



NIEDERSCHRIFT

Gremium	Bauausschuss
Sitzungsnummer	Bau/030/2014
Datum	Montag, den 14.07.2014
Sitzungsbeginn	18:40 Uhr
Sitzungsende	21:10 Uhr
Sitzungsort	Sitzungsraum Nr. 003/004 des Neuen Rathauses

Anwesend:

vom Gremium

Herr Bernhard Noack	Ausschussvorsitzender	CDU
Frau Martina Heil-Schön	Stadtverordnete	SPD
Herr Waldemar Droß	Stadtverordneter	SPD; i.V.f. Stv. Kraft
Herr Günter Pohl	Stadtverordneter	SPD
Herr Rolf-Georg Pross	Stadtverordneter	SPD
Herr Uwe Schmal	Stadtverordneter	CDU
Herr Werner Gerhardt	Stadtverordneter	CDU
Herr Christian Sarges	Stadtverordneter	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Jürgen Weigel	Stadtverordneter	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Dunja Boch	Stadtverordnete	FW; i.V.f. Stv. Spory
Herr Herbert H.G. Wolf	Stadtverordneter	FDP; i.V.f. Stv. Meißner

vom Magistrat

Herr Harald Semler	Stadtrat
Herr Norbert Kortlüke	Stadtrat

von der Verwaltung

Herr Tobias Wein	Rechtsamt
Herr Manfred Schieche	Büro des Magistrats
Herr Eckhard Nickig	Büro des Magistrats
Herr Markus Heller	Tiefbauamt
Herr Karl-Ernst Schaub	Planungs- und Hochbauamt

vom Büro der Stadtverordnetenversammlung

Herr Kulig, als Schriftführer
Frau John

außerdem waren anwesend

FrkV Dr. Greis, Bündnis 90/Die Grünen
Stv. Kinkler, SPD-Fraktion
Frau Wagner, Seniorenrat
Herr Adler, Planungsbüro Fischer, Linden (zu TOP 3 und 4)

AV N o a c k eröffnete die 30. Sitzung des Bauausschusses, begrüßte die Anwesenden und stellte fest, dass gegen die Form und Frist der Einladung keine Einwendungen erhoben wurden und dass der Ausschuss mit 11 Mitgliedern beschlussfähig ist.

Die Ausschussmitglieder befürworteten einstimmig die nachstehende

Tagesordnung:

- 1 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
Vorlage: 1527/13**
- 2 Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 231 "Zwischen Sophienstraße, Waldschmidtstraße, Breite Straße und der Moritz-Budge-Straße" einschließlich 1. Änderung, Wetzlar - Einleitungs- und Offenlegungsbeschluss
Vorlage: 2013/14**
- 3 67. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich "Am Rotenberg", Stadtteil Hermannstein - Entwurfsbeschluss
Vorlage: 2000/14**
- 4 Bebauungsplan Nr. 13 "Am Rotenberg", Stadtteil Hermannstein
Entwurfsbeschluss
Vorlage: 2001/14**
- 5 Sanierung der Teichanlage in der Neukölln-Anlage in Wetzlar-Dalheim
Vorlage: 2030/14**
- 6 Dauerhafte Nutzung der Alten Lahnbrücke
Vorlage: 2037/14**
- 7 Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 17.06.2014**
- 8 - 10 Grundstücksangelegenheiten**
- 11 Verschiedenes**

Zu 1 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Vorlage: 1527/13

Herr **Schiche** erläuterte die Vorlage. 1996 sei der Nahverkehrsplan erstmals in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Die erste Fortschreibung folgte 2006, überwiegend handelte es sich hier um die Aufteilung der Straßen. Die zweite Fortschreibung erfolge jetzt mit dem Schwerpunkt über die einzelnen Linien. In der Vorlage gehe es vor allem um die Taktung und die Linienführung. Auf den Seiten 62 und 63 der Vorlage seien die geplanten Investitionsmaßnahmen aufgeführt. Hierbei werde vor allem die Frage über die gesetzliche Verpflichtung der barrierefreien Gestaltung von Haltepunkten gelöst. Herr **Schiche** verwies darauf, dass hierzu bereits eine Prioritätenliste in der Ausschusssitzung im Mai verabschiedet worden sei.

Stv. **Droß** bezog sich auf Seite 29 der Vorlage und führte hier vor allem die Problematik der Anschlussmöglichkeiten mit der Bahn an. Er fragte an, wer für die Taktung in der Abstimmung verantwortlich sei, damit die Anschlussmöglichkeiten auch tatsächlich funktionieren. Herr **Schiche** erläuterte die Taktung der im Stadtbereich eingesetzten Busse. Hierbei erfolge die Abstimmung auf zwei Bahnlinien, zum einen auf die Linie Siegen-Frankfurt und zum anderen auf die Lahntalbahn. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, auf welche Linie sinnvoller abzustimmen sei. Grundsätzlich sei zu den Anschlussmöglichkeiten festzuhalten, dass die Züge nicht auf einen Bus warten, die Busse im Umkehrschluss jedoch auch nicht. Ein Takt für die Buslinien müsse eingerichtet werden.

Die Taktung sei derzeit bei 20 bis 30 Minuten für die Hauptlinien. Die Wartezeit betrage somit für einen Anschluss etwa 15 Minuten. Eine kurzfristige Nachjustierung der Zeiten sei nicht möglich. Die Verkehrsunternehmen optimierten die Einsätze, um Standzeiten zu verkürzen. Die Taktung sei auf den ersten Morgenzug und den letzten Abendzug abgestimmt. Der gesamte Busablauf sei abhängig vom Plan der Deutschen Bahn.

Stv. **Wolff** wies darauf hin, dass auch eine vernünftige Taktung problematisch sei, weil es oft Verspätungen bei der Bahn gebe. Stv. **Droß** führte aus, dass es hier weniger um das Problem im Allgemeinen gehe, sondern vielmehr darum, dass bei einzelnen Linien eine Nachjustierung der Zeiten erfolgen müsse. Herr **Schiche** verwies auf die Anlage 9 der Vorlage, in der alle vorgebrachten Belange der Ortsbeiräte aufgeführt seien und diese als Prüfaufträge erledigt werden. Stv. **Heil-Schön** interessierte zu erfahren, welche Wartezeiten hier als Grundlage für den Anschluss gesetzt wurden. Herr **Schiche** erläuterte, dass die Umsteigemöglichkeiten in einem Rhythmus von 5 Minuten im Informationssystem angezeigt werden. Alles, was sich darunter bewege, nicht. Er merkte an, dass bei einem Weg vom letzten Bushaltepunkt bis zum Gleis 7 etwa 5 Minuten als etwas zu kurz zu sehen seien. Es komme grundsätzlich auf die Beweglichkeit und Mobilität eines jeden Einzelnen, aber auch auf die Pünktlichkeit der Ankunft der Busse an. Eine Veränderung der Zeiten bedeute für einige eine Verbesserung, für andere aber wiederum einen Nachteil. Eine hundertprozentige Lösung sei hier nicht möglich.

Stv. **Gerhardt** sagte, dass es hierbei nur darum gehen könne, ob der erste Zug erreicht werden könne und nach dem letzten Zug noch ein Bus erreichbar sei. Eine Taktung von 20 bis 30 Minuten halte er für in Ordnung. Eine weitere Optimierung halte er für nicht notwendig. Stv. **Wolff** vertrat die Auffassung, dass Feinabstimmungen erfolgen müssten. Wenn beispielsweise ein Zug um 20:02 Uhr am Bahnhof ankomme, aber zur gleichen Zeit der Bus nach Garbenheim um 20:02 Uhr abfahre, dann sei somit keine Anschlussmöglichkeit gegeben.

Herr **S c h i e c h e** erläuterte, dass es hierbei vor allem darum gehe, eine Abstimmung auf die Wertigkeit der Zuglinien durchzuführen. Hier sei derzeit vordergründig die Linie Frankfurt-Siegen über die Taktung vorgegeben.

Abstimmung: 11.0.0

**Zu 2 Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 231 "Zwischen Sophienstraße, Waldschmidtstraße, Breite Straße und der Moritz-Budge-Straße" einschließlich 1. Änderung, Wetzlar - Einleitungs- und Offenlegungsbeschluss
Vorlage: 2013/14**

Stv. **W e i g e l** führte aus, dass er die Vorlage so verstehe, dass die jetzige Bebauung nicht weiter verfolgt werden solle und in Zukunft nach § 34 Genehmigungen erfolgen sollen. Er frage sich, inwieweit diese Änderung Sinn mache. Herr **S c h a u b** erläuterte, dass sich eine Bebauung am Umfeld orientiere. Hier sei die Beurteilung des Grundstücks des Arbeitsamtes, welches viergeschossig bebaut sei, maßgeblich. Der Bebauungsplan lege die Höhen sowie die Bebauungslinien fest. Nach derzeitigen Vorgaben sei eine Bebauung in einer anderen Form in diesen Bereichen nicht möglich. Aus diesen Gründen solle der Bereich nach § 34 flexibler gestaltet werden. Sollten sich daraus gravierende Probleme ergeben, wäre immer noch ein Aufstellungsbeschluss möglich.

Stv. **D r o ß** erkundigte sich, inwieweit die Änderung mit eventuellen Bauabsichten zu tun habe. Herr **S c h a u b** erläuterte, dass es sich hier um eine Aufgabe einer möglichen Form der Bebauung handele. Über bestimmte Bauvorhaben sei nichts bekannt. Stv. **P o h l** wies darauf hin, dass der jetzige Bebauungsplan in dem Bereich Vergnügungstätten zulasse. Inwieweit sei dies auch nach § 34 möglich? Herr **S c h a u b** sagte, dass in diesem Bereich Spielhallen aufgrund der bereits vorhandenen ausgeschlossen werden können.

Stv. **G e r h a r d t** merkte an, dass aus Sicht der Verwaltung dies wohl die beste Lösung sein möge, da diese die Richtung der Bebauung vorgeben könne. Bei einem Bebauungsplan gebe es jedoch Klarheit für den Bürger. Er halte daher eine Umplanung für die richtige Maßnahme. Des Weiteren werde mit § 34 - im Gegensatz zu einem Bebauungsplan - nicht deutlich, was man tatsächlich in diesem Gebiet wolle. StR **S e m l e r** erläuterte praxisorientiert an der Bahnhofstraße, dass hier die Verwaltung mit ständigen Änderungen in der Weiterentwicklung der Straße beschäftigt werde. Impulsvorgaben seien hier Marktinteressen bei der Vermarktung von Grundstücken, die bei dem gegenwärtigen Stand nicht veräußerbar seien. Bei einer Änderung stelle sich die Frage nach den Festsetzungen. Diese seien dann entsprechend maßgeblich. Nach § 34 bestehe die Möglichkeit, ein Optimum zu erarbeiten.

Abstimmung: 8.0.3

**Zu 3 67. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich "Am Rotenberg",
Stadtteil Hermannstein - Entwurfsbeschluss
Vorlage: 2000/14**

Gemeinsame Beratung mit TOP 4; Protokollierung s. dort

Abstimmung: 5.0.6

**Zu 4 Bebauungsplan Nr. 13 "Am Rotenberg", Stadtteil Hermannstein
Entwurfsbeschluss
Vorlage: 2001/14**

(Gemeinsame Beratung mit TOP 3)

StR S e m l e r gab bekannt, dass Herr Adler vom Planungsbüro Fischer anwesend sei, da die Flächen nicht im Besitz der Stadt seien, sondern durch einen Privatinvestor erschlossen werden sollen. Die Erschließung werde jedoch durch die Stadt begleitet.

Stv. P r o s s berichtete, dass die Angelegenheit zu einer großen Diskussion im Ortsbeirat geführt habe. Überwiegend bezog sich die Diskussion auf die Entwässerung des Baugebietes, hier vor allem auf die Entwässerung bei hohen Niederschlagsereignissen. Es bestünden Bedenken wegen des Abflusses des Niederschlagswassers trotz der vorgegebenen Zisternen auf den einzelnen Grundstücken. Des Weiteren sehe man die Führung des Wassers kritisch, welches aus dem Baugebiet in den Ortskern abgeleitet werde. Es bestehe die Befürchtung, dass bei starken Niederschlägen Bereiche unter Wasser stehen würden, da der Kanal nicht ausreichend dimensioniert sei.

StR S e m l e r führte aus, dass der neue Kanal an einen bestehenden Kanal angeschlossen werden solle. Hier gebe es Berechnungen des Tiefbauamtes als auch die Prüfung des Regierungspräsidiums. Wenn die Berechnungen nicht entsprechend funktionieren sollten, erfolge eine technische Veränderung, die als Auflage dargestellt werde. Retentionsraum für Niederschlagswasser solle auf den Grundstücken geschaffen werden. So sollen sechs Kubikmeter pro Grundstück Retentionszisternen errichtet werden.

Herr A d l e r ergänzte, dass mit der Erschließung das Planungsbüro Kolmer & Fischer beauftragt sei. Die vorgebrachten Bedenken werden in der Entwurfsplanung eingearbeitet und entsprechend vorgelegt. Eine Abstimmung mit der Stadt sowie dem RP zum Entwässerungskonzept habe stattgefunden. Hier wurde Einigkeit darüber erzielt, dass keine zentrale Niederschlagsrückhaltung im Bereich des Baugebietes erfolge, vielmehr auf jedem einzelnen Grundstück. Die Dimensionierung des Kanals und Niederschlagsereignisse werden dabei berücksichtigt.

Stv. G e r h a r d t sagte, dass die Retentionszisternen grundsätzlich in Ordnung seien, diese müssten aber nach einem ergiebigen Niederschlag auch wieder entleert werden. Herr A d l e r erläuterte, es sei vorgegeben, dass die Retentionszisternen mit zwei Kammern ausgestattet seien. So seien etwa drei Kubikmeter für den Verbrauch bestimmt und drei Kubikmeter, die wieder abfließen. Entsprechende Festsetzungen werden im Bebauungsplan festgehalten.

Stv. D r o ß befürwortete, dass diese Festsetzungen im Bebauungsplan erfolgen. Er fragte nach, welche Kosten auf die Eigentümer zukommen. Herr A d l e r erläuterte, dass hier eine Kostenneutralität zwischen den Zisternen auf den Grundstücken und einer Umlage bei einer zentralen Rückhaltung auf die Eigentümer bestehe. Stv. D r o ß führte weiter aus, dass in dem Baugebiet mehr als 100 Grundstücke entstehen werden und der Lahn-Dill-Kreis daher empfehle, das Baugebiet in zwei Abschnitten zu erschließen. Er fragte an, ob es genügend Interessenten für diese Bauflächen gebe. Des Weiteren erkundigte er sich, warum verglaste Dachziegel in dem Baugebiet nicht zugelassen werden.

Herr A d l e r erläuterte, dass Glasdachziegel untersagt werden wegen der hohen Spiegelwirkung. Dadurch entstehe eine Blendwirkung, die sich noch auf große Entfernungen auswirken könne. Hier sei vor allem auch der Zubringer zur Autobahn in Betracht zu ziehen. Untersagt werden lediglich stark glänzende Materialien. Ausgenommen hiervon blieben Anlagen zur Energiegewinnung. Über eine Bewerberliste sei ihm nichts bekannt, jedoch darüber, dass es viele Nachfragen bezüglich des Zeitpunktes der Erschließung des Baugebietes gebe.

StR S e m l e r ergänzte, dass man eine konkrete Zahl von Bewerbern nicht nennen könne. Diese würde sich seiner Kenntnis nach aber mindestens im zweistelligen Bereich bewegen. Bei der Erschließung bestehe kein Risiko für die Stadt, da diese durch einen Privatinvestor durchgeführt werde. Das Interesse des Investors bestehe darin, das Baugebiet in einem und nicht in zwei Bauabschnitten zu erschließen.

Stve. H e i l - S c h ö n verwies noch einmal auf die Entwässerungsproblematik, vor allem beim Kanalsystem. Sie bitte darum, dies im Vorfeld abzuklären und entsprechende Informationen auch weiterzugeben, da sie, vor allem als Mandatsträgerin, oft hinsichtlich der Erschließung gefragt werde und auch eine Auskunft erteilen möchte.

StR S e m l e r sagte zu, dass die Entwässerungsplanung in der nächsten Ausschusssitzung vorgestellt werde und das Verfahren somit weitergehen könne.

Abstimmung: 5.0.6

Zu 5 Sanierung der Teichanlage in der Neukölln-Anlage in Wetzlar-Dalheim Vorlage: 2030/14

StR K o r t l ü k e erläuterte den bisherigen Haushaltsansatz. In 2013 seien 25.000 € für Planungskosten und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 125.000 € angesetzt worden. Im Haushalt 2014 wurden die Baukosten auf 70.000 € vermindert und mit einem Sperrvermerk versehen.

Es sei gelungen, die vier Wohnungsbaugesellschaften an der Maßnahme mit jeweils 15.000 € zu beteiligen, so dass für die Bauausführung 130.000 € zur Verfügung stehen. Im Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss sei der Sperrvermerk aufgehoben worden.

Abstimmung: 11.0.0

Zu 6 Dauerhafte Nutzung der Alten Lahnbrücke Vorlage: 2037/14

StR S e m l e r erläuterte die Vorlage. Es handele sich hier um ein gravierendes Thema mit einer unterschiedlichen Sichtweise. Die Alte Lahnbrücke sei ein Bauwerk, das weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt sei. Er erläuterte die Baumaßnahmen an der Brücke in den letzten vier Jahren. Zuletzt sei noch ein Laufband eingesetzt worden. Nach Abschluss der Maßnahme im Sommer des letzten Jahres wurde ein Gutachten vorgelegt, wie es auch in der Vorlage dargelegt ist. Des Weiteren verwies er auf das Schreiben des Altstadtvereins, in dem man sich auf den Sachstand vor der Maßnahme in 2010 beziehe und die Brücke wieder in der damaligen Form der Nutzung hergestellt werden solle. Seitens des Vereins sei eine Öffnung der Brücke für den Verkehr gewünscht. Hierzu seien viele Gespräche mit dem Vorstand geführt und alle Argumente ausgetauscht worden. Es habe zusätzlich ein Termin zu einem Austausch mit den Fraktionsvorsitzenden im Februar stattgefunden. Bei dem Treffen wurden alle Argumente „Für und Gegen“ ausgetauscht. Konsens der Gespräche sei gewesen, einen gemeinsamen Weg zu finden, der für alle vertretbar ist. Hochgerechnet betragen die Kosten für die Unterhaltung der Brücke bei zulässigem Befahren jährlich etwa 60.000 €.

StR S e m l e r erläuterte anhand einer Zeichnung den technischen Zustand des Pflasters auf der Brücke und verwies dabei auf die Problematik der Verlegung von Pflaster auf eine Betonfläche und vor allem in den Stoßbereichen des Anschlusses der Brücke zu einem festen Untergrund. Er wies darauf hin, dass man vielmehr die Problematik der Beschilderung für den Einzelhandel in der Altstadt sehe als die Nutzung der Brücke für den Verkehr. Es sollte daher wesentlich mehr in die Beschilderung und in Hinweisschilder investiert werden, um entsprechenden Besucherstrom in die Altstadt zu lenken.

Stv. P o h l regte an, zur Klarstellung im Beschlusstext in Ziffer 1 den Begriff „Fahrzeugverkehr“ in „Kraftfahrzeugverkehr“ zu ändern, da beispielsweise Fahrräder zum Befahren der Brücke erlaubt sein sollten. Des Weiteren bezog er sich auf Seite 1 des Schreibens des Altstadtvereins und die darin enthaltene persönliche Wertung von StR Semler. Er vertrat die Auffassung, dass man sich hier mit einer persönlichen Meinung eher zurückhalten sollte. Stv. P o h l nahm weiter Bezug auf Seite 3 (vorletzter Absatz) des gleichen Schreibens, in dem sich der Altstadtverein auf den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von 2010 beziehe. Danach sollte die Brücke so saniert werden, dass sie für die Verkehrsfreigabe geeignet sein solle. Die jetzige Maßnahme würde somit im Widerspruch zu dem damaligen Beschluss stehen. Er frage, ob seinerzeit etwas falsches beschlossen worden sei. StR S e m l e r merkte an, dass man es nach den technischen Erkenntnissen bereits damals hätte anders begründen müssen.

Stv. W e i g e l führte aus, dass die Sanierung zwar in 2010 beschlossen worden sei, die Fehler seien aber viel früher gemacht worden. So seien in der Vergangenheit falsche Materialien gewählt worden und auf der Betonschicht seien zwei Mauern erstellt worden, die Flächen somit verdichtet, ohne tatsächlich einen Wasserlauf zu haben.

Stv. P o h l merkte an, dass das, was in 2010 gewollt und beschlossen worden sei, eigentlich nicht umsetzbar gewesen sei. Stv. D r o ß ergänzte, wenn von vornherein klar gewesen sei, dass der Beschluss nicht umsetzbar sei, dann hätte auch eine Information an die Stadtverordneten erfolgen müssen. Insofern bestünden Zweifel an der Fachkompetenz des Fachamtes.

Stv. K i n k l e r erkundigte sich, inwieweit der Stadt Informationen über Beschwerden zur derzeitigen Nutzung der Brücke vorliegen. StR S e m l e r antwortete, dass bei Gesprächen mit den Händlern und der IG Altstadt signalisiert worden sei, dass es wichtig sei, die Brücke befahrbar zu machen. Von Beschwerden sei nichts bekannt.

Stv. K i n k l e r fragte weiter, ob bekannt sei, dass die Anlieferung der Altstadt über die Mühlgrabenstraße zu Problemen führe. StR S e m l e r sagte, dass dies nicht bekannt sei. Stv. K i n k l e r nahm Bezug auf den Gegenverkehr in der Lahnstraße. Er fragte an, inwieweit die Verkehrsführung so zulässig sei. Stv. P o h l merkte an, dass dies durch die Straßenverkehrsordnung geregelt sei, wonach immer eine gegenseitige Rücksichtnahme geboten sei.

Stv. P o h l bezog sich auf die Argumentation auf Seite 3 (1. Absatz) des Schreibens des Altstadtvereins, wo aufgeführt sei, dass der Behindertenbeirat die Argumente des Einzelhandels nicht gekannt habe. Er fragte, inwieweit sich der Behindertenbeirat mit der Problematik befasst habe. Frau W a g n e r, Seniorenrat, teilte mit, dass eine Begehung stattgefunden habe und seitens des Beirates eine Schließung der Brücke für den Verkehr befürwortet werde. Zusätzlich regte sie im Falle einer Schließung der Brücke für den Verkehr die Aufstellung von Bänken an.

Stv. G e r h a r d t fragte, was StR Semler unter einer zusätzlichen Beschilderung im Altstadtbereich verstehe. StR S e m l e r führte aus, dass die eingesparten Mittel der Unterhaltungskosten für die Brücke dafür verwendet werden könnten, um Übersichtstafeln auf jedem Parkplatz mit dem Hinweis auf den Standort aufzustellen. Stv. P o h l vertrat die Auffassung, dass man dabei genau beachten solle, was schon an Beschilderung in dem Bereich vorhanden sei. Beispielsweise erfolge schon jetzt durch das Parkleitsystem eine Lenkung des Verkehrs auf die Parkplätze. Außerdem sei heutzutage nahezu jedes Fahrzeug mit einem Navigationssystem ausgestattet, womit man auch zu den gewünschten Bereichen geleitet werde. Er bat, hinsichtlich einer zusätzlichen Beschilderung die Kosten im Auge zu behalten.

Stv. W e i g e l regte an, zur Besucherlenkung in jedem Geschäft in der Altstadt einen DIN A 4 - Plan auszulegen, an dem sich die Besucher orientieren könnten. StR S e m l e r erklärte, dass es dies bereits gebe und vor zwei Jahren eingeführt worden sei. Stv. W o l f sprach sich für eine Unterstützung des Einzelhandels in der Altstadt aus, jedoch werde die Befahrbarkeit der Lahnbrücke hierbei nicht helfen. Er halte es für sehr angenehm, dass die Brücke für den Verkehr gesperrt sei. Das einzige Problem sei die Situation für die Anwohner im Bereich des Eselsbergs. Gleichzeitig verwies er darauf, dass es in anderen Bereichen der Altstadt ähnliche Probleme gebe.

Stv. G e r h a r d t fand die Auffassung des Altstadtvereins widersprüchlich, zum einen die Qualität der Lahnstraße als Fußgängerzone beibehalten zu wollen, die der Lahnbrücke dagegen nicht. Hier gehe es nicht nur um die Frage der Kosten, sondern auch um die Frage der Qualität. Ihn interessiere zu erfahren, inwieweit die Händler deutlich machen konnten, dass sie in den letzten vier Jahren, in denen die Brücke gesperrt war, Einbußen hinnehmen mussten.

AV N o a c k bezog sich auf Seite 2 der Begründung, in der aufgeführt werde, dass es sich bei der Pflasterkonstruktion um eine Sonderbauweise handele. Dies sei aber bis dato in keiner Voralge aufgeführt gewesen. Des Weiteren bezog er sich auf die Ausführung auf Seite 3 zu der nicht vorhandenen Gewährleistungspflicht seitens der Firma und fragte an, seit wann dies bekannt sei. Herr H e l l e r erläuterte, dass das Unternehmen bei der ersten Sanierung eine Gewährleistungspflicht gehabt habe. Aufgrund der vorliegenden Sonderbauweise habe für die 2013 neu verlegte Pflasterkonstruktion keine Gewährleistungsverpflichtung für die bauausführende Firma bestanden. Eine Entlassung aus der Gewährleistung sei für ihn nicht nachvollziehbar, so AV N o a c k.

Herr H e l l e r ergänzte, dass die Problematik sich hauptsächlich auf die beiden Brückenenden beziehe. Hier seien die Pflastersteine in ihrer Höhe durch Trennschnitt gekürzt worden, ansonsten seien die Steine im Originalzustand verlegt worden.

Der Ausschuss fasste einstimmig (8.0.3) auf Vorschlag von Stv. Pohl folgenden geänderten Beschluss:

1. Die Alte Lahnbrücke wird zur Vermeidung eines fortgesetzten Unterhaltungs- und Reparaturmehraufwandes mit Ausnahme von Einsatzfahrzeugen sowie Fahrzeugen der Brücken- und Gewässerunterhaltung für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr dauerhaft gesperrt.

(Ziffer 2 bleibt unverändert)

Zu 7 Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 17.06.2014

Mitteilungen

StR S e m l e r beantwortete folgende Anfragen:

- Frage des Stv. Hedderich in der Sitzung des Umweltausschusses vom 10.07.2014 (Verkauf von städtischen Flächen im Bereich des Baugebietes „Am Rotenberg“, Hermannstein)
Anlage 1
- Frage des Stv. Pohl in der Sitzung des Bauausschusses vom 17.06.2014 (Verbindungsweg von Garbenheim Richtung Naunheimer Lahninsel)
Anlage 2
- Frage des Stv. Pohl in der Sitzung des Bauausschusses vom 17.06.2014 (Radweg Anlage „Starke Weide“)
Anlage 3

Anfragen

Pflaster Hausertorstraße im Übergang zur Hauser Gasse

Stv. D r o ß gab zur Kenntnis, dass das Pflaster im o. g. Bereich locker sei und sich in einem schlechten Zustand befinde. Er fragte an, welche Überlegungen es hier gebe. Herr H e l l e r antwortete, dass derzeit eine Aufarbeitung aller Pflasterflächen im Stadtbereich durch einen Sachverständigen stattfinde. StR S e m l e r ergänzte, dass das grundsätzliche Problem dadurch entstehe, dass die Fugen durch Kehrmaschinen ausgekehrt werden. Hier erfolge ein regelmäßiges Nachsanden der Fugen. Die Maßnahmen seien sehr aufwendig und zeitintensiv. Zukünftig werde bei allen Straßenbaumaßnahmen der Eigenbetrieb Stadtreinigung mit eingebunden.

Niederschrift vom 17.06.2014

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

Zu 8-10 Grundstücksangelegenheiten

Zu 11 Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

AV N o a c k schloss die 30. Sitzung des Bauausschusses.

Der Ausschussvorsitzende:

Der Schriftführer:

N o a c k

K u l i g