

11.09.2021
AZ 656.222
Stefan Adam / Holger Schmid

Umgestaltung Marktplatzstraße Pliezhausen - LGVFG-Förderantrag

I. Beschlussvorschlag

1. Dem aktuellen Planungsstand, den hierzu in der Begründung formulierten Überlegungen, sowie dem geplanten weiteren Vorgehen und dem Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm „Kommunaler Straßenbau“ nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wird zugestimmt.
2. Sämtliche Maßnahmen stehen unter dem strikten Vorbehalt der Finanzierbarkeit im Rahmen genehmigungsfähiger Haushalte im Jahr 2022 sowie der Folgejahre sowie diesem Umstand folgenden gesonderten und bestätigenden Beschlussfassungen des Gemeinderats. Die Realisierung des Bauabschnitts 1 steht zudem unter dem ebenfalls strikten Vorbehalt einer Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

II. Begründung

1. Vorgeschichte / Handlungsbedarfe

Die Marktplatzstraße im Bereich zwischen der Kreuzung Ortsmitte (Wilhelmstraße, Bachenbergstraße, Esslinger Straße, Marktplatzstraße) und der Alten Steige ist im Bereich zwischen dem Gebäude Marktplatz 9 (Metzgerei Bauer) und der Rathausstraße mit einem Porphyrr-Pflasterbelag ausgeführt. In nördlicher Richtung schließt sich an den Pflasterbelag ein kurzer Abschnitt mit Asphaltdecke an, bevor im Bereich des Zuwegs zum vorderen Schulberg (entlang der Wilhelmstraße) ein Pflastergurt eingebracht ist. Die heutige Situation besteht seit dem Jahr 1992, als in Folge einer Erneuerung der Abwasserleitungen im Bereich der Wilhelmstraße und der Alten Steige aus städtebaulich-gestalterischen Gründen eine optisch spürbare und durchgängige Verbindung zwischen Marktplatz und Schulberg geschaffen wurde. Dabei wurde das Material des Marktplatzes übernommen und auf einer zuvor eingebauten Betonplatte die Porphyrr-Steine mit den Abmessungen 15 x 15 x 20 cm in Mörtel gesetzt und verfugt. Im Jahr 2005 wurde eine kleine Sanierung des Pflasterbelags durchgeführt, bei der schadhafte und lockere Steine ausgetauscht wurden und der Pflasterbelag neu verfugt. Zwischenzeitlich löst sich der Mörtel aus den Fugen und die Pflastersteine sind zunehmend locker und mussten an einer wachsenden Anzahl Stellen entnommen werden. Bislang wurden die entstehenden Fehlstellen durch Asphalt ausgeglichen.

Mit dem Marktplatz und dem Schulberg bildet die Marktplatzstraße einen Schwerpunkt des zentralörtlichen Bereichs in der Gemeinde, das Dienstleistungs- und Einkaufszentrum, das im Zuge der langjährigen und intensiven Sanierungstätigkeit mit hohem finanziellen und planerischen Aufwand, Herzblut und Engagement von Gemeinde und Bürgerschaft geschaffen wurde. Im Zuge der Ortskernsanierungen gab es auch Überlegungen, diesen Bereich der Ortsmitte dem motorisierten Fahrzeugverkehr gänzlich zu entziehen, was indes aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar war. Mit der vorhandenen Gestaltung wurde jedoch ein städtebaulich-funktionaler Zusammenhang zwischen dem Marktplatz, dem Schulberg und der Straße geschaffen, der eine gemeinsame Funktionalität für alle Nutzer aufweist. Der jetzige bauliche Zustand ist vor diesem Hintergrund mittlerweile indes als den städtebaulich-gestalterischen und funktionalen Ansprüchen dieses zentralörtlichen Bereichs nicht mehr angemessen zu bezeichnen; überdies bedingt die zunehmende Schadhaftheit des Pflasterbelags und die mit dieser einhergehenden Probleme im Hinblick auf die Verkehrssicherheit eine grundlegende Sanierung dieses Bereichs in absehbarer Zeit. Hier wird man sich nicht mehr allzu lange mit dem bisherigen Flickwerk begnügen können, schon allein im Hinblick auf die damit einhergehenden Probleme für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Dabei stellt sich die Frage der Ausführung und ist überdies eine Einordnung in den Gesamtkomplex der städtebaulich-gestalterischen Überlegungen im Zusammenhang mit dem gesamten Marktplatzbereich und der Ortsmitte im weiteren Sinne erforderlich, was einige konzeptionelle Überlegungen bedingt. Zunächst soll aber nachstehend noch auf einige bautechnische Grundlagen kurz eingegangen werden. Grundsätzlich kann dabei zunächst festgehalten werden, dass eine Pflastersanierung ohne den Ausbau und die Neueinbringung des Pflasterbelages nicht möglich bzw. zielführend ist. Ohne eine solche würde das bisherige Flickwerk beibehalten werden müssen.

Die Kanalbefahrung aus dem Jahr 2018 hat keine Schäden an der Kanalleitung aufgezeigt. Die Wasserleitung kann in diesem Bereich ebenfalls verbleiben, weshalb sich Handlungsbedarfe vorliegend ausschließlich aus dem Straßenbau sowie in Bezug auf die Bushaltestelle ergeben, deren barrierefreier Umbau im Nahverkehrsplan des Landkreises vorgesehen und zudem rechtlich vorgegeben ist. Zudem müssten die Straßenbeleuchtungskabel erneuert werden, da diese bei der letzten Straßensanierung verblieben waren. Die Betreiber der Strom- und Telekommunikationsunternehmen werden entsprechend informiert und um Stellungnahme ersucht.

Beim klassischen Pflasterbau werden die Steine auf stark frequentierten Straßen durch Scherkräfte der Busse und Lastkraftwagen sehr belastet. In den Fugen entstehen Risse, wodurch Wasser und Streusalz eindringen und in den Unterbau gelangen, sodass ein Abfluss nicht möglich ist. Im Winter entstehen in Folge durch den Frost Aufplatzungen. Streusalz greift den Mörtel zusätzlich an und damit einher geht dessen Standfestigkeit verloren. Die Art der Verlegung beim klassischen Pflasterbau ist somit den heutigen Verkehrsbelastungen nicht gewachsen. Insofern würde eine solche den verkehrlichen Anforderungen der Straße nicht standhalten und wäre infolge dessen nicht zielführend. Allen Pflaster- und Plattenbelägen ist indes gemeinsam, dass sie erhöhten Anforderungen durch

Schwerverkehr und Busse (auf der Marktplatzstraße werden an Werktagen bspw. über 100 Busbewegungen abgewickelt) standhalten müssen, jedoch nach den Regelwerken der Bauklassen für diese Beanspruchung grundsätzlich nicht ausgelegt sind. Dies zeigt sich auch daran, dass für neugepflasterte Flächen von den ausführenden Firmen keine Gewährleistung übernommen wird.

Insofern gibt es letztlich drei Alternativen für die Sanierung, die im Lichte des Vorgesagten sowie der nachfolgend dargestellten städtebaulich-gestalterischen Überlegungen zu bewerten sind. Es sind dies die klassische Pflastersanierung, die aus den vorgenannten Gründen aber bereits grundsätzlich auszuschließen ist, eine Ausführung in einer nachstehend noch detaillierter erläuterten hochwertigen Pflastersonderbauweise sowie die Asphaltierung der Fahrbahn (in Verbindung mit einer Kleinpflastersanierung der umliegenden Bereiche).

Die mögliche hochwertige Pflastersonderbauweise basiert auf einer Verlegetechnik in Epoxidharzmörtel und findet anhand der Problemstellungen in Bezug auf den Schwerlastverkehr und den Busbetrieb vielerorts immer öfter Anwendung. Als Grundlage wird ein Drainasphalt (wasserdurchlässiger Asphalt) eingebaut. Auf diesem wird der Natursteinbelag mit einem Zwei-Komponenten-Material verklebt. Diese Art der Verlegung wurde bereits vor 20 Jahren erprobt und ist bis dato erfolgreich im Einsatz. Neben bspw. seit jüngstem in Walddorfhäslach kommt dieses System zwischenzeitlich in ganz Baden-Württemberg verstärkt an Bushaltestellen, öffentlichen Plätzen und Ortsdurchfahrten zum Einsatz. Die farbliche Gestaltung des bisherigen Porphyrschotterbelags sollte dabei beibehalten werden. Der bisherige Pflasterbelag ist als gebrochenes Material verlegt. Die in der Sonderbauweise vorgesehenen Porphyrschotterplatten mit den Abmessungen 20 x 20 x 8 cm sind gleichmäßig gesägt, was das Befahren leiser, die Begehung angenehmer und den Fugenanteil geringer macht. Die Porphyrschotterplatten würden im Halbverband (auch "Halber Versatz" genannt) verlegt eingebracht werden. Der halbe Versatz ist eine Verlegeart, bei der die nächste Plattenreihe jeweils um die Hälfte der darunterliegenden Plattenreihe versetzt ist. Diese Verlegeart wird häufig bei Plattenmaßen mit rechteckiger Bauform angewandt.

Mit der Maßnahme des Straßenumbaus soll die Bushaltestelle barrierefrei für Niederflurfahrzeuge umgebaut werden. Ebenfalls könnten die Gehwege sowie der vordere Marktplatz in die neugestaltete Bushaltestelle bei einer Straßensanierung in hochwertiger Pflastersonderbauweise eingebunden, ebenerdig und leicht begehbar mit Porphyrschotterplatten instandgesetzt werden. Im Zuge der neu anzulegenden Bushaltestelle mit Hochbord (Kasseler Bord) soll nach Möglichkeit eine Behelfszufahrt für den Marktplatz eingerichtet werden, um die im Bedarfsfall notwendige Redundanz dessen Befahrbarkeit bspw. durch Marktbesucher, Anlieger und Rettungskräfte zu gewährleisten. Diese könnte ausschließlich im Bereich der jetzigen Wartemöglichkeit für Busfahrgäste geschaffen werden. Das bisherige Wartehäuschen müsste hierfür entfallen und dieser Bereich, samt Zufahrt, neu gestaltet werden. Das neue Wartehäuschen könnte in Folge im Bereich der Brunnenanlage seinen Platz finden. Dadurch verbesserten sich auch die Sichtbeziehungen zwischen den wartenden Fahrgästen und den anfahrenden Bussen signifikant, da die bisherige Situation, bei der das Wartehäuschen weder für die Busfahrer einsichtig noch ein frühzeitiges Erkennen der anfahrenden Busse durch die Fahrgäste möglich ist,

aufgelöst und durch eine bessere Alternative ersetzt würde. Die Verlegung des Fahrgastunterstands würde insofern unabhängig von der zweiten Zufahrtsmöglichkeit und der detaillierten Ausgestaltung dieses Bereichs angedacht werden müssen. Die Übergänge zum Marktplatz und Schulberg würden wiederhergestellt und sollten in weiteren Bauphasen in dem jeweiligen Bereich erneuert bzw. saniert werden.

Im Zuge der anstehenden Sanierung der Marktplatzstraße sollte aus Effizienzgründen und um nur einmal in den Straßenverkehr eingreifen zu müssen auch der Kreuzungsbereich Ortsmitte mit aufgegriffen und saniert werden (Entfernung der dortigen Granitpflasterflächen). Zudem ist vorgesehen, die Passierbarkeit dieser Kreuzung für den Busverkehr zu erleichtern. Um die Abbiegevorgänge langer Fahrzeuge zu verbessern, bedarf es einer Verbreiterung und kleinerer Umgestaltung der Abbiegesituation im Bereich Höhe Gebäude Marktplatz 9 / Schulberg 5. Zudem soll die vorhandene, ungünstige und stellenweise auch unsichere Querungssituation für Fußgänger in diesem Bereich aufgelöst bzw. verbessert werden. Momentan signalisiert der dortige Pflastergurt einen verkehrsrechtlich nicht existenten Fußgängervorrang (vermeintlicher „Fußgängerüberweg“), sodass diese Situation aufgelöst werden sollte. Ein „echter“ Fußgängerüberweg ist vorliegend verkehrsrechtlich nicht vorgesehen und im Sinne der Verkehrssicherheit auch nicht angezeigt. Stattdessen soll durch eine Verlängerung der dortigen Grünfläche (auf der Seite des Schulbergs) der Querungsbereich etwas nach Süden verschoben werden.

Zur weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich soll ab der Einmündung der Rosenstraße in die Esslinger Straße bis zur Kreuzung Wilhelmstraße / Friedrichstraße sowie ab der Kreuzung Ortsmitte bis zur Einmündung der Rathausstraße in die Marktplatzstraße ein sog. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden. Damit einher ginge die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 20 Stundenkilometer. Eine "kleine Verkehrsschau" fand hierzu am 07.08.2020 mit den Mitarbeitern der Verkehrsbehörde und der Polizei bereits statt. Die entsprechende Umsetzung trägt zu einer weiteren Verkehrsberuhigung bei (obschon unter Beachtung der §§ 1, 3 StVO wohl schon heute kaum die zulässige Höchstgeschwindigkeit rechtmäßig ausgefahren werden kann) und steigert die Aufenthaltsqualität und unterstreicht den Charakter einer gemischten Nutzung. Daher hält es die Verwaltung im Unterschied zur Darstellung im beigefügten Lageplan (Anlage 1) auch für angezeigt, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nicht nur auf die Marktplatzstraße, sondern auf den gesamten, vorgenannten innerörtlichen Geschäftsbereich zu beziehen. Damit einhergeht die Änderung der Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Ortsmitte von der Bevorrechtigung der Ost-West-Achse durch Einzelvorfahrt hin zur gesetzlichen Regelung „rechts vor links“. Dies löst den (für ortsfremde Fahrzeugführer) ungewöhnlichen heutigen Zustand auf, der in der Praxis häufiger zu Unsicherheiten und Verständigungsproblemen führt. Stattdessen entspricht die Vorfahrt an diesem Knotenpunkt künftig den üblichen Zuständen an solchen. Die Verwaltung erwartet sich hieraus eine weitere Steigerung der Verkehrssicherheit. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts würde nicht beeinträchtigt.

2. Weitere Bauabschnitte

In den weiteren Bauabschnitten könnte auf dem Marktplatz das Porphy-Pflaster weitestgehend erhalten bleiben. Die ebenfalls notwendige Sanierung könnte dabei wie beispielsweise in Bad Urach im dortigen Fußgängerbereich der innerörtlichen Kirchstraße erfolgen. Hier wurde mit großem Erfolg der bestehende Pflasterbelag mit Hochdruck (ca. 1.000 bar) gereinigt, beschädigte Pflastersteine ausgetauscht und anschließend die Fugen mit einem Zwei-Komponenten-Fugenmaterial wieder geschlossen. Dies hätte den Vorteil, dass ein Großteil des Pflasters verbleiben, der damals geschaffene, gestalterische Charakter erhalten bleiben und die Höhe der Fugenversätze reduziert werden könnte.

Im Bereich des bisherigen Bus-Wartehäuschens muss ein größerer Teil der Steine ersetzt werden. Daher würde sich im Abschnitt 2 bei einer Ausführung des Straßenbereichs in der hochwertigen Plattensonderbauweise ein Übergang dieses Plattensystems auf das vorhandene Porphy-Pflaster im Bereich des derzeitigen Wartehäuschens -vor der Treppenanlage bei der Kreissparkasse- gestalterisch anbieten, einen harmonischen Übergang schaffen sowie eine Verbindung aus bisherigem und neu gestaltetem Naturstein positiv hervorheben. Hierbei könnte ggf. ein historischer Brunnen, welcher der Gemeinde von einer Privatperson überlassen wurde, einen ansprechenden Platz finden. Entsprechende Sitzmöglichkeiten, in diesem Fall angedacht ohne Überdachung, würden den Bereich an der Mauer zum Parkplatz bei der Metzgerei Bauer abrunden. Da Pflastereinfassungen an den verbliebenen Bäumen ebenfalls neu hergestellt werden müssten, bestünde die Möglichkeit, den Bereich am bestehenden Brunnen umzugestalten bzw. durch Sitzgelegenheiten zu ergänzen. Dies wäre für die zweite Bauphase auf Grundlage der Entwurfsplanung für den Marktplatz noch im Detail zu beraten.

Die Treppenanlagen links und rechts der Kreissparkasse bleiben erhalten. Die Treppe zwischen der Metzgerei Bauer und der Kreissparkasse wurde jüngst neu gesetzt, um die Trittsicherheit wieder herzustellen. Die Treppe zwischen Edeka und Kreissparkasse ist nach wie vor in einem ordentlichen Zustand und bedingt aktuell keine Maßnahmen. Die Barrierefreiheit ist vom Marktplatz über den Aufzug beim Parkdeck und um die Metzgerei Bauer herum weiterhin gegeben.

Die sonstigen Pflasterflächen in der weiteren Ortsmitte, wie etwa in der Alten Steige, der Schulgasse, der Lindenstraße, der unteren Bachenbergstraße und der Nationalgasse, sollen bei ggf. anfallenden Instandsetzungsarbeiten sukzessive entfallen und durch Asphalt ersetzt werden. Dies würde für diese Bereiche zur Lärmreduzierung durch den Verkehr beitragen und gleichzeitig die Unterhaltungskosten senken. Eine zeitliche Umsetzungsperspektive kann hierzu aktuell noch nicht genannt werden, da diese sehr stark von der Finanzierbarkeit der Maßnahmen abhängt.

Das planende Ingenieurbüro fmz, Karlsruhe, wird die Planungen und deren mögliche gestalterische Ausführung in der Gemeinderatssitzung detailliert vorstellen.

3. Kosten

Im Haushalt 2019 waren 130.000 Euro brutto für die Instandsetzung der Marktplatzstraße als Ausführung in Asphalt, ohne Bushaltestelle und Sanierung der Gehwege, vorgesehen. Zwischenzeitlich wird neben der Sanierung / des Umbaus des Straßenbereichs aufgrund rechtlicher Vorgaben auch der Umbau der Bushaltestelle auf den Hochbord inklusive Anpassung und Erneuerung der Gehwege sowie einem neuen Wartehäuschen mit elektronischer Fahrgast-Information als erforderlich angesehen.

Für den 1. Bauabschnitt in der Variante Straßenumbau mit Belagssanierung in hochwertiger Pflasteronderbauweise in Epoxidharzmörtel, Bushaltestelle und Gehwege, Anschluss an den jeweiligen Bestand, wurden vom Ingenieurbüro fmz knapp 1,5 Mio. Euro brutto, einschließlich der Baunebenkosten, ermittelt. Für die günstigste Ausführung, Straße in Asphalt, Gehwege in Kleinpflastersanierung (wie oben am Beispiel Bad Urach beschrieben) ausgeführt, sind dem gegenüber ca. 450 T€ brutto zu veranschlagen. Die Kosten der weiteren Abschnitte sind stark von deren planerischer Ausgestaltung im Detail abhängig und können daher im Moment noch nicht detaillierter bzw. belastbarer beziffert werden. Es kann aber für alle Bauabschnitte wohl von einem Mindestfinanzierungsbedarf von ca. 2,1 bis 2,5 Mio. € für die kommenden Jahre ausgegangen werden.

4. Bewertung der Varianten / Finanzierung und Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung ist der grundlegenden Überzeugung, dass es sich bei der vorliegenden Sanierungsentscheidung nicht um eine gewöhnliche Straßenbaumaßnahme handelt. Vielmehr ist über die Ausführung in einer Gesamtschau der städtebaulichen, gestalterischen, sozialen und verkehrlichen Funktionen des Marktplatzes, des Schulbergs und der Marktplatzstraße zu befinden. Dabei sollten sowohl die Zielsetzungen der Maßnahmen in der Vergangenheit würdigend in die Entscheidung einbezogen werden als auch deren moderate und zeitgemäße Weiterentwicklung, angepasst an heutige verkehrliche, städtebauliche und funktionale Ansprüche. Überdies ist die Entscheidung selbstverständlich im Lichte der Finanzsituation der Gemeinde zu treffen. Insofern beinhaltet die vorgestellte Planungsvariante nicht nur eine bloße Sanierung, sondern einen echten Umbau der Marktplatzstraße.

Wichtiger Bestandteil der gemeindlichen und bürgerschaftlichen Bemühungen um eine erfolgreiche Ortskernsanierung und prosperierende Gemeindeentwicklung war die Schaffung einer starken, lebendigen und funktionierenden Ortsmitte, die die originären Aufgaben wieder würde übernehmen können, die Stadt- und Ortskernen ganz allgemein gesehen zukommen, nämlich städtebaulicher Mittelpunkt, Dienstleistungs- und Einkaufszentrum, Kommunikationsschwerpunkt und attraktives Wohnquartier zu sein. Die Gemeinde Pliezhausen war Anfang der 1970-er Jahre eine der ersten kleineren Gemeinden, die in das Landessanierungsprogramm aufgenommen wurden (1973). Im Lauf der folgenden Jahrzehnte wurden in insgesamt 6 Quartieren die Sanierungsgebiete auf den größten Teil des alten Ortskerns ausgedehnt. Inklusiv Zuschüssen für Rathausneubau, Altenzentrum und Mitteln aus dem Dorfentwicklungsprogramm wurden über die Jahre insgesamt ca. 15 Mio. DM an Fördermitteln in der Ortskernsanierung generiert, denen

ca. 90 Mio. DM gemeindlicher und privater Investitionen gegenüberstehen (Gemeindeanteil ca. 54 Mio. DM). Die Ortskernsanierung wurde 2005 sogar im Rahmen des Landeswettbewerbs „Zukunftsfähige Stadterneuerung in Baden-Württemberg“ in Form einer Sonderwürdigung des Wirtschaftsministeriums ausgezeichnet. Sie ist dabei mit weitem Abstand das organisatorisch und wirtschaftlich umfangreichste gemeindliche Projekt der Nachkriegszeit gewesen und kann füglich als Jahrhundertaufgabe bezeichnet werden. Bereits mit dem formalen Abschluss der Ortskernsanierung im Jahr 2004 wurde festgestellt, dass die Ortskernentwicklung als dauerhafter Prozess zur Erhaltung und zur Verbesserung von Funktion und Attraktivität des Ortskerns sich in die Zukunft hinein fortsetzen müsse. Aus Sicht der Verwaltung sind die nun zu treffenden Entscheidungen in diesem Bewusstsein sorgsam zu fällen, gleiches gilt angesichts der zeitlichen Tragweite der jetzigen Sanierungsmaßnahmen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken dürfte.

Im Rahmen der Ortskernsanierung ist der Marktplatz als zentrale Kommunikationsfläche in der Gemeinde entstanden; dabei legte man bei allen Überlegungen den Ortskern betreffend großen Wert auf eine bewusst gegensätzliche Entwicklung zur vielerorts praktizierten Abwanderung des Einkaufens auf die „Grüne Wiese“ mit der Folge einer Verödung von Stadt- und Ortskernen. Durch vielfältige öffentliche und private Maßnahmen sollte sich der Ortskern mit dem zentralen Bestandteil des Marktplatzes zum städtebaulichen, sozialen und tatsächlich erlebbaren Gemeinde- und Hauptortsmittelpunkt und zum Einkaufsschwerpunkt entwickeln. Diese Funktionen zu erhalten ist mehr denn je eine große Herausforderung. Neben den allgemeinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen und der zunehmenden Dominanz des Internethandels wirkt die aktuelle Covid 19-Pandemie als deren Katalysator und weckt höchste Besorgnis um das bisherige sehr attraktive Einkaufs- und Dienstleistungsangebot.

In der Konsequenz aus dieser Gesamtschau hält es die Verwaltung für erforderlich, wenn nicht sogar geboten, die anstehenden Sanierungsmaßnahmen nicht nur als bloße Straßenbaumaßnahmen zu sehen. Vielmehr wäre anzustreben, bei einem gleichzeitig angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten finanziellen Ressourcen, eine zeitgemäße und gleichzeitig die geschaffenen sozialen und städtebaulichen Strukturen erhaltende Ausführungsvariante zu wählen. Die angedachte Ausführung in der hochwertigen Plattensonderbauweise bietet in Kombination mit den weiteren aufgezeigten Maßnahmen und der umliegenden Kleinpflastersanierung hierfür nach Auffassung der Verwaltung die größten Chancen und gewährleistet einen respektvollen und wertschätzenden Umgang mit den in der Vergangenheit durch große Anstrengungen von Gemeinde und Bürgerschaft errungenen Erfolgen. Die Präferenz hierfür formuliert die Verwaltung umso mehr im vollen Bewusstsein, dass eine entsprechende Entscheidung eine gewisse Präjudiz für die weiteren Bauabschnitte darstellen würde. In dessen Rahmen stellte eine Ausführung ebenfalls in der entsprechenden Sonderbauweise eine große Chance für eine gestalterische Aufwertung des Bereichs der jetzigen Buswarte Halle und Brunnenanlage vor dem Rathaus dar. Verbunden mit den skizzierten Umbaumaßnahmen könnte so ein Bereich entstehen, der große Potentiale zu einer weiteren (Wieder-)Belebung des Marktplatzes bieten würde; angefangen von Festivitäten, die nach dem -hoffentlich baldigen- Ende der Covid 19-

Pandemie wieder aufgegriffen werden können und fortgesetzt, gegebenenfalls mit einem gastronomischen Angebot, das in den Marktplatz hineinwirken könnte und das bereits seit längerer Zeit auf der „Wunschliste“ von Gemeinde und Bürgerschaft steht. Die vorgesehenen größeren Platten würden hierfür sehr gute Voraussetzungen bieten. Der restliche Marktplatz sowie der obere Marktplatz vor der Kreissparkasse könnten dann mit der vorgestellten Kleinpflastersanierung wieder in einen verkehrssicheren und angemessenen Zustand versetzt werden, bei gleichzeitiger Erhaltung des gestalterischen Charakters.

Keinesfalls unbedacht bleiben darf bei allem, was für die angedachte hochwertige Ausführung im Rahmen der Gesamtkonzeption spricht, die Finanzierung im Lichte der sehr angespannten Haushaltslage der Gemeinde. Fakt ist, dass für die Umsetzung des Gesamtkonzepts in der angedachten Variante über die nächsten Jahre hinweg insgesamt mindestens ca. 2,1 bis 2,5 Mio. € aufgewendet werden müssen. Im Vergleich zur günstigsten Variante, bei der die Marktplatzstraße in Asphalt ausgeführt und für alle umliegenden Flächen „lediglich“ eine Kleinpflastersanierung durchgeführt würde, bedeutete dies Mehrkosten von ca. 1,1 bis 1,5 Mio. €. Diese stellen unbestritten angesichts des strukturellen Defizits im Gemeindehaushalt sowie den dadurch schon vor den coronabedingten Auswirkungen sehr großen finanzwirtschaftlichen Herausforderungen einen äußerst gewichtigen Abwägungsposten dar.

Gleichzeitig müsste indes aus Sicht der Verwaltung gewürdigt werden, dass gerade in Zeiten knapper Mittel diese umso effizienter eingesetzt werden müssen und bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gerade aufgrund der langen Zeitdauer der investiven Auswirkungen der Mehrwert durch eine höherwertigere Ausführung sich deutlich stärker niederschlägt. Insofern hält die Verwaltung eine reine Betrachtung des Invests für nicht ausreichend für die Gesamtbewertung der Maßnahme. Bei einer solchen müsste man sich nämlich zwingend für die Variante Asphalt / Kleinpflastersanierung entscheiden, ohne die städtebaulichen, strukturellen und gestalterischen Vorteile einer höherwertigeren Ausführung zu würdigen. Sicherlich nicht einfacher wird die Entscheidung gleichwohl ob des Umstands, dass im Unterschied zur Erstgestaltung für die Maßnahmen nach heutigem Stand mit Ausnahme einer nachstehend noch detaillierter beschriebenen Förderung aus dem Förderprogramm „Kommunaler Straßenbau“ nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) keine weiteren Fördermittel zu generieren sind. Gerade für die Städtebauförderung, die augenscheinlich zunächst prädestiniert wäre, liegt die Grundvoraussetzung („städtebauliche Missstände“) für eine Förderung nicht vor („keine Sanierung der Sanierung“). Sofern nicht noch eine Art neues Dorfgestaltungsprogramm oder allgemeines Konjunkturpaket aufgelegt wird, sind also nahezu sämtliche Finanzmittel, vor allem für die weiteren Bauabschnitte, alleinig durch den Gemeindehaushalt aufzubringen.

Diesbezüglich gilt es darauf hinzuweisen, dass

1. vor allem bedingt durch die coronabedingten Mehraufwendungen und Mindererträge sowie die konjunkturellen Einbrüche im Zusammenhang mit der Pandemie in 2021 ein voraussichtliches Defizit beim ordentlichen Ergebnis von ca. 2,8 Mio. € in der Haushaltsplanung veranschlagt ist,
2. die weitere Entwicklung der Pandemie, weitere notwendige Maßnahmen zu deren Bekämpfung sowie die wirtschaftlichen Aussichten für 2022 und die Folgejahre selbst bei defensiv optimistischer Betrachtung nicht verlässlich abgeschätzt werden können,
3. die dankbar angenommenen Kompensations- und Hilfsprogramme von Bund und Land wohl kaum endlos und gewissermaßen unbegrenzt fortgeführt werden können; weitere Unwägbarkeiten hinsichtlich der Bundesfinanzen bestehen im Hinblick auf die anstehende Bundestagswahl,
4. die Maßnahmen, zumindest was die Art und Qualität der Ausführung anbelangt, dem freiwilligen Aufgabenbereich zuzuordnen sind (zum Pflichtenkatalog gehört im Umkehrschluss „nur“ ein verkehrssicherer Zustand und der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle),
5. das bestehende strukturelle Defizit im Gemeindehaushalt, v.a. im laufenden Betrieb, auch im Lichte anstehender großer Herausforderungen im Pflichtaufgabenbereich zu sehen ist und Einschnitte im freiwilligen Bereich (denen weitere -für sich genommen allesamt natürlich berechnete- Wünsche entgegenstehen, z.B. Kunstrasenplatz, Nahwärmekonzept etc.) sowie die Erhöhung von Steuern und Gebühren in den kommenden Jahren nicht ausgeschlossen werden können bzw. auch teilweise in der Finanzplanung bereits eingepreist sind.

In der Finanzplanung ist für 2022 eine Finanzierungsrate von 600 T€ vorgesehen, für 2023 und 2024 insgesamt nochmals 500 T€ bei einer gegenzurechnenden angenommenen Zuschussung von 200 T€; d.h. als Gemeindeanteil sind für das Gesamtprojekt 900 T€ bislang eingepreist. D.h. die Finanzierung der Mehrkosten bzw. der Gesamtmaßnahme wäre im Rahmen des Haushalts 2022 (und der Folgejahre) darzustellen. Jegliche Beschlussfassung sollte daher in jedem Fall unter dem strikten Vorbehalt der Genehmigungsfähigkeit der betroffenen Haushalte und einer gesonderten, bestätigenden Beschlussfassung des Gemeinderats stehen. Dabei wäre im Rahmen einer Gesamtschau aber höchstwahrscheinlich eine Priorisierung aller Projekte vorzunehmen.

Für den Bauabschnitt 1 kann ein Antrag auf Förderung aus dem Programm „Kommunaler Straßenbau“ nach dem LGVFG gestellt werden. Das Land Baden-Württemberg gewährt im Rahmen des LGVFG Zuwendungen zur Finanzierung von Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Luftsituation und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität dringend erforderlich sind. Hierzu ist zunächst ein Antrag auf Programmaufnahme an das Regierungspräsidium Tübingen zu stellen, Antragsfrist ist der 31.10.2021; nach der erfolgreichen Programmaufnahme hat die Gemeinde dann drei Jahre Zeit den konkreten Förderantrag zu stellen und

die Umsetzung zu gehen. Die Zuwendung des Landes beträgt maximal bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten, zuzüglich einer Planungskostenpauschale (vrs. 10 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten). Die festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten dürfen die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten bis maximal 20 v.H. überschreiten. Nachbewilligungen sind nur absolut ausnahmsweise in ganz eng umgrenzten Härtefällen möglich. Dieser Umstand würde angesichts bestehender Unwägbarkeiten im Hinblick auf weitere künftige Baukostensteigerungen ganz allgemein für eine möglichst rasche Realisierung des Bauabschnitts 1 sprechen.

Erste Vorabstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen hinsichtlich der Planung haben bereits stattgefunden (v.a. Besprechung und Ortstermin am 20.04.2021); die Hinweise des Regierungspräsidiums sind in die Planung eingeflossen. Da die Zielsetzung der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit sowie eines (möglichst) richtlinienkonformen Umbaus für eine Förderung im Rahmen der Planung und Umsetzung ein starkes Gewicht haben müssen bzw. Grundvoraussetzung sind, hat sich die Planung seither (von der reinen Sanierung des Status quo) nochmals deutlich weiterentwickelt. Dies hat auch nochmals zu einer Erhöhung der Kosten gegenüber den ersten Ansätzen in der Finanzplanung geführt.

Der vom Büro fmz ermittelte zuwendungsfähige Kostenanteil liegt bei ca. 961 T€ (netto) bzw. ca. 1,143 Mio. € (brutto). Die Förderung (50 v.H.) würde somit bestenfalls bei ca. 480 T€ (netto) bzw. ca. 571 T€ (brutto) -Beträge jeweils defensiv gerundet- liegen. D.h. im Ergebnis verbliebe bei Bruttokosten von ca. 1,5 Mio. € ein gemeindlicher Finanzierungsanteil von ca. 929 T€ für den Bauabschnitt 1. Die genaue Förderhöhe kann im Moment noch nicht näher angegeben werden, da z.B. noch offen ist, inwiefern das Land eine höherwertige Belagsausführung (Sonderpflasterung) vollumfänglich oder nur anteilig fördert. Ein hierzu Anfang September angesetzter Abstimmungstermin mit dem Regierungspräsidium musste von diesem leider aus personellen Gründen kurzfristig abgesagt werden. Umso strikter muss aus Sicht der Verwaltung der Finanzierungsvorbehalt formuliert werden.

In Summe wären dabei, ausgehend von einem Kostenrahmen von mindestens ca. 2,1 bis 2,5 Mio. € für das Gesamtprojekt, gemeindliche Finanzierungsbedarfe von ca. 1,53 bis 1,93 Mio. € in den kommenden Jahren zu decken. Dies darf angesichts der Haushalts- und Finanzierungssituation der Gemeinde und der bestehenden Unwägbarkeiten zu Recht als gewaltige Herausforderung bezeichnet werden. Eine Realisierung der Projektideen in der vorgestellten Form kann und darf aus Sicht der Verwaltung dabei keinesfalls als gesetzt angesehen werden, so wünschenswert dies aus den geschilderten kommunalpolitischen Erwägungen wäre. In diesem Zusammenhang gilt es deutlich darauf hinzuweisen, dass ggf. eine Priorisierung und Abwägung unterschiedlicher Maßnahmen und deren Realisierbarkeit vorzunehmen ist, da nach derzeitigem Absehen nicht alle Projekte aus dem freiwilligen Bereich mit Eigenmitteln finanziert werden können. Weitere Unwägbarkeiten liegen naturgemäß im Bereich möglicher Differenzen zwischen Kostenschätzung und Ausschreibungsergebnissen sowie weiter steigender Anforderungen an öffentliche Infrastruktur (z.B. im Zuge eines möglichen ambitionierten Gebäudesanierungsprogramms der neuen

Bundesregierung im Zusammenhang mit Klimaschutzpolitischen Maßgaben inklusive Vorbildfunktion der öffentlichen Hand).

Bei positivem Fortgang des Gesamtprojekts wäre für die weiteren Bauabschnitte (insbesondere für den Umbereich des vorderen Marktplatzes) zudem noch im Detail zu diskutieren, wie diese -über die beschriebenen Eckpunkte hinaus- genau ausgestaltet werden sollen; dabei wäre aus Sicht der Verwaltung auch der Bürgerschaft Gelegenheit zu Anregungen zu geben.

gez.
Stefan Adam

Anlagen

- Anlage 1: Lageplan Umgestaltung Marktplatzstraße mit Abgrenzung des zuwendungsfähigen Bereichs
- Anlage 2: Kostenschätzung vom 10.09.2021
- Anlage 3: Übersichtsplane mögliche Bauabschnitte