nun, dass ein Ingenieurbüro die bautechnische Machbarkeit der Vorzugsvarianten prüft.

FrkV M i c h a l e k erkundigte sich nach der lichten Höhe der Überführung der Eisenbahnlinie. Herr B a d e r teilte mit, dass die lichte Höhe 6 m über Bahngleis sei, das heißt, Oberkante Überführungsbauwerk ca. 8 m. Weiter wollte FrkV M i c h a l e k wissen, wie hoch die Anschlusshöhe der zukünftigen Einmündung Westtangente sei. Herr B a d e r teilte mit, 6 - 7 m. Man müsse sich dies so vorstellen, dass ab der Anschlussstelle Altenberger Straße Ost eine Rampe gebaut werden wird, die auf der Anschlusshöhe (max. 7 m) an den Westanschluss einmündet. Die Westtangente selbst soll auf dem Niveau der Bahnlinie laufen.

FrkV M i c h a l e k fragte weiter an, ob es in der seinerzeitigen Grundsatzentscheidung zur Trassenführung Kostenansätze gegeben habe und bat um Mitteilung dieser damals mitgeteilten Kostenhöhen. Dies wurde zugesagt.

StR S e m l e r machte noch einmal deutlich, dass seiner Ansicht nach die damals genannten Größen nur Grobschätzungen waren und keine belastbaren Zahlen darstellten. Er empfahl, zunächst auf Basis der vorgestellten Vorzugsvarianten die technische Machbarkeit zu prüfen und aufgrund der dortigen Planung genauere Kostenzahlen zu ermitteln. Er machte deutlich, dass es ihm wichtig sei, dass nicht wieder grobe Kostenschätzungen in den Raum gestellt werden, die sich nachher bei der Detailplanung als nicht haltbar erweisen.

Herr B a d e r erläuterte, dass mit der 1998 ausgearbeiteten Genehmigungsplanung eine vertiefende Kostenschätzung erstellt worden sei, auf deren Basis eine Hochrechnung für die Variantenuntersuchung von 2008 gemacht wurde. Diese Zahlen seien seinerzeit in der Vorlage genannt worden. Herr K e t t e r e r ergänzte, dass es hier erst einmal um die Machbarkeit der vorgestellten Alternativen gehe und danach könne man sich über Kostenschätzungen oder Kostenermittlungen unterhalten. Auch sei ihm wichtig, noch einmal klarzumachen, dass es zunächst um die städtebaulichen Aspekte gegangen sei. Also die Frage, ob man die Ingenieurbauwerke schmaler und nicht so hoch bauen müsse.

Der Ausschuss bat um Vorlage von Plänen, aus denen u. a. auch der bisherige Verlauf der Altenberger Straße hervorgehe. FrkV M i c h a l e k ergänzte, auch die vorhandene Bebauung darzustellen, um sehen zu können, wie sich die geplanten Maßnahmen städtebaulich in die bestehenden Straßen einfügen (Visualisierung). Des Weiteren bat er den Magistrat um eine detaillierte Finanz- und Zeitplanung. Herr S e m l e r sagte dies zu.

Herr B a d e r erläuterte den weiteren Fortgang der Planung. Man habe nun festgestellt, dass die vorgestellten Alternativkonzepte zur Anbindung der Westtangente an den Westanschluss verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch funktionieren. Ein Ingenieurbüro werde nun die straßenbautechnische Machbarkeit prüfen und dabei bereits einen ersten Ansatz für die Kosten liefern. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie

werde in den Gremien vorgestellt und ein Beschluss zur Erstellung einer entsprechenden Vorplanung der Vorzugsvariante gefasst. Integraler Bestandteil der Vorplanung sei eine Kostenschätzung. Diese könne dann mit der angepassten Kostenschätzung der Genehmigungsplanung von 1998 verglichen werden.

FrkV **M i c h a l e k** begrüßte diese Vorgehensweise und machte noch einmal deutlich, dass es auch wichtig sei, wie sich diese Straßenplanung in das städtebauliche Gesamtbild einfüge. Er bat in diesem Zusammenhang unter Berücksichtigung der Haushaltssituation der Stadt Wetzlar und der noch vielen anstehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Hessentag, dass der Magistrat auch eine Aussage zum Zeithorizont der Maßnahme geben kann. Konkret wollte er wissen, wann diese Maßnahme überhaupt unter Berücksichtigung der immens hohen Zahl von Verpflichtungsermächtigungen und der Schulden umgesetzt werden könne. Es sollte zu gegebener Zeit eine Zeit- und Finanzplanung für die ausgewählte Planungsvariante vorgelegt werden. Herr **S e m l e r** sagte dies zu.

Der Ausschuss nahm die Vorlage zur Kenntnis.

TOP 3

1971/10

Neubau 2. Anschluss Dillfeld an die B 277

AV **S c h ä f e r** verlas die Änderungsempfehlung des Unterausschusses, wonach der Beschlusstext wie folgt lauten solle:

„**Dem Konzept** für den Neubau eines 2. Anschlusses des Gewerbegebietes Dillfeld an die B 277 (Anschluss an den Knoten B 277/A 480 - AS Aßlar, Rampe Nord) im nördlichen Dillfeld wird zugestimmt.“

FrkV **M i c h a l e k** fragte zu Seite 3 der Vorlage, ob es richtig sei, dass das ASV Dillenburg perspektivisch nur zwei Anschlüsse an das Dillfeld wolle oder konkreter, dass der mittlere Anschluss am OBI-Markt wegfallen solle.

Herr **K e t t e r e r** erläuterte, dass das ASV Dillenburg die Lage des vorhandenen Lichtsignalgesteuerten Knotens B 277 / Dillfeld zum Anschluss des Dillfeldes in verkehrlicher und verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht als ungünstig empfindet. Nur aus diesem Grund und unter Maßgabe, dass perspektivisch ein Rückbau der bestehenden Anbindung erfolgt, stimmt das ASV Dillenburg der Absicht der Stadt Wetzlar zur Einrichtung eines Anschlusses des Gewerbegebietes Dillfeld an die B 277 im Bereich der Anschlussstelle Aßlar der A 480 zu. Ein Grund zur Einrichtung eines weiteren Anschlusses wegen mangelnder Leistungsfähigkeit des vorhandenen Anschlusses wäre bei dem gegenwärtigen und auch unter dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen an sich nicht gegeben.

Ein seitens des ASV geforderter sofortiger Rückbau des vorhandenen Anschlusses Dillfeld (Lichtsignalanlage 1. Anschluss Dillfeld an die B 277) nach Fertigstellung des 2. Anschlusses an die B 277 (Anschluss im Bereich der Anschlussstelle Aßlar der A 480) wurde seitens der Stadt Wetzlar unter Verweis auf die deutlich größeren Umwege des überwiegend in Richtung Wetzlar ausgerichteten Verkehrs zurückgewiesen. Man habe mit dem ASV jetzt folgende Vereinbarung getroffen, dass der Rückbau des mittleren Anschlusses erst dann erfolgt, wenn neben dem Nordanschluss (2. Anschluss)

auch ein dritter südlicher Anschluss des Dillfeldes an den Westanschluss vollzogen wird. Der dritte Anschluss sei wichtig, weil neben Buderus Edelstahl im Norden auch die Fa. Duktus im Süden plane, ihren Logistikbereich ins Dillfeld zu verlagern. Dadurch würde es eine erhebliche Entlastung für die Innenstadt, die Sophienstraße bzw. die Hermannsteiner Straße geben.

Weiterhin könnte dann das Gewerbegebiet Dillfeld direkt von der Innenstadt Wetzlar mit allen Fahrzeugarten erreicht werden, was gegenwärtig durch die Widmung der B 277 als Kraftfahrtstraße für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 60 km/h nur mit erheblichen Umwegen über die Dillstraße in Hermannstein möglich ist. Insofern könne dieses Vorhaben seitens der Stadt unterstützt werden.

Die Stadt habe mit der vorgelegten Planung, so Herr K e t t e r e r, weiterhin die Option aufrecht erhalten, den mittleren Anschluss weiter zu nutzen. Wenn er dann zurückgebaut wird, werde man weiterhin rechts raus bzw. rechts rein fahren können. Stv. D r o ß fragte nach, ob damit diese Behelfszufahrtsmöglichkeit sicher erhalten bleibe. Dies wurde von Herrn K e t t e r e r bejaht.

FrkV M i c h a l e k verdeutlichte noch einmal, dass dem ASV zwei Anschlüsse an die B 277 perspektivisch zu viel seien. Herr B a d e r erwiderte, dass aber für eine Übergangszeit der vorhandene lichtsignalgesteuerte Anschluss bleibe. Insgesamt müssen hier zwei Interessenlagen abgewogen werden. Die jetzt vorgeschlagene Lösung sei eine sinnvolle.

Herr K e t t e r e r ergänzte, dass sich zwar aus den Verkehrszahlen kein zweiter Anschluss rechtfertige. Man habe aber das Problem, dass nur ein Anschluss an das Gewerbegebiet Dillfeld strategisch zu wenig sei. Wenn es zu Störungen, z. B. durch liegengebliebene Lkw, in der einen Zufahrt komme, habe man keine Alternative mehr. Das ganze Gewerbegebiet ist abgehängt. Um die Sicherheit des Gewerbegebietes und dessen Infrastruktur zu gewährleisten, brauche man auf jeden Fall einen zweiten Anschluss. Wenn später dann ein Nord- und Südanschluss realisiert sind, ist es möglich, den vorhandenen lichtsignalgesteuerten Anschluss zurückzubauen.

Stv. P r o s s fragte an, ob es notwendig sei, an den Nordanschluss einen Kreisverkehr zu bauen. Herr K e t t e r e r betonte, dass dies aus Leistungsfähigkeitsgründen notwendig sei, aber auch ein Wunsch des ASV war. Zum Einen zur Verkehrsberuhigung und zum Anderen als Abschluss für den vierspurigen Bereich der B 277. Stv. P r o s s bat darum, die Vorlage auch im Ortsbeirat Hermannstein vorzustellen. Dies sagte Herr K e t t e r e r zu.

Abstimmung mit o. g. Änderung: 10.0.1

TOP 4

1888/10

61. Änderung des Flächennutzungsplanes

- Kinderspielplatz „Am Berg“, Stadtteil Naunheim

- abschließender Beschluss

FrkV M i c h a l e k bezog sich auf den im Erläuterungsbericht Teil II/Seite 3 genannten „Bergschaden“, der sich in 2001 ereignet habe. Er bat - gerade auch im Hinblick auf den geplanten Spielplatz - um detaillierte Auskunft, wo sich der Schaden ereignet habe und

ob von dort noch eine Gefahr ausgehe. Herr U f e r sagte zu, sich beim Bergamt danach zu erkundigen.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 5

1889/10

64. Änderung des Flächennutzungsplanes Kleingartengebiet „Unter der Mühle“, Stadtteil Naunheim - Entwurfsbeschluss

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 6

1887/10

Bebauungsplan Nr. 15.04 (KG) „Unter der Mühle“ Stadtteil Naunheim - Entwurfsbeschluss

Stve. D r o ß machte darauf aufmerksam, dass die Vorlage im Ortsbeirat einstimmig angenommen worden sei. Stv. P r o s s fragte nach, ob die in der Begründung genannte Bestandssicherung bedeute, dass eine nachträgliche Bebauung nicht mehr möglich sei. Herr U f e r bestätigte dies. Es handele sich bei diesem Bebauungsplan um eine reine Bestandssicherung. Wenn Gartenhütten hier entfernt würden, könnten sie nicht wieder aufgebaut werden. Dies war der Kompromiss, der zwischen der Stadt und der Wasserbehörde getroffen werden konnte.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 7

1952/10

Bebauungsplan Nr. 405 „Nahversorgungszentrum Naunheimer Straße/Dammstraße“ - Satzungsbeschluss -

FrkV M i c h a l e k bat darum, den beigefügten Plan etwas größer zu liefern.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 8

1935/10

Entwurfsplanung zum Neubau eines Spielplatzes in Wetzlar-Naunheim, „Am Berg“

AV S c h ä f e r bezog sich auf den Änderungsvorschlag des Sozialausschusses, wonach geprüft werden solle, das geplante Spielhaus durch ein sog. „Gräserhaus“ zu ersetzen. Er fragte an, was genau ein solches Gräserhaus sei.

FrkV M i c h a l e k machte deutlich, dass die Änderungsempfehlung auch der Wunsch des Ortsbeirates gewesen sei. Des Weiteren erkundigte er sich zu dem - in den beigefügten Bildern dargestellten - Trampolin, ob dies überhaupt kindersicher sei. Er habe den Eindruck, dort seien scharfe Kanten zu erkennen. Er bat darum, dies noch

einmal zu überprüfen.

Der Ausschuss schloss sich der Änderungsempfehlung des Sozialausschusses an und fasste einstimmig (11.0.0) folgenden Beschluss:

„Dem Konzept für die Gestaltung des Spielplatzes 'Am Berg' in Wetzlar-Naunheim wird zugestimmt. **Es soll geprüft werden, das Spielhaus durch ein Gräserhaus zu ersetzen.**“

TOP 9

1924/10

Situationsverbesserung für Radfahrer/innen im Bereich Hausertorstraße (Richtung Haarbach)

Der Antrag wurde von den Antragstellerinnen zurückgezogen, da der Vorgang bereits erledigt ist.

TOP 10

1925/10

Situationsverbesserung für Radfahrer/innen in den Bereichen Buderusplatz und Kreuzungs- bereich Karl-Kellner-Ring/Buderusplatz

AV S c h ä f e r verlas die Änderungsempfehlung des Umweltausschusses, wonach der Antrag in einen Prüfungsauftrag umgewandelt werden solle. Der erste Absatz laute somit wie folgt:

„Der Magistrat wird beauftragt **zu prüfen, ob** im Bereich des Buderusplatzes vor dem Drogerie-Markt Müller sowie im Kreuzungsbereich Karl-Kellner-Ring/Buderusplatz die Situation für den innerstädtischen Radfahrer sowie für den Radtouristen auch im Hinblick auf die Rechtssicherheit für diese Verkehrsteilnehmer wie folgt **verbessert werden kann**:

1.“

Abstimmung mit o. g. Änderung: 11.0.0

TOP 11

1958/10

Errichtung eines Parkdecks im Bereich der Innenstadt Prüfungsauftrag

FrkV M i c h a l e k fragte nach der derzeit vorhandenen Anzahl von Stellplätzen im Bereich der Avignon-Anlage. Er bat um Beantwortung bis zur Ältestenratssitzung am 08.12.2010.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 12

Mitteilungen und Anfragen

Mitteilungen

StR S e m l e r beantwortete Anfragen aus der letzten Sitzung und trug dazu folgende Stellungnahmen der Fachämter vor:

**- Sanierungsmaßnahmen Hallenbad „Europa“
Beckenabdeckung mittels einer Schwimmfolie (Anfrage Stv. Pohl)
(Bezug: DS 1941/10 - I/679)**

„Das Fachamt wartet noch auf Stellungnahme des eingeschalteten Fachingenieurs.“

**- Instandsetzung Alte Lahnbrücke
Gegenüberstellung von 2 Ausschreibungsvarianten (Anfrage Stv. Schäfer)
(Bezug DS 1948/10 - I/682)**

„In der Ausschreibung 'Sanierung Alte Lahnbrücke' wurden hinsichtlich der Verwendung des Altpflasters die folgenden beiden Varianten ausgeschrieben:

Variante 1:

Altpflaster geht in das Eigentum des Auftragnehmers über und kann von diesem in eigener Regie verwertet werden.

Variante 2:

Das Altpflaster ist vom Auftragnehmer auszubauen und zur Verwertung durch den Auftraggeber auf einer zugewiesenen Fläche zu lagern. Das Pflaster verbleibt bei dieser Variante im Eigentum der Auftraggeber.

Entsprechend dem erzielten Ausschreibungsergebnis hätten sich bei Variante 2 Mehrkosten von rd. 21.000 € ergeben. Um einen wirtschaftlichen Vorteil zu erhalten, hätte sich daher bei einer eigenen Verwertung ein oberhalb des v. g. Betrages liegender Erlös ergeben müssen. Da von dem ausgebauten Pflaster (ca. 600 qm) schätzungsweise 30 % geschädigt sind, wären nur noch rd. 420 qm verwertungsfähig gewesen. Der Verwertungserlös hätte dann mindestens 50 €/qm betragen müssen. Der Materialpreis für das neue Mittelpflaster mit 14 cm Dicke ergibt sich mit rd. 95 €/qm inkl. MwSt. frei Verwendungsstelle. Für das 30 Jahre alte und nur 10 cm dicke Altpflaster wären im Vergleich hierzu keinesfalls 50 €/qm ab Lagerstelle an Verwertungserlös zu erzielen gewesen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit hätte sich somit bei einer eigenen Verwertung des Altpflasters insgesamt ein Verlust für die Stadt ergeben. Es wurde daher die kostengünstigere Variante 1 bei der Zuschlagserteilung der Bauleistung beauftragt.“

- Mittelfahrbahnmarkierung Brühlsbachstraße (Anfrage Stv. Schäfer)

„Die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1 1993) besagen, dass innerhalb bebauter Gebiete Leitlinien in der Regel auf allen Straßen mit mehr als 2 Fahrbahnbreiten aufzubringen sind. Auf zweistreifigen Straßen mit ausreichenden Fahrbahnbreiten können sie dann aufgebracht werden, wenn die Belastung etwa 5.000 Kfz/24 h oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h übersteigt. Die letzte Überprüfung der Belastung in der Brühlsbachstraße wurde am 15.09.2010 durchgeführt, sie ergab einen Wert von 3.950 Fahrzeugen, die zulässige innerörtliche Geschwindig-

keit liegt bei 50 km/h. Da die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, ist die Markierung in der Brühlsbachstraße nicht möglich.“

- Deckensanierung Stoppelberger Hohl unterhalb der Römerstraße (Anfrage Stv. Scharmann)

„Die Wasserleitungsverlegungsarbeiten des Versorgers enwag sind über das Ausbauende der Deckenerneuerung hinaus verlegt worden. In den nächsten Jahren wird an dieser Stelle eine Einbindung des nächsten Abschnittes erfolgen. Aus diesem Grund wurde dieser Bereich eingespart. Der Zustand ist dennoch ordnungsgemäß und stellt weder eine Unfallgefahr noch eine Beeinträchtigung dar.“

- Bordsteinbeschädigung Dilluferstraße (Anfrage Stv. Scharmann)

„Der Zustand der Bordanlage in dem o. g. Bereich ist bekannt. Die Beschädigung der Borde stammen allerdings überwiegend aus der Frostperiode 2009/2010. Unter der Voraussetzung der Bereitstellung von Mitteln im Haushaltsjahr 2011 ist vorgesehen, die Bordanlage im o. g. Bereich vollständig zu sanieren.“

- Zustand Straßendecke „Zum Westergrund“, Stadtteil Nauborn (Anfrage Stv. Kunz)

„In der Straße 'Zum Westergrund', Nauborn, wurde ein Dünnschichtbelag im Kalteinbau an den Stellen aufgebracht, an denen der Versorger enwag durch die Versorgermaßnahme 2010 keine Oberflächenerneuerung durchgeführt hat. Der Dünnschichtbelag wird bis zu einer Dicke von 2 cm aufgetragen und kann Unebenheiten (hier Verdrückungen) nur bis zu einem gewissen Grad ausgleichen. Der aufgebrauchte Belag ist ordnungsgemäß und stellt daher auch keinen Mangel dar.“

Anfragen

- Stadthaus am Dom

FrkV M i c h a l e k bat um Sachstandsbericht zum „Stadthaus am Dom“, weil er mitbekommen habe, dass im Bereich der Bibliothek Abstützungen installiert werden sollen. Herr K e t t e r e r und Herr S e m l e r wiesen darauf hin, dass diese Abstützungen Folge eines Beschlusses der Eigentümerversammlung vom 30.11.2010 seien und von dort gefordert wurden. StR S e m l e r sagte einen Sachstandsbericht bis zur Ältestenratssitzung am 08.12.2010 zu.

- Gewerbliche Nutzung in Wohngebieten

FrkV M i c h a l e k berichtete, er sei von einer Anwohnerin der Straße „Am Sturzkopf“ angesprochen und gefragt worden, ob in einem reinen Wohngebiet eine gewerbliche Nutzung zulässig sei. Er gebe die Frage hiermit weiter. Im vorliegenden Fall handele es sich um die Heizungsbaufirma Schmidt. Er bat um Prüfung im Allgemeinen und bezogen auf diesen Einzelfall.

- Stellplätze Steighausplatz

FrkV M i c h a l e k erkundigte sich nach dem Sachstand „Stellplätze Steighausplatz“.

StR S e m l e r teilte mit, dass eine Vorlage im Geschäftsgang sei, die in der nächsten Gremienrunde beraten werde.

- Stadtmauer vor dem Gebäude der Taunus BKK

AV S c h ä f e r stellte folgende - von ihm schriftlich vorgelegte - Frage:

„Der Teil der historischen Stadtmauer vor dem Gebäude der Taunus BKK in der Schützenstraße wurde bei einem Verkehrsunfall beschädigt und ist teilweise zusammengebrochen.

1. Ist der dadurch entstandene Schaden durch den Haftpflichtversicherer ersetzt worden?
2. Wann erfolgt die Wiederherstellung der Mauer?
3. Ist es zutreffend, dass die Wiederherstellung nicht erfolgen soll, sondern nur noch der nach dem Schadensfall noch vorhandene Teil renoviert werden soll? Mit welcher Begründung soll keine vollständige Wiederherstellung erfolgen, obwohl der Schaden doch durch den Schädiger bzw. den Haftpflichtversicherer ersetzt werden muss?“