



NIEDERSCHRIFT

Gremium	Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss
Sitzungsnummer	46. Sitzung
Datum	Dienstag, den 30.11.2010
Sitzungsbeginn	18:05 Uhr
Sitzungsende	20:40 Uhr
Sitzungsort	Sitzungsraum Nr. 003/004 des Neuen Rathauses

**Anwesend waren:
vom Gremium:**

Ausschussvorsitzende Dr. Greis,	B90/Grüne
Stellv. Ausschussvorsitzender Wolf,	FDP
Stadtverordnete Dr. Göttlicher-Göbel,	SPD
Stadtverordnete Heil-Schön,	SPD
Stadtverordneter Dr. Ihmels,	SPD
Stadtverordnete Koster,	SPD
Stadtverordneter Cloos,	CDU
Stadtverordneter Hedderich, (i.V.f. Stv. Lang)	CDU
Stadtverordnete Marx,	CDU
Stadtverordneter Breidsprecher,	CDU
Stadtverordneter Lautz,	FW

vom Magistrat:

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

von der Verwaltung:

Herr Ketterer, Tiefbauamt	ohne
Herr Velte, Stadtbetriebsamt	ohne
Herr Ufer, Planungs- und Hochbauamt	ohne
Herr Bader, Büro des Baudezernats	ohne

vom Büro der Stadtverordnetenversammlung:

Herr Kulig, als Schriftführer
Frau John

ferner waren anwesend:

Herr Weil, Allg. Deutscher Fahrradclub e. V. (zu TOP 1.1)
Stve. Droß, SPD-Fraktion

AV Dr. G r e i s 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.

Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l stellte den Antrag, den Tagesordnungspunkt 8 abzusetzen, da die Vorlage zunächst in den Ortsbeiräten besprochen werden sollte. StR S e m l e r erläuterte, dass es sich bei der Vorlage lediglich um eine grundsätzliche Klassifizierung von Grünflächen handele. Organisatorische Fragen wären zu einem späteren Zeitpunkt zu klären. Stv. B r e i d s p r e c h e r ergänzte, dass er hinsichtlich dieser Vorlage für eine Mitwirkung der Ortsbeiräte keine Notwendigkeit sehe. Stv. C l o o s sprach sich gegen eine Absetzung des Tagesordnungspunktes aus, da eine Beteiligung der Ortsbeiräte zu einem späteren Zeitpunkt (bei der Einstufung der einzelnen Flächen) ohnehin erfolgen werde. Stve. D r o ß vertrat die Auffassung, dass die Vorlage im Vorfeld in die Ortsbeiräte gehöre, da diese zu einem späteren Zeitpunkt darüber bestimmen müssten.

Abstimmung: 4.6.1

Die Tagesordnung wurde in vorgelegter Reihenfolge genehmigt.

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

TOP 1

Radwege in Wetzlar

TOP 1.1

Informationsgespräch mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e. V.

TOP 1.2

1924/10

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

I/668

TOP 1.3

1925/10

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

I/669

TOP 2

1971/10

Neubau 2. Anschluss Dillfeld an die B 277

I/697

TOP 3

1888/10

61. Änderung des Flächennutzungsplanes

- Kinderspielplatz „Am Berg“, Stadtteil Naunheim

- abschließender Beschluss

I/690

TOP 4

1889/10

64. Änderung des Flächennutzungsplanes

Kleingartengebiet „Unter der Mühle“, Stadtteil Naunheim - Entwurfsbeschluss

I/691

TOP 5

1887/10

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

Stadtteil Naunheim

- Entwurfsbeschluss

I/698

TOP 6

1952/10

Bebauungsplan Nr. 405 „Nahversorgungszentrum Naunheimer Straße/Dammstraße“

- Satzungsbeschluss -

I/692

TOP 7

1961/10

**Satzung zur Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Wetzlar vom 26.04.2005,
zuletzt geändert am 17.11.2009**

I/696

TOP 8

1973/10

Einführung von Pflegeklassen und Pflegestandards in den öffentlichen

Grünanlagen

I/693

TOP 9

1958/10

Errichtung eines Parkdecks im Bereich der Innenstadt

Prüfungsauftrag

I/677

TOP 11

Verschiedenes

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

TOP 1

Radwege in Wetzlar

TOP 1.1

Informationsgespräch mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e. V.

Herr **W e i l** erläuterte, dass seine Ausführungen auf der Basis von Erhebungen erfolgen. Das Fahrradfahren sei inzwischen im ökologischen Bereich angesiedelt, gleichzeitig bedeute dies, dass das Fahrradfahren ein fester Bestandteil des Straßenverkehrs geworden sei und dies nicht nur aus touristischen Aspekten. Man verzeichne derzeit eine zehnprozentige Steigerungsrate bei dem touristischen Verkehr. Herr **W e i l** bezog sich auf die vor geraumer Zeit in einem Artikel in der Wetzlarer Neuen Zeitung aufgeführten Probleme. Im Einzelnen ging er auf folgende Bereiche ein:

Hausertorstraße

Hier handele es sich um einen ca. 50 Meter langen Verkehrsweg. Dieser Weg stelle bei dem Übergang vom Radweg in die Fahrbahn eine Gefahr dar. Diese Form von Radwegen halte der ADFC für nicht sinnvoll. Es sei dennoch wichtig, dass bei den Übergängen eine möglichst hohe Sicherheit gewährleistet werde. Herr **W e i l** stellte anhand von Schau-Beispielen einige Lösungen aus dem Bereich der Stadt Frankfurt vor.

Domplatz

Der Domplatz sei für Touristen frei. Das Radfahren auf dem Domplatz sei untersagt. Das Fahrradfahren bergab sei richtigerweise verboten, da durch schnelles Fahren Gefahren für Fußgänger bestünden. Das Fahrradfahren bergauf sollte nach Auffassung des ADFC gestattet werden, da hier kein schnelles Fahren möglich sei.

Verbindung Schillerplatz - Jugendherberge

Die derzeitige Radwegführung vom Schillerplatz zur Jugendherberge, die über die Helgebachstraße führe, sei fahrradfahrer-unfreundlich, da auf diesem Radweg eine Steigung über 10 % bewältigt werden müsse. Eine andere Führung über die Helgebachstraße und die Gartenwiesen mit einer durchschnittlichen Steigung von 6 % wäre möglich und somit auch radfahrer-freundlich.

Verbindung Frankfurter Straße/Bergstraße, Richtung Finanzamt

In dem Kreuzungsbereich bestehe keine legale Möglichkeit, den bergab führenden Radweg zu benutzen. Hier müssen drei Fahrspuren überquert werden. Dies stelle nicht nur

eine Gefahr für die Radfahrer, sondern auch für den fließenden Verkehr dar. Es gäbe in diesem Bereich eine Möglichkeit, die Verbindung ungefährlicher zu gestalten. Eine mögliche Radführung würde vom Kornmarkt über Brückenborn/Rasselberg bis zum Optikpark führen. Wegen der ungünstigen Topografie der Stadt sei diese fahrradunfreundlich. Zukunftsorientiert ergeben sich Veränderungen technischer Art bei der Herstellung von Fahrrädern, so sei der Zuwachs bei Fahrrädern mit Motorunterstützung derzeit bei über 10 % mit steigender Tendenz.

Verbindung Nauborn - Kernstadt

Die Verbindung nach Nauborn sei in Ordnung. Die Verbindung aus Nauborn kommend weise am Ebertplatz Probleme auf. Eine Überquerung des Ebertplatzes sei nicht erlaubt. Es müsse eine Umgehung über den Kreisel erfolgen. Eine durchgezogene Linie auf der Fahrbahn gelte ebenfalls für Radfahrer.

Herr **W e i l** führte einige Beispiele aus dem Bereich der Stadt Frankfurt an, in denen einige Gestaltungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, z. B. durch Markierung auf der Straße für die Radfahrer in schwierigen Bereichen. Dadurch würden viele Gefährdungsbereiche entzerrt.

Dilltalweg/Neue Anbindung aus Richtung Aßlar

Herr **W e i l** führte an, dass es sich hier um eine sehr gute Anbindung aus dem Dillfeld handle, diese jedoch keine Lösung für die Alltagsradler aus Dalheim mit sich bringe. Bei der Anbindung an den Lahntalradweg im Bereich der Neustadt bestehe eine unglückliche Führung im Bereich der Dillbrücke/Altenberger Straße. Eine einfache Lösung wäre hier eine Anbringung entsprechender Markierungen auf der Fahrbahn. Zusätzlich gebe die Straßenverkehrsordnung die Möglichkeit der Anbringung von entsprechenden blauen Schildern, nach denen die Benutzung der Bürgersteige gleichzeitig für die Radfahrer und die Fußgänger möglich sei.

Stv. **B r e i d s p r e c h e r** richtete die Frage an Herrn Bader und Herrn Ketterer, inwieweit man mit einfachen Mitteln, z. B. durch die Aufstellung von solchen Schildern, eine wesentliche Verbesserung in der Praxis erreichen könnte. Herr **B a d e r** erläuterte die Situation im Radwegenetz. Grundsätzlich sei eine kurzfristige Verbesserung zum Teil möglich. Die Situation sei generell sehr schlecht, vor allem durch die Topografie im Stadtbereich. Er verwies darauf, dass auch die Akzeptanz für die existierenden Probleme im Radwegenetz sehr schlecht sei. Es fehle zum einen an den erforderlichen Ressourcen und zum anderen an Arbeitszeit, um erforderliche Planungen voranzutreiben.

Herr **K e t t e r e r** bekräftigte die Aussagen von Herrn Bader, vor allem in Bezug auf das strategische Fahrradnetz in Wetzlar. Grundsätzlich sei bekannt, dass bei den Radwegen viele Mängel vorhanden seien und auch die Beschilderung sehr mangelhaft sei. Es sei erforderlich, eine strategische Radwegplanung anzustoßen, die sehr komplex und wegen des Hessentages derzeit nicht lösbar sei.

Stv. **B r e i d s p r e c h e r** erklärte, dass er manche Gründe nicht nachvollziehen könne. Auch unter dem Aspekt des Hessentages dürfe man nicht warten, bis ein Gesamtkonzept vorliege. Es sei wichtig, dass man wenigstens punktuelle Verbesserungen schaffe. Eine schrittweise Verbesserung der Mängel wäre wünschenswert.

Herr K e t t e r e r führte aus, dass man grundsätzlich nicht alle Aufgaben bis nach dem Hessentag aufschiebe, es werden bereits jetzt Maßnahmen ergriffen. So beispielsweise der bemängelte Übergang des Radweges in der Hausertorstraße. In dem Bereich wurden Leitschwellen angebracht und so das Gefahrenpotential wesentlich herabgesetzt.

Herr W e i l erläuterte weiter, dass der ADFC sich als Verband vor einem Jahr in Wetzlar gegründet habe. Kontakte zu anderen Verbänden im Nord-/Süd-Gefälle werden gepflegt. Im Süden bestehen die Verbände bereits seit über 20 Jahren und sind in die Gestaltung des Radwegenetzes mit eingebunden. Wetzlar sei hierbei eine „Entwicklungsregion“. Grundsätzlich sollte der ADFC bei allen Planungen beteiligt werden, damit die Gefahrenpotentiale aus Sicht des Radfahrers berücksichtigt werden können.

Stve. D r o ß wies auf die Gefahrensituation für Radfahrer in der Altenberger Straße hin. So könnte das Gefahrenpotential für Radfahrer durch die vorgebrachten Beispiele, wie z. B. durch Aufstellen von Schildern und gemeinsamer Nutzung der Bürgersteige für Radfahrer und Fußgänger, im Wesentlichen entschärft werden. Herr W e i l erläuterte, dass im besagten Bereich der Bürgersteig eine Breite von 2,20 Meter habe und es somit keine Probleme geben dürfte, diese Möglichkeiten auch umzusetzen. Der Bürgersteig könnte für Fußgänger und Radfahrer in beide Richtungen freigegeben werden.

Herr K e t t e r e r erläuterte, dass die Problematik bereits mehrmals diskutiert worden sei. Es sei aber Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde unter Einbindung der Polizei. Die Straßenverkehrsbehörde habe diese Möglichkeit bereits als unzulässig erklärt. StR S e m l e r ergänzte, dass bei der Stadtentwicklungskonzeption die Radwegeführung durch die Stadt ebenfalls ein Thema aus der Sicht des Tourismus sei. Hierzu solle eine Aufnahme des ADFC als Beteiligter in den Verteiler erfolgen.

TOP 1.2

1924/10

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

Stve. D r o ß fragte an, ob aufgrund des Antrages die Leitschwellen im besagten Bereich bereits aufgestellt worden seien. Herr K e t t e r e r erläuterte, dass die Aufstellung der Leitschwellen nichts mit dem Antrag zu tun habe. Es seien vielmehr bereits mehrere Hinweise auf die Gefahren erfolgt, so dass die Leitschwellen aufgestellt wurden. Stve. D r o ß erklärte, dass sie diese Maßnahme sehr begrüße und der Antrag somit erledigt wäre.

Stv. W o l f führte aus, dass er eine ähnliche Situation aus Frankfurt am Main kenne. Dort werde der Radverkehr bewusst durch die Radfläche und eine gestrichelte Markierung in den Verkehr mit einbezogen. Stve. D r o ß fragte an, ob dies nicht auch im Bereich der Hausertorstraße möglich sei. Herr K e t t e r e r antwortete, dass hierzu eine erforderliche Straßenbreite notwendig sei, die in diesem Bereich aber aufgrund der Sperrfläche nicht gegeben sei. Gleichzeitig befinde sich dort eine Abbiegespur.

Der Antrag wurde von Stv. D r o ß zurückgezogen und für erledigt erklärt.

TOP 1.3

1925/10

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

Herr **K e t t e r e r** bat, den Antrag in einen Prüfungsauftrag umzuwandeln, da eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erforderlich sei.

Stv. **B r e i d s p r e c h e r** fragte an, ob bei der Markierung, ähnlich wie bei der Aufstellung von Schildern, die Straßenverkehrsbehörde zuständig sei. Herr **K e t t e r e r** erläuterte, dass die Durchführung von Markierungen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werde.

Die Ausschussmitglieder verständigten sich darauf, den Antrag in einen Prüfungsauftrag abzuändern, so dass der erste Absatz wie folgt laute:

„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 2

1971/10

Neubau 2. Anschluss Dillfeld an die B 277

Stve. Dr. **G ö t t l i c h e r - G ö b e l** fragte nach der Zustimmung des Baulastträgers. Herr **B a d e r** erläuterte, dass grundsätzlich erst ein Verkehrsbedürfnis vorliegen müsse. Es bestehe ein gemeinsames Interesse des ASV als Straßenlastträger und der Stadt Wetzlar, eine neue Anbindung zu schaffen. Als Grundlage gelte die Richtlinie des jetzigen Anschlusses. Stve. **H e i l - S c h ö n** erkundigte sich, ob der Ortsbeirat Hermannstein beteiligt worden sei, da dieser Anschluss in der Gemarkung Hermannstein liege. Herr **K e t t e r e r** erläuterte, dass zu der Gesamtplanung auch der Hochwasserschutz gehöre. Im Rahmen dessen sei der Ortsbeirat beteiligt worden.

Stve. Dr. **G ö t t l i c h e r - G ö b e l** fragte nach dem zeitlichen Rahmen der Umsetzung, ob dies noch vor dem Hesttag umgesetzt werde. Herr **K e t t e r e r** erklärte, dass die Stadt von der Planfeststellung befreit sei. Der Anschluss werde bis zum Hesttag fertiggestellt werden. Die weitere Fortführung der Anbindung nach Hermannstein sei jedoch nicht möglich, da hierzu eine Bebauungsplanänderung erforderlich sei. Über den neu zu schaffenden Knotenpunkt soll der Hauptzugangsverkehr zum Hesttag zu den Parkplätzen erfolgen. Die Umsetzung sei für 2011 vorgesehen.

Stve. Dr. **G ö t t l i c h e r - G ö b e l** erkundigte sich weiter, ob in diesem Zusammenhang auch der untere Kreisverkehr errichtet werde. Herr **K e t t e r e r** antwortete, dass dies bei der jetzigen Maßnahme nicht durchgeführt werde, da hierzu eine Bebauungs-

planänderung erforderlich sei. Stv. C l o o s fragte, ob es nicht in diesem Zusammenhang sinnvoll wäre, die Bebauungsplanänderung voranzutreiben. Herr K e t t e r e r erklärte, dass es sich bei der Bebauungsplanänderung um ein sehr aufwändiges Verfahren handle, da in dem vorgesehenen Bereich in landwirtschaftliche Flächen eingegriffen werde.

AV Dr. G r e i s wies darauf hin, dass man mit dem in dieser Vorlage aufgeführten Beschlusstext bereits die Planung beschließe. Herr K e t t e r e r erklärte, dass man den Antragstext dahingehend ändern müsse, dass es sich hier um ein Konzept für die Planung handle.

Die Ausschussmitglieder fassten einstimmig (11.0.0) folgenden geänderten Beschluss:

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

TOP 3

1888/10

61. Änderung des Flächennutzungsplanes

- Kinderspielplatz „Am Berg“, Stadtteil Naunheim

- abschließender Beschluss

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 4

1889/10

64. Änderung des Flächennutzungsplanes

Kleingartengebiet „Unter der Mühle“, Stadtteil Naunheim - Entwurfsbeschluss

Keine Wortmeldungen.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 5

1887/10

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

Stadtteil Naunheim

- Entwurfsbeschluss

AV Dr. G r e i s bezog sich auf die Beratungen im Ortsbeirat Naunheim, in denen darauf hingewiesen worden sei, dass die Errichtung von Gartenhütten unzulässig sei. In den Bereichen, in denen sie abgebrochen wurden, dürften sie nicht neu errichtet werden. Herr U f e r ergänzte, dass sich der Bereich im Überschwemmungsgebiet

befinde, vorhandene Gartenhütten würden geduldet. Stv. Dr. I h m e l s wies darauf hin, dass die vorhandenen Hütten einen Bestandsschutz genießen.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 6

1952/10

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

AV Dr. G r e i s wies darauf hin, dass die Unterführung „Dammstraße“ ursprünglich anders gestaltet werden sollte. Dies wurde bereits im Rahmen der „Sozialen Stadt“ vorgestellt. Sie fragte an, ob hier noch eine Abstimmung bei der Ausführung erfolge. Herr U f e r antwortete, er gehe davon aus, dass vor der Ausführung eine Absprache mit dem Investor erfolgen werde. AV Dr. G r e i s fragte weiter an, ob hierzu eine Flächennutzungsplanänderung erforderlich sei. Herr U f e r erklärte, dass eine Flächennutzungsplanänderung nicht erforderlich sei.

Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l erkundigte sich, inwieweit der Investor beteiligt werde. Die Problematik sei bereits im Rahmen der „Sozialen Stadt“ diskutiert worden. AV Dr. G r e i s fragte an, von wem die Kosten für die Verlegung der Bushaltestelle getragen werden. Herr U f e r erläuterte, dass der Stadt keinerlei Kosten entstehen. Dies werde in einem Vertrag mit dem Investor geregelt. AV Dr. G r e i s erkundigte sich weiter, durch wen die Artenschutzüberwachung erfolge. Herr U f e r teilte mit, dass die Überwachung durch die Untere Naturschutzbehörde vorgenommen werde.

AV Dr. G r e i s wies darauf hin, dass bei den Verkehrsuntersuchungen falsche Zeiten gewählt worden seien. Der Parkplatz werde überwiegend durch die Schulen genutzt. Herr B a d e r erläuterte, dass die Verkehrszählungen vormittags und nachmittags erfolgt seien und hierbei die Spitzen am Nachmittag liegen. Der Knotenpunkt der Dammstraße und der Naunheimer Straße liege im Bereich des ASV als Baulastträger.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 7

1961/10

Satzung zur Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Wetzlar vom 26.04.2005, zuletzt geändert am 17.11.2009

StR S e m l e r erklärte, dass der § 7 nach den Gesprächen in den Ortsbeiräten jetzt dahingehend geändert werde, dass auf den Stadtteilstädtfriedhöfen die Bestattungszeit von montags bis donnerstags von 15.00 auf generell 14.00 Uhr geändert werde. Dies habe aber nicht zur Folge, dass nach 14.00 Uhr keine Bestattungen mehr erfolgen können.

AV Dr. G r e i s verwies auf § 5 Absatz 3 Ziffer k) der Satzung (Artikel I der Änderungssatzung) und die darin enthaltene Ausführung, dass es nicht gestattet sei, „private Abfälle in den Abfallbehältern der Friedhöfe abzulagern“. Sie fragte an, ob dies deutlich genug mache, dass man zwar einen Getränkebehälter, nicht aber seinen Gartenabfall

dort entsorgen dürfe. StR S e m l e r führte hierzu aus, dass die neue Satzung auf eine Mustersatzung aufgebaut und diese juristisch geprüft sei.

AV Dr. G r e i s fragte weiter an, um was es sich bei „Urnenkompletanlagen“ handle. Herr V e l t e erläuterte, dass es sich hierbei um Grabanlagen handle, die bereits zu Lebzeiten oder bei Eintreten eines Trauerfalls erworben werden könnten. Hierbei gehe es um Grabanlagen, in denen 6 Gräber zusammengefasst werden. In der Leistung seien neben dem Graberwerb die Kremation, die Beschriftung eines einfachen Grabsteines und die Pflege für die Dauer der Ruhefrist beinhaltet. Die Leistungen werden über die Treuhandstelle für Dauergrabpflege Hessen-Thüringen verwaltet und die Gelder bezüglich der Pflege an die Gärtner ausgezahlt.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 8

1973/10

Einführung von Pflegeklassen und Pflegestandards in den öffentlichen Grünanlagen

StR S e m l e r erläuterte vorab, dass es bei der Erarbeitung der Pflegeklassen ausgiebige Diskussionen mit dem Fachamt gegeben habe. Hierbei wurde insbesondere diskutiert, wie viele Pflegeklassen es geben sollte. Nach seiner Auffassung seien drei Pflegeklassen zu wenig und alles, was über vier gehe, sei zu viel. Die Pflegeklassen bieten die Möglichkeit einer strukturierten Arbeit. Die in der Tabelle aufgeführten Zahlen stellen die Arbeit in Meter bzw. in Stückzahl dar.

Stv. B r e i d s p r e c h e r vertrat die Auffassung, dass die Vorlage eindeutig sei und darüber nicht diskutiert werden müsse. StR S e m l e r stimmte zu, dass über die Pflegeklassen nicht zu diskutieren sei. Die Diskussion entstehe vielmehr in der Einstufung der einzelnen Anlagen.

Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l verwies auf die Standards zur Einsparung im Haushaltssicherungskonzept. Die Kategorie 4 komme auch dem Landschafts- und Naturschutzgedanken zu Gute. Hier bedeute weniger Pflege manchmal mehr.

Stve. H e i l - S c h ö n fragte an, inwieweit sich die Messkriterien auf das Personal auswirken. StR S e m l e r erläuterte, dass hierzu derzeit keine Aussagen getroffen werden könnten. Dies sei frühestens möglich, wenn der Umfang feststehe. Dies werde mindestens zwei bis drei Zyklen dauern, im gleichen Maße auch die Einstufung der Flächen.

Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l erkundigte sich, ob die angeführten Zahlen aufgrund der Erfahrungswerte ermittelt worden seien, beispielsweise 18 mal mähen. StR S e m l e r erklärte, dass hierbei von 100 % ausgegangen werde und dann lediglich eine Abstufung auf mehr oder weniger erfolge. Hierbei spiele auch eine Rolle, ob eine Pflege über oder unter dem Standard liege, so zum Beispiel die Grünfläche vor dem Rathaus. Die Pflegeklassen seien nicht statisch zu betrachten, stellen aber einen Erfahrungswert dar. Eine sehr große Rolle spiele hierbei auch die Witterungsabhängigkeit.

AV Dr. G r e i s fragte nach den Angaben aus dem Auszug aus dem Grünflächenka-

taster. Herr V e l t e erklärte, dass sich die Angaben auf die Fläche, auf die Länge und die Punkte beziehen.

Abstimmung: 7.0.4

TOP 9

1958/10

Errichtung eines Parkdecks im Bereich der Innenstadt Prüfungsauftrag

Stv. W o l f führte aus, dass in der Altstadt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen bestehe. Einerseits durch Anwohner und andererseits durch Bürger, die zum Einkaufen kommen. Hierbei gebe es große Probleme - vor allem für die Kaufleute - wenn zu wenig Parkraum existiere. Er habe beobachten können, dass bereits morgens im Bereich der Avignon-Anlage der Parkplatz voll ausgelastet sei. Seiner Auffassung nach wäre ein Konzept eines Parkdecks nach dem Vorbild der Stadt Gelnhausen möglich. Sollte man einen Betreiber für ein Parkdeck finden, werde dies zu einer hundertprozentigen Erhöhung der Parkplätze führen.

Stve. K o s t e r vertrat die Auffassung, dass man sich bei der Gestaltungsplanung an den Vorgaben des „Masterplans von Maastricht“ orientieren sollte. Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l unterstützte den Antrag. Hierbei verwies sie auch auf die Parkplatzaufschaffung im Bereich des Rathauses, worüber bereits eine sehr lange Diskussion bestehe.

Abstimmung: 11.0.0

TOP 11

Verschiedenes

- Stv. H e d d e r i c h bezog sich auf seinen Hinweis in der September-Sitzung des Bauausschusses, in der er auf defekte Lampen in der Lessingstraße Richtung Krankenhaus aufmerksam gemacht habe. Die angesprochenen Lampen seien zwar zwischenzeitlich repariert worden, nun jedoch wieder defekt. Des Weiteren bat er darum, diesen Bereich grundsätzlich auf schadhafte Beleuchtung zu untersuchen, da dort noch mehrere Lampen defekt seien.
- Stv. H e d d e r i c h führte aus, dass in der Friedenstraße (in Höhe IHK) ein zeitlich begrenztes Parkverbot ausgewiesen sei, obwohl dort Parkbuchten vorhanden seien. Er bat um Klärung, was maßgeblich sei.
- AV Dr. G r e i s gab einen Hinweis auf die ausführlichen Unterlagen zur Wärmegewinnung aus dem Kanalsystem.
- AV Dr. G r e i s fragte an, ob sie für die nächste Sitzung, in der der Haushalt 2011 beraten werde, wie gewohnt eine Produktliste erstellen solle. Dies wurde von den Ausschussmitgliedern befürwortet.

AV Dr. Greis schloss, nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, die 46. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschusses.

Die Ausschussvorsitzende:

Der Schriftführer:

Dr. Greis

Kulig