

12.06.2023
AZ 656.222
Stefan Adam/Holger Schmid

Umgestaltung / Sanierung Marktplatzstraße, Pliezhausen - Baubeschluss

I. Beschlussvorschlag

1. Die Marktplatzstraße wird entsprechend den Ausführungen in der Begründung in der Variante „reduzierte Pflasterflächen (Betonpflaster) ohne nicht-förderfähige Seitenbereiche mit Fugenmörtel auf Epoxidharzbasis“ umgestaltet / saniert. Die Verwaltung wird beauftragt, die Arbeiten zum entsprechenden Zeitpunkt für eine frühestmögliche Realisierung in 2023 / 2024 öffentlich auszuschreiben und die entsprechenden Förderanträge beim Regierungspräsidium zu stellen.
2. Weitere planerische Entscheidungen zur Ausführung der weiteren Bauabschnitte bleiben ausdrücklich vorbehalten.

II. Begründung

I. Ausgangslage / Programmaufnahme Förderprogramm „Kommunaler Straßenbau“ nach dem LGVFG

Auf die Drucksache Nr. 99/2021 wird verwiesen. Auf dieser Grundlage wurde vom Gemeinderat in der öffentlichen Sitzung am 21.09.2021 einstimmig beschlossen, dem seinerzeitigen Planungsstand zur Umgestaltung der Marktplatzstraße (Bauabschnitt 1) und den Sanierungs- / Umbauarbeiten im Bereich des oberen und unteren Marktplatzes in den weiteren Bauabschnitten sowie der damit verbundenen Antragsstellung zur Aufnahme des Bauabschnitts 1 in das Förderprogramm „Kommunaler Straßenbau“ nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zuzustimmen. Des Weiteren wurde vom Gemeinderat ebenfalls einstimmig festgehalten, dass sämtliche Maßnahmen 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 stünden. Die Realisierung des Bauabschnitts 1 wurde aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses zudem ebenfalls unter den strikten Vorbehalt einer Förderung durch das Land Baden-Württemberg gestellt.

Infolgedessen wurde am 26.10.2021 fristgerecht beim Regierungspräsidium Tübingen der Antrag auf Programmaufnahme gestellt. Mit Bescheid vom 01.06.2022 teilte das Regierungspräsidium mit, dass die Maßnahme mit Gesamtkosten in Höhe von 1.497 T€, davon voraussichtlich zuwendungsfähige Investitionskosten in Höhe von 962 T€, in das Förderprogramm „Kommunaler Straßenbau“ 2022 bis 2026 aufgenommen wurde. Der Gemeinderat wurde hierüber informiert. Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als zweckgebundener Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung (als Höchstbetrag) gewährt; die Höhe des Festbetrags beträgt dabei 50 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten (vrs. also 481 T€) zzgl. einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Mit der Programmaufnahme ist noch keine endgültige Förderzusage verbunden, vielmehr müsste nun innerhalb von 3 Jahren ein konkreter Förderantrag gestellt werden. Die Frist beginnt ab dem 1. Januar nach dem Eingang des Schreibens zur Aufnahme ins Programm. Damit müsste vorliegend der Förderantrag der Rechtsaufsichtsbehörde spätestens am 31.12.2025 übergeben werden. Ein Antrag auf Förderung kann erst gestellt werden, wenn das Vorhaben so weit vorbereitet ist, dass der Beginn der Bauarbeiten möglich und eine ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist. Die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin beziehungsweise des Antragstellers muss sichergestellt sein. Die festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten dürfen die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten dabei bis maximal 20 v.H. überschreiten. Nachbewilligungen im Falle erheblicher Kostensteigerungen sind zur Vermeidung besonderer Härten in eng umgrenzten Ausnahmefällen und nur dann möglich, wenn sich die dem Bewilligungsbescheid zugrunde liegenden zuwendungsfähigen Investitionskosten um mehr als 50 v.H. erhöhen.

II. Aktueller Sachstand

Aufgrund des zwischen Antragstellung und Programmaufnahmeentscheidung liegenden Zeitraums war eine Realisierung der Maßnahme im Bauabschnitt 1 in 2022 nicht möglich. Hinzu kamen die Auswirkungen des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine, die entsprechenden Verwerfungen auch im Bausektor und damit verbundene Unsicherheiten von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung, über die Verfügbarkeit von Firmen, Handwerkern und Materialien bis zu sonstigen Belastungen, Folgewirkungen der Pandemie etc. Seit der Programmaufnahmeentscheidung ist die Verwaltung gemeinsam mit dem planenden Ingenieurbüro fmz der Frage nachgegangen, wie sich die inflations- und kriegsbedingten Mehrkosten einschätzen lassen, wie sich die haushalts- und finanztechnische Situation der Gemeinde in verändertem Lichte des Kriegs und der Zeitenwende darstellt und wie mit diesen Entwicklungen, Risiken und Unsicherheitsfaktoren umgegangen werden soll. Gleichzeitig sind die Handlungsbedarfe in Bezug auf die Marktplatzstraße nicht kleiner geworden und drängt eine Entscheidung über die Art und Weise der Sanierung / Umgestaltung derselben sowie die entsprechende Umsetzung in Bauabschnitt 1, die dringend angegangen werden muss, mehr denn je. Insofern ist es nun an der Zeit, entsprechende Entscheidungen zu treffen.

III. Fortgeschriebene Kostenermittlung Bauabschnitt 1

Grundlage der Programmaufnahmeentscheidung des Bauabschnitts 1 in das LGVFG waren Gesamtkosten in Höhe von 1.497 T€ brutto, davon voraussichtlich zuwendungsfähige Investitionskosten in Höhe von 962 T€. Der Eigenanteil der Gemeinde lag abzüglich der maximalen Förderung bei 809.557 €. Die fortgeschriebene Kostenermittlung vom Juli 2022 weist einen Bruttoeigenanteil der Gemeinde in Höhe von 931.607 € aus. In der Drucksache Nr. 16/2023 war mit Blick auf die Umsatzsteuerberücksichtigung im Rahmen der Förderung hierbei noch von einem Eigenanteil von brutto 1.016.000 € bzw. 1.170.268 € ausgegangen worden, zwischenzeitlich konnte hierzu aber mit dem Regierungspräsidium geklärt werden, dass die anrechenbaren Bruttobaukosten für den Förderantrag herangezogen werden und die Gemeinde daher die Fördersumme inklusive der Umsatzsteuer erhält. Der Eigenanteil der Gemeinde erhöht sich also durch die angenommenen Kostensteigerungen um geschätzt ca. 122.050 € und liegt somit etwas niedriger als in der Drucksache Nr. 16/2023 angenommen. Mehrkosten können nach dem Förderprogramm bis 20 % berücksichtigt werden.

IV. Bewertung / Varianten / Schlussfolgerungen

Für die Sitzung des Gemeinderats am 21.03.2023 hatte die Verwaltung zunächst die Drucksache Nr. 16/2023 vorgelegt, diese im Ergebnis mit dem Vorschlag, die Maßnahme in einer fortgeschriebenen Basisvariante in Asphaltbauweise im Straßenbereich umzusetzen, den Einmündungsbereich der Marktplatzstraße in die Ost-West-Achse auszuweiten, den Gehweg auf der „Pfarrbergseite“ zwischen Schulberg und Lindenstraße zu asphaltieren und die Bushaltestelle barrierefrei umzubauen (mit gesonderter Förderung). Dieser Vorschlag resultierte aus dem Ziel, eine kostentechnisch deutlich reduzierte und vor dem Hintergrund der aktuellen weltpolitischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie des umfangreichen Pflichtenhefts, welches die Gemeinde vor der Brust hat, und der damit verbundenen erheblichen Finanzierungsbedarfe in den Folgejahren auf das Wesentliche und die Funktionalität beschränkte Variante vorzulegen, die gegenüber der Antragsvariante -zwar unter Verzicht der städtebaulichen, gestalterischen und funktional-bautechnischen Vorteile der Antragsvariante- signifikante Einsparungen ermöglicht hätte, die sich im März aufgrund der unter III. beschriebenen Differenzen im Hinblick auf die Berücksichtigung der Umsatzsteuer im Rahmen der Förderung noch etwas signifikanter darstellten als jetzt (höherer Eigenanteil der Gemeinde). Zwischen dem Versand der Drucksache und der Gemeinderatssitzung hat sich dann im Austausch zwischen Verwaltung und Ingenieurbüro indes noch ergeben, dass es hinsichtlich der Antragsvariante für das LGVFG-Förderprogramm wohl die Möglichkeit geben könnte, diese Variante im Umfang der Maßnahmen zu reduzieren und nicht förderfähige Bestandteile zu streichen, ohne der Förderung verlustig zu gehen. Da dies kurzfristig nicht abschließend geklärt werden konnte, angesichts der finanziellen, zeitlichen und auch kommunalpolitischen Dimensionen der Entscheidung indes zwingend erforderlich war, hat die Verwaltung den Tagesordnungspunkt kurzfristig abgesetzt und die Drucksache Nr. 16/2023 zurückgezogen, diese ist insofern auch überholt und gegenstandslos. Sie bedauert diese Umstände und das damit verbundene „hin und her“, hielt es

jedoch ihrer festen Überzeugung folgend für alternativlos, dem Gemeinderat eine fundierte und belastbare Entscheidungsgrundlage vorzulegen.

So wurde zwischenzeitlich vom Ingenieurbüro fmz mit Hochdruck die Programmaufnahmevariante auf Einsparpotentiale untersucht und weiterentwickelt. Resultierend aus dem teilweisen Verzicht auf Pflasterflächen sowie die Sanierung / Umgestaltung nicht-förderfähiger Randbereiche, wie z.B. den Belägen unter den Arkaden im Bereich der Schulbergbebauung (welche sich aber auch noch in nicht sanierungsbedürftigem Zustand befinden), ergeben sich signifikante Einsparpotentiale, welche den Kostenunterschied hinsichtlich des Eigenanteils der Gemeinde zur vorübergehend seitens der Verwaltung favorisierten Variante „Schwarzbelag“ (fortgeschriebene Basisvariante) minimieren und gleichzeitig aber die mit der Antragsvariante verfolgten städtebaulichen, gestalterischen und funktionell-bautechnischen Vorteilen (wie v.a. den Erhalt der geschaffenen optischen Verbindung zwischen Marktplatz und Schulberg, die vollständig barrierefrei ausgebildet werden kann; den Vollausbau der Bushaltestelle, sodass künftig die Gelenkbusse vollständig in die Busbucht einfahren können und die Steigerung der Verkehrssicherheit durch die geplanten Maßnahmen im Gehwegbereich sowie die Schaffung eines durchgängigen Gehwegbereichs auf der Schulbergseite) bestehen lassen. Durch einen Verzicht auf die bislang geplanten Natursteine und deren Ersatz durch hochwertige Betonsteine, die gleichfalls eine hohe optische und bautechnische Qualität aufweisen, könnten die Baukosten weiter deutlich reduziert werden. Die entsprechend weiterentwickelte Lösung, die in Gestalt eines Lageplans in Anlage 1 beigefügt ist, ist im Hinblick auf ihre Förderfähigkeit mit dem Regierungspräsidium grundsätzlich positiv abgestimmt. Daraus ergibt sich im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung eine gänzlich neue Ausgangslage, welche die Verwaltung wie folgt bewertet und sie zum entsprechend formulierten Beschlussvorschlag kommen lässt.

Betrachtet man die durch die Gemeinde zu finanzierenden Eigenanteile, so ergibt sich in der reduzierten Antragsvariante mit reduzierten Pflasterflächen in der bislang vorgesehenen Verlegeart mit Porphyrpflaster mit Fugenmörtel auf Epoxidharzbasis ein Eigenanteil der Gemeinde in Höhe von 640.995,88 € brutto. Würde man auf die bislang geplante Verlegung von Natursteinen verzichten und stattdessen einen hochwertigen Betonstein verwenden, der optisch dem Naturstein nahekommst, gleichzeitig aber aufgrund der einfacheren und standardisierten Produktionsweise (Betonsteine werden in Form „gegossen“, wohingegen Natursteine aus dem Bestand gesägt werden) deutliche Effizienzvorteile bietet. Dabei wird auf den Betonunterbau des Steines sodann ein Natursteinvorsatz aufgebracht, dessen Oberfläche unterschiedlich behandelt werden kann und somit dem Betonstein eine dem Naturstein nahekommende Gestalt gibt; damit ist der Betonstein aus Sicht der Verwaltung und des Ingenieurbüros fmz gegenüber dem Naturstein in qualitativ-gestalterischer Hinsicht absolut als konkurrenzfähig anzusehen. Mit dieser Variante ließe sich der Eigenanteil der Gemeinde auf brutto 568.941,38 € reduzieren. Würde man zudem vom bislang vorgesehenen Verlegesystem mit Fugenmörtel auf Epoxidharzbasis auf eine Verlegetechnik mit mineralischem Fugenmörtel wechseln, ließe sich der Eigenanteil weiter reduzieren auf dann brutto 518.901,88 €; hiervon ist allerdings aus technischer Sicht im Hinblick auf die Belastbarkeit der künftigen Fahrbahn aufgrund des Busverkehrs dringend abzuraten. Die Mehrkosten in Höhe von

knapp 50.000 € für die Verlegung auf Epoxidharzbasis sind aus Sicht der Verwaltung durch die Vorteile dieser Bauweise im Hinblick auf die Belastbarkeit nicht nur gerechtfertigt, sondern aufgrund der technischen Ausgangslage sogar geboten.

Ausgehend von der bisherigen Grobkostenschätzung für die Variante „Schwarzbelag“ (fortgeschriebene Basisvariante), die abzüglich einer möglichen Förderung für den Umbau der Bushaltestelle einen Eigenanteil der Gemeinde in Höhe von ca. 450.000 € (gerundet) ausweist, reduziert sich durch die Veränderungen an der Planung unter gleichzeitigem Genuss der großzügigen Landesförderung die Differenz zwischen der Asphaltvariante und der angepassten Antragslösung (in der Variante Betonstein mit Fugenmörtel auf Epoxidharzbasis) auf knapp ca. 118.941,38 €. Durch gewisse noch bestehende Planungs- und Kostenunschärfen in Bezug auf die genaue Ausgestaltung der Variante „Schwarzbelag“ (fortgeschriebene Basisvariante) könnte sich diese Differenz noch weiter reduzieren, da die Verwaltung nach einer neuerlichen Überprüfung davon ausgeht, dass sich die Kosten für diese Variante im Rahmen einer Detailplanung durchaus noch im fünfstelligen Bereich erhöhen könnten.

Wiewohl eine weitere Einsparmöglichkeit eines hohen fünfstelligen oder niedrigen sechsstelligen Betrags durch die Wahl der Asphaltlösung nicht kleingeredet werden soll, marginalisiert sich diese aus Sicht der Verwaltung in der Gesamtbewertung mit Blick auf die genaue Ausgestaltung und die signifikanten städtebaulichen, gestalterischen und funktional-bautechnischen Vorteile der weiterentwickelten Antragsvariante zusehends gegen Null. Durch die mögliche hohe Landesförderung werden die Kostenunterschiede im Hinblick auf das Gesamtvolumen der Maßnahme nahezu vollständig ausgeglichen, weshalb das Petitum der Verwaltung klar dahingehend ausfällt, die weiterentwickelte Antragsvariante in der Variante Betonstein mit Fugenmörtel auf Epoxidharzbasis zu realisieren. Denn bei einem Weiterverfolgen der Asphaltlösung wäre zwar die Straße unter Konzentration auf deren wesentliche Funktion als Verkehrsfläche für den Fahrzeugverkehr funktionsfähig wiederhergestellt, gleichzeitig würde aber auf die Umgestaltung / Sanierung der Randbereiche verzichtet, die ggf. noch zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt und finanziert werden müssten. Zudem wird mit der Wahl der weiterentwickelten Antragsvariante die Bushaltestelle für zwei Busse ausgebaut, der östliche Gehweg durchgängig hergestellt und durch die Umplanungen ein stufenloser Übergang zwischen Schulberg und Marktplatz auf direktem Wege ermöglicht, worauf bei der Asphaltlösung zu verzichten wäre. Bei einem noch im März angenommenen Einsparpotential in der Größenordnung von ca. 700 bis 740 T€ wäre dies für die Verwaltung auch mit Blick auf die Finanzierung der weiteren Bauabschnitte diskussionswürdig gewesen, nicht jedoch bei einem durch die entsprechenden Planungsanpassungen nahezu vollständig wegfallenden Einspareffekt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass die weiterentwickelte Antragslösung eben die ursprünglichen Ziele der Planung weiterhin erreicht und signifikante Mehrwerte erreicht, die den geringfügigen Kostenmehraufwand mehr als rechtfertigen, was ebenfalls gewichtig in die Abwägung einzustellen ist.

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. Diese würde beibehalten und weiterentwickelt, was auch dem verkehrspolitischen Ziel der gemischt genutzten Verkehrsbereiche in den Ortsmitten Rechnung tragen würde. Die Stadtplanung der Zukunft wird sich nach jahrzehntelanger Dominanz des PKW-gestützten Individualverkehrs wieder sehr viel mehr mit einer Gleichstellung der Verkehrsarten beschäftigen müssen, ohne dass an dieser Stelle der PKW verbannt oder gar „verteufelt“ werden soll. Die gemeinsame Funktionalität wird vorliegend unterstrichen durch die geplante Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Die Verwaltung ist daher bei der aktuellen Ausgangslage weiterhin 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 weiterhin wie bislang 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.

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 wie schon bislang 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 wirken die (zurückliegende) Covid 19-Pandemie, Krieg, Unsicherheit, hohe Inflation und somit die multiple Dauerkrise 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 bei der gegenüber März grundlegend veränderten Ausgangslage weiterhin für erforderlich, mithin sogar geboten, die anstehenden Sanierungsmaßnahmen wiederum, wie schon bei der Grundsatzentscheidung im September 2021, 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 bietet in Kombination mit den weiteren aufgezeigten Maßnahmen und den im Detail noch zu planenden und beschließenden weiteren Bauabschnitten hierfür nach Auffassung der Verwaltung die größten Chancen und gewährleistet zudem einen respektvollen und wertschätzenden Umgang mit den in der Vergangenheit durch große Anstrengungen von Gemeinde und Bürgerschaft errungenen Erfolgen.

In den weiteren Bauabschnitten wäre zu prüfen, welche Potentiale zu einer weiteren (Wieder-)Belebung des Marktplatzes bestehen und wie diese gehoben werden können; angefangen von Festivitäten 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 bautechnischen Weichenstellungen in Bauabschnitt 1 würden hierfür jedenfalls sehr gute Voraussetzungen bieten.

Im Ergebnis plädiert die Verwaltung mithin aus voller Überzeugung bei der aktuellen Ausgangslage dafür, die weiterentwickelte Antragslösung zu realisieren, hierfür den konkreten Förderantrag zu stellen und sodann in die Ausschreibung für eine frühestmögliche Realisierung in 2023 / 2024 einzusteigen. Dies nicht ohne nochmals das Bedauern für die im März entstandene Unsicherheit / Situation zum Ausdruck zu bringen und selbstverständlich auch mit dem Bekenntnis zu den seinerzeit formulierten wirtschaftlichen und finanztechnischen Rahmenbedingungen und Herausforderungen, welche die Gemeinde jedoch nicht von der grundsätzlichen und dringenden Notwendigkeit der Realisierung einer entsprechenden Maßnahme entbinden, die aufgrund des Straßenzustands keinen weiteren Aufschub duldet. In Anbetracht der vorigen Ausführungen stellt die vorgeschlagene weiterentwickelte Antragslösung insofern die wirtschaftlichste und sachlich vorteilhafteste Gesamtlösung dar.

gez.
Stefan Adam

gez.
Holger Schmid

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan der Maßnahme
Anlage 2: Übersicht Ermittlung Eigenanteile der Gemeinde Antragsvariante und reduzierte Variante in unterschiedlichen Belags- und Verlegearten