

N i e d e r s c h r i f t

über die 11. Sitzung des Stadtrates

vom 16. Dezember 2020

ö8. Beratungsgegenstand:

**Neuerschließung Giebelbachviertel
– Plangenehmigung
a) Aufhebung des Stadtratsbeschluss vom
01.12.2020
b) Neuberatung / Beschlussfassung**

AZ:

622/6312

Berichterstatter:

**P. Hummler, Fachbereichsleiter
Straßen- und Gewässerbau**

a) Aufhebung des Stadtratsbeschluss vom 01.12.2020

I. SACHVERHALT:

In der Stadtratssitzung am 01.12.2020 wurde der Tagesordnungspunkt "Neuerschließung Giebelbachviertel – Plangenehmigung" behandelt. Frau Oberbürgermeisterin **D r. A l f o n s** stellte einen Beschlussvorschlag zur Abstimmung, bevor die Rednerliste beendet war.

II. FACHLICHE BEWERTUNG:

Nach § 29 Abs. 1 der Geschäftsordnung schließt die Vorsitzende die Beratung nach Durchführung der Beratung und lässt über den Beratungsgegenstand abstimmen. Ein Verstoß gegen das Rederecht der Stadratsmitglieder richtet sich nicht (nur) gegen eine Formvorschrift der Geschäftsordnung, sondern stellt einen wesentlichen Mangel beim Zustandekommen eines Beschlusses dar. Deshalb ist der Beschluss rechtsfehlerhaft und wäre nach Art. 59 Abs. 2 GO zu beanstanden. Die Beanstandung muss gegenüber dem Stadtrat erklärt werden. Dieser kann selbst durch Aufhebung des Beschlusses abhelfen. In diesem Falle müsste der Vorgang nicht der Rechtsaufsichtsbehörde vorgelegt werden.

Die Fehlerhaftigkeit des Beschlusses hatte Frau Oberbürgermeisterin **D r. A l f o n s** bereits in der Sitzung am 01.12.2020 erkannt. Für ihren Antrag, die Beratung und Abstimmung nach § 29 Abs. 7 der Geschäftsordnung nochmals aufzunehmen, wenn alle Stadratsmitglieder mit der Wiederholung einverstanden sind, stimmten nur 14 Stadratsmitglieder. Damit war der Antrag abgelehnt und der TOP konnte in dieser Sitzung nicht nochmals aufgerufen werden.

III. BESCHLUSS

Der Stadtratsbeschluss vom 01.12.2020 zur Neuerschließung des Giebelbachviertels (TOP Ö3) wird einstimmig aufgehoben.

b) Neuberatung / Beschlussfassung

I. SACHVERHALT

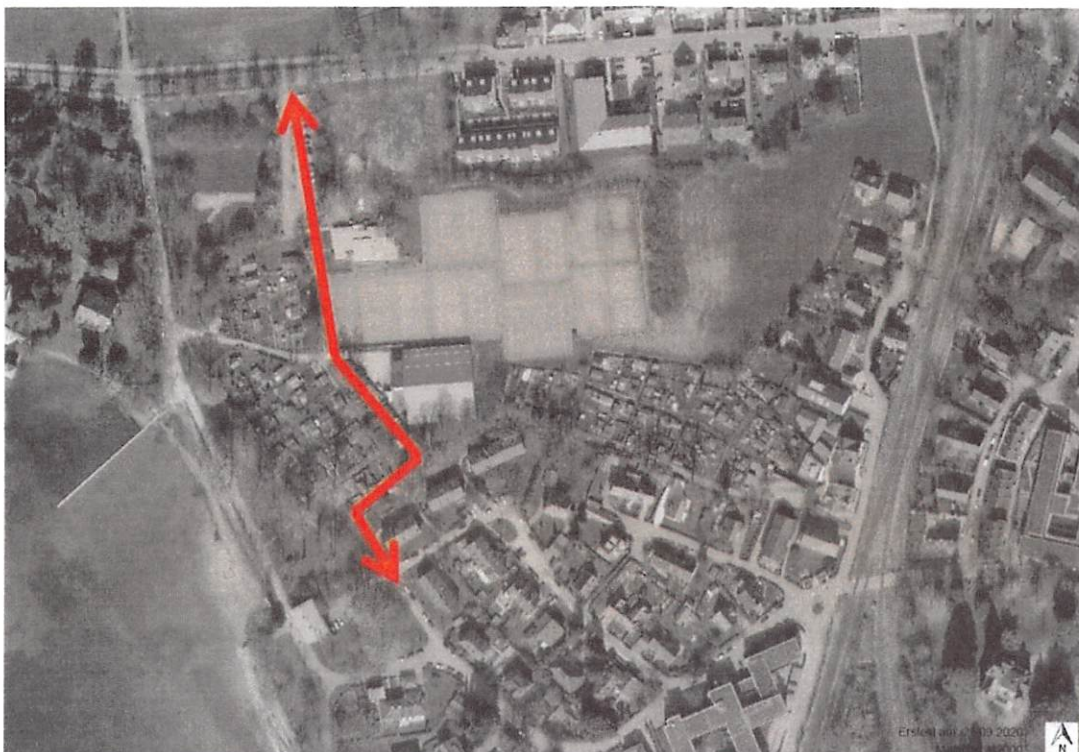
Wie bereits in der Stadtratssitzung vom 30.09.2020 / 01.12.2020 erläutert, ist die Erreichbarkeit des Giebelbachgebietes durch die erhöhten Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Holdereggstraße in Zukunft nicht mehr ausreichend gewährleistet. Die deutlichen Verbesserungen für den Schienenverkehr mit der Elektrifizierung, den zusätzlichen Zugverbindungen sowie dem Ausbau des Bahnhaltepunktes „Lindau-Aeschach“ machen eine neue Straßenerschließung für das Giebelbachviertel notwendig.

Nach Vorstellung verschiedener Trassenvarianten hat sich der Stadtrat in seiner Sitzung vom 30.09.2020 für die Trassenvariante 2 zwischen Tennisanlage und Kleingärten entschieden und die Verwaltung beauftragt, die nächsten Projektschritte durchzuführen.

Entgegen der Präsentation im Stadtrat vom 30.09.2020 hat sich bei der Straßenplanung herausgestellt, dass nicht acht Kleingärten, sondern max. fünf Kleingärten betroffen sind.

II. FACHLICHE BEWERTUNG

Die Trassenvariante 2 führt über den heute bereits befestigten Parkplatz bei der Tennisanlage, über den westlichsten Tennisplatz, vorbei an der Tennishalle und zwischen der Wohnbebauung und der Kleingartenanlage bis ins Giebelbachviertel. Die Trasse verläuft am östlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes und zu großen Teilen auf bereits heute intensiv genutzten Flächen (Parkplatz, Tennisanlage):



Neben der Erschließung des Giebelbachviertels verbessert sich auch die Erschließungssituation für die Kleingärtner, den Tennisverein und die Besucher der Tennishalle.

1. Entwurfsplanung der neuen Erschließungsstraße

Der Stadtrat hat die Grundsatzentscheidung in der Sitzung vom 30.09.2020 zur weiteren Planung der Trassenvariante 2 mit dem Prüfauftrag verbunden, drei Untervarianten (2A, 2B und 2D) auf der Trasse 2 zu untersuchen. Zusätzlich wurde in der Sitzung vom 01.12.2020 eine vierte Untervariante (2C) ins Spiel gebracht, die nun auch geprüft werden sollte.

a) Untervariante 2A: Straße mit Gehweg und westlichem Anschluss an das Quartier



Bewertung im Vergleich zu den anderen Untervarianten:

Pro:

- Grundstücke im Eigentum der Stadt Lindau.
- Keine Umplanungskosten für GWG / DB Netz AG.
- Aktuell gültiges Regelwerk eingehalten. Sicher und komfortabel für Fußgänger.
- 2022 realisierbar.
- Kein Entfall von Wohnfläche.
- Voraussichtlich keine Kosten für die Stadt Lindau (nach EKrG).

Contra:

- Beeinträchtigung bzw. Verlegung von fünf Kleingärten und dem Sanitärgebäude.
- Fällung von drei Bäumen (im östlichen Bereich).

b) Untervariante 2B: S-Kurve Nord (entspricht Variante Dorf Müller)



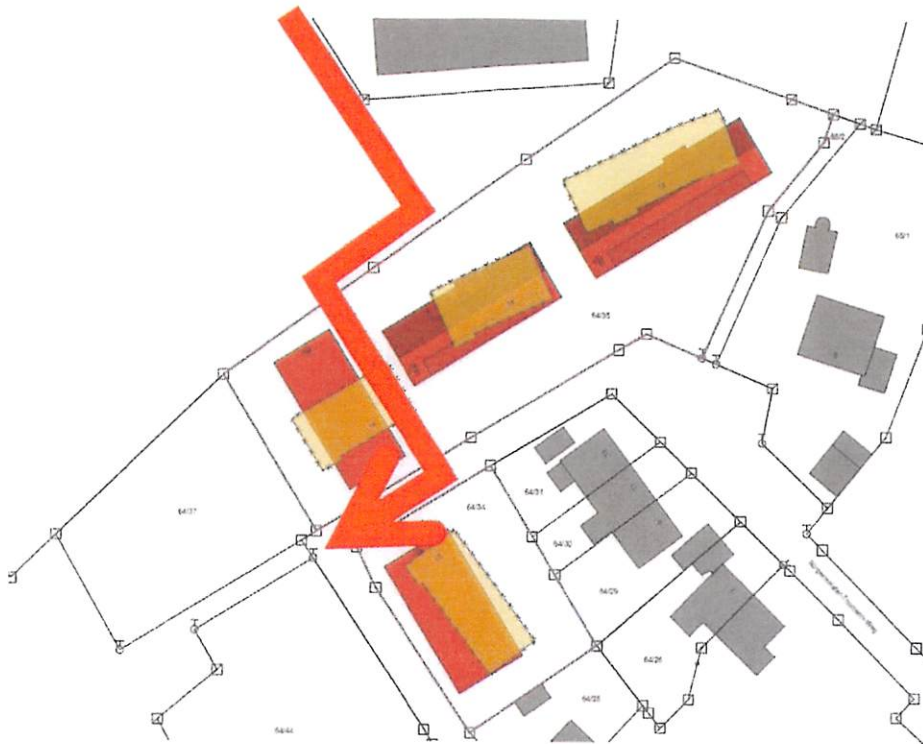
Bewertung im Vergleich zu den anderen Untervarianten:
Pro:

- Geringerer Eingriff in Kleingartenanlage, „lediglich“ drei Kleingärten und das Sanitärgebäude müssen verlegt werden.
- Aktuell gültiges Regelwerk eingehalten. Sicher und komfortabel für Fußgänger.

Contra:

- Starke Beeinträchtigung des Wohnungsbaugrundstücks der GWG.
- Beeinträchtigung bzw. Verlegung von fünf Kleingärten und dem Sanitärgebäude bei Grundstückstausch vor Ort.
- Umplanungskosten für GWG in Höhe von ca. 175.000 EUR.
- Umplanungskosten für die DB Netz AG, in Folge für die Stadt Lindau in Höhe von ca. 50.000 €.
- 2022 nicht realisierbar, wegen bestehendem Wohnmietverhältnis.
- Entfall von ca. 6 - 8 Wohneinheiten in geplanter Wohnbebauung.
- Fällung von vier Bäumen (im östlichen Bereich).
- Kostendifferenz von Fiktiv- zu Realentwurf trägt alleine die Stadt Lindau.
- Zusätzlicher Entfall von Längsparkplätzen im Bürgermeister-Thomann-Weg.
- Verkehr wird durch Wohnbebauung geführt.

c) Untervariante 2C: S-Kurve Süd (entspricht Variante Schöffel)



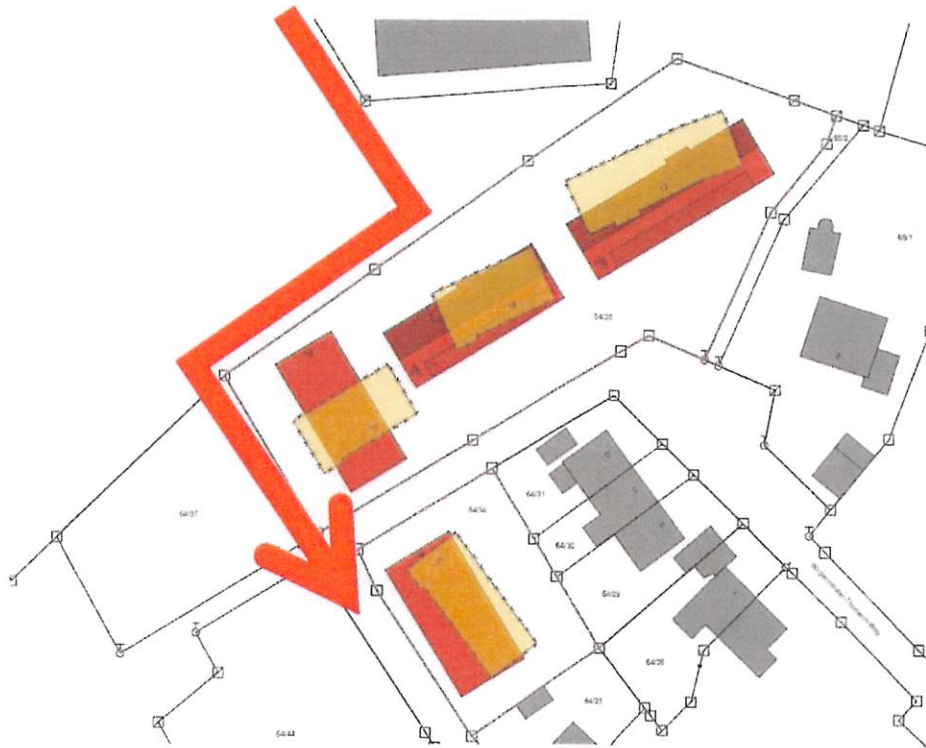
Bewertung im Vergleich zu den anderen Untervarianten:
Pro:

- Aktuell gültiges Regelwerk eingehalten. Sicher und komfortabel für Fußgänger.

Contra:

- Starke Beeinträchtigung des Wohnungsbaugrundstücks der GWG.
- Beeinträchtigung bzw. Verlegung von fünf Kleingärten und dem Sanitärgebäude bei Grundstückstausch vor Ort.
- Umplanungskosten für GWG in Höhe von ca. 175.000 EUR.
- Umplanungskosten für die DB Netz AG, in Folge für die Stadt Lindau in Höhe von ca. 50.000 €.
- 2022 nicht realisierbar, wegen bestehendem Wohnmietverhältnis.
- Entfall von ca. 6 - 8 Wohneinheiten in geplanter Wohnbebauung.
- Fällung von drei Bäumen (im östlichen Bereich).
- Kostendifferenz von Fiktiv- zu Realentwurf trägt alleine die Stadt Lindau.
- Zusätzlicher Entfall von Längsparkplätzen im Bürgermeister-Thomann-Weg.
- Verkehr wird durch Wohnbebauung geführt.

d) Untervariante 2D: Straße ohne Gehweg (Grundlage: Variante 2A)



Bewertung im Vergleich zu den anderen Untervarianten:
Pro:

- Geringerer Flächenverbrauch, da Gehweg entfallen würde.
- Grundstücke im Eigentum der Stadt Lindau.
- Keine Umplanungskosten für GWG.
- 2022 realisierbar.
- Kein Entfall von Wohnfläche.
- Voraussichtlich keine Kosten für die Stadt Lindau (nach EKrG).

Contra:

- Aktuell gültiges Regelwerk nicht eingehalten. Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer nicht gegeben.
- Umplanungskosten für die DB Netz AG, in Folge für die Stadt Lindau in Höhe von ca. 15.000 €.
- Beeinträchtigung bzw. Verlegung von fünf Kleingärten und dem Sanitärgebäude, da auch bei einem geringeren Querschnitt die Parzellen beeinträchtigt werden.
- Fällung von drei Bäumen (im östlichen Bereich).

2. Projektbeteiligte und Projektablauf

Im Nachgang zur Sitzung vom 01.12.2020 hat die DB Netz AG am 04.12.2020 die Genehmigungsplanung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht.

Alle Betroffenen, wie die Stadt Lindau oder auch Anwohner bzw. Kleingärtner und der Tennisverein, können im Zuge des Anhörungsverfahrens die Unterlagen sichten. Die Planunterlagen werden öffentlich ausgelegt, so dass die Betroffenen Einwendungen erheben können und die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen) Gelegenheit haben, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Die Ausführung und Inbetriebnahme der Straße ist aktuell für Sommer / Herbst 2022 geplant.

3. Kosten und Finanzierung

Durch die Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes werden die Kommunen (Straßenbaulastträger) in Zukunft deutlich entlastet, da sich Bund, Land und Bahn die kreuzungsbedingten Kosten aufteilen. Der Straßenbaulastträger übernimmt lediglich die nicht-kreuzungsbedingten Kosten, die sog. städtebaulichen Ergänzungsmaßnahmen, also wenn die Stadt Einfluss auf die Ausgestaltung der Variante nimmt (Abweichung vom Fiktiventwurf).

Nach Abstimmung mit dem Deutschen Städtetag und Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist bei den anstehenden Kreuzungsmaßnahmen davon auszugehen, dass der städtische Eigenanteil der Differenz zwischen Fiktiventwurf und Realentwurf entspricht. Dieser Wert wird im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung beziffert. Sollten die Maßnahmen nicht durch die Stadt ausgeführt werden, würde dies auch eine Entlastung bringen (Wegfall der Vorfinanzierung / Ansatz nur städtischer Anteil).

Die Projektbeteiligten, DB und Stadtverwaltung, gehen davon aus, dass die Untervariante 2A der Kostenmasse im Sinne der „Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (EKrV) entspricht. Damit würden der Stadt Lindau bei der Umsetzung der Untervariante 2A keine Kosten entstehen. Diese Einschätzung wird im Rahmen des weiteren Verfahrens von den Kostenträgern nach § 13 EKrG, Bund und Freistaat, überprüft.

Sollte sich der Stadtrat für eine der Varianten entscheiden, die über das Grundstück der GWG führt, entstehen Folgekosten bei der GWG für:

- Umplanung Architektur ca. 160.000 € brutto
- Umplanung Landschaftsarchitektur ca. 15.000 € brutto
- Schadensersatz Kann nicht abgeschätzt werden.

4. Zusammenfassung / Fazit

Aus Sicht der Verwaltung ist die von der DB Netz AG als Vorhabenträger am 04.12.2020 eingereichte „Untervariante 2A“ am besten geeignet und angemessen, um die zukünftige Erschließung des Giebelbachviertels zu gewährleisten.

Mit einer Fahrbahnbreite von 5,5 m und lediglich einem einseitigen Gehweg mit einer Breite von 2,5 m kann das Giebelbachviertel erschlossen werden und alle Verkehrsteilnehmer er-

halten eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur. Die DB hat mit Schreiben vom 21.10.2020 bekräftigt, dass aufgrund der dortigen Regularien der Bau einer Straße ohne Gehweg nicht möglich ist.

Auch die Einrichtung einer Spielstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereiches sind aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde und aufgrund der Verkehrszahlen (ca. 1.125 Kfz / 24 h) nicht möglich. Die Erhebung dieser Verkehrszahlen erfolgte durch die DB Netz AG im Zuge der Erneuerung des Bahnübergangs Holdereggenstraße. Die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer, wie z. B. die der Kinder steht aus Sicht der Verwaltung an oberster Stelle.

Die DB hat gegenüber der Stadt darauf hingewiesen, dass das geplante Betriebsprogramm erst dann gefahren werden kann, wenn die Erreichbarkeit der Anwesen des Wohngebietes „Giebelbach“ gewährleistet ist. Sollte sich also der Fertigstellungstermin der Erschließungsstraße verschieben, verschiebt sich auch der Fahrplanwechsel seitens der Deutschen Bahn. Dies hätte zur Folge, dass die geplanten Zugverbindungen nicht über den neuen Bahnhof Lindau-Reutin, sondern noch länger über den Hauptbahnhof Lindau-Insel geführt werden müssten. Somit ist die Erschließungsstraße in das Giebelbachgebiet Voraussetzung für einen funktionierenden Bahnknoten Lindau.

Die Eingriffe in die bestehenden Strukturen werden im Zuge der Maßnahme ausgeglichen. Dies betrifft die Eingriffe in Natur und Landschaft ebenso wie die Eingriffe in die Kleingärten und die Tennisanlage.

Als problematisch einzustufen ist aus Sicht des Vermieters der Bestandsgebäude, insbesondere auch noch die aktuelle Wohnsituation in dem Gebäude Bürgermeister-Thomann-Weg 14. Hier sind zwei Wohneinheiten noch bis Ende 2022 vermietet.

./ Die in der Sitzung ausgelegte Tischvorlage ist der Anlage beigelegt.

III. DISKUSSION

Bürgermeisterin **D o r f m ü l l e r** möchte gerne eine Stellungnahme des Geschäftsführers der GWG, Herr **M a y e r**.

Der Geschäftsführer der GWG führt aus, dass alle Varianten für die zukünftigen Bewohner der GWG Häuser nicht besonders erstrebenswert sind. Alle Varianten beeinflussen das Grundstück. Bei Variante 2A sind sechs Wohnungen, bei 2B 25 Wohnungen, bei 2C 20 Wohnungen und bei 2D auch sechs Wohnungen beeinträchtigt.

Oberbürgermeisterin **D r. A l f o n s** führt nochmals aus, dass die Kosten nicht von der Bahn sondern vom Bund getragen werden. Somit werden sie vom Bundesrechnungshof geprüft.

Nach sehr umfassender Diskussion, in der Argumente für die unterschiedlichen Varianten mit und ohne Gehweg ausgetauscht wurden, fasst der Stadtrat schlussendlich folgenden

IV. BESCHLUSS

1. Mit 15 : 13 Stimmen genehmigt der Stadtrat die vorgelegte Planung der Untervariante 2A.
2. Mit 27 : 1 Stimmen beauftragt der Stadtrat die Verwaltung, auf Basis dieser Plangenehmigung die nächsten Projektschritte durchzuführen.
3. Mit 27 : 1 Stimmen ermächtigt der Stadtrat die Oberbürgermeisterin, die Planungs- und Kreuzungsvereinbarung über Grundlagen, Umfang, Durchführung und Kostentragung der Maßnahme sowie der Planung zu unterzeichnen, soweit für die Stadt Lindau keine Kosten entstehen.

- V. An die Fraktionen
VI An das Amt 10 z. k. u. w. V.
VII. An die GTL z. K. u. w. V.
VIII. Zum Akt

Lindau, 14. Januar 2021


Dr. Claudia Alfons
Oberbürgermeisterin




Birgit Russ
Protokollführerin

Amt 62

GTL/ Fachbereich Straßen- und Gewässerbau

Az.: 622-6312 Hm

Ergänzung zur Drucksachen-Nr. 1-133/2020

TISCHVORLAGE

Dem Stadtrat

in öffentlicher Sitzung am 16.12.2020

vorgelegt.

Neuerschließung Giebelbachviertel - Plangenehmigung

a) Aufhebung des Stadtratsbeschlusses vom 01.12.2020

b) Neuberatung/Beschlussfassung

I. SACHVERHALT

Kosten und Finanzierung

(Grobkostenschätzung - brutto)

Beschreibung	Variante 2A	Variante 2B	Variante 2C	Variante 2D
Straßenbau ca.	1.500.000 €	1.500.000 €	1.500.000 €	1.350.000 €
Umplanungskosten GWG ca.	0 €	175.000 €	175.000 €	0 €
Umplanungskosten DB Netz AG ca.	0 €	50.000 €	50.000 €	15.000 €
Grunderwerb ca.	0 €	425.000 €	285.000 €	0 €
Summe ca.	1.500.000 €	2.150.000 €	2.010.000 €	1.365.000 €
Eigenanteil Stadt Lindau ca.	0 €	650.000 €	510.000 €	0 €

Lindau, den 16.12.2020

Pius Hummler

Fachbereichsleiter Straßen- und Gewässerbau