

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Datum

30.05.2017

Ausschussbetreuender Fachbereich

**Planung, Bau, Sanierung von
Entwässerungsanlagen**

Schriftführung

Willi Breidenbach

Telefon-Nr.

02202-141315

Niederschrift

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr
Sitzung am Donnerstag, 06.04.2017

Sitzungsort

Ratssaal des Rathauses Bensberg, Wilhelm-Wagener-Platz 1, 51429 Bergisch Gladbach

Sitzungsdauer (Uhrzeit von / bis)

17:04 Uhr – 20:25 Uhr

Unterbrechungen (Uhrzeit von / bis)

Keine

Sitzungsteilnehmer

Siehe beigefügtes Teilnehmerverzeichnis

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
- 2 Genehmigung der Niederschrift der 19. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr - öffentlicher Teil**
- 3 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vom 15.02.2017 - öffentlicher und nicht öffentlicher Teil -
0164/2017**
- 4 Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden**

- 5 Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 5.1 Sachstandsbericht "Strunde hoch vier"**
- 6 Nachverfolgung aller wesentlichen Beschlüsse analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung**
0158/2017
- 7 Gewässergütebericht 2015/2016**
0136/2017
- 8 Ergebnisse "Runder Tisch Verkehr - Bergisch Gladbach und Köln"**
0062/2017
- 9 Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach**
0132/2017
- 10 Ausbau und Wiederherstellung der Straße Schnabelsmühle sowie des Sicht- und Lärmschutzwalles des Forumparks / Konzeption für die Fußwegeführung**
0149/2017
- 11 Erschließung Braunsberg 65/67 Straße und Kanal**
0127/2017
- 12 Aufzug Rathaus Stadtmitte: Pkt 1. Überarbeitung Entwurfsplanung für die äußere Anbindung; Pkt 2. Prüfung der Variantenvorschläge**
0167/2017
- 13 Projekt Stadthausneubau - hier: Projektorganisation und Festlegung einer Beschaffungsvariante**
0148/2017
- 14 Ersatzbeschaffung eines Radladers für das Abwasserwerk**
0055/2017
- 15 Satzung zur Festlegung von Fristen für die Zustands- und Funktionsprüfung bei privaten Abwasserleitungen gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) im Ortsteil Bergisch Gladbach-Bensberg - Bereich „Schlossstraße, Nikolausstraße und Gartenstraße“.**
0163/2017
- 15.1 Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Rückbau der Schienenstrecke zum Güterterminal Gewerbegebiet Zinkhütte**
- 16 Anträge der Fraktionen**

- 16.1** **Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL vom 01.02.2017 zur Einführung der Wertstofftonne**
0134/2017
- 16.2** **Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL vom 01.02.2017 zur alternativen Standortfindung für den Wertstoffhof**
0133/2017
- 16.3** **Gemeinsamer Antrag der CDU- und SPD Fraktion vom 08.02.2017 zur Realisierung von "CargoCap"**
0146/2017
- 16.4** **Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017, den Wall zur Straße an der Schnabelsmühle wiederherzustellen und zu bepflanzen**
0137/2017
- 16.5** **Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 (hier eingegangen am 20.03.2017), den ehemals vorhandenen Radweg durch den Park wieder herzustellen und entsprechend auszuweisen**
0161/2017
- 16.6** **Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 (Eingang 14.03.2017): Beantragung von 2 Messstationen zur Feststellung des Schadstoffgehaltes der Luft beim Land NRW**
0160/2017
- 16.7** **Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 zum Anstoß und Realisation einer Initiative für Elektro-Transporter**
0169/2017
- 16.8** **Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. mit Bürgerpartei GL vom 06.02.2017 (Eingang: 03.04.2017) zu TOP Ö 9 Planung der Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach**
- 17** **Anfragen der Ausschussmitglieder**

Protokollierung

Ö Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr (AUKIV) des Rates der Stadt Bergisch Gladbach, Herr Christian Buchen, eröffnet die Sitzung um 17:04 Uhr und stellt fest, dass die Sitzungseinladung ordnungsgemäß und fristgerecht erfolgte und der Ausschuss beschlussfähig ist. Die Sitzungsteilnehmer ergeben sich aus dem als Anlage beigefügten Teilnehmerverzeichnis.

Herr Buchen weist auf folgende Tischvorlagen hin:

1. Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL zu Tagesordnungspunkt Ö 9 - Planung der Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach und
2. Gemeinsamer Änderungsantrag der CDU-Fraktion und SPD-Fraktion zu Tagesordnungspunkt Ö 13 - Projekt Stadthausneubau - hier: Projektorganisation und Festlegung einer Beschaffungsvariante.

Herr Außendorf beantragt, dass der Tagesordnungspunkt N 5 - Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Rückbau der Schienenstrecke zum Güterterminal Gewerbegebiet Zinkhütte - im öffentlichen Teil der Sitzung behandelt wird.

Herr Buchen schlägt daraufhin vor, den Tagesordnungspunkt N 5 auch als Punkt Ö 15.1 öffentlich zu behandeln. Er bittet jedoch darum, bei der Diskussion und bei der Beschlussfassung keine für die Öffentlichkeit bestimmten Details, wie vertragsinterne Bestandteile zu erwähnen. Im nicht öffentlichen Teil werde dann nur noch kurz auf die Vorlage eingegangen. Gegen diesen Vorschlag werden keine Bedenken erhoben.

2. Genehmigung der Niederschrift der 19. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr - öffentlicher Teil

Herr Zalfen erinnert an seine Anfrage zur Vervollständigung der Bildergalerie ehemaliger Bürgermeister in Raum 111 des Rathauses Bensberg. Die Beantwortung dieser Anfrage stehe noch aus (zwischenzeitlich erledigt - siehe Anlage).

Herr Außendorf wartet ebenfalls noch auf eine Antwort zu seiner Anfrage zum Zaun an der IGP (zwischenzeitlich erledigt - siehe Anlage).

Ansonsten wird das Protokoll ohne weitere Anmerkungen und Nachfragen genehmigt.

3. Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vom 15.02.2017 - öffentlicher und nicht öffentlicher Teil - 0164/2017

Der Bericht wird ohne Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.

4. Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden

keine.

5. Mitteilungen des Bürgermeisters

keine.

5.1. Sachstandsbericht "Strunde hoch vier" u.a.

- a) Herr Martin Wagner teilt ergänzend zu den in der Presse veröffentlichten Informationen mit, dass auf dem Buchmühlengelände die letzten Arbeiten erfolgen, die bis Mitte des Jahres abgeschlossen sein werden. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Arbeiten am Durchlass unter der Odenthaler Straße beendet sein, so dass diese Straße dann wieder uneingeschränkt freigegeben werden könne. Die Arbeiten im Forum-Park seien mittlerweile beendet worden - der Spielplatz werde am 06.05.2017 offiziell eingeweiht. Der Kernbaustein „Kreisverkehr“ und damit zusammenhängend auch die Busspur über den Konrad-Adenauer-Platz würden Ende Mai 2017 beendet sein. Die Bautätigkeit zwischen dem Zanders-Gelände und dem Driescher Kreisel werde ebenfalls Ende Mai 2017 abgeschlossen sein. Die im Rahmen von Strunde Hoch Vier erfolgten Arbeiten im Bereich zwischen Zanders und dem Eingang zum Forum-Park seien bereits beendet. Die Straßenherstellung und die Fahrbahnaufteilung würden anschließend ausgeführt. Sie seien anschließend noch Thema dieser Ausschusssitzung (siehe TOP Ö 10). Ein Teilstück des Regenwasserkanals auf der Südseite der Straße Schnabelsmühle könne erst angeschlossen werden, wenn die Fa. Zanders dort eine Woche lang die Abwasserzufuhr einstelle. Dies werde voraussichtlich im kommenden Herbst sein. Die Arbeiten auf dem Zanders-Gelände seien bis auf die Oberflächenwiederherstellung beendet. Es sei vorgesehen, sämtliche größeren Arbeiten bis November 2017 abzuschließen, um das Weihnachtsgeschäft nicht zu stören. Mit den Feinheiten könne dann Anfang 2018 begonnen werden.

In der Angelegenheit „Schadensersatzansprüche“ habe man bereits Kontakt mit dem städtischen Rechtsbeistand aufgenommen. Es sei vorgesehen, hierüber in der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten.

Zur Nachfrage von Herrn Komenda teilt Herr Martin Wagner mit, dass der Vertrag zwischen Stadt und Strundeverband vom Rechnungsprüfungsamt inzwischen durchgesehen und unterschrieben worden sei.

- b) Bezogen auf die Sanierung des Betriebshofes solle Mitte Mai 2017 der Bauantrag gestellt werden.

Herr Krell trägt vor, dass es massive Beschwerden von Händlern und Gewerbetreibenden über mangelnde Kommunikation im Bereich der Baumaßnahme sowie über schlechte Erreichbarkeit der Geschäftsräume gegeben habe. Es sei davon auszugehen, dass kein Händler das Weihnachtsgeschäft erleben werde.

Herr Martin Wagner entgegnet, dass alle Händler, die im angesprochenen Bereich Eigentümer seien, informiert und auch aufgerufen worden seien, eine Informationsveranstaltung zu besuchen. Einige, die sich nun beschwerten, hätten diese Veranstaltung auch besucht. Die Kommunikation hätte jedoch in Bezug auf entfernt ansässige Mieter besser erfolgen können. Hier habe aber auch ein Vermieter die Pflicht, seine Mieter zu unterrichten. Der Vorwurf, dass nicht informiert worden sei, stimme somit nicht. Für einige Händler hätte man sogar unbürokratische Lösungen gefunden.

6. **Nachverfolgung aller wesentlichen Beschlüsse analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung**
0158/2017

Herrn Buchen informiert darüber, dass eine in der Liste aufgeführte, noch nicht beschlossene Maßnahme gestrichen worden sei.

Die Vorlage wird weitergehend ohne Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.

7. **Gewässergütebericht 2015/2016**
0136/2017

Frau Gerhardus meint, dass die Gewässergüte vor allem in den Quellbereichen gut sei. Es falle auf, dass sich in den Fließgewässern Mikroorganismen finden, die zwar auf eine gute oder mäßig belastete Qualität deuten würden, aber auch zeitweise kritische Belastungswerte aufwiesen. Sie fragt, welche Belastungen dies sein könnten. Sie denkt dabei an aufgebrachte Gülle. Der Saaler Mühlenbach weise ebenfalls diese kritische Belastung auf. An diesem Bach würden sich viele Kinder aus den umliegenden Kindergärten aufhalten. Sie fragt, ob die Belastung für Kinder gesundheitsgefährdend sei. Wenn dies der Fall sei, müsse die Stadt einschreiten.

Herr Riedel erläutert, dass die Untersuchungen nur einmal pro Jahr durchgeführt würden. Man könne durch biologische Indikatoren nur grob ermitteln, ob in einem Fließgewässer etwas vorhanden sei. Welche genauen Belastungen dies seien und wann sie auftreten würden, könne mit der Erhebung nicht festgestellt werden. Man sei hier auf eine Meldung über eine Gewässerverunreinigung zunächst angewiesen. Es gebe hier viele diffuse und mannigfaltige Gefährdungen, wie u.a. die angesprochene Gülle. Derartige Belastungen seien in den letzten Jahren aber deutlich zurückgegangen. Auch Fehleinleitungen von Neubauten seien denkbar. Der Möglichkeit einer deutlichen Reduzierung dieser Fehlanbindungen stünde jedoch ein unangemessener Aufwand entgegen, der vom Abwasserwerk nicht geleistet werden könne. Es dauere mindestens fünf Jahre, bis die Biologie auf geänderte Verhältnisse reagiere. Beim Saaler Mühlenbach sei der Umstand, dass dieses Fließgewässer durch einige größere Stauteiche unterbrochen würde, zu berücksichtigen. Die Biologie sei in beiden Gewässerarten sehr unterschiedlich. In ruhigen Gewässern sei der Belastungsgrad deutlich schlechter. An Fischteichen könnten im Allgemeinen durch Umlenkungen der Fließgewässer Verbesserungen erzielt werden. Die Realisierung sei jedoch ein finanzielles Problem. Auf die Frage, ob Gesundheitsgefährdungen durch coliforme Bakterien u.ä. vorlägen, erklärt Herr Riedel, dass ihm derartiges nicht bekannt sei. Vor einigen Jahren habe man im Saaler Mühlensee Bakterien festgestellt, diese seien aber nach wenigen Metern nicht mehr vorhanden gewesen.

Herr Schundau lobt die Detailgenauigkeit der Vorlage. Er weist im Hinblick auf die Strunde darauf hin, dass gerade im Unterlauf Verschmutzungsanzeiger festgestellt worden seien. Er regt an, die frei fließende Strunde von neuer Bebauung freizuhalten, damit eine Renaturierung stattfinden könne.

Herr Riedel ergänzt, dass bis 2019 im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie einige Dinge abzuarbeiten seien. Ob dieser Termin gehalten werde, müsse sich zeigen. Festzuhalten sei aber jetzt schon, dass eine optimale Wasserqualität im urbanen Bereich von Bergisch Gladbach nicht herstellbar sei. Die Fraktionen könnten den der Vorlage zu Grunde liegenden umfassenden Bericht gerne einsehen.

Herr Schundau bedankt sich und bittet darum, seiner Fraktion ein Exemplar des Berichts zukommen zu lassen.

Herr Buchen sagt zu, dass allen Fraktionen der Bericht in geeigneter Form zugesendet werde.

Herr Dr. Adler bedankt sich für die umfangreiche, aussagekräftige Vorlage und fragt nach weiteren Präventivmaßnahmen. Er bittet hierzu um einen kurzen Abriss bis zum Jahre 2020 in schriftlicher Form.

Dies wird zugesagt.

8. Ergebnisse "Runder Tisch Verkehr - Bergisch Gladbach und Köln"

0062/2017

Nach Meinung von Herrn Zalfen sei es positiv, dass nun über Stadtgrenzen hinweg miteinander gesprochen werde. Die in der Vorlage enthaltene Aufstellung von umweltsensitiven Lichtsignalanlagen, die im Falle von erhöhten Werten in Köln zu ungewollten Auswirkungen in Bergisch Gladbach führen könnten, sei jedoch kritisch zu betrachten. Seitens der Stadt solle durch geeignete Maßnahmen wie E-Mobilität, fließende Verkehre etc. möglichst viel für die Luftreinerhaltung getan werden.

Herr Schundau meint, dass die unter Punkt 4 der Aufstellung erwähnte Tempo-30-Zone auch im Stadtgebiet Bergisch Gladbach umsetzbar sei. Er nennt hierbei die Gierather Straße, die auf Kölner Stadtgebiet eine 30er-Regelung habe, auf Bergisch Gladbacher Seite aber nicht. In Punkto „Geschwindigkeitsbeschränkung auf Schleichwegen“ sei die Stadt Köln weiter als Bergisch Gladbach.

Herr Außendorf fragt nach dem aktuellen Sachstand zum Radschnellweg bzw. ob in diesem Zusammenhang bereits Planungen bestehen.

Herr Flügge antwortet, dass hier die Federführung beim Kreis liege. Interkommunal habe bereits ein Treffen stattgefunden. Der Radschnellweg füge sich als Bestandteil in das Mobilitätskonzept zur Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ein. Die vorliegende Zusammenstellung eröffne einen Blick auf kurzfristige und langfristige Maßnahmen aller betroffenen Baulastträger.

Herr Buchen bittet um eine regelmäßige Berichterstattung über die Umsetzung der Maßnahmen. Diese solle hier im Ausschuss in halbjährlichem Turnus stattfinden.

9. Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach

0132/2017

Herr Krell nimmt die Vorlage mit Erstaunen zur Kenntnis. Ihm sei nicht klar, wie ein Mitarbeiter, der nicht dauernd in der Wohnung wohne, eine soziale Kontrolle übernehmen könne. Zudem sei es spitzfindig begründet, dass ein nicht dem Abfallwirtschaftsbetrieb zugehöriger Mitarbeiter ebenfalls dort wohnen könne. Die Wirtschaftlichkeit der Wohnung sei nicht gegeben. Man vermisse hier wegen der fehlenden Kostendeckung durch die Miete ein Kostenbewusstsein – insbesondere auch wegen der immer noch prekären Finanzlage der Stadt. Vor diesem Hintergrund könne nur die Videoüberwachung des Geländes empfohlen werden. Seine Fraktion werde dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen.

Auch Herr Außendorf ist erstaunt über den Inhalt der Begründung. Zum einen seien die Baukosten zu hoch, zum anderen habe die Finanzierung über die Gebühren keinen direkten Nutzen für den Gebührenzahler. Er habe durch die Presse erfahren, dass bereits ein Mieter ausgeguckt sei. Er fragt nach der Funktion und der Einordnung dieses Mieters in die Betriebsstruktur.

Herr Martin Wagner antwortet, dass die Kosten nur auf den ersten Blick überhöht seien. Hier würden auch erhebliche Kosten zu Buche schlagen, die sich aus der Gründung des Bauwerkes und der Altlastenproblematik ergäben. Die gewählte Ausführung sei die günstigste - andere Varianten würden aus Brandschutzgründen wesentlich höhere Kosten verursachen.

Herr Carl ergänzt, dass es sich um einen Mitarbeiter des Betriebshofes handeln werde, der in der Lage sei, Arbeiten im Bereitschaftsfall zu erledigen. Die Entscheidung über diesen Mitarbeiter sei noch nicht gefallen. Hier müsse die Stelle ausgeschrieben und der Personalrat eingebunden werden.

Herr Komenda wundert sich nach seiner Akteneinsicht über die juristischen Klimmzüge. Er könne dem Beschlussvorschlag alleine aus haftungsrechtlichen Gründen nicht folgen. Es würde zudem auch gegen das Baugesetzbuch und gegen die Dienstwohnungsverordnung verstoßen.

Danach wird über die Vorlage abgestimmt:

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung,

„Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr stimmt dem Bau einer Dienstwohnung auf dem Gelände des Betriebshofes Obereschbach zu“,

wird von den Fraktionen SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FDP, mitterechts/LKR und DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL bei Enthaltung der gesamten CDU-Fraktion abgelehnt.

Der bereits unter TOP Ö 1 genannte Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL (siehe TOP Ö 16.8) zur Planung der Dienstwohnung außerhalb des Betriebsgeländes Obereschbach, wird auf Nachfrage von Herrn Buchen von Herrn Dr. Adler zurückgezogen.

10. Ausbau und Wiederherstellung der Straße Schnabelsmühle sowie des Sicht- und Lärmschutzwalles des Forumparks / Konzeption für die Fußwegeführung
0149/2017

Herr Buchen erwähnt, dass unter diesem TOP auch die beiden unter TOP Ö 16.4 und 16.5 gelisteten Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN behandelt werden (Protokollierung siehe dort).

Herr Hardt erklärt die Planung anhand einer Power-Point-Präsentation (siehe Anlage). Die vorgestellte Planung decke sich weitgehend mit der Vorlage. Anlage 1 weise allerdings eine Änderung auf: Kurz vor der Einfahrt in die Tiefgarage sei der Radfahrstreifen auf der südlichen Seite von 3,00 m auf 2,25 m reduziert worden, damit die Fahrspur auf 4,25 m erweitert werden konnte. Somit könne nunmehr ein Fahrzeug, das aufgrund Gegenverkehr nicht direkt in die Tiefgarage einfahren könne, warten ohne den Verkehr in Richtung Odenthal/Kürten zu behindern.

Herr Zalfen begrüßt die Planung. Der Wall werde durch die Anpflanzungen schöner aussehen als zuvor geplant. Unklar sei aber, warum auf der nördlichen Seite zwei für den Radverkehr freigegebene Streifen eingerichtet würden. Ein Wechsel zwischen diesen beiden Streifen sei schwierig, da diese durch einen Hochbordstein getrennt seien. Außerdem weise die Planung keinen Blindenleitstreifen auf.

Herr Außendorf greift die Anlage 4 auf. An der Stelle, an der die Umweltspur ende, solle der Busverkehr bevorrechtigt in die linke Spur einfädeln. Dem Plan sei nicht zu entnehmen, was dort mit dem Radverkehr geschehe. Bezogen auf die Aussage in der Vorlage, dass in der Straße „An der Gohrsmühle“ auf die Alleenbepflanzung verzichtet werden solle, fragt er nach, ob dies wegen des mangelnden Platzes unbedingt notwendig sei oder ob es Alternativen gebe.

Herr Hardt geht zunächst auf die beiden Radfahrspuren ein. Die Hochboardspur solle vor allem unsichere Radfahrer ansprechen. Ein Wechsel der Fahrspuren sei in der Regel nicht notwendig, da der Gehweg von Fußgängern wenig frequentiert werde. Blindenleitstreifen würden im Rahmen des

barrierefreien Ausbaus in den Bereichen der Bushaltestellen angelegt. Dort, wo die Umweltspur übergeleitet werde, solle der Radfahrer mittels einer Rampe auf einen separat angelegten Hochboard geführt werden. Bezogen auf Alleenbepflanzung sei festzustellen, dass es tatsächlich an Raum fehle. Das Zandersgelände habe aber durch seine Bepflanzung auch einen Alleecharakter. Zudem sei weiter im Osten der Alleecharakter gegeben, so dass durch einen Verzicht auf die ursprünglich angedachte Bepflanzung optisch wenig verloren gehe.

Frau Gerhardus ist die geplante Wallhöhe zu niedrig. Damit könne die Aufenthaltsqualität im Forumpark nicht entscheidend verbessert werden. Feinstaub und andere Emissionen würden nicht genügend abgehalten. Außerdem seien die vorgesehenen Hortensien nicht hoch genug und könnten lediglich als Zierde einer weiteren, höheren Bepflanzung dienen.

Herr Hardt antwortet, dass die Wallhöhe die gleiche sei wie vorher. Durch Entfernung der dichten Bepflanzung und einer Neuanpflanzung werde der Wall nur wenig sichtdurchlässiger. Bezogen auf die Reduzierung von Feinstaub seien gerade diese Pflanzen gezielt ausgewählt worden.

Herr Schundau sieht die höhenmäßige Trennung der beiden Streifen, auf denen Radverkehr stattfinden solle, kritisch. Ein Wechsel der Spur zwischen Forum und Tiefgarageneinfahrt sei nicht möglich. Dem könne seine Fraktion so nicht zustimmen. Er beantragt, das Hochboard nicht auszuführen und stattdessen den Forum-Park zu erweitern. Außerdem solle die Absenkung des Walls für eine Sichtachse zum Pumpenhaus nicht zur Ausführung gelangen.

Herr Hardt erklärt, dass die Umweltspur für sportliche Radfahrer gedacht sei - die Hochbordvariante hingegen für ältere Menschen und Kinder. Die Alternative, Radverkehr durch den Forumpark zu führen, dürfte wesentlich mehr Konfliktpotenzial aufweisen, da hier mehr Fußgänger anzutreffen seien. Außerdem sei der Raumgewinn für den Park nur marginal.

Herr Kremer ergänzt, dass Polizei und Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung dringend ans Herz gelegt hätten, einen sicheren Radverkehr zu ermöglichen.

Auf die Anmerkung von Herrn Schundau, dass unsichere Radfahrer direkt in die östliche Hauptstraße einbiegen und dann im Forumpark weiterfahren können, antwortet Herr Hardt, dass man sich einmal die Umweltpuren an der Bensberger Straße und an der Steinstraße anschauen müsse. Dort sei festzustellen, dass viele Radfahrer die Umweltspur nicht nutzen und stattdessen über den Hochboard fahren würden.

Herr Bihn macht darauf aufmerksam, dass die Bushaltestelle am Forum-Park barrierefrei ausgebaut werde, was dem Plan zu entnehmen sei. Ein solcher Ausbau am Zanders-Gelände sei dem Plan jedoch nicht zu entnehmen. Zudem interessiert ihn, wie bei dem im Plan 1 dargestellten, rechts abknickenden Gehweg im Bereich der Tiefgaragenezufahrt die Formulierung „ein barrierefreier Ausbau erfolgt erst mit Ausbau der Fortführung“, zu verstehen sei. Bezogen auf den Blindenleitstreifen möchte er wissen, wie ein lückenloser Übergang zu bestehenden Blindenleitstreifen hergestellt werde.

Herr Hardt antwortet, dass es derzeit noch nicht feststehe, ob die Bushaltestelle am Zanders-Gelände im Rahmen der Kanalbaumaßnahme neu hergestellt werden müsse. Wenn dies der Fall sein sollte, erfolge ein barrierefreier Ausbau mit allen erforderlichen Einrichtungen.

Herr Hermann-Josef Wagner meint, dass die Planung, die auch schon in den Arbeitskreisen intensiv beraten worden sei, einen guten Kompromiss darstelle. Hier würden keine pflege- und kostenintensiven Bauwerke gebaut werden. Zur Umweltspur meint er, dass ein mulmiges Gefühl auftreten könne, wenn hinter einem Radfahrer direkt ein Bus fahre.

Für Herrn Krell ist fraglich, ob eine Umweltspur noch den aktuellen Standards entspreche. Der Verkehrsgerichtstag habe vor kurzem eine starke Trennung der einzelnen Verkehrsarten empfohlen. Dennoch schließt er sich den Ausführungen seines Vorredners an und kann der Planung zustimmen.

Herr Hardt ergänzt, dass die Entscheidung, ob die Busspur für Radfahrer oder die Radspur für Busverkehr freigegeben werden solle, noch nicht getroffen sei. Letzteres würde bedeuten, dass der Busfahrer einem Radfahrer ausweichen könne - im Umkehrschluss müsse dann aber der Radfahrer diese Spur zwingend nutzen. Mit der vorgestellten Planung sei soweit wie möglich ein Entgegenkommen für die Radfahrer erzielt worden. Die Freigabe für andere Verkehre, wie z.B. für Taxen, müsse man mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Frau Bilo fragt nach der Verkehrsregelung – Lichtsignalanlagen o.ä. - wenn aus dem Tunnel ausgefahren werde.

Herr Hardt antwortet, dass es nach den Erfahrungen anderer Städte ausreiche, wenn der Tunnel im Reißverschlussverfahren - ohne Regelung durch eine Signalanlage - verlassen werden könne. Sollte eine Ampel notwendig sein, so könne dies ohne großen Aufwand bewerkstelligt werden, da bereits Leerrohre installiert seien. Herr Hardt führt weiter aus, dass an den zu erhaltenen Palisaden Boden-decker angepflanzt würden, die dann im Laufe der Zeit die Palisaden bedecken würden.

Herr Dr. Adler fragt, wie es sichergestellt werden könne, dass aussteigende Busbenutzer die Rollstuhlfahrer auf der einen und die Radfahrer auf der anderen Seite nicht behindern. Ansonsten stimme er der Planung zu.

Herr Hardt erklärt, dass dieses Problem, an jeder Haltestelle auftauchen könne. Hier sei dies – anders als an Stellen, an denen Radfahrer schnell führen – nicht problematisch. Zudem fehle es hier an wartenden Fahrgästen.

Im Anschluss wird über den Beschlussvorschlag abgestimmt:

Der Beschluss

„Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt:

1. Verkehrsführung nördliche Seite Schnabelsmühle

Die nördliche Fahrbahn der Straße Schnabelsmühle in einen 3,00 m breite Umweltspur (Radfahrer/Busse) und eine 3,50 m breite Fahrspur für den MIV (motorisierten Individualverkehr) aufzuteilen, sowie vor den Palisaden und Wall einen Gehweg in einer Breite von 2,50 m anzulegen, welcher für Radfahrer (auch als Sicherungsraum) freigegeben wird.

2. Wall und Begrünung entlang des Forumparks

Im Bereich zwischen Forum und Tiefgaragenzufahrt nach Abschluss der Kanal- und Hochwasserschutzmaßnahmen den Wall als Abgrenzung zur Straße Schnabelsmühle wieder zu errichten, zu bepflanzen und diesen mit Palisaden abzugrenzen.

3. Verkehrsführung südliche Seite Schnabelsmühle

Die Aufteilung mit Gehweg, Radfahrstreifen und Fahrspur für den MIV auf der südlichen Seite der Schnabelsmühle ebenfalls anzulegen.

4. Verkehrsführung An der Gohrsmühle

Die Straße An der Gohrsmühle nach Abschluss der Baumaßnahme zwischen der Zufahrt Zanders und dem Kreisverkehr in den derzeitigen Breiten mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn und einem ca. 2,65 m breiten Gehweg wiederherzustellen. Die Aufteilung erfolgt in eine 3,75 m breite Fahrspur für den MIV und eine 3,25 m breite Umweltpur. Um den Radfahrer und dem ÖPNV zukünftig eine durchgängige Spur zwischen Driescher Kreisel und Quirls anbieten zu können, wird der Abschnitt zwischen Driescher Kreis und Zufahrt Zanders ebenfalls mit einem Radfahrstreifen und einer Fahrspur für den MIV versehen (diese Abgrenzung wird ausschließlich durch Markierungen erfolgen)

wird bei einer Enthaltung der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL einstimmig gefasst.

**11. Erschließung Braunsberg 65/67 Straße und Kanal
0127/2017**

Für Herrn Schundau ist unklar, was beschlossen werden solle. In der Vorlage sei in der 3. Zeile des Beschlussvorschlages die Textpassage „gemäß der vorgestellten Konzeption unter finanzieller Beteiligung des Grundstückseigentümers“ enthalten. Hier müsse die genaue Höhe der finanziellen Beteiligung eingetragen werden. Normalerweise zahle der Grundstückseigentümer bei einer Erschließungsmaßnahme 90% der Maßnahmekosten.

Herr Hardt erklärt, dass man zwischen Straße und Kanal unterscheiden müsse. Im Straßenbau sei der Unterschied zwischen einem Erschließungsträger und einer städtischen Erschließung marginal, da man ohnehin 90% der Kosten auf die Anlieger verteilen würde. Dies werde im vorliegenden Falle auch so gehandhabt. Im Kanalbau sei es aber so, dass mit einer Pauschale pro m² zu rechnen sei, die später über den Wasserverbrauch bzw. über die Schmutzwassergebühr kompensiert würde. Hierbei gebe es allerdings auf den Fall bezogen die Besonderheit des Rückhaltebeckens, wodurch die Maßnahme etwas teurer würde. Diese Mehrkosten lägen bei ca. 40.000 €. Die Hälfte hiervon sei für die Entwässerung der Straßenoberfläche bestimmt, sodass man bei dem Kompensationsbetrag über ca. 20.000 € spreche.

Herr Buchen stellt klar, dass unter vorgestellter Konzeption das zu verstehen sei, was in der Sachdarstellung/Begründung - einschließlich der dortigen Zahlen - zu finden sei.

Frau Gerhardus möchte wissen, ob es üblich wäre, dass sich die Stadt im vorliegenden Maße an Kosten beteilige, die normalerweise von Privateigentümern zu tragen seien. Die Katholische Kirche wolle im vorliegenden Falle auch zusätzliche Kosten von der Stadt erstattet bekommen.

Herr Hardt erläutert, dass eigentlich keine zusätzlichen Kosten erstattet werden. Würde man eine städtische Erschließung schaffen, so rechne man zu Einheitspreisen eine Pauschale für den Kanalbau sowie 90% der tatsächlichen Preise für den Straßenbau ab. Vorliegend habe man allerdings die unglückliche Situation, dass man Jahre zuvor einen Erschließungsträger gefunden hatte, der dann aber sein Angebot zurückgezogen habe. Die Kirchengemeinde stehe auf dem Standpunkt, dass es nicht ihr Metier sei, eine solche Erschließung durchzuführen. Habe man Glück, so gehe bei einem städtischen Grundstück, bei dem die Stadt normalerweise erschließe, ein Erschließungsträger in die Vorleistung. Ein Erschließungsträger, der mit Gewinn arbeite, würde dann die tatsächlichen Kosten einschließlich Mehrkosten auf seine Käufer übertragen.

Herr Außendorf möchte wissen, ob man hier eine Bevorzugung der Katholischen Kirche gegenüber einem privaten Grundstückseigentümer habe. Wenn dies so sei, so interessiert ihn, wie dies gegenüber dem Haushaltssicherungskonzept begründet werde.

Herr Hardt erwidert, dass es keine finanzielle, sondern nur eine logistische Bevorzugung gebe. So springe die Stadt mit ihrer Logistik ein und erstelle etwas, wofür die Kirche nicht das entsprechende Knowhow habe. Wenn man dem Beschluss folgen würde, würden Mehrkosten gegenüber einer üblichen Erschließung entstehen, die dann aber mit einem angemessenen Betrag vergütet würden.

Herr Buchen stellt klar, dass die Stadt eine Tätigkeit übernehme, die die Kirche nicht erbringen könne und sich dafür bezahlen lasse.

Herr Hardt ergänzt, dass man gegenüber dem Kanalbau im Straßenbau 90% der Kosten nach BauGB auf die Anlieger verteilen würde. Hierbei spare die Kirche im Vergleich zu einem Privateigentümer 10% ein. Grundsätzlich würde auch in den Baugebieten wie „Auf'm Büchel“ und „Eichen“ nach dieser Vorgabe verfahren und 90% der tatsächlichen Kosten abgerechnet. So käme jeder Bürger in den Genuss einer 10%igen Kostenbeteiligung durch die Stadt.

Herr Dr. Adler meint, dass es problematisch sei, wenn man vorliegend über mehrere Jahre refinanzieren, aus dem Schreiben an Herrn Schmickler aber hervorgehe, dass man einen festen Ablösebetrag bevorzuge, dem die Kirche auch zugestimmt habe. Dies bedeute, dass ein Ablösebetrag direkt nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verfügung stünde, wogegen die Refinanzierung zeitlich versetzt über mehrere Jahre erfolgen würde. Es sei zu befürchten, dass der Kommune hieraus ein Nachteil erwachse.

Herr Hardt erwidert, dass dieser Pauschalbetrag aus der damaligen Situation heraus angedacht gewesen sei. Dies könne zwar auch nach den tatsächlichen Kosten noch möglich sein, was für die Kirche den Vorteil haben könnte, dass die Sache etwas preiswerter würde. Bezogen auf die Zinskosten sei es aber so, dass diese ohnehin ohne gesonderte Berechnung in die Anliegerbeiträge einfließen würden. Wenn man Jahre später abrechne, würden die potenziellen Zinsen, die bis zu diesem Zeitpunkt entstanden seien, anteilig in die Straßenbaukosten eingerechnet. Die Kanalbaukosten würden allerdings mit der Inanspruchnahme des Kanals sofort fällig.

Anschließend lässt Herr Buchen über den Tagesordnungspunkt abstimmen:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt – bei 2 Enthaltungen aus der FDP-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL – die Erschließungsmaßnahme Braunsberg 65/67 für 2018 in das Abwasserbeseitigungskonzept und das Straßenbauprogramm (Baustraße) gemäß der vorgestellten Konzeption unter finanzieller Beteiligung des Grundstückseigentümers aufzunehmen.

12. Aufzug Rathaus Stadtmitte: Pkt 1. Überarbeitung Entwurfsplanung für die äußere Anbindung; Pkt 2. Prüfung der Variantenvorschläge
0167/2017

Herr Henkel findet es gut, dass man nunmehr final über diesen TOP – insbesondere über die äußere Anbindung des Aufzuges – beschließen könne. Er hofft, dass im 3. oder 4. Quartal dieses Jahres mit der Baumaßnahme begonnen werden könne. Er merkt in diesem Zusammenhang an, dass der Antrag seiner Fraktion bereits am 06.09.2016 gestellt worden sei.

Herr Schundau stimmt Herrn Henkel grundsätzlich zu, allerdings sei seine Fraktion besorgt um die Grünfläche des Charly-Vollmann-Platzes. Wenn man die Maßnahme so durchführe, werde diese Grünfläche sehr stark verkleinert. Der Feigenbaum, der historische Bedeutung für Bergisch Gladbach habe, müsse so platziert werden, dass er tatsächlich erscheine und dem Platz ein Gesicht gebe. Vielleicht könne man für diese Fläche noch Stellplatzfläche erübrigen, indem man das Car-Sharing ausbaue.

Nachdem hiergegen keine Einwände erhoben wurden, lässt Herr Buchen über die Punkte 1) und 2) des Beschlussvorschlages gemeinsam abstimmen:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt – bei 2 Enthaltungen aus der CDU-Fraktion und 3 Enthaltungen der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN – die Entwurfsplanung für die äußere Anbindung gemäß der Ausführungsvariante B sowie die überarbeitete Variante 4 mit Verlegung der Treppenstufen und des Behinderten-WC.

13. Projekt Stadthausneubau - hier: Projektorganisation und Festlegung einer Beschaffungsvariante

0148/2017

Herr Buchen weist einleitend auf die Informationsveranstaltung zum Thema „Stadthausneubau“ hin, bei der erfreulicherweise viele Ausschussmitglieder zugegen gewesen seien.

Herr Martmann macht deutlich, dass zunächst ein Raumprogramm abzuschließen sei, um genau herauszufinden, was an Räumlichkeiten benötigt werde. In diesem Zusammenhang seien auch die gewerbliche Nutzung und die Stadtbücherei von großer Bedeutung. Von drei möglichen „Beschaffungsvarianten“ könne vorliegend die Vergabe von Einzelgewerken – die bei derartigen Vergaben üblich sei - nicht vorgeschlagen werden. Die zweite klassische Variante – der vorgeschaltete Planungswettbewerb mit GU-Vergabe - sei zwar grundsätzlich möglich, jedoch werde seitens der Verwaltung die dritte Variante - die Beschaffungsvariante der kombinierten Leistungsvergabe mit funktionaler Leistungsbeschreibung - aufgrund individueller Vorteile wie Zeitfaktor etc. favorisiert.

Herr Henkel erläutert den als Tischvorlage verteilten Änderungsantrag der CDU- und SPD-Fraktionen. Er führt aus, dass Satz 1) der Beschlussvorlage unangetastet bleibe. Beim Satz 2) solle allerdings die 2. Variante - vorgeschalteter Planungswettbewerb mit GU-Vergabe - in den Mittelpunkt rücken. Dieser Teil des Beschlussvorschlages werde stark zusammengefasst und laute nunmehr wie folgt:

„Der Immobilienbetrieb wird beauftragt, für den Stadthausneubau einen Architektenwettbewerb für die HOAI Leistungsphase 1-4 (zusätzlich ist noch an die Option von Zusatzleistungen, wie z.B. der künstlerischen Oberleitung zu denken) durchzuführen.“

Als Beschlussvorschlag 3) werde folgender Text neu aufgenommen:

„Für den Bereich der alten Stadthäuser soll noch in 2017 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden, um die Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wie die Flächen in das Gesamtambiente des Konrad-Adenauer-Platzes und der Villa Zanders zukünftig besser integriert werden können. Hierzu soll die Verwaltung dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss eine Beschlussvorlage zu einer der nächsten Sitzungen vorlegen, um den Prozess vor den Sommerferien 2017 einleiten zu können. Die Beschlussvorlage soll auch eine Einbindung des städtischen Gestaltungsbeirats und der Architektenkammer NRW vorsehen.“

Dieses Teil des Beschlusses liege zwar in der originären Zuständigkeit des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses, solle aber bereits im AUKIV abgestimmt und beschlossen werden, da beide Themenbereiche nach Meinung der Antragsteller sachlich zusammengehören und der Verwaltung die Möglichkeit bieten würden, sich früher einzuarbeiten. Die Fläche beider Stadthäuser sei auch wegen ihrer zentralen Lage und wegen der Nähe zur Villa Zanders und zum neu gestalteten Kreisverkehrs „Schnabelsmühle“ als Filetstück zu betrachten.

Herr Außendorf bedankt sich für die umfangreiche Vorlage der Verwaltung und die sehr aufschlussreiche Veranstaltung. Er erklärt, dem Verwaltungsvorschlag - insbesondere aus Gründen des günstigen Preis-/Leistungsverhältnisses - zustimmen zu wollen. Für vorbildlich hält er die frühzeitige Einbindung des Bundes der Steuerzahler. Um auszuschließen, dass der Politik nicht mehr genügend Einflussmöglichkeiten zur Verfügung stehen, müssten aber bereits im Vorfeld sehr konkrete Vorgaben gemacht werden.

Auch Herr Dr. Adler bevorzugt die Variante 3. Nach seinem Dafürhalten solle allerdings auch ein Verkehrskonzept in die Planung aufgenommen werden.

Herr Henkel stellt heraus, dass die Politik bei einem Gebäude, welches künftig für ca. 80 Jahre genutzt werde, planerisch die Kontrolle behalten müsse, um eine bestimmte Gestaltung und die Qualität zu gewährleisten. Hierfür seien ein vorgeschalteter Architektenwettbewerb und eine Begleitung durch eine fachkundige Jury - bestehend aus Ratsmitgliedern und externen Fachleuten - ein geeignetes Instrument. Als negatives Beispiel erwähnt er die Bepflanzung des Kreisels im Rahmen der Maßnahme „Regionale 2010“.

Herr Flügge antwortet Herrn Dr. Adler, dass an der Stationsstraße bereits ein Messgerät installiert worden sei, welches das derzeitige Verkehrsaufkommen aufnehme und nach Öffnung des Kreisels Schnabelsmühle feststelle, inwieweit der Verkehr auf der Stationsstraße abgenommen habe. Zu gegebener Zeit solle im Umfeld des Neubaus auch eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden.

Herr Bihn bittet im Namen des Inklusionsbeirates darum, die Belange von Menschen mit Behinderungen im Beschlussverfahren zu berücksichtigen.

Herr Martmann stellt klar, dass es beim heutigen Beschluss lediglich um den Beschaffungsweg gehe. Dass das Stadthaus, egal welches Verfahren gewählt werde, dann behindertengerecht gebaut werde, stehe außer Frage.

Herr Zalfen berichtet, dass seine Fraktion am Tage zuvor lange und kontrovers über die Thematik diskutiert habe. Entgegen den Ausführungen der Verwaltung, dass Variante 3 einen zeitlichen Vorteil gegenüber den anderen beiden Varianten beinhalten würde, sei man dort zu der Überzeugung gelangt, dass bei den Varianten 2 und 3 Verzögerungen eintreten könnten. Es bestehe jedoch Einigkeit darüber, dass bereits im Vorfeld dezidierte Wünsche aus der Politik hinsichtlich Gestaltung, Qualität, Dienstleistungsangebote und dergleichen geäußert werden müssten. Er appelliert, sich schon jetzt in die Planung gewissenhaft einzuarbeiten, um bei der Ausführung ständige Änderungswünsche, die einen gewichtigen Kostenfaktor darstellen würden, zu vermeiden.

Herr Krell favorisiert die Variante 2. Bergisch Gladbach sei nicht gerade mit architektonischen Highlights gesegnet. Wegen der Bedeutung des Neubaus hält er einen Architekturwettbewerb mit ästhetischer Signalwirkung für unerlässlich.

Herr Martmann kommt zu dem Ergebnis, dass sich aus den Wortbeiträgen eine Befürwortung der Variante 2 herauskristallisiert habe. Über die Auslobung des Wettbewerbes werde zu gegebener Zeit noch ein weiterer AUKIV-Beschluss herbeigeführt. Um konkrete Planungswünsche zu beschließen, sei es noch zu früh.

Herr Buchen stellt fest, dass der von der Verwaltung bevorzugten Beschaffungsvariante 3 durch den gemeinsamen Antrag von CDU und SPD die Variante 2 entgegengesetzt worden sei, wobei der Beschlusstext durch Herrn Henkel in der Sitzung modifiziert bzw. gekürzt werde. Nach Zustimmung der SPD-Fraktion fasst Herr Henkel den geänderten Antrag nochmals zusammen.

Herr Martmann ergänzt, dass die Leistungsphase 4 heute noch nicht beschlossen werden sollte, da diese erst nach dem Ergebnis des Wettbewerbes mit dem Gewinner konkretisiert werde.

Anschließend wird zunächst mehrheitlich folgender Beschluss - bei einer Gegenstimme aus der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL - gefasst:

- 1) Die Ausführungen der Verwaltung zur Projektorganisation und den untersuchten Beschaffungsvarianten zur Realisierung des Stadthausneubaus werden zur Kenntnis genommen.**

**Danach wird über die in der Verwaltungsvorlage favorisierte Variante 3 abgestimmt:
Der Beschlussvorschlag der Verwaltung**

- 2) Der Immobilienbetrieb wird beauftragt, für den Stadthausneubau eine kombinierte Gesamtvergabe bestehend aus den Leistungen Planen und Bauen vorzubereiten.**
 - a. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit der Erstellung der Vergabeunterlagen ein externes Beratungsbüro zu beauftragen und zur Erstellung der funktionalen Leistungsbeschreibung externe Fachplaner im erforderlichen Umfang einzubeziehen.**
 - b. Im Rahmen der Vorbereitung der kombinierten Gesamtvergabe wird geprüft, inwieweit es zusätzlich sinnvoll ist, die Bauzwischenfinanzierung ebenfalls zu beauftragen.**

Den zuständigen Fachausschüssen sind vor der Bekanntmachung und Veröffentlichung der Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen diese zum Beschluss vorzulegen,

wird bei 13 Gegenstimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FPD und mitterechts/LKR und 4 Ja-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL mehrheitlich abgelehnt.

Dem von CDU und SPD modifizierten und durch Herrn Martmann ergänzten Beschlussvorschlag

- 2) Der Immobilienbetrieb wird beauftragt, für den Stadthausneubau einen Architektenwettbewerb für die HOAI Leistungsphase 1-3 (zusätzlich ist noch an die Option von Zusatzleistungen, wie bspw. der künstlerischen Oberleitung zu denken) durchzuführen. Die Leistungsphase 4 wird mit dem Gewinner des Architektenwettbewerbes abgesprochen.**

wird bei 4 Gegenstimmen aus der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL und 13 Ja-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP und mitterechts/LKR mehrheitlich zugestimmt.

Über den als Tischvorlage verteilten gemeinsamen Antrag von CDU und SPD wird wie folgt abgestimmt:

Dem Beschlussvorschlag,

- 3) Für den Bereich der alten Stadthäuser soll noch in 2017 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden, um hier die Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wie die Flächen in das Gesamtambiente des Konrad-Adenauer-Platzes und der Villa Zanders zukünftig besser integriert werden kann. Hierzu soll die Verwaltung dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss eine Beschlussvorlage zu einer der nächsten**

Sitzungen vorlegen, um den Prozess vor den Sommerferien 2017 einleiten zu können. Die Beschlussvorlage soll auch eine Einbindung des städtischen Gestaltungsbeirats und der Architektenkammer NRW vorsehen,

wird bei 2 Enthaltungen aus den Fraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL sowie 15 Ja-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNE, FDP und mitterechts/LKR zugestimmt.

14. Ersatzbeschaffung eines Radladers für das Abwasserwerk
0055/2017

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt einstimmig die Ersatzbeschaffung eines Radladers für das Abwasserwerk (Bruttoauftragswert ca. 149.000 €).

15. Satzung zur Festlegung von Fristen für die Zustands- und Funktionsprüfung bei privaten Abwasserleitungen gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) im Ortsteil Bergisch Gladbach-Bensberg - Bereich „Schlossstraße, Nikolausstraße und Gartenstraße“.
0163/2017

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt einstimmig – bei einer Enthaltung aus der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL – die Satzung zur Festlegung von Fristen für die Zustands- und Funktionsprüfung bei privaten Abwasserleitungen gemäß § 46 Abs. 2 Satz 1 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) im Ortsteil Bergisch Gladbach-Bensberg - Bereich „Schlossstraße, Nikolausstraße und Gartenstraße“.

15.1. Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Rückbau der Schienenstrecke zum Güterterminal Gewerbegebiet Zinkhütte

Herr Schundau trägt vor, dass er den Verlauf der Diskussion und die Art, wie die Maßnahmen beschlossen worden seien, in der Öffentlichkeit verfolgt habe. Er hält dies für einen Skandal, da man in der Planung weit zurückgeworfen werde. Der Bahndamm habe seit dem Jahre 2000 seine Funktion gehabt und biete eine Bahnlinie an, die zu einem Logistikzentrum führe. Dieses Logistikzentrum sei zur Hälfte vom Land finanziert worden. Der Erfolg der Bahnverbindung habe 11 Jahre angehalten. Danach seien Schwierigkeiten eingetreten. Man hätte sich gewünscht, dass diese wegweisende Maßnahme nach dem Mobilitätskonzept unter dem Motto „Verkehr verlagern - den Schwerlastverkehr auf die Schiene bringen“ wieder zum Erfolg geführt werde. Dies sei nicht geschehen. Vielmehr wolle man sich nunmehr von den Schienen komplett trennen und bitte daher die Bahn, dass sie eine Änderung herbeiführen möge. Die Unterstützung des Landes sei seinerzeit unter Auflagen zugesagt worden, die noch bis zum Jahre 2022 gültig seien. Da man sich somit noch in der Bindung befinde, könne man noch gar nicht über die anstehenden schwierigen und weitreichenden Maßnahmen entscheiden. Man würde bezogen auf die Vermeidung von Schwerlastverkehr um mehrere Jahrzehnte zurückgeworfen. Daher sei die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN der Meinung, dass man zunächst abwarten müsse, bis die Verbindlichkeit ausgelaufen sei. Dies biete zudem auch die Chance, die Angelegenheit nochmals zu durchdenken und eine positive Wendung für das Stadtgebiet herbeizuführen.

Herr Flügge fragt Herrn Schundau, ob mit dieser Bindung die Städtebauförderung gemeint sei. Nachdem Herr Schundau dies bestätigt, antwortet Herr Flügge, dass die BGE sowohl Veranlasserin

der Maßnahme, als auch Veranlasserin für den Rückbau sei. Die BGE sei zu 100% im Eigentum einer juristischen Person – einer Firma. Diese Firma sei Zustandsstörerin, wenn es darum gehe, über Rückzahlungen und Schadensersatzforderungen zu befinden. Diese Frage könne aufgeworfen werden, allerdings sehe sich die Stadt hier nicht in der Pflicht, da sie nicht Antragstellerin sei. Man sei hier lediglich insoweit beteiligt, dass man verpflichtet sei, die vorliegende Stellungnahme abzugeben.

Herr Außendorf trägt vor, dass ein Privatgleis stillgelegt werde, welches ein Gewerbegebiet erschließe. Die Aussage der Verwaltung, dass dort seit 5 Jahren kein Zug mehr gefahren sei, sei sicherlich zutreffend und nachvollziehbar. Als Privatunternehmer suche man sich die kostengünstigsten Vertriebswege aus. Die Rahmenbedingungen in Deutschland seien so, dass dort der Güterbahnverkehr nicht besonders gepflegt werde. Ein Autolobbyist sei zudem auch Bundesverkehrsminister. Dies sei in der Schweiz anders, da dort der Bahngüterverkehr kontinuierlich zunehme, was politisch gewollt sei. Da Bahninfrastruktur für Jahrzehnte gebaut werde, sei es nicht so schlimm, wenn dort einige Jahre kein Zug fahre. Die Rahmenbedingungen würden sich früher oder später wieder ändern. Man müsse sich vielmehr die Frage stellen, wie Güter die Gewerbetreibenden erreichen könnten, wenn Durchfahrten begrenzt oder Fahrverbote ausgesprochen würden. Dies müsse man näher betrachten, da man strategisch langfristig denken sollte. Die Stadt müsse langfristig lebensfähig sein. Wenn die Bergisch Gladbacher Straße nicht mehr befahren werden könne, sei eine Alternative in Form einer Bahnanbindung bereitzuhalten und entsprechende Optionen zu sichern.

Herr Zalfen teilt sehr viele der geäußerten Gedankengänge. Bei der Frachtinfrastruktur seien allerdings die Bahngleise immer im Hintertreffen gewesen, da der Personenverkehr bei der Deutschen Bahn eine große Vormachtstellung habe. Bei kleinen privaten Gütergesellschaften, die auf eigene Rechnung eine Bahnlinie betreiben würden, würde dies funktionieren, nicht aber bei der DB-Cargo. Vorliegend sei man nur zur Stellungnahme aufgefordert worden. Dies sei nicht so dramatisch, vielmehr würde es auch andere Möglichkeiten eröffnen. Zanders steige aus der Verstromung von Kohle aus, um seine Papiermaschinen zu benutzen d.h. man nutze hier die Gleise nicht mehr, weil man auf Gasbetrieb umstellen wolle. Dies sei bei der dortigen Art der Produktion sinnvoller. 2013 sei der letzte Zug gefahren. Wenn man die Anlage erhalten wolle, müsse man sie auch pflegen, was wiederum jährlich Kosten verursachen würde. Dies mache aber bei einer Nichtbenutzung keinen Sinn, weshalb seine Fraktion letztendlich dieser Vorlage zustimmen werde. Der Verzicht auf die beiden Gleise ins Zanders-Gelände und in die Zinkhütte biete zudem auch die Möglichkeit, den Bahndamm abzutragen. Dieser ziehe sich derzeit wie eine städtebauliche Barriere durch die Stadt. Seine Fraktion sei klare Verfechterin eines Autobahnanschlusses über den Bahndamm, weshalb man in der vorliegenden Situation nicht das Schlimmste zu befürchten habe. Auch wenn die Eisenbahn nach dem Abbau nicht wiederkomme, könne man niemanden zwingen, sie zu benutzen. Durch den Abbau der Gleise ergäben sich insgesamt mehr Vor- als Nachteile.

Herr Hermann Josef Wagner kann der Vorlage guten Gewissens zustimmen. Vieles und viel Zutreffendes sei gesagt worden. Wunschenken heiße aber nicht, dass auch später alles so umgesetzt werde. Man könne sich wünschen, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlegt werde, damit alleine werde es aber nicht funktionieren. Wenn Firmen, die die Schiene benutzen könnten, dies nicht wollten, so würden sie dies auch nicht tun. Die Stadt habe nicht die Aufgabe sie dazu zu zwingen. Dies könne man auch gar nicht. Es aber schlimm, etwas in der Landschaft zu belassen, was niemand in absehbarer Zeit mehr benötige. Daher könne seine Fraktion der Vorlage so wie sie sei, guten Gewissens zustimmen und den Weg für andere notwendige Dinge freimachen.

Herr Krell zitiert ein indianisches Sprichwort: „Wenn Du merkst, dass das Pferd auf dem Du reitest tot ist, musst Du absteigen.“ Dieser Bahnanschluss sei tot. Er werde seit 5 Jahren nicht mehr genutzt und werde auch in Zukunft nicht mehr genutzt werden. Die für eine Nutzung potentiell in Frage kommenden Unternehmen hätten keinerlei Interesse, da ein zusätzlicher Güterumschlag erhebliche Kosten verursachen würde, die die Wettbewerbsfähigkeit gefährde. Wenn man Schwerlastverkehr

von der Straße auf die Schiene verlagern wolle, müsse man attraktive Angebote schaffen, was hier jedoch nicht zutreffe. Wie Herr Zalfen bereits ausgeführt habe, habe man in der deutschen Schienenlandschaft keine attraktiven Angebote. Nach einem Beschluss von Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden habe man eine Marginale von der Schweiz bis zur Nordsee bauen wollen. Die Schweiz habe ihren Teil umgesetzt - in Deutschland habe man noch nicht einmal mit dem Planungsverfahren begonnen, da es im Umweltschutzbereich immer wieder Einsprüche gegen mögliche Trassenführungen gegeben habe. Daher müsse man klare Prioritäten setzen. Der vorliegende Gleisanschluss war und sei nie von Interesse gewesen. Seine Fraktion werde daher dem Antrag ebenfalls zustimmen.

Herr Flügge weist auf einen Zeitungsartikel von RP-Online hin. Dort gehe es um die Lokalpolitik in Neuss. Man denke darüber nach, aus einem 2012 gegründeten Bahnlogistikdienstleister auszusteigen, da sich diese Transportform selbst in der Rheinschiene nicht mehr positiv und konstruktiv entwickle. Dies sei ein Beleg dafür, dass auch auf einer gut frequentierten Schiene der Güterverkehr nicht funktioniere. Im Vergleich zu dort, befinde man sich in Bergisch Gladbach bereits bahntechnisch in einer Sackgasse. Logistik verändere sich sehr stark. In das Gewerbegebiet Zinkhütte passe heute die Bahn als Schnittstelle nicht mehr hinein.

Herr Schundau meint, dass man zusehen könne, wie eine Einrichtung nicht mehr genutzt werde und hieraus die Schlussfolgerung ziehen könne, dass sie wegfallen müsse. Man könnte sich aber auch – wie die Schweizer – um sie bemühen und Ideen entwickeln. Das Wenigste sei, alle Unternehmer an einen runden Tisch zu bekommen und ihnen die Bedeutung für die Bevölkerung in Bergisch Gladbach – wenn der Schwerverkehr weiter die Straßen benutze - darzulegen. Diese Haltung werde zukünftig zum Erfolg führen – nur nicht kurzfristig. Man habe bereits einige Maßnahmen, die man langfristig vorhalten müsse. Allerdings müsse man auch Überzeugungsarbeit leisten. Dies könne man aber nur erreichen, wenn man auf die Beteiligten zugehe und nicht zusehe, wie sich das Ganze in eine andere Richtung entwickle. In letztgenannten Fall sei man von anderen Faktoren abhängig und müsse sich von der aktiven Umweltpolitik verabschieden.

Herr Hermann Josef Wagner schlägt Herrn Schundau vor, alle Unternehmer an einen Tisch zu holen und mit ihnen zu reden. Er solle versuchen die Unternehmer davon zu überzeugen, dass ein Transport mit der Bahn besser sei. Es wäre interessant, was hierbei herauskäme.

Herr Buchen zitiert zunächst den Beschlussvorschlag, dass dieser aus dem nicht öffentlichen Teil der Einladung stamme und daher nicht jedermann zugänglich sei:

„Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach (der AUKIV ist als Beratungsgremium nur vorgeschaltet) stimmt der Stellungnahme der Verwaltung zum Rückbau der Schienenstrecke ins Güterterminal Zinkhütte durch die BGE Eisenbahn Güterverkehr GmbH im Rahmen der Anhörung zum Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nachträglich zu.“

Danach lässt er über diesen Beschlussvorschlag abstimmen:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr stimmt der zuvor genannten Stellungnahme der Verwaltung mehrheitlich – bei 13 Ja-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP und mitterechts/LKR sowie 3 Nein-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN und einer Enthaltung aus der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL – zu und empfiehlt deren Beschlussfassung im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss.

16. Anträge der Fraktionen

16.1. Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL vom 01.02.2017 zur Einführung der Wertstofftonne 0134/2017

Herr Dr. Adler berichtet, dass man nach einem Sturm mit seinem Fahrzeug sehr vielen dünnen Plastiksäcken ausweichen müsse. Teile des Inhaltes lägen weit verstreut in der Landschaft. Zudem hätten sich Katzen und Hunde hiermit beschäftigt. Dies könne man durch Wertstofftonnen vermeiden, die zudem einen Beitrag zu einer besseren Umwelt leisten würden.

Herr Außendorf trägt vor, dass durch die Bundesregierung kein Wertstoffgesetz, sondern ein Verpackungsgesetz verabschiedet worden sei. Dieses Verpackungsgesetz sehe keine Wertstofftonne vor. Hierzu interessiert ihn, wie dies auszulegen sei. Wenn etwas nicht vorgesehen wäre, sei es noch lange nicht verboten.

Herr Carl stellt klar, dass die Wertstofftonne eine Sammlung sogenannter stoffgleicher Nichtverpackungen einbeziehe, während eine Einführung der gelben Tonne als Pflichttonne davon abhängig sei, dass man sich mit den Dualen Systemen einige. Ein Wertstoffgesetz gebe es nicht - das Verpackungsgesetz sei am 30.03.2017 durch den Bundestag verabschiedet worden. Dies sei aber ein Einspruchsgesetz, was bedeute, dass das Verfahren nur dann schnell weitergehe, wenn der Bundesrat keinen Einspruch erhebe. Sollte das Gesetz in der vorliegenden Fassung verkündet werden, so würde es am 01.01.2019 in Kraft treten. Dies sei auch der Zeitpunkt, an dem die ersten Verträge mit den Dualen Systemen der Entsorger auslaufen würden. Die Kommunen hätten nach Wertstoffgesetz zukünftig die Möglichkeit, den Dualen Systemen vorzugeben, dass an Stelle einer Sacksammlung eine gelbe Tonne verpflichtend eingeführt werde. Welche Möglichkeiten es gebe, müsse man mit den Dualen Systemen ausloten. Nicht jeder habe auch die Möglichkeit eine gelbe Tonne unterzubringen. Ende 2019 müsse zudem eine Abstimmungsvereinbarung abgeschlossen sein. Wie in der Vorlage ausgeführt, bestehe ohnehin der Auftrag, das Abfallwirtschaftskonzept weiter zu entwickeln. Die Gespräche hierzu würden im Herbst dieses Jahres unter Begleitung des INFA-Instituts beginnen. Dies sei auch das Gremium, in dem das weitere Vorgehen bezogen auf die Sammlung gelber Säcke beraten werden müsste. Ob es dazu komme, dass man eine gelbe Tonne als verpflichtendes Sammelsystem vorgebe oder eine Wertstofftonne einführe, die die Sammlung stoffgleicher Nichtverpackungen in einer Tonne einbeziehe, sei noch nicht klar. Diese Aspekte müssten genauer beleuchtet werden. Bei Einführung der Wertstofftonne erfolge eine Kostenbeteiligung der Stadt, die Auswirkungen auf die Gebühren haben werde. Dem vorliegenden Antrag solle man daher nicht folgen, sondern dies in einer Abfallkommission zur Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzepts diskutieren. Entsprechend dem Ergebnis gebe man dann dem Dualen System eine Kombination aus Wertstofftonne, gelben Säcken und/oder gelber Tonne vor.

Herr Dr. Adler möchte wissen, wie es sein könne, dass die Stadt Köln die Wertstofftonne zum Jahreswechsel bereits eingeführt habe.

Herr Carl antwortet, dass es eine Menge Kommunen geben würde, die die Wertstofftonne bereits seit Jahren hätten. Dies seien Kommunen, die schon von Anfang an den Abfuhrauftrag für gelbe Säcke und Tonnen in ihrem Stadtgebiet gehabt hätten. Bei der Stadt Köln und im Rhein-Sieg-Kreis sei es so, dass sich die Dualen Systeme und die kommunale Gesellschaft das Abfuhrgebiet aufteilen würden. Im Rhein-Sieg-Kreis fahre die RSHG 25% des Gesamtgebietes ab, während ein Privatunternehmer die restlichen 75% übernehme. Dies sei traditionell bedingt und habe nichts mit der aktuellen Entwicklung im Verpackungsgesetz zu tun.

Danach wird über den Antrag abgestimmt:

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL, die Wertstofftonne einzuführen, wird mit 1 Ja-Stimme aus der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL, 13 Gegenstimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP und mitterechts/LKR und 3 Enthaltungen aus der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN mehrheitlich abgelehnt.

16.2. Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL vom 01.02.2017 zur alternativen Standortfindung für den Wertstoffhof
0133/2017

Herrn Dr. Adler ist bekannt, dass die Bauverträge bereits unterschrieben seien. Seine Fraktion interessiert, welche Mietkosten nunmehr zu erwarten seien. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sei unglücklich agiert worden. Seine Fraktion sei der Überzeugung, dass das Zanders-Gebäude preislich günstiger sei. Er möchte eine Anfrage formulieren, aus deren Beantwortung sich Hinweise zu den Kosten – Zanders/jetzigem Standort des Wertstoffhofes – ergeben.

Herr Buchen merkt an, dass das Thema Wertstoffhof bereits sehr ausführlich im AUKIV diskutiert worden sei. Im öffentlichen Teil habe man gesagt, was man machen wolle und im nicht öffentlichen Teil habe es die Beschlüsse zum geschäftlichen Teil gegeben. Die Frage der finanziellen Zusammensetzung sei damals Bestandteil der entsprechenden Vorlage gewesen. Es sei möglich, den Antragstellern diese nicht öffentlichen Informationen nochmals zukommen zu lassen. Aus seiner Sicht sei die Anfrage so zu verstehen, dass man nun gerne eine „Was-wäre-wenn“-Gegenüberstellung hätte.

Herr Dr. Adler bestätigt dies.

Herr Komenda möchte inhaltlich nicht näher auf den Antrag eingehen. Er fragt sich aber, was die DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL so in ihren Sitzungen berate. Man sei deutlich hinter dem, was in den Gremien beschlossen worden sei. Dies sei peinlich.

Herr Krell kann sich den Ausführungen von Herrn Komenda nur anschließen. Man solle die Realität zur Kenntnis nehmen und sich mit dieser beschäftigen. Im Rahmen der Beschlussfassung seien die Kosten bereits ausführlich und transparent dargelegt worden. Der Ankauf des Grundstückes sei ebenfalls beschlossen worden. Für „was wäre wenn“ sei ihm seine Lebenszeit zu schade.

Herr Kremer legt dar, dass die Abarbeitung solcher Anträge immense Arbeitskraft binde, da man etwas völlig Neues machen müsse. Die Berechnungsabschnitte seien alle erledigt. Man habe einen Beschluss, der auf der Basis von Fakten erfolgt sei. Eine „Was-Wäre-wenn-Rechnung“ sollte man daher möglichst vermeiden. Er bittet um Verständnis und um Zurücknahme der Anfrage.

Herr Dr. Adler möchte die Verwaltung nicht zusätzlich belasten und zieht daher die Anfrage zurück.

Danach lässt Herr Buchen über den Antrag abstimmen:

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. mit Bürgerpartei GL, einen alternativen Standort für den Wertstoffhof zu finden, wird mit einer 1 Ja-Stimme aus der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL und 16 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90 / DIE GRÜNEN, FDP und mitterechts/LKR mehrheitlich abgelehnt.

16.3. Gemeinsamer Antrag der CDU- und SPD Fraktion vom 08.02.2017 zur Realisierung von "CargoCap"
0146/2017

Herr Zalfen berichtet, dass es im Deutschlandfunk eine Diskussionsveranstaltung unter dem Motto „Immer mehr Lkw-Verkehr – wie sollen Güter zukünftig transportiert werden?“ gegeben habe. Teilnehmer seien neben ihm der NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, Prof. Tobias Bernecker von der Hochschule Heilbronn und Prof. Dietrich Stein – Geschäftsführer der CargoCap GmbH - gewesen. Einen Link hierzu werde er allen Fraktionen schicken. Interessant sei, dass der Verkehrsminister in der Minute 37 gesagt habe, dass er das Projekt „CargoCap“ mit in die Bundeskonferenz der Verkehrsminister nehmen und dort ein Pilotprojekt als Finanzierung vorschlagen wolle. In der Minute 42 habe Prof. Stein dazu mitgeteilt, dass mehrere Investoren bereitstünden, um das Projekt CargoCap in Bergisch Gladbach zu finanzieren und zu bauen. Vor diesem Hintergrund werde der Antrag über die Vorlage der Verwaltung hinaus ergänzt. Die Ergänzungen sollen

1. die Beauftragung der Verwaltung, mit dem Verkehrsminister NRW Kontakt aufzunehmen und dort Interesse an den Fördergelder zu bekunden,
2. die Einladung von CargoCap und den möglichen Investoren zu einem vertraulichen Gespräch über die Finanzierung und
3. ein Angebot der Firma CargoCap für eine Machbarkeitsstudie umfassen. Hierbei werde erwartet, dass die Investoren eine bestimmte Summe zur Verfügung stellen.

Herr Schundau freut sich, dass die SPD eine 30 Jahre alte Idee von Franz Alt aufgegriffen habe. Allerdings sei diese Idee an 2 Voraussetzungen geknüpft. Zum einen müsse man ein Verteilungszentrum am Ende und am Anfang des Röhrensystems schaffen. Dies solle man nicht an den Bahndamm anbinden, sondern auch Straßen in Erwägung ziehen. Zum anderen müssten die Röhren mit Abzweigungen in jeder Firma enden oder man schaffe ein gemeinsames Umladezentrum. Dieses Logistikzentrum habe man jedoch durch die Abstimmung zum Rückbau der Schienenstrecke zum Güterterminal Zinkhütte beerdigt, sodass man nunmehr ein neues Zentrum schaffen müsse. Sowohl an der Autobahn, als auch an den Betrieben müsse man ein Sammelzentrum schaffen oder jeden Betrieb einzeln mittels einer Röhre anbinden. Erst dadurch habe die Maßnahme Erfolg. Es sei auf jeden Fall besser, das jetzige Zentrum an der Zinkhütte zu nutzen und den Eisenbahnverkehr mit hinein zu nehmen.

Herr Jungbluth fragt die Antragsteller, mit welchen Erlösen und Kosten sie rechnen. Er sieht eine gewisse Voreingenommenheit. Wenn man von einem wirtschaftlichen Erfolg spreche, so sei hierunter zumindest eine schwarze Null zu verstehen. Er warnt vor einer allzu optimistischen Herangehensweise, da man derzeit offensichtlich zu den Kosten nichts sagen könne.

Herr Zalfen antwortet, indem er einen Vergleichsfall aus einem Betonsteinwerk in Bendorf heranzieht, bei dem er beschäftigt sei. In diesem Werk würden Bimsbaustoffe hergestellt. Man arbeite dort in 3 Schichten 24 Std. am Tag. Bis vor einem Jahr seien die Bimsbaustoffe mittels eines Traktors auf 6 Loren zum Lagerplatz gebracht und dort mittels Gabelstapler übereinandergesetzt worden. Im Rahmen eines Energy-Orderings sei der Traktor aufgefallen, da dieser 24 Std. am Tag gelaufen sei. Seit letzter Woche habe man dort als Ersatz ein Flurförderfahrzeug, wie dies am Flughafen Köln/Bonn anzutreffen sei. Hierdurch spare die Firma 30.000 € im Jahr, da das Fahrzeug nur dann Energie verbrauche, wenn es bewegt werde. Zudem hätten Elektromotoren nur wenige Verschleißteile. Systeme wie CargoCap müssten sich nicht nur rechnen, sondern auch einen Gewinn erzielen. Dies könne man bei einem witterungsfrei arbeitenden System unterstellen. Zudem brauche man nur ein Verteilzentrum, von wo aus die Waren zu den entsprechenden Punkten in der Stadt gebracht würden. Dies bewerkstellige man mit Elektromotoren, die verschleißfrei arbeiten. Wenn

man das System im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchrechne, werde man feststellen, dass sich das System amortisiere.

Herr Buchen ergänzt, dass sich die Frage, ob sich das System als Investition rechne, nicht die Stadt, sondern eher die Investoren stellen müssten.

Herr Komenda meint, dass die Partei von Herrn Jungbluth nicht gerade für innovative Ideen bekannt sei. Gleichzeitig lobt er seinen Fraktionskollegen Herrn Zalfen, der mit großem Engagement ein Projekt nach Bergisch Gladbach hole, was weit über die Region hinaus ausstrahlen werde. Man könne hierauf stolz und Herrn Zalfen dankbar sein.

Herr Hermann Josef Wagner unterstützt den Antrag einschließlich der von Herrn Zalfen vorgetragenen Ergänzungen. Hier spiegele sich das Ergebnis der Vorstellung des Projekts durch den Konstrukteur von CargoCap wieder. Zum einen seien Investoren da, die sich vorstellen könnten, in Bergisch Gladbach zu investieren und zum anderen gebe es Firmen, die sich vorstellen könnten, das System zu nutzen. Die Stadt stelle lediglich die Flächen zur Verfügung. Die wirtschaftliche Rechnung ergebe sich dann, wenn es gelänge ein bestimmtes Transportvolumen zu generieren. Zahlen seien nicht genannt worden, aber eine bestimmte Zahl von Paletten pro Tag bzw. pro Stunde, die man transportieren müsse. Im vorliegenden Falle beschließe man heute nur, dass die Sache weitergehe und man mit dem Land NRW und dem Konstrukteur Kontakt aufnehme. Um mehr gehe es in diesem Antrag nicht.

Herr Krell unterstützt den Antrag, da dieser innovative Ideen verfolge. Allerdings handle es sich um eine Technik, die noch in der Entwicklung stecke. Deren wirtschaftliche Machbarkeit sei noch in keinsten Weise irgendwo belegt. Herr Prof. Stein suche seit 17 Jahren Investoren. Es sei nicht erkennbar, dass es solche tatsächlich gebe. Herr Groschek habe sich in NRW mit herausragenden politischen Leistungen präsentiert. Es bleibe abzuwarten, ob er in der Bundesverkehrsministerkonferenz einen Mehrheitsbeschluss für das Pilotprojekt erhalte. Seine Fraktion sei dafür, dass man das Projekt weiter verfolge. Jedoch solle man sich mit dem Ressourceneinsatz äußerst zurückhaltend verhalten, bis Klarheit bestehe, ob diese Technologie eine Realisierungschance habe.

Herr Außendorf begrüßt, dass man sich über neue Technologien Gedanken mache. Allerdings solle man den voraussichtlichen wirtschaftlichen Erfolg mit einem Zahlenhintergrund unterlegen. Insgesamt passe es aber zum Profil der Stadt, neue Technologien zu erforschen und sich mit dem Thema Verkehr zu beschäftigen. Seine Fraktion könne dem Vorhaben zustimmen, wenn man 2 Dinge sicherstelle: Zum einen solle man die Verknüpfung mit dem Güterbahnverkehr prüfen, da dies zukunftssträchtig sei. Zum anderen solle man keine Vorfestlegung auf die ehemalige Bahntrasse vornehmen, wie dies aus dem Begründungstext der Vorlage hervorgehe. Beide Punkte seien Gegenstand eines Änderungsantrages. Mit diesen Änderungen könne seine Fraktion dem Vorhaben zustimmen.

Herr Dr. Adler meint, dass seine Vorredner den Punkt getroffen hätten. Ihm gehe es ebenfalls um den Ressourceneinsatz und die für die Kommune anfallenden Kosten. Ansonsten handle es sich vorliegend um einen sehr innovativen Vorschlag.

Herr Jungbluth stellt klar, dass sich seine Einwände nicht gegen den Prüfauftrag richten würden - diesem werde man zustimmen. Er habe sich lediglich erlaubt, auf die alte Erzfeindschaft zwischen SPD und Ökonomie hinzuweisen.

Herr Flügge hält es für klug, sich mit solchen Systemen zu beschäftigen. Hierin sehe er Perspektiven für die Zukunft, auch wenn es noch nicht zu einer Umsetzung gekommen sei. Dass die Maßnahme bisher nicht umgesetzt worden sei, könne an den Rahmenbedingungen liegen, die sich jedoch in den nächsten 10 bis 15 Jahren verschieben könnten. Der Aufwand der Verwaltung bestehe

momentan nur darin, die Fäden zusammenzubringen und die Gespräche zu begleiten. Hier sei man zwar in der Rolle, eine Machbarkeitsstudie anzustoßen, aber nicht in der aktiven Rolle. Man sehe sich eher in der Funktion, die Sache mit zu überdenken und eine Fläche zu reservieren, wenn die Bahntrasse nicht in Betracht komme. Dieser Aufwand sei aber lohnenswert.

Herr Buchen fasst vor der Abstimmung alle Antragsergänzungen zusammen. Danach lässt er über den wie folgt ergänzten Antrag abstimmen:

Der AUKIV fasst einstimmig den Beschluss, dass die Verwaltung die Realisierung einer Güterverkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum von Bergisch Gladbach und einem Güterverteilzentrum an der A4 (Abfahrt Frankenforst) durch „CargoCap“ prüfen lässt.

Konkret bedeutet dies:

- 1. dass die Verwaltung Kontakt mit dem Verkehrsministerium NRW aufnimmt, um Interesse an der im Interview mit dem Deutschlandfunk angesprochenen Förderung anzumelden,**
- 2. dass die Verwaltung CargoCap und die möglichen Investoren zu vertraulichen Gesprächen in ihre Diensträume einlädt, um mit diesen die Übernahme der Kosten für die Machbarkeitsstudie zu erörtern,**
- 3. dass die Verwaltung CargoCap bittet, ein formelles Angebot an sie heranzutragen, was eine Machbarkeitsstudie koste,**
- 4. dass geprüft wird, ob eine Anbindung an den Güterschienenverkehr berücksichtigt werden kann und**
- 5. dass das Vorhaben frei von jeder Trassenführung zu sehen ist (es wird vorab keine Trasse festgelegt).**

**16.4. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017, den Wall zur Straße an der Schnabelsmühle wiederherzustellen und zu bepflanzen
0137/2017**

Auf Nachfrage von Herrn Buchen bestätigt die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, dass der Antrag so zu verstehen sei, dass der Wall noch höher angelegt und dichter bepflanzt werden solle, als ursprünglich angedacht.

Herr Schundau ergänzt, dass der Wall etwas höher sein und der auf der nördlichen Seite hochgeführte Fußweg ganz entfallen solle.

Herr Buchen interpretiert den Antrag so, dass man bereits beim TOP Ö 10 der Planung so wie sie im Raum stehe, zugestimmt habe. Jetzt stimme man nur noch über Details wie die höhere Errichtung und dichtere Bepflanzung ab.

Herr Kremer merkt an, dass bei einer Erhöhung des Walls die Fußpunkte wesentlich weiter in die Parkfläche hinein verlegt würden. Somit verliere man Parkfläche, auch wenn man dadurch mehr Hangfläche erzeugen würde. Dieser Punkt müsse in die Gesamtbetrachtung einfließen.

Im Anschluss lässt Herr Buchen über den Antrag abstimmen:

Der Antrag wird mehrheitlich – bei 3 Ja-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN, 11 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP und mitterechts/LKR und 4 Enthaltungen aus den Fraktionen von CDU und Die Linke. mit Bürgerpartei GL - abgelehnt.

16.5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 (hier eingegangen am 20.03.2017), den ehemals vorhandenen Radweg durch den Park wieder herzustellen und entsprechend auszuweisen
0161/2017

Herr Außendorf merkt an, dass es nach Aussage der Verwaltung nie einen ausgewiesenen Radweg im alten Forumpark gegeben habe. Mit einer Freigabe für Radfahrer solle nunmehr nicht festgeschrieben werden, dass Radfahrer gegenüber den Fußgängern bevorzugt seien, sondern vielmehr solle vermieden werden, dass an dieser Stelle Radfahren grundsätzlich verboten sei.

Nach Aussage von Herrn Hardt gebe es hierzu noch keine abschließende Entscheidung, sodass diese Option noch offen sei. Die Angelegenheit sollte im Zusammenhang mit der Diskussion „Fahrradfahren in der Fußgängerzone“ mitbehandelt werden.

Die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zieht daraufhin ihren Antrag zurück.

16.6. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 (Eingang 14.03.2017): Beantragung von 2 Messstationen zur Feststellung des Schadstoffgehaltes der Luft beim Land NRW
0160/2017

Herr Schundau erläutert, dass man zur Feststellung der Belastungen an den verkehrsreichen Stellen in Bergisch Gladbach dringend Messstationen benötige. Hierzu habe die Verwaltung in der letzten AUKIV-Sitzung den Hinweis gegeben, dass dies beim Land NRW beantragt werden müsse. Das Land habe eine entsprechende Behörde, die die Untersuchung durchführe. Der vorliegende Antrag stelle darauf ab, dass eine entsprechende Anfrage an das Land gestellt werde.

Auch Herrn Zalfen interessiert die Luftbelastung. Leider sei in der Vorlage nicht enthalten, was eine Messanlage koste, wenn sich die Stadt Bergisch Gladbach eine solche anschaffen würde.

Herr Jäger kann derzeit nichts über die Anschaffungskosten einer solchen Anlage sagen. Diese Kosten müssten zunächst eruiert werden (wird schriftlich beantwortet). Derzeit sehe es so aus, dass das Land nicht nur zuständig sei, sondern auch die Anlagen stellen würde. Anlagen lägen in begrenzter Form vor, sodass nach Prioritäten gearbeitet würde. Die Stadt könne ihrerseits ein PC-gebundenes System nutzen, um Hot-Spots für das Stadtgebiet zu errechnen. Auf diesem Wege könne man das Land davon überzeugen, dass eine Messstation in Bergisch Gladbach erforderlich sein könne. Zudem könne man über die Hot-Spots Vorschläge unterbreiten, wo die Anlagen aufgestellt werden sollten. Dies sei aus Sicht der Verwaltung der derzeit günstigere Weg. Die errechneten Hot-Spots könnten dem Ausschuss vorgestellt werden, damit man ein Gefühl dafür erhalte, wo derzeit die Schwierigkeiten bestehen. Derzeit wisse man nur durch die Aufstellung von B-Plänen, dass an bestimmten Stellen Probleme vorlägen - so z.B. zu Spitzenstunden und bei bestimmten Wetterlagen im Innenstadtbereich oder im Bereich der Marktgalerie.

Herr Schundau bittet darum, den Antrag entsprechend dem Vortrag von Herrn Jäger wie folgt zu modifizieren:

„Die Verwaltung möge mit dem vom Land NRW zur Verfügung gestellten Programm eine Berechnung der Schadstoffbelastungen vornehmen und diese dem Ausschuss in einer der nächsten AUKIV-Sitzungen vorstellen. Im Anschluss hieran soll die Verwaltung einen Prüfungsantrag zur Bereitstellung einer Messstation im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach an das Land NRW herantragen.“

Im Anschluss lässt Herr Buchen über diesen modifizierten Antrag abstimmen:

Der AUKIV fasst mehrheitlich – bei einer Nein-Stimme aus der CDU-Fraktion - den Beschluss, dass die Verwaltung mit dem vom Land NRW zur Verfügung gestellten Programm eine Berechnung der Schadstoffbelastungen vornehmen und diese dem Ausschuss in einer der nächsten AUKIV-Sitzungen vorstellen möge. Im Anschluss hieran soll die Verwaltung einen Prüfungsantrag zur Bereitstellung einer Messstation im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach an das Land NRW herantragen.

16.7. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 06.03.2017 zum Anstoß und Realisation einer Initiative für Elektro-Transporter
0169/2017

Herr Schundau trägt vor, dass die Elektrotransporter, die bereits von der Post in Aachen benutzt würden auch in anderen Städten häufig aufräten. Dies seien die Transporter, die für den Endabnehmer in Frage kämen und zudem auch mit allen anderen Systemen wie Cargo oder Schienenverkehr kombiniert werden könnten. Für seine Fraktion sei entscheidend, dass die Verwaltung in diesem Bereich schon sehr stark tätig gewesen sei. Allerdings sollten nicht nur Pilotprojekte geschaffen, sondern auch ein runder Tisch gebildet werden, bei dem die Unternehmer weitergehend unterrichtet würden.

Für Herrn Buchen ist aufgrund der Stellungnahme der Verwaltung nicht ersichtlich, über was abgestimmt werden solle. So gehe aus der Vorlage eindeutig hervor, dass es bereits eine Initiative der Verwaltung zur Einführung von Elektrotransportern gebe. Damit sei dem Antrag grundsätzlich entsprochen. Nunmehr sei unklar, ob darüber hinaus noch die Verwaltung die Koordination übernehmen oder ermitteln solle, wer einen Elektrotransporter anschaffen möchte. Dies bedürfe dann einer Abstimmung.

Herr Schundau erklärt, dass der Antrag damit erledigt sei.

16.8. Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. mit Bürgerpartei GL vom 06.02.2017 (Eingang: 03.04.2017) zu TOP Ö 9 Planung der Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach

Herr Dr. Adler zieht auf Nachfrage von Herrn Buchen diesen als Tischvorlage verteilten Änderungsantrag zum Tagesordnungspunkt Ö 9 - Planung der Dienstwohnung am Betriebshof Obereschbach – zurück, da die Errichtung einer Dienstwohnung mehrheitlich abgelehnt wurde (siehe TOP Ö 9).

17. Anfragen der Ausschussmitglieder

Herr Renneberg trägt vor, dass auf der Ommerbornstraße in Sand häufig zu schnell gefahren werde. Diese Straße werde von Schulkindern und Fahrradfahrern frequentiert. Vor diesem Hintergrund bittet er um Prüfung, ob hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h möglich sei (wird schriftlich beantwortet).

Herr Bihn greift die vom AUKIV beschlossene Umsetzung der Radwege auf der Kölner Straße auf. Diese sei auch jüngst Thema im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden gewesen. Dort hätten die Bürger allerdings die Abschaffung der Radwege gefordert. Diese Forderung sei an den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss verwiesen worden. Die Initiative ProVelo habe in diesem Zusammenhang einen Lösungsvorschlag an die Verwaltung herangetragen. Hierzu interessiert ihn die Stellungnahme der Verwaltung. Außerdem habe ProVelo der Stadt handwerkliche Fehler vorgeworfen. Auch hierzu interessiert ihn der Standpunkt der Verwaltung.

Herr Flügge antwortet, dass man das Schreiben von ProVelo kenne und dieses entsprechend beantworten werde. Von Fehlern der Verwaltung könne man hier aber nicht ausgehen. Man werde prüfen, ob man dem Vorschlag, auf der Bergseite den Streifen zu verbreitern und ihn auf der Talseite zu reduzieren, folgen könne. Dies sei zwar ein durchaus interessanter, aber kein grundsätzlicher Ansatz. Man tue sich etwas schwer, den Punkt Fahrradmobilität nach vorne zu bringen. Hierzu werde man Erfahrungen sammeln und in einer der nächsten Ausschusssitzungen berichten.

Da das Thema Fahrradschutzstreifen auf der Kölner Straße in zwei Gremien behandelt werde, bittet Herr Buchen darum, eine klare Regelung zu finden, was im Planungsausschuss- und was im AU-KIV zu diskutieren sei. Derzeit behandle man das Thema im Planungsausschuss.

Herr Komenda spricht die Verkehrszählung in der Broicher Straße / Brüderstraße an, die man vor 2 bis 3 Jahren durchgeführt habe. Daraufhin sei ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t ausgesprochen worden. Dieses sei von den Herstellern von Lkw-Navis auch entsprechend berücksichtigt worden. Nachdem man einige Zeit wenige Probleme gehabt habe, sei nun von den Bürgern festgestellt worden, dass sich wieder verstärkt Lkw verfahren und die Broicher Straße blockieren. Vor diesem Hintergrund solle man entweder nochmals eine Zählung durchführen oder die Benutzung dieser Strecke - beispielsweise für Lkw mit einer Höhe von über 2,50 m - ausschließen. Dieses Problem müsse man auf jeden Fall nochmals angehen.

Herr Kremer antwortet, dass hier nochmals eine Zählung stattfinden werde.

Herr Henkel erinnert an einen Antrag seiner Fraktion vom Oktober letzten Jahres. Mit diesem habe man darum gebeten, Parkmarkierungen im Bereich der Voiswinkeler Straße bzw. des Unterscheider Weges anzulegen. Hierzu interessiert ihn der aktuelle Planungsstand. Zudem bittet er um Behandlung des Themas in der nächsten Ausschusssitzung.

Herr Hardt berichtet, dass der Termin für die Verkehrsbesprechung, bei der auch das Thema Parkmarkierungen im Bereich Voiswinkeler Straße / Unterscheider Weg besprochen werden sollte, krankheitsbedingt mehrfach verschoben worden sei. Der nächste Termin stehe am 20.04.2017 an. Wenn dieser stattdinde, könne man dort die Angelegenheit für die nächste Ausschusssitzung vorbe-sprechen.

Herr Schacht möchte den aktuellen Sachstand zur Verkehrsquerung auf der B 506 in Romaney wissen.

Herr Hardt erläutert, dass diese Maßnahme mit dem Bau des Gebäudes stehe und falle. So mache es erst Sinn, die Maßnahme anzugehen, wenn das Gebäude im Bau sei. Derzeit stehe noch eine Abstimmung mit der Bauordnung und dem Bauherrn aus. Aktuell gebe es daher noch keine Entscheidung.

Herr Hermann Josef Wagner greift nochmals die Anfrage seiner Fraktion zur 30iger-Zone in der Dechant-Müller-Straße auf. Hier lasse sich nicht erkennen, warum diese Zone eingerichtet worden sei. Es handele sich nicht um eine Wohn-, sondern um eine Durchgangsstraße. Vom vorgeschalteten Driescher Kreuz bis Kreuzung Kalkstraße sei Tempo 50 zulässig. Dies ergebe aus seiner Sicht keinen Sinn.

Herr Hardt erwidert, dass der angesprochene Bereich aufgrund seiner Enge und seiner Befahrbarkeit aus der Gegenrichtung Unfallbrennpunkt gewesen sei. Auch dieser Sachverhalt solle in die am 20.04.2017 stattfindende Verkehrsbesprechung mitgenommen werden. Die Stadt könne als Straßenbaulastträger hier nicht entscheiden. Dies müsse vielmehr angeordnet werden.

Herr Buchen greift einen Pressebericht auf, nach dem der Verwaltung nicht bekannt sein soll, wer die Verkehrszählung an der Stationsstraße durchführe. Dort seien um das Gelände des Busbahnhofs herum Geräte aufgehängt, die die Autos zählen würden. Hierzu interessiert ihn der Sachstand.

Herr Flügge antwortet, dass ein Auftragnehmer im Auftrage der Stadt diese Zählung durchführe. Dieser habe auch die Geräte angebracht. Die Zählung erfolge im Zusammenhang mit dem Stadthausneubau.

Frau Bilo möchte den Sachstand bezogen auf die Auswechslung der Straßenlaternen wissen.

Herr Hardt antwortet, dass man hierbei im Zeitplan sei. Refrath sei abgeschlossen, Frankenforst sei fast abgeschlossen, derzeit befinde man sich im Bereich Kaule in Bensberg. Im Hinblick auf den Energieverbrauch habe man bereits jetzt große Einsparungen. Der vorgesehene Drei-Jahres-Zeitraum könne voraussichtlich eingehalten werden.

Herr Jungbluth möchte wissen, ob der Abschluss in Refrath so zu verstehen sei, dass die Maßnahme zu 98% abgeschossen sei.

Herr Hardt erklärt, dass derzeit nur noch einige alte Lampen getauscht würden.

Herr Außendorf greift ebenfalls die Fahrradschutzstreifen auf der Kölner Straße auf. Wenn diese schmaler würden und es dort zu einem Unfall komme, stelle sich die Frage nach der Haftung. Darüber hinaus interessiert ihn, wie solche Markierungsarbeiten generell überprüft würden.

Herr Hardt erläutert, dass man sich bei der Planung an die Richtlinien gehalten habe. Bei der Vorstellung der Planung im AUKIV habe man bewusst zwischen einem als Radweg ausgeschilderten Bereich und dem Schutzstreifen an den Stellen, an dem man nur das Mindestmaß für den Schutzstreifen erhalte, differenziert. Hier liege man jedoch nirgendwo unter den Normen.

Herr Buchen verweist nochmals darauf, dass das Thema derzeit im Planungsausschuss diskutiert werde.

Herr Außendorf präzisiert seine letzte Frage. So vergebe man als Stadt den Auftrag, Markierungen anzubringen. Der Unternehmer teile mit, dass diese Markierungen fertiggestellt seien. Nunmehr messe ProVelo nach und stelle fest, dass man weniger breite Streifen habe, als nach der Planung vorgesehen seien. Hier stelle sich die Frage, wieso dies nicht vorher auffalle.

Herr Flügge antwortet, dass vorliegend durch ProVelo eine Behauptung in den Raum gestellt würde, die nunmehr zu einem Fakt werde. Hiermit werde man sich beschäftigen und dies bis zur nächsten Sitzung aufklären.

Auf die nochmalige Frage von Herrn Außendorf, wie sichergestellt werde, dass ein Unternehmer seinen Auftrag korrekt durchführe, antwortet Herr Kremer, dass man einen Bauleiter einsetze, der ein Leistungsverzeichnis vorliegen habe. In diesem seien verschiedene Gewerke enthalten. Zudem kenne dieser seine Normen. Anhand dieser Strukturen könne man überprüfen, ob alles korrekt vollzogen und die Normen eingehalten worden seien. Hierbei handele es sich um ein sehr genaues Verfahren. Auf den Fall bezogen seien keine Fakten, sondern nur Mutmaßungen im Raum, die es hier zu klären gelte.

Herr Buchen beendet den öffentlichen Teil der Sitzung um 20:16 Uhr.

gez. Christian Buchen
Ausschussvorsitzender

gez. Willi Breidenbach
Schriftführer