

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse

des Ausschusses für Technik und Umwelt

vom 16.07.2020

Sitzung: Öffentlich

Beginn: 18:03 Uhr

Ende: 20:44 Uhr

Zahl der Mitglieder des Ausschusses für Technik und Umwelt:

12

Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha

als Vorsitzender

und 12 Ausschussmitglieder

Anwesend:

StR Bauer
StR Degler
StR Dobler
StR'in Eusebi
StR Franke
StR Härtner
StR Hettich
StR Dr. Ketterer
StR'in Lang
StR'in Ribbeck
StR Scheib
StR'in Dr. Ulfert

Außerdem anwesend:

Frau Aßmus (bis § 31)
Herr Baudezernent Setzer
Frau Blumer
Frau Braun (bis § 31)
Frau Groß
Herr Großmann
Herr Kaltenleitner
Herr Stier (bis § 32)
Herr Wagner

Weiter anwesend:

Herr Kuhlen von der Firma DIBAG
(zu § 30)

Zur Beurkundung

**Erster Bürgermeister
Janocha:**

Für den Ausschuss:

Schriftführer:

Tagesordnung

- § 28 Tagesordnung
- § 29 Baubeschluss für den Neubau der Stadtbrücke und den Abbruch des Bestandsstegs am Bahnhof
- § 30 Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften "Obere Walke, Teil I", Neufestsetzung im Bereich zwischen "Gartenstraße und Murr und Flurstück 406/3 und Flurstück 451", Planbereich 05.07/5 - Erneuter Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB und Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
- § 31 Austausch von 388 Straßenleuchten gegen LED Leuchten und Umbau von 56 Bestandsleuchten mit LED Umbausätzen - Bekanntgabe der Vergabe
- § 32 Geplante Belagsarbeiten in den Sommerferien 2020 - Information
- § 33 Verschiedenes
- § 34 Anfragen

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Gemeinderates am 16. Juli 2020 -Öffentlich-	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
--	---

§ 28

Tagesordnung

Der Vorsitzende bittet den Tagesordnungspunkt „Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften „Obere Walke, Teil I“, Neufestsetzung im Bereich zwischen „Gartenstraße und Murr und Flurstück 406/3 und Flurstück 451“, Planbereich 05.07/5 – Erneuter Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 (1) BauGB und Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB“ vorzuziehen.

Die Mitglieder des Ausschusses sind einverstanden.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
---	---

§ 29

Baubeschluss für den Neubau der Stadtbrücke und den Abbruch des Bestandsstegs am Bahnhof

Der Vorsitzende führt aus:

Trotz schwieriger Finanzlage 2021 und einer voraussichtlich hohen Verschuldung aufgrund einer Vielzahl von zeitgleich umzusetzenden Projekten, wollen wir heute einen Baubeschluss zum Neubau der Stadtbrücke empfehlen. Das Projekt gehört zu den herausragenden Zukunftsprojekten dieser Stadt. Es verbindet die Innenstadt mit dem Backnanger Süden und den dortigen Schulen. Was besonders wichtig ist: Diese Brücke liefert den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen und verbessert damit den Reisekomfort für die Bahnnutzer. Es handelt sich um eine Brücke hohem gestalterischen Wert und ist deutlich günstiger als die ursprünglich geplante Holz-Glaskonstruktion. Die Einsparungen liegen bei der Investition bei 1 Mio. €, bei den jährlichen Folgekosten bei 80.000 €.

Das Projekt ist für die Stadt mit 4,7 Mio. € Investitionskosten finanzieller Kraftsport, der nur zu stemmen ist, wenn die Förderungen aus Stadtbaumitteln beziehungsweise Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) – Mitteln fließen.

Herr Stier stellt den Baubeschluss anhand der Sitzungsvorlage und einer Präsentation (siehe Anlage) vor:

1. Hintergrund und städtebauliche Einbindung

Der Umbau des Bahnhofs Backnang zur Mobilitätsdrehscheibe ist eines der herausragenden Zukunftsprojekte der Stadt Backnang. Im Rahmen eines städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs wurde 2018 ein Gesamtkonzept für den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Bereich des ehem. Güterschuppens, die Umnutzung des

bestehenden ZOB, die Neugestaltung des öffentlichen Raums auf dem Bahnhofsvorplatz sowie Ideen zum Bahnhofsempfangsgebäude, zum Neubau eines Parkdecks auf dem Parkplatz Bürgerhaus und zur Fassadengestaltung des bestehenden P&R-Parkhauses erarbeitet.

Ergänzend zu den städtischen Maßnahmen für die Mobilitätsdrehscheibe, wird die Deutsche Bahn AG mit finanzieller Beteiligung von Stadt und Land die Erhöhung des Bahnsteigs an den Gleisen 2/3, die vollständige Erneuerung der Bahnsteigausstattung an den Gleisen 2-5 einschließlich Sanierung und Verlängerung der Bahnsteigdächer und die Sanierung der Unterführung im Zuge des Bahnhofsmodernisierungsprogramms umsetzen. Derzeit laufen hierzu noch Abstimmungsgespräche zwischen der Bahn und dem Land hinsichtlich der Zeitplanung und der Finanzierung.

Die „Stadtbrücke“ ist das zentrale Verbindungselement von Mobilitätsdrehscheibe und Bahnhofsmodernisierung und ist gleichzeitig der erste Baustein zur Verwirklichung der Gesamtmaßnahme. Ergänzend zur bestehenden Personenunterführung ermöglicht die neue, 63 m lange Stadtbrücke den Zugang zu allen Gleisen und stellt die vollständige Barrierefreiheit der Bahnsteigzugänge her. Darüber hinaus ermöglicht sie die Verbindung zwischen der Innenstadt, dem Schulzentrum Maubacher Höhe und den südlich der Bahngleise liegenden Siedlungsbereichen. Diese städtebauliche und verkehrliche Bedeutung soll sich auch in der architektonischen Gestaltung der Brücke widerspiegeln.

2. Baukonstruktion

Alternativ zum Entwurf einer verglasten Holzbrücke vom Oktober 2018 wurde im Januar 2020 durch das Büro sbp GmbH eine Machbarkeitsstudie einer nicht überdachten Stahlbrücke mit erheblichen Kosteneinsparungen vorgestellt.

Die Stahlbrücke hat eine Gesamtlänge von ca. 63 m und eine Längsneigung von 3 %. Im Bereich der anschließenden Aufzüge und Treppentürme liegt eine horizontale Brückengradiente ohne Längsneigung vor, so dass ein funktioneller Anschluss der Zugänge gewährleistet werden kann. Die Entwässerung wird in den horizontalen Bereichen durch das Quergefälle des Brückenquerschnitts sichergestellt.

Vom nördlichen zum südlichen Anschlusspunkt der Brücke muss eine Höhendifferenz von 11,5 m überwunden werden. Durch die gewählte Längsneigung der Brücke, kann die durch Treppenanlagen zu überwindende Höhendifferenz um 21 Stufen reduziert werden.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über Treppen und den gegenüberliegend

angeordneten Aufzügen. Weitere Treppen erschließen nordseitig den Hausbahnsteig in Richtung der Backnanger Innenstadt sowie südseitig die Siedlung Büttenefeld und die dort gelegenen Parkplätze der DB. Im Unterschied zu den Treppen, die als Zugang zu dem Hausbahnsteig und den Mittelbahnsteig dienen und rechtwinklig vom Brückenbauwerk abgehen, verläuft die südlichste Treppe parallel zur Brückenlängsachse. Diese Treppe führt als Landschaftselement die Böschung hinauf.

Die geplante Fußgängerbrücke wird als kontinuierlich gestützter Durchlaufträger mit aufgespreizten Y-Stützen und relativ kurzen Spannweiten entwickelt.

Die Brücke wird statisch als lagerloses, integrales Bauwerk entworfen. Der Festpunkt der Brücke befindet sich am südlichen Widerlager. Die aus der Längsverformung entstehende Zwangsbeanspruchung kann durch eine entsprechende Nachgiebigkeit der schlanken Stützen, die sich aus der Stützenlänge und dem Querschnitt ergeben, gering und unschädlich gehalten werden.

Die integrale Stahl-Hohlkastenkonstruktion wird ohne Materialübergänge und Fugen hergestellt. Dadurch können potentielle Schadensstellen reduziert und der Unterhaltungsaufwand auf das notwendige Mindestmaß reduziert werden.

3. Vergabe der Planungsleistung

Auf der Grundlage dieser Studie wurde ein Wettbewerbsverfahren auf der Basis der Vergabeverordnung (VgV) zur Findung und Beauftragung der Planungs- und Ausführungsleistungen im Zeitraum von März bis Juni 2020 durchgeführt.

An diesem VgV-Verfahren haben sich letztendlich zwei Planungsbüros beteiligt. Das Büro sbp GmbH mit Sitz u.a. in Stuttgart sowie das Planungsbüro IGS Ingenieure GmbH & Co.KG mit Sitz in Weimar.

Aus der Bieterpräsentation und der Beurteilung beider Planungsbüros anhand einer Bewertungsmatrix sowie einer Verhandlungsrunde ist der Vorschlag des Büro sbp GmbH als funktional, gestalterisch und wirtschaftlich beste Lösung hervorgegangen. Am 17.06.2020 hat die Stadtverwaltung den Zuschlag für die Planungs- und Ausführungsleistung für die Entwurfsplanung an die sbp GmbH erteilt.

Für die Umsetzung der Stadtbrücke als Stahlkonstruktion wurden durch die sbp GmbH zwei Planungsvarianten für die barrierefreie Verbindung zwischen dem südlich oberhalb des Bahnhofes gelegenen Büttenefeld und der innenstadtseitig, nördlich gelegenen

Bahnhofsstraße erarbeitet.

Variante 1:

Barrierefreie Erschließung des im südlichen Bereiches des Bahnhofes gelegenen Bütteneinfeld über eine in den Hang gelegte, geschwungene und etwa 70 m lange Rampenanlage mit ca. 5 % Steigung.

Variante 2:

Barrierefreie Erschließung des im südlichen Bereiches des Bahnhofes gelegenen Bütteneinfeld über einen Aufzug neben der geplanten Treppe und an Stelle der ursprünglich vorgeschlagenen Rampenanlage.

Diese Variante führt zu Investitions-Mehrkosten von ca. 98.000,- EUR gegenüber der Planungsvariante 1.

Für die zusätzliche Aufzugsanlage sind dabei weitere jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 4.800,- EUR zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der relevanten Aspekte Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, wirtschaftliche Herstellung sowie angemessene Betriebs- und Unterhaltskosten, empfiehlt die Verwaltung die Weiterverfolgung der Variante 2 mit voraussichtlichen Gesamtbruttokosten laut Kostenschätzung in Höhe von rund 4,7 Mio. EUR.

4. Bahntechnische Erfordernisse

Im Zuge der planerischen Abstimmungsgespräche mit der DB Station & Service AG zum Bahnhofsmmodernisierungsprogramm wurden die im Februar 2019 für den Bau der Stadtbrücke erforderlichen Fachplanungsleistungen für bahntechnische Anlagen an die Vössing Ingenieurgesellschaft mbH (Stuttgart) vergeben und zwischenzeitlich vorangetrieben. Die Fragen der Baufeldfreimachung für die Gründungsarbeiten, die Prüfung und Planung der Bauzustände für den Einbau der vormontierten Brückenelemente sowie des Abbruchs des bestehenden Steges (Gleisperrungen/Sperrzeiten, Oberleitungsabschaltungen etc.) konnten zwischenzeitlich geklärt werden. In diesem Zusammenhang konnten auch die erforderlichen Provisorien und Zwischenzustände, beispielsweise hinsichtlich der Bahnsteigzugänge oder der Zughaltepositionen konkretisiert werden. Auf dieser Basis konnten schließlich das Planheft, die Kostenberechnung und die für die Anmeldung der Sperrpausen erforderliche detaillierte Bauablauf- und Bauzeitenplanung für den geänderten Entwurf abgestimmt

werden.

5. Kosten, Zuschüsse und Finanzierung

Kosten

Die berechneten Gesamtbruttokosten in Höhe von voraussichtlich rund 4,7 Mio. EUR setzen sich laut Kostenberechnung sbp vom 29.06.2020 im Wesentlichen wie folgt zusammen:

- Auf bahnspezifische Leistungen wie Umbauten der Oberleitungsanlage, der Strom-, Telekommunikations-, und Signaltechnik entfallen rund 825.000,-- EUR.
- Für den Rückbau des Bestandsteges werden rund 250.000,-- EUR angesetzt.
- Der Neubau der Stadtbrücke mit Gründung, Stahlbau, sowie dem technischen Ausbau mit Aufzügen beläuft sich entsprechend der Kostenberechnung auf insgesamt rund 2,60 Mio. EUR.
- Für Hangbefestigungen, Wartungszugänge und Herstellung von Verkehrsflächen werden rund 100.000,-- EUR angesetzt.
- Der Anteil der Planungs- und sonstigen Nebenkosten für den Neubau der Stadtbrücke und den Abbruch des Bestandssteges beläuft sich auf insgesamt rund 925.000,-- EUR.

Für Stand heute nicht absehbare Risiken aus weiteren bahntechnischen Erfordernissen, Unwägbarkeiten aus dem Baugrund sowie einer überdurchschnittlichen Baupreisentwicklung sind in den genannten Kosten keine Rückstellungen enthalten. Abweichungen von bis zu 15 % können nicht ausgeschlossen werden. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, im Bedarfsfall die Ansätze im Rahmen folgender Haushalte anzupassen.

Für den Neubau der Stadtbrücke kann ein anteiliger Vorsteuerabzug von 27 % der Gesamt-Bruttokosten geltend gemacht werden. Dies entspricht auf Basis der Kostenberechnung einem Vorsteuerabzug in Höhe von 202.000,-- EUR

Damit beläuft sich die Gesamtinvestition für das Projekt inklusive anzusetzendem Vorsteuerabzug aktuell auf voraussichtlich insgesamt rund 4,5 Mio. EUR.

Zuschüsse

Für den Abbruch des Bestandsstegs wird von Zuwendungen des Landes aus der Städtebauförderung mit einer Förderquote von 60 % ausgegangen. Der erwartete Zuschuss für den Abbruch inkl. Nebenkosten beläuft sich unter Berücksichtigung des anteiligen Vorsteuerabzugs demnach auf etwa 155.000,-- EUR.

Stand heute muss davon ausgegangen werden, dass für das neue Brückenbauwerk, die städtischen Treppenabgänge, die beiden städtischen Aufzüge sowie die Treppenabgänge zu den Mittelbahnsteigen keine Mittel aus dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bewilligt werden. Finale Gespräche mit dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium darüber stehen jedoch noch aus.

Im Falle einer Ablehnung der LGVFG-Förderung wird die Verwaltung alternativ versuchen, weitere Mittel aus der Städtebauförderung zu erwirken. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann auf Basis der Kostenberechnung des Büros sbp hierfür von einem Förderrahmen in Höhe von bis zu 1,3 Mio. EUR ausgegangen werden.

Somit kann von einem Stand heute abschätzbaren insgesamt Förderumfang in Höhe von bis zu etwa 1,455 Mio. EUR ausgegangen werden.

Der bei der Stadt Backnang verbleibende Eigenanteil könnte sich damit auf rund 3 Mio. EUR reduzieren.

Der tatsächlich bei der Stadt verbleibende Eigenanteil kann erst nach abschließender Klärung mit den Fördermittelgebern benannt werden.

Finanzierung

Bei PSK 51100900-78720020.014 sind für den Neubau der Stadtbrücke im Finanzhaushalt für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen als Planungsrate bislang 139.000,- EUR als Ermächtigungsübertrag aus 2019 und für 2020 weitere 500.000,-- EUR sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 765.000,-- EUR eingeplant worden. Damit können in 2020 bis zu 1,404 Mio EUR für die Maßnahme zur Verfügung gestellt werden. In der Finanzplanung sind zudem bis einschließlich 2023 weitere 3,54 Mio. EUR sowie für die Folgejahre weitere 480.000,- EUR vorgesehen. In Summe sind dies 5,424 Mio. EUR.

Bei PSK 51100900-78730010.014 sind für den Abbruch des Bestandsstegs für erste Maßnahmen 2021 50.000,-- EUR und für das Jahr 2023 in der Finanzplanung für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen weitere 300.000,- EUR vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Folgejahre sind in der Finanzplanung damit bislang insgesamt 5,774 Mio. EUR zur Finanzierung des Gesamtprojektes Neubau Stadtbrücke und Abbruch Bestandssteg vorgesehen.

Aus heutiger Sicht ergibt sich jedoch, sofern die berechneten Baukosten eingehalten werden können, auf Basis der vorgeschlagenen Stahlbrücke eine mögliche Einsparung in Höhe von rund 1,27 Mio. EUR.

6. Termine und weiteres Vorgehen

Nach dem Baubeschluss sollen die Genehmigungsunterlagen erstellt werden. Nach erfolgter Genehmigung soll die Werk- und Detailplanung bis zum Januar 2021 erfolgen, so dass die Ausführung der Gründungs- und Stahlbauarbeiten ab Februar 2021 ausgeschrieben und vergeben werden können.

Der bestehende Fußgängersteg soll dabei weiterhin als öffentliche Verbindung zur Maubacher Höhe nutzbar bleiben. Die Bahnsteigzugangstreppe zum S-Bahnsteig der S3 am Mittelbahnsteig der Gleise 4 und 5 ist jedoch bereits zu Beginn der Maßnahme abzubauen, damit die Gründungsarbeiten für die Stadtbrücke ausgeführt werden können.

Die eigentlichen Erd,- und Stahlbetonarbeiten für die Gründungen, Stützen und Aufzugsschächte der Stadtbrücke sind im Zeitraum von Sommer 2021 bis Frühjahr 2022 geplant.

Der Einhub der insgesamt drei Stahlbrückenelemente ist für Ende Mai 2022 geplant. Die Fertigstellung der neuen Stadtbrücke soll bis Anfang November 2022 erfolgen.

Im Anschluss daran soll der dann nicht mehr notwendige Fußgängersteg abgebrochen werden.

Für alle diese Arbeiten in unmittelbarer Nähe des Gleisbereichs, im Bereich der Oberleitung und mit möglichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb sind über die Bauzeit von geplant 82 Tagen zahlreiche Sperrpausen auf einzelnen Gleisen genau vorzuplanen. Dazuhin ist auch die bereichs- und zeitweise Trennung der Oberleitung vom Oberleitungsnetz der DB erforderlich.

Es besteht seitens der DB die Vorgabe, dass Sperrpausen spätestens zum Stichtag 30. April jeden Jahres mit einem Vorlauf von über 2 Jahren vor den jeweiligen Bauarbeiten anzumelden sind.

Diese Sperrpausen wurden zwischenzeitlich in die Bau- und Betriebsplanung der DB

übernommen.

Stadtrat Härtner befindet das Bauwerk für sehr wichtig, da es das Empfangstor der Stadt Backnang darstelle. Die Maßnahme solle trotz der hohen Kosten so schnell wie möglich umgesetzt werden. Er bittet um eine Begründung, weshalb der Steg nur eine Breite von 4 m habe. Bezüglich der Notwendigkeit einer Rampe teilt er mit, dass diese auch beim Defekt eines Aufzuges verwendet werden könne. Er möchte zudem wissen, ob es für die Aufzüge eine Rufbereitschaft geben werde.

Stadtrat Franke teilt mit, dass man in puncto Barrierefreiheit an Bahnhöfen weit hinter anderen Städten stehe. Man müsse der Öffentlichkeit mitteilen, dass die Kosten zwar sehr hoch, jedoch auch notwendig seien. Er kritisiert, dass der Zuschuss noch nicht sicher sei. Er regt an, nochmals offensiver zu diskutieren, ob eine Rampe oder ein Aufzug verwendet werden solle. Man müsse hier schauen, was für die Nutzer die bessere Wahl sei.

Stadträtin Dr. Ulfert teilt mit, dass sie froh über diesen Vorschlag der Verwaltung sei. Sie erkundigt sich nach dem Hintergrund für die Neigung der Stadtbrücke. Bezüglich der Mobilität teilt sie mit, dass die Rampe sinnvoll sei, 70m jedoch auch schwierig umzusetzen seien. Sie hält den Eingriff in den Hang zur Errichtung der Rampe für sehr erheblich. Sie möchte wissen, ob es eine Möglichkeit gibt, sich bereits im Vorfeld über die Funktionsfähigkeit des Aufzugs zu informieren.

Der Vorsitzende berichtet, dass die Aufstockung noch angepasst werden müsse. Bezüglich des Zuschusses habe man bald ein Gespräch mit dem Regierungspräsidium.

Baudezernent Setzer berichtet, dass man mit dem Regierungspräsidium einem Termin im August habe und nach der Sommerpause erneut auf das Gremium zukommen werde. Im Vorfeld habe man bereits die Rampe vorgestellt, jedoch sei das Gremium nicht unbedingt begeistert gewesen und habe daher nach einer Alternative verlangt. Dies habe man mit den Aufzügen erreicht, auch wenn es zu Mehrkosten führe. Zum Thema „Störmeldungen“ werde man sich beim Hersteller informieren und dies dem Gremium noch mitteilen.

Herr Stier teilt mit, dass die Längsneigung nicht auffallen werde. Sie habe jedoch den Vorteil, dass man sich Teile der Treppenstufen einsparen könne. Für die Nutzer sei dies außerdem besser, da die Barrieren sinken würden. Bezüglich der Breite des Stegs von 4 m teilt er mit, dass es hierzu eine Regelung der Deutschen Bahn gebe. Anhand einer Berechnung

wurde ermittelt, dass diese Breite für das Besucheraufkommen in Backnang ausreiche. Er erläutert erneut die Kosten, welche durch Wartungsverträge aufkommen werden.

Stadtrat Hettich spricht sich für die Variante mit Aufzügen aus und möchte wissen, wie viele Fahrräder in einen Aufzug passen. Bezüglich der Kosten möchte er wissen, weshalb einige Punkte günstiger sowie auch manche Zuschüsse im Vergleich zur Holzbrücke gesunken seien.

Stadtrat Dr. Ketterer teilt mit, dass ihm die Längsneigung der Brücke nicht gefalle. Er bittet, diesen Punkt nochmals zu überdenken. Zudem möchte er wissen, wie viel der Aufzug zum Büttnenfeld teurer werden könnte.

Stadtrat Scheib merkt an, dass die Kosten und Förderungen für ihn nicht transparent dargestellt seien und bittet daher um eine Erläuterung. Er regt an, einen Vertrag mit dem Hersteller der Aufzüge abzuschließen, damit die Wartungskosten einen bestimmten jährlichen Betrag nicht übersteigen. Er möchte wissen, wie groß die Aufzüge seien und wie viele Personen mit und ohne Fahrrad in den Aufzug passen und wie oft der Aufzug in einer Stunde fahren könne. Er erkundigt sich zudem, ob es im Bereich des Aufzugs zum Büttnenfeld eine Engstelle an der Treppe geben werde. Er teilt mit, dass die Idee einer Spindel nicht weiter ausgearbeitet wurde und möchte daher wissen, ob nicht das Parkhaus als solche benutzt oder ausgebaut werden könne. Zudem möchte er wissen, ob die Rampe die geplante 180 Grad-Wende benötige oder ob man diese nicht am Hang entlangführen könnte.

Baudezernent Setzer berichtet, dass durch die Längsneigung die Anzahl der Treppenstufen reduziert werden könne. Er stellt erneut klar, dass die Schräge des Steges nicht wahrgenommen wird. Die Preise haben weiter angezogen, weshalb man eine Kostenabweichung bereits berücksichtige. Wird der Steg teurer, so werden auch die Fördermittel ansteigen. Der Fördersatz hänge von den gesamten Kosten ab.

Der Vorsitzende merkt an, dass man ursprünglich davon ausgegangen sei, dass die Förderung nach LGVFG gehe, was nun nicht mehr der Fall sei. Diese Vorschrift gelte nur noch für die Aufzüge, weshalb sich auch die Beträge geändert haben.

Baudezernent Setzer fügt hinzu, dass die Änderung des LGVFG gut für die Bahn, jedoch schlecht für die Kommunen sei. Diese Änderungen wären auch bei der Holzbrücke entstanden.

Herr Stier berichtet, dass die Aufzüge so bemessen seien, dass mindestens eins, teilweise auch zwei Fahrräder hineinpassen. Die genaue Größe könne er aktuell noch nicht mitteilen, da diese noch nicht feststehe. Eventuell könne auch der erste Aufzug zum Büttnenfeld etwas

größer ausfallen. Wie oft der Aufzug in einer Stunde fahren könne, werde man bis zur nächsten Gemeinderatssitzung in Erfahrung bringen. Die Treppe sei an der Stelle zum Büttnenfeld tatsächlich nur zwei Meter breit. Sofern dies der Wunsch des Gremiums sei, könne diese Breite auf 2,5m angehoben werden.

Der Ausschuss für Technik und Umwelt

empfiehlt

dem Gemeinderat mehrheitlich bei einer Gegenstimme und drei Enthaltungen:

Der Gemeinderat fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung des Büros Schlaich Bergermann und Partner, sbp GmbH, den Baubeschluss zum Abbruch des vorhandenen Fußgängersteges und dem Neubau der Stadtbrücke mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 4,5 Mio. EUR.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
---	---

§ 30

Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften "Obere Walke, Teil I", Neufestsetzung im Bereich zwischen "Gartenstraße und Murr und Flurstück 406/3 und Flurstück 451", Planbereich 05.07/5 - Erneuter Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB und Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Kuhlen von der DIBAG Gruppe.

Baudezernent Setzer teilt mit, dass man in der Planung ein großes Stück vorangekommen sei und auch größere Themen bewältigt habe. Man möchte bis 2022 das Startprojekt umsetzen und keine Zeit mehr verlieren.

Herr Kuhlen bedankt sich bei Herrn Janocha und stellt die DIBAG Gruppe den Stadträten vor. Er sei froh, dass man das Projekt, wie es ist, nun umsetzen könne. Die Ziele, welche man 2019 vorgestellt habe, habe man nicht verlassen und werde diese auch weiterhin anstreben.

Herr Großmann stellt das Projekt anhand der Sitzungsvorlage sowie einer Präsentation (siehe Anlage) vor:

1. Ausgangslage

Seit der endgültigen Aufgabe der Lederindustrie sind für die Obere Walke folgende wesentliche planerischen Schritte zur Revitalisierung des Quartiers erfolgt:

- Grundsatzbeschluss am **27.09.2007** für ein innenstadtnahes Quartier mit Schwerpunkt Handel- und Dienstleistung
- Absichtserklärung des Gemeinderats zur Entwicklung des Standorts als Fachmarktzentrum für großflächigen Einzelhandel im Jahr **2009**

- Aufnahme der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Obere Walke“ in das Programm Stadtumbau West **2011**
- Satzungsbeschluss des heute noch rechtsgültigen Bebauungsplans „Obere Walke, Teil I“, Planbereich 05.07/4 im Jahr **2012**
- Teilweiser Abbruch der vorhandenen Bausubstanz und Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Bereich von Altlasten in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde
- Umfassende Neugestaltung der öffentlichen Räume im Bereich der Gartenstraße im Jahr **2012**
- Ab **2014** grundsätzliche Neuausrichtung der städtebaulichen Konzeption in Richtung Wohnquartier
- Durchführung eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Umgestaltung der Straße Obere Walke und die angrenzenden Uferbereiche der Murr in die Murrpromenade im Jahr **2018**
- Herstellung der Murrpromenade im Jahr **2019**
- Erster Planungsansatz mit städtebaulichem Entwurf vom **04.05.2015** (Mehrfamilienhäuser entlang der Gartenstraße/Reihen-, Doppel- und Einfamilienhäuser im südlichen Bereich)

In einem überarbeiteten **Planungsansatz 2019** wurde der **Hochwasserschutz als integraler Bestandteil** in die Planung übernommen und die urbane Wohnbebauung in ein freiräumliches Konzept integriert. Dieser Ansatz mündete im Beschluss des Gemeinderats zum städtebaulichen Rahmenplan und Aufstellungsbeschluss im **Februar 2019**.

2. Städtebauliche Konzeption

Die zum damaligen Zeitpunkt in ersten Ansätzen vorliegenden Lösungen in den Bereichen Hochwasserschutz, Schallschutz und Mobilitätsplanung wurden vertiefend ausgearbeitet und mit den Fachbehörden vorabgestimmt. Auf Basis der Erkenntnisse, sowie der Ausarbeitung konkreter Nutzungsbausteine ergaben sich folgende Anpassungen der Planung:

- Aufteilung in **drei** klare **Quartierbausteine**
- **Gliederung** durch **Grünbereiche** zwischen den Quartieren in Nord-Süd Richtung
- Verschiebung des **Starterbausteins** „**Pflege-Wohnen**“ am westlichen Gebietsrand nach Norden an die Gartenstraße

- **Konzentration** auf **einen städtebaulichen Hochpunkt** am mittleren Gelenkpunkt der Gartenstraße
- **Entfall** der bisher geplanten **Hochpunkte** am westlichen und östlichen Gebietsrand
- **Beibehaltung** und **Vertiefung** der **weiteren Gebäudetypologien** mit u-förmigen Baukörpern entlang der Gartenstraße sowie einer offenen Punktbebauung zur Murr
- Aufgrund eines **optimierten Baumassenkonzepts** reduziert sich der flächenhafte Umfang der **Tiefgaragen**
- **Entwicklung** einer **Quartiersgarage** mit bis zu 280 Stellplätzen am östlichen Gebietsrand zur Deckung der Stellplatzkapazitäten der südlichen Quartiere im östlichen Bereich. Für das **westliche Quartier**, sowie die Gebäude **entlang der Gartenstraße** im östlichen Bereich bleiben **Tiefgaragen** vorgesehen

3. Hochwasserschutz und wasserwirtschaftliche Belange

Die geplante **Baumaßnahme** liegt gem. der Hochwassergefahrenkarte **teilweise innerhalb** der **Überflutungslinie** der Murr beim 100-jährlichen Hochwasser (HQ100). Im Rahmen der Planung wurden daher die Auswirkungen eines 100-jährlichen Hochwassers auf das Plangebiet durch das Ingenieurbüro Winkler und Partner, Stuttgart berechnet. Der **Ausgleich** erfolgt **durch Anlage** von **Retentionsmulden** zwischen der geplanten Bebauung und dem Gewässer Murr.

Aufgrund der stattgefundenen Abrissmaßnahmen und somit einhergehenden Überformung bzw. Veränderung der topografischen Gegebenheiten im Plangebiet entspricht die dargestellte HQ100-Linie aus der Hochwassergefahrenkarte von 2011 nicht mehr den örtlichen Gegebenheiten. Die HQ100-Linie wurde entsprechend gutachterlich neu ermittelt. Unter der Maßgabe einer abschnittswisen Neubebauung des Areals wurden die wegfallenden Retentionsvolumina berechnet. Durch die Anlage der geplanten Retentionsmulde wird der Eingriff in die Überflutungsfläche HQ100 wertgleich ausgeglichen. Es entsteht ein **Retentionsraumgewinn** von **ca. 1.150 m³**.

Mit den **entsprechenden Festsetzungen** im Bebauungsplan (EFH-Festlegung über das Mindestmaß zum Hochwasserschutz eines HQ100 hinaus) **sowie** den ermittelten und **festgesetzten Retentionsflächen** sind die Baugebiete innerhalb des Plangebietes **nicht mehr im HQ100**.

Die Anforderungen an den Hochwasserschutz wurden zum **derzeitigen Planungsstand** mit dem **Landratsamt abgestimmt**. Für die Realisierung, ist für jeden Bauabschnitt eine wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 78 Abs. 3 WHG erforderlich. Im Rahmen der Abgrabungen für die Schaffung von Retentionsraum wird mit Schadstoff belastetes Boden- bzw. Auffüllmaterial anfallen, welches entsprechend den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu entsorgen ist.

Darüber hinaus ist für das gesamte Plangebiet eine **hochwasserangepasste Bauweise** (z. B. Schutz der Gebäudewände gegen Durchfeuchtung (weiße/ schwarze Wanne), Schutz von Öffnungen in der Gebäudehülle, Schutz vor Rückstau aus der Kanalisation, etc.) im Falle eines Extremhochwassers vorzunehmen.

4. Mobilitätskonzeption

Für die vorliegende **städtebauliche Konzeption** mit bis zu 400 WE (inklusive Pflege-Wohnen), sowie gewerblicher Anteile im urbanen Gebiet im westlichen Bereich wurde das **zukünftige Verkehrsaufkommen** berechnet. Die **Verkehrszunahme** in der **Gartenstraße** gegenüber dem heutigen Bestand (Bestandsverkehr 2017) beläuft sich im westlichen Teil **auf +11%**, im östlichen Teil auf +4%.

In einem weiteren Schritt wurden **Verringerungspotentiale** aufgezeigt, welche parallel zur Gebietsentwicklung umgesetzt werden sollen, damit die Anzahl der Fahrten mit dem PKW reduziert werden kann. Diese Potentiale setzen sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen:

- Verlagerung von KFZ-Wegen auf Wege mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Umsetzung von Sharing-Angeboten im Rahmen der Quartiersentwicklung

Durch die Lagevorteile des Quartiers Obere Walke (Rad- und Fußweg Murrpromenade, innerstädtischer Standort), sowie der Quartiersgröße (Car-Sharing Einsparpotenzial) wurden in der Mobilitätskonzeption folgende Annahmen berechnet und auf die Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Annonaystraße umgelegt:

- 10% der Wege verlagern sich auf andere Verkehrsmittel
- 10% ersetzen ihren eigenen Pkw durch Car-Sharing

Bei Reduzierung des Fahrtenaufkommens durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes kann eine **ausreichende Leistungsfähigkeit** nachgewiesen werden.

5. Nächste Schritte

- Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, sowie der Träger öffentlicher Belange
- Ausarbeitung eines städtebaulichen Vertrags zur Regelung und Sicherung der Gestaltung und Umsetzung der Retentionsflächen und des Quartiersboulevards, sowie der Mobilitätskonzeption
- Einarbeitung der eingebrachten Belange zum Auslegungsbeschluss

Stadtrat Härtner ist der Ansicht, dass das Projekt mittlerweile eine positive Gestalt annehme. Er findet es außerdem positiv, wie der Hochbau sowie die Mitte des Areals mit einem Café geplant sei, da dies zu einer Belebung des Gebiets führen würde. Im Bezug zum Thema Hochwasser erkundigt er sich nach dem Zusammenhang mit dem Hochwasserbecken in Oppenweiler. Er vergewissert sich, ob überhaupt kein Eigentum geplant sei. Außerdem möchte er wissen, ob die Bewohner gezwungen werden, in dem Parkhaus zu parken. Er regt an, das Hochhaus auf sechs Geschosse zu reduzieren. Des Weiteren erkundigt er sich, wie mit der Schlucht umgegangen werde und was es im Erdgeschoss außer dem Café geben werde. Er erkundigt sich nach der CO²-Neutralität des Gebiets.

Stadträtin Dr. Ulfert teilt mit, dass die Planung mittlerweile deutlich besser und schlüssiger geworden sei. Sie bittet nochmals um eine Erläuterung wie der Punkt Pflege und Wohnen aussehen werde sowie was mit den Retentionsbecken passiere, wenn andere Becken, wie beispielsweise in Oppenweiler, noch nicht umgesetzt werden. Bezüglich der Stellplatzschlüssel gibt sie zu bedenken, dass man diese nicht beeinflussen könne und man keine Verdrängung der Autos in andere Wohngebiete wolle. Man benötige außerdem ein Konzept, wie während der Bauphase mit LKW-Verkehr umgegangen werden soll.

Herr Großmann berichtet, dass man mit diesem Konzept den Schluchtencharakter nun endgültig behoben haben sollte. Das Café habe man aktuell noch nicht, es sei im Plan jedoch bereits enthalten, um eine Belebung des Areals zu schaffen. Auch eine Büronutzung in diesem Bereich sei durchaus möglich. Bezüglich des Hochwasserschutzes rechne man mit der Unterstützung der außerörtlichen Hochwassermaßnahmen, jedoch habe man durch die Retentionsbecken bereits ein Plus im Gebiet zu dieser Situation geschaffen. Die Umsetzung eines komplett CO²-freien Gebietes sei nicht möglich. Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels müsse Hand in Hand mit beispielsweise Sharingangeboten oder einer Fahrradnutzung gehen.

Der Vorsitzende möchte wissen, ob das Projekt auch ohne das Hochwasserschutzbecken in Oppenweiler umsetzbar ist.

Herr Großmann bejaht dies für den ersten Abschnitt.

Herr Kuhlen teilt mit, dass die Gartenstraße bei dieser Planung nicht mehr als Schlucht wahrgenommen werde. Bezüglich des Hochwassers sei man beim HQ100 absolut sicher. Die DIBAG-Gruppe habe seit mehreren Jahren keine Eigentumswohnungen mehr gebaut, man möchte dies aber für das Projekt nicht komplett ausschließen. Rechnerisch benötige man für die Wohneinheiten rund 500 Stellplätze. Man sei verpflichtet diese zu erreichen, ob jedoch alle veräußert werden, könne man aktuell noch nicht sagen. Durch das Mobilitätskonzept können die Parkplätze auf 420 Stück reduziert werden. Er traue es sich nicht zu eine komplett CO²-freie Planung zu versprechen. In Berlin errichte die DIBAG aktuell ein Holzhaus. Dies könne er sich bei diesem Projekt ebenfalls vorstellen. Im Bereich des Pflegeheims benötige man drei Geschosse für die Pflege sowie zwei Geschosse für betreutes Wohnen. Für den Baustellenverkehr mit LKWs werde man ein entsprechendes Konzept vorlegen.

Baudezernent Setzer teilt mit, dass man sich nicht nur Mietbau, sondern auch Eigentumswohnungsbau dort vorstellen könne. Das Thema Holzhaus sei eventuell für den Hochbau interessant.

Stadtrat Franke ist froh, dass es nun weitergehe. Er spricht sich dafür aus, dass es neben Mietwohnungen auch einzelne Einheiten zum Kauf geben solle. Er erkundigt sich, was man unter dem Punkt „Pflege-Wohnen“ verstehe. Dieser Standort ebenfalls für ein betreutes Wohnen attraktiv sei, da Senioren weiterhin mobil bleiben können. Er teilt mit, dass das Arealparkhaus für viele Personen, welche im vorderen Bereich des Quartiers wohnen, nicht attraktiv sei. Er befürchtet, dass dadurch viele Personen bei den Supermärkten parken werden. Er möchte wissen, ob im Quartiersbereich eine Kita geplant sei. Außerdem wäre es interessant zu wissen, was dieses Projekt für die innerstädtische Verkehrsplanung mit sich bringe.

Stadtrat Dobler erkundigt sich, ob ein Tausch des Parkhauses mit dem Bereich Pflege-Wohnen nicht sinnvoll sei, da es im Bereich Pflege und Wohnen viele Besucher aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis geben werde. Dies würde zu einer ruhigeren Verkehrssituation führen. Er befürwortet die alternativen Mobilitätskonzepte und möchte zudem wissen, mit wie vielen Personen man rechnen könnte.

Stadtrat Dr. Ketterer erkundigt sich nach dem längsten Weg vom Parkhaus zum Bereich Wohnen. Außerdem möchte er wissen, ob die Häuser einen Keller besitzen. Er regt an, die Pflegeeinrichtung so stadtkernnah wie möglich zu planen.

Herr Großmann teilt mit, dass es nicht geplant sei, dass das komplette Quartier auf das Parkhaus angewiesen sei. Es werde im westlichen Bereich und auch für das Hochhaus Tiefgaragen geben. In diesem Bereich seien auch Keller denkbar. Die Quartiersgarage sei ein Angebot für den südlichen und östlichen Teil des Areals. Ebenfalls werde ein Liefer- oder Besucherverkehr für die Pflegeeinrichtung errichtet. Hierzu werde man ein Gestaltungskonzept entwickeln. Dies könne zusammen mit dem digitalisierten Verkehrsleitsystem vorgestellt werden. Eine Verkehrsentlastung sei durch eine Brücke möglich, jedoch könne das Projekt auch ohne diesen zusätzlichen Invest umgesetzt werden.

Baudezernent Setzer berichtet, dass aktuell keine Kita geplant sei. Das Gebiet „Obere Walke“ werde sich nach und nach entwickeln. Man habe hierzu noch genug Potential. Werde eine Kita notwendig, so könne diese noch optional für eine bestimmte Zeit eingerichtet werden. Später könne sie dann in eine Wohneinheit oder auch für Senioren umgewandelt werden.

Herr Kuhlen teilt mit, dass man bei der Notwendigkeit für eine Kita in einem Schwellenbereich sei. Mit dem Bau des ersten Abschnitts möchte man gerne bald beginnen. Die Tiefgarage werde circa 4,20m in den Boden gebaut. Daher sei auch ein Wohnkeller durchaus denkbar. Im Bereich Erdgeschoss sei bereits das Café geplant. Man müsse hier noch schauen, was der Markt sonst noch verlange.

Der Ausschuss für Technik und Umwelt

empfiehlt

dem Gemeinderat einstimmig:

1. Den Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften „Obere Walke, Teil I“, Neufestsetzung im Bereich zwischen „Gartenstraße und Murr und Flurstück 406/3 und Flurstück 451“, Planbereich 05.07/5 aufzustellen. Maßgebend sind der Lageplan des Stadtplanungsamts vom 01.07.2020 sowie der Textteil und die Begründung vom 01.07.2020 und der städtebauliche Entwurf vom 19.06.2020 vom Büro Wick+Partner.

2. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in der Weise vorzunehmen, dass
 - a) die Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung auf die Dauer von 4 Wochen eingesehen werden kann und
 - b) Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung in einem Anhörungstermin beim Stadtplanungsamt gegeben wird.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
--	---

§ 31

Austausch von 388 Straßenleuchten gegen LED Leuchten und Umbau von 56 Bestandsleuchten mit LED Umbausätzen - Bekanntgabe der Vergabe

Herr Kaltenleitner berichtet über den Austausch der LED-Leuchten anhand der Sitzungsvorlage und einer Präsentation (siehe Anlage):

Die Stadt Backnang setzt seit 2016 den Austausch von Straßenleuchten mit Quecksilber-Hochdrucklampen gegen hocheffiziente LED Leuchten um. Bisher wurden ca. 4.500 von insgesamt ca. 5.800 Leuchten umgerüstet.

Auch für die Jahre 2020 und 2021 wurde ein Förderantrag für den Austausch von weiteren ca. 700 Leuchten gestellt und bewilligt. Der Austausch der ca. 700 Leuchten wurde in Hinblick auf die in 2020 und 2021 zur Verfügung stehenden Finanzmittel auf zwei Jahre aufgeteilt.

Der Austausch soll in verschiedenen Straßen des Stadtgebietes und den einzelnen Stadt- und Ortsteilen erfolgen.

Die betroffenen Leuchten sind teilweise bereits über 30 Jahre alt und entsprechen im Hinblick auf Lichtausbeute und Energieverbrauch nicht mehr dem Stand der Technik.

Nach Umsetzung der Gesamtmaßnahme im Jahr 2021 werden ca. 168.178 kWh/Jahr und damit ca. 33.500 EUR Stromkosten/Jahr eingespart, sowie ca. 1.985 t CO₂ über die gesamte Lebensdauer von 20 Jahren vermieden.

Im ersten Schritt wurden für das Jahr 2020 weitere 444 Leuchten zum Austausch/zur Umrüstung vom Tiefbauamt Backnang öffentlich ausgeschrieben.

Die Ausschreibungsunterlagen wurden von insgesamt 15 Firmen abgeholt.

Zum Submissionstermin am 04.06.2020 lagen 5 Angebote für Los 1 und 3 Angebote für Los 2 vor.

Los 1

Nr.	Bieter	Auftragssumme EUR
1.	Elektro Jerg GmbH & Co. KG, Aalen	118.196,65 EUR
2.	Bieter 2	135.884,96 EUR
3.	Bieter 3	140.682,99 EUR
4.	Bieter 4	145.225,22 EUR

Ein Angebot musste aus der Bewertung genommen werden, da es nicht den Ausschreibungsunterlagen entsprach.

Anhand der Kriterien Effizienz, Ästhetik und visuellem Eindruck wurden für Los 1 die einzelnen Leuchtentypen bewertet und beurteilt. Nach Auswertung dieser Kriterien ist die Firma Elektro Jerg GmbH aus Aalen mit dem Fabrikat Signify das wirtschaftlichste Angebot. Der Auftrag wurde gemäß § 9.1 Punkt 3b der Hauptsatzung diesem Unternehmen erteilt.

Los 2

Nr.	Bieter	Auftragssumme EUR
1.	Kara Energiesparkonzepte Fleischmann KG, Pfedelbach	18.111,80 EUR
2.	Bieter 2	30.512,16 EUR
3.	Bieter 3	30.913,82 EUR

Bei Los 2 wurde ein Umbausatz gefordert. Die Umrüstung durch einen Umbausatz hat kaum Auswirkung auf die Ästhetik sowie den visuellen Eindruck der Leuchte, sodass hierfür allein

der Preis für die Auswahl ausschlaggebend war. Die Kara Energiesparkonzepte Fleischmann aus Pfedelbach ist nach Wertung der Angebote wirtschaftlich günstigste Bieterin. Der Auftrag wurde gemäß § 9.1 Punkt 3b der Hauptsatzung diesem Unternehmen erteilt.

Der Amtspreis für die Umsetzung der Lose 1 und 2 lag bei 160.500 EUR.

Die Gesamtkosten für den Austausch bzw. die Umrüstung von ca. 700 Leuchten in den Jahren 2020 und 2021 belaufen sich laut Kostenschätzung auf ca. 325.500 EUR. Für diese Maßnahmen sind im Haushaltsplan 2020 und 2021 die erforderlichen Finanzmittel vorgesehen.

Beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit wurde für die Gesamtmaßnahme ein Zuschussantrag gestellt. Der Zuschuss beträgt 20 % der förderfähigen Kosten und wurde in Höhe von 64.968 EUR bewilligt.

Der Austausch der 444 Leuchten (Los 1 und Los 2) sollen im September 2020 beginnen und bis Oktober 2020 abgeschlossen sein.

Stadtrat Härtner möchte wissen, wie insektenfreundlich diese Leuchten sind.

Herr Kaltenleitner teilt mit, dass man hierzu nähere Informationen einholen werde. Diese Informationen werde er zur Gemeinderatssitzung kommende Woche nachreichen.

Der Vorsitzende gibt bekannt:

Die Firma Elektro Jerg GmbH & Co. KG aus Aalen (Los 1) und die Firma Kara Energiesparkonzepte Fleischmann KG aus Pfedelbach (Los 2) haben am 19.6.2020 vom Tiefbauamt Backnang den Auftrag zum Austausch vorhandener Straßenleuchten gegen Leuchten mit LED-Technik und zum Umbau von Bestandsleuchten mit LED Umbausätzen zum Gesamtpreis von 136.308,45 EUR einschl. MwSt. erhalten.

Los 1 betrifft den Austausch von 388 Leuchten in verschiedenen Stadtstraßen (118.196,65 EUR inkl. MwSt.)

Los 2 betrifft die Umrüstung von 56 Bestandsleuchten (18.111,80 EUR inkl. MwSt.).

Der Ausschuss für Technik und Umwelt nimmt dies zur Kenntnis.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
---	---

§ 32

Geplante Belagsarbeiten in den Sommerferien 2020 - Information

Herr Kaltenleitner teilt die geplanten Maßnahmen anhand einer Präsentation (siehe Anlage) mit.

Stadträtin Dr. Ulfert möchte wissen, ob es für eine Sperrung des Kawag-Kreisels bereits Umleitungspläne gebe. Die Behebung der Schäden sei bereits längst überfällig.

Stadtrat Dr. Ketterer regt an, für den Kiesel einen passenden Namen zu überlegen. Eine Sperrung der Stuttgarter Straße müsse bereits auf der B14 kenntlich gemacht werden.

Stadtrat Frank spricht sich gegen die Namensänderung aus. Die Behebung der Schäden sei notwendig. Er möchte wissen, wie es mit der Neugestaltung des Kreisels sowie der Bushaltestelle weitergehe.

Der Vorsitzende merkt an, dass die Namensgebung nach der endgültigen Fertigstellung angegangen werden könne.

Herr Kaltenleitner berichtet, dass man die Umleitung aktuell plane. Man versuche die Beeinträchtigungen so gering, wie möglich zu halten und die geplante Umleitung an der Gemeinderatssitzung am 30.07.2020 vorzustellen.

Baudezernent Setzer teilt mit, dass man nicht wisse, wann man den Kiesel ausbauen könne, da es sich hierbei um eine Finanzierungsfrage handle. Man sei bezüglich einer Förderung noch in der Abstimmung. Eine bauliche Realisierung wäre jedoch erst ab 2024 denkbar.

Stadtrat Franke erkundigt sich, ob sich mittelfristig auch im Bereich der Blumenstraße und Karl-Krische-Straße etwas ändern werde.

Baudezernent Setzer teilt mit, dass alles, was man durch eine Verkehrsregelung

handhaben könne, möglich wäre. Dies könne man jedoch erst, wenn man wisse, wie der Kreisel zukünftig aussehen werde. Das Thema der Bushaltestellen solle im Stadtentwicklungsausschuss angesprochen werden.

Stadträtin Dr. Ulfert ist der Meinung, dass das was bereits angedacht wurde, bald umgesetzt werden könne.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
--	---

§ 33

Verschiedenes

Baudezernent Setzer berichtet, dass die Familie Fruth einen Biergarten an der Murr eröffnen möchte, an welchem hauptsächlich Getränke und Shishas angeboten werden sollen. Problematisch sei, dass dieser Bereich in der Hochwasserzone liege, weshalb alles mobil sein müsse. Der Biergarten solle bereits am Freitag, 17.07.2020 öffnen und bis September geöffnet haben.

Stadtrat Härtner erkundigt sich nach der Toilettensituation.

Baudezernent Setzer teilt mit, dass es zwei Toiletten gebe. Für das Personal gebe es auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine Gaststätte zur Toilettennutzung.

Große Kreisstadt Backnang

Niederschrift über die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses für Technik und Umwelt am 16. Juli 2020 - Öffentlich -	Anwesend: Erster Bürgermeister Janocha als Vorsitzender und 12 Stadträte; Normalzahl 12
--	---

§ 34

Anfragen

Stadtrat Scheib erkundigt sich nach dem Stand bezüglich der Badewiesen.

Der Vorsitzende teilt mit, dass man eine Ortsbesichtigung gemacht habe. Über die Details werde man in der Gemeinderatssitzung nächsten Donnerstag berichten.

Stadtrat Hettich möchte wissen, wie der Stand in der Röntgenstraße sei.

Herr Kaltenleitner berichtet, dass man gerade an der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen sei. Wenn alles gut laufe, können die Bauarbeiten Ende des Jahres beginnen. Die Baumaßnahme könne dann im kommenden Jahr ablaufen. Man müsse jedoch die Witterung beachten.