

Sitzungsbericht aus der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 14. September 2010

TAGESORDNUNG

1. Bürgerfragestunde

Eine Anwohnerin teilte mit, dass im Bereich der Lilien-, Dahlien- und Thumbstraße deutlich zu schnell gefahren wird. Obwohl diese Bereiche als Zone 30 bzw. als Spielstraße ausgewiesen sind, halten sich die Auto- bzw. Motorradfahrer nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Gerade beim Kindergarten St. Martin sind die Kindergartenkinder dadurch extrem gefährdet. Die Verwaltung wurde gebeten, dass in diesem Bereich vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei durchgeführt werden.

2 Rekultivierung B 30 alt, 1. Bauabschnitt

Hier: Vergabe der Bauarbeiten zum Bau eines Gehwegs von der Ortsmitte bis zur Zeppelinstraße mit Anschluss an die Boschstraße und den Spielmannsweg

Bauamtsleiter Elbs teilt mit:

In der Gemeinderatsitzung am 03.08.2010 hat der Gemeinderat folgenden Beschluss gefasst:

1. Auf der Grundlage der vorgestellten Planung wird das Architekturbüro Groß, in Zusammenarbeit mit dem Garten- und Landschaftsarchitekt Groß-Aurbacher und dem Ingenieurbüro Klingenstein beauftragt, die Ausschreibung der Baumaßnahme zu erstellen.
2. Der Fußweg in Längsrichtung ist vorerst nicht zu beleuchten. Es sind jedoch die entsprechenden Leerrohre zu verlegen.
3. Die Querverbindungswege sind zu beleuchten.

Im Rahmen der beschränkten Ausschreibung wurden 13 Firmen zur Angebotsabgabe aufgefordert; alle Firmen wurden vorab informiert, eine Firma sagte von Beginn an ab; die restlichen Firmen sagten die Teilnahme zu.

Insgesamt sind 6 Angebote eingegangen. Ein Angebot, das der Fa. Zwisler aus Tett nang lag zur Submission in Baidt nicht vor, das Angebot ging verspätet ein und wurde nicht geöffnet.

Wertung:

Alle 6 Angebote sind vollständig und unterzeichnet. Nach Prüfung der Angebote ist die Firma SKS Bau GmbH & Co.KG, Eigeltingen, günstigste Bieterin.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt den Auftrag zum Bau eines Gehwegs, von der Ortsmitte bis zur Zeppelinstraße mit Anschluss an die Boschstraße und den Spielmannsweg mit Beleuchtung des Verbindungswegs Boschstraße – Spielmannsweg und der Humusierung der Restfläche der B 30 alt, an die günstigste Bieterin, der Firma SKS Bau, Eigeltingen, mit der Bruttoangebotssumme von 126.233,56 € zu vergeben.

3 Leerrohrverlegung entlang B 30 alt

Ortsbaumeister Reich berichtet:

In der GR Sitzung vom 03.08.2010 wurde ein Sachstandsbericht zum Breitbandausbau vorgestellt. Unter anderem wurde eine zusätzliche Kabeltrasse entlang der B 30 alt zu Diskussion gestellt. Die Kosten für dieses Teilstück wurden auf ca. 40.000,- € geschätzt inklusive Bestückung mit Glasfaserkabel.

Die Verwaltung wurde beauftragt die Kosten für ein Leerrohrverlegung ohne Glasfaserbestückung zu ermitteln mit der Vorgabe ein Leerrohr für eine eventuelle spätere Beleuchtung des Fußweges entlang der B 30 alt vorzusehen.

Die zusätzliche Trasse gliedert sich in 4 Abschnitte.

Aufgrund des Hauptangebotes der Fa. Wild ist mit folgenden Kosten für die Einbringung von 3 Leerrohren (ohne Kabelbestückung) zu rechnen:

Abschnitt 1:	ca. 1.660,- €
Abschnitt 2 :	ca. 7.650,- €
Abschnitt 3:	ca. 2.400,- €
Abschnitt 4:	ca. 2.050,- €
Gesamt, netto:	ca. 13.760,- €
MWSt.	ca. 2.614,- €
Gesamt, brutto	ca. 16.374,- €

Sollten die Maßnahmen nicht während der Arbeiten zur Leerrohrverlegung Breitband im Gemeindegebiet Baidt ausgeführt werden können, kämen zusätzliche Baustelleneinrichtungskosten hinzu, bzw. müssten die Arbeiten in Abschnitt 1 und 2 im Zuge des Ausbaues des Fußweges B 30 alt ausgeführt werden.

Wie bereits in der Sitzung vom 03.08.2010 dargestellt, wird die zusätzliche Kabeltrasse zur Verbesserung der Breitbandversorgung entlang der B 30 aufgrund der guten Versorgung im Bereich östlich der B 30 alt (50 MBits durch Kabel BW) im Moment für nicht sinnvoll erachtet. Diese Teilstrecke ist nicht förderfähig. Sollte der Betreiber des Glasfasernetzes einen Anschluss des KVZ 14 (Marsweilerstraße, Bushaltestelle) befürworten, kann dieser Anschluss jederzeit ohne wesentliche Mehrkosten und ohne wesentliche Eingriffe in die fertiggestellten Bereiche des Gehweges B 30 alt (Spülbohrverfahren) in Abstimmung mit dem Betreiber verlegt werden.

Auch eine mögliche Nutzung für ein Straßenbeleuchtungskabel rechtfertigt die Ausgaben nach Ansicht der Verwaltung im Moment nicht, da auch bei verlegten

Leerrohren bei einer eventuellen späteren Beleuchtung des Gehweges Grabarbeiten für die Anschlüsse der Gehwegleuchten notwendig werden.

Im Abschnitt 3 wird die vorsorgliche Verlegung von Leerrohren im Zuge der Herstellung Zeppelinstraße für sinnvoll erachtet. Hier sollte die gesamte Baustrecke mit Leerrohren bestückt werden im Sinne einer Grundsatzentscheidung bei allen Tiefbaumaßnahmen im Gemeindegebiet generell Leerrohre mitzuverlegen.

Beschluss:

Im Moment werden keine Leerrohre verlegt.

4 Bebauungsplan Bifang III

Hier: a) **Billigungs- und Auslegungsbeschluss**

b) **Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Bifang III“ und den örtlichen Bauvorschriften hierzu nach § 13a BauGB**

Bauamtsleiter Elbs informiert das Gremium über folgenden Sachverhalt:

Nachdem die vertraglichen Voraussetzungen mit der Erbgemeinschaft zur Aufstellung des Bebauungsplan „Bifang III“ vorliegen, kann das Bebauungsplanverfahren Bifang III auf den Weg gebracht werden.

Die Plangrundlagen wurden der Erbgemeinschaft Fischer und Frau Metzler am 18.11.2008 vorgestellt und von ihnen gebilligt. Zusätzlich wurde in den Vorentwurf ein Leitungsrecht zu Gunsten der Gemeinde für die Verlegung einer Schmutzwasserleitung aufgenommen.

Am 22.07.2010 hat nach zweimaliger Ankündigung im Gemeindeblatt die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit stattgefunden. Darin wurden keine planungsrelevanten Bedenken geäußert.

Für die Mitglieder des Gemeinderats war es ganz wichtig, dass Maßnahmen des Hochwasserschutzes zufriedenstellend ausgearbeitet sind. Der Tagesordnungspunkt wurde auf die nächste Gemeinderatssitzung am 05.10.2010 vertagt. Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind aufzuarbeiten. Des Weiteren sind einige Bauvorschriften zu überarbeiten.

5 Bebauungsplan Bifang Erweiterung

Vorstellung des Vorentwurfs Bosch- Hirschstraße

Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Bebauungsplanes „Bifang-Erweiterung“ und die örtlichen Bauvorschriften hierzu nach. § 2 Abs. 1 BauGB

Bauamtsleiter Elbs berichtet:

Der rechtskräftige Bebauungsplan Bifang Erweiterung sieht auf dem Flst. 137/10 ein Bauquartier unter anderem zur Erstellung einer Gaststätte mit Kegelbahn vor. Durch den Grunderwerb von der Erbgemeinschaft Fischer von insges. 4.916 qm der Flst. 137/10 und 137/35, die als Grünanlage im Bebauungsplan ausgewiesen sind, hat die Verwaltung das Büro Sieber beauftragt, eine Planung mit Wohnbebauung zu erstellen.

Gleichzeitig hat Herr Nikolaus Heilig der Gemeinde das angrenzende Flst. 169/2 zur Überplanung mit Einfamilienwohnhäusern angeboten.

Der Grunderwerb mit der Erbgemeinschaft Fischer ist getätigt, die Fläche von Herrn Heilig (zwei Bauplätze a´ ca. 700 qm erhält die Gemeinde) wird in kürze abgeschlossen.

Die Änderung des Bebauungsplanes "Bifang Erweiterung" wird gemäß § 13a BauGB im sog. beschleunigten Verfahren aufgestellt. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im beiliegenden Lageplan Anlage 1, (maßstabslos) ersichtlich. Folgende Grundstücke befinden sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches: Flst.-Nr. 42 (Teilfläche), 137/10, 137/35 und 169/2 (Teilfläche).

Erfordernis der Planung:

- mögliche Nachverdichtung durch geringfügige Erhöhung der Zulässigkeit des Maßes der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl, Anzahl der Vollgeschosse, maximale Traufhöhe)
- Reduzierung des Flächenverbrauches durch Vergrößerung der zulässigen überbaubaren Grundstücksfläche (Baugrenze)

Ziele der Planung:

- Berücksichtigung der bestehenden Gebäude- und Erschließungsstrukturen
- bedarfsgerechte Anbindung der Grundstücke
- Digitalisierung und einheitliche zeichnerische und schriftliche Darstellung aller vergangenen Änderungen für den Bereich des Bebauungsplanes.

Im beschleunigten Verfahren gelten gemäß §13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des §1 Abs. 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB wird von einer Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB und einem Umweltbericht gem. §2a Nr.2 BauGB sowie der Angabe nach §3 Abs.2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von einer zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen.

Eine Umweltverträglichkeits-Prüfung im Sinne des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist nicht erforderlich.

Weitere Informationen können von den Bürgern durch das Beiwohnen an den öffentlichen Gemeinderats-Sitzungen eingeholt werden. Im Rahmen der noch durchzuführenden öffentlichen Auslegung gem. §3 Abs.2 BauGB können Stellungnahmen zur Planung innerhalb der vorgeschriebenen Fristen abgegeben werden. Hierzu erfolgt jeweils noch eine gesonderte ortsübliche öffentliche Bekanntmachung.

Hinweise: Der Aufstellungsbeschluss hat keine direkte Auswirkung auf die Bebaubarkeit oder Nutzbarkeit von Grundstücken. Der räumliche Geltungsbereich kann sich im Verlauf des Aufstellungsverfahrens ändern.

Auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses vom 03.08.2010 hat das Büro Sieber 3 weitere Varianten erstellt.

Am 06.09.2010 hat eine Besprechung beim Landratsamt Ravensburg stattgefunden. Dabei wurde festgehalten, dass sich die Änderung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Durch die Überplanung der Fläche werden je nach Variante zwischen 10 und 11 Bauquartiere erschlossen. Davon kann die Gemeinde 9 bzw. 10 Bauplätze zur Vermarktung bringen. Die Planung ergänzt die vorherrschende Gebietsstruktur und die Erschließung ist ohne weiteren Grunderwerb möglich.

Frau Rottler sowie Herr Eppinger vom Planungsbüro Sieber stellten verschiedene Planungsvarianten vor. Man war sich einig, die vorgestellte Variante mit dem Wendekreis zu überarbeiten, bei der die Ausweisung eines zusätzlichen Grundstücks möglich ist.

6 Bericht über Maßnahmen zum Hochwasserschutz im Bereich Marsweiler West

Bauamtsleiter Elbs teilt mit:

Im April 2010 wurde der Grenzgraben zwischen den Flst. 451 und 452 (Eigentümer Klaus Gross und Alfons Häfele) durch den Bauhof wieder hergestellt. Die Wirksamkeit des Grabens konnte bereits in den letzten Starkregen beobachtet werden.

In einem Vorgespräch mit dem Landratsamt (Gewässeraufsicht) wurde die Gemeinde aufgefordert durch eine Limnologische Untersuchung nachzuweisen welche Auswirkungen die Einleitung des Oberflächenwassers aus dem Marsweiler-Westhang und dem Oberflächenwasser aus dem Baugebiet Geigensack-Erweiterung auf den Oberen Bampfen unterhalb von Sulpach hat.

Da bereits der bisherige Oberflächenabfluss in das Gewässer eingeleitet wird, soll durch das vorliegenden Gutachten eine Feststellung des gewässerökologischen Zustands in der betroffenen Fließstrecke erfolgen und auch Aussagen getroffen werden wie sich aus gewässerökologischer Sicht eine weitere Beaufschlagung voraussichtlich auswirken wird.

In Absprache mit Herrn Dr. Sepp Bauer (Landratsamt Gewässeraufsicht) wurde Herr Dr. Klaus-Jürgen Maier aus Maselheim als Sachverständiger für Gewässerökologie mit der Untersuchung beauftragt.

Der Untersuchungsbericht vom 26.07.2010 enthält folgende Aussagen:

Termine der Ortsbegehung und der Probennahmen

Eine erste Ortsbegehung wurde am 21. Dezember 2009 zusammen mit Dr. Sepp Bauer vom Landratsamt Ravensburg durchgeführt. Hierbei wurden auch die Probennamestellen festgelegt. Eine Gewässeruntersuchung konnte zu diesem Termin wegen der großen Kälte nicht erfolgen. Der Obere Bampfen war zu diesem Zeitpunkt fast vollständig von einer dicken Eisdecke bedeckt.

Die Makrozoobenthos-Probenahmen wurden daher am 21.03.2010 durchgeführt.

Prognose zu den Auswirkungen der geplanten Maßnahme

Eine Verschlechterung der gewässerökologischen Situation im Oberen Bampfen ist bei einer wesentlichen Erhöhung der Einleitungswassermenge sowie bei einer erhöhter Schmutzfracht zu befürchten.

Laut Mitteilung des mit der Planung der Maßnahme betrauten Ingenieurbüros Fassnacht (Herr Lacher) ergibt sich durch die geplante Erschließung des Baugebietes Geigensack sowie die weiteren Maßnahmen keine Vergrößerung des

hydrologischen Einzugsgebietes für die Einleitungsstelle. Eine Erhöhung der Abflussmenge sowie eine Erhöhung der Spitzenabflüsse sind daher nach heutigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Das im Bereich des geplanten Baugebietes Geigensack anfallende Oberflächenwasser wird durch Regenwasserbewirtschaftung über Regenwasser-Retentionsfilterbecken mit gedrosseltem Abfluss in die offene Wasserführung des bestehenden Grabens im Bereich der Braunholzäcker eingeleitet.

Temperaturerhöhungen und zusätzliche Verschmutzungen sind nicht zu erwarten. Bei Starkregenereignissen wird das Wasser – wie bislang auch - durch die begrenzte Kapazität der Rohrleitung oberhalb der Einleitung rückgestaut und fließt dann oberflächlich und breitflächig in einer natürlichen Bodensenke in den oberen Bampfen.

Zusammenfassung der Untersuchung

Zur Erfassung des gewässerökologischen Zustands des Oberen Bampfen wurde der Bachlauf im Dezember 2009 unter winterlichen Bedingungen begangen. Im März 2010 wurden an zwei Probenamnestellen bei Sulpach und unterhalb einer bestehenden Einleitung auf Höhe der Braunholzäcker untersucht.

Die Untersuchung der Makrozoobenthos-Besiedlung sowie die Messung der chemisch-physikalischen Kennwerte Temperatur, Leitfähigkeit und pH-Wert erbrachten für beide Probenamnestellen weitgehend ähnliche Werte. Demnach entsprechen das Arteninventar und die Besiedlungsdichte dem Gewässertypus. Seltene und gefährdete Arten fehlen jedoch weitgehend. Die festgestellte biologische Gewässergüte entspricht der Güteklasse II und stellt einen guten Zustandswert dar. Für die aktuelle Einleitungssituation wurde keine signifikante Beeinträchtigung der Makrozoobenthosbesiedlung festgestellt.

Nach den vorliegenden Planungen sind nach heutiger Kenntnis durch die Baumaßnahme keine Vergrößerung des hydrologischen Einzugsgebietes sowie keine signifikante Erhöhungen des Abflusses bzw. der Abflussspitzenwerte zu erwarten. Eine Verschlechterung der ökologischen Situation im oberen Bampfen ist daher nicht zu erwarten.

Auf der Grundlage dieses Ergebnisses hat Herr Lacher vom Büro Fasnacht die Planung weiterbearbeitet. Eine Wasserrechtliche Genehmigung ist somit nicht erforderlich.

Aus Sicht der Verwaltung könnte in einem 1. Bauabschnitt (BA) die Ableitung des Oberflächenwassers im Bereich der Siemensstraße bis zur Hirschstraße hergestellt werden. Hierzu müsste das Ingenieurbüro Fasnacht und die Verwaltung beauftragt werden, die Projektplanung und die evtl. notwendigen Grunderwerbsverhandlungen zu führen.

Beschluss:

Dieser Tagesordnungspunkt wurde vertagt. Es sind zunächst Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu führen, ob diese bereit sind, sich an den Kosten angemessen zu beteiligen.

7 Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)

– Anpassung und Verlängerung der Zuschussgeberverträge (Vertrag über die Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs)

Bürgermeister Buemann berichtet:

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn hat ihren Betrieb am 1. Juli 1993 zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg aufgenommen. Aufgrund des verkehrswirtschaftlichen Erfolges wurde das Bedienungsgebiet ab 1. Juni 1997 im Norden bis Aulendorf und im Süden bis Friedrichshafen Hafen erweitert. Voraussetzung hierfür waren finanzielle Beteiligungen der von der Ausweitung begünstigten Gebietskörperschaften. Für das Nordgebiet (Ravensburg-Aulendorf) trifft dies auf eine Zuschussgebergemeinschaft, bestehend aus Landkreis Ravensburg, den Städten Ravensburg, Weingarten und Aulendorf sowie den Gemeinden Baienfurt, Baidt, Berg und Wolpertswende und – aufgrund einer besonderen vertraglichen Regelung – auch die Gemeinde Fronreute zu. Für den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen besteht eine entsprechende vertragliche Regelung mit der Stadt Friedrichshafen.

Erfreulicherweise wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen in den Erweiterungsgebieten nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen. Für den Nordabschnitt wurde ein Fahrgastwert von 650 Fahrgästen pro Werktag prognostiziert, die tatsächliche Inanspruchnahme liegt seit Betriebsbeginn bei über 1.000 Fahrgästen. Auch das Fahrgastaufkommen am Hafenbahnhof (Prognosewert 120 Fahrgäste) ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen und liegt nachhaltig über diesem Ansatz.

Den wichtigsten finanziellen Baustein für die Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bilden die Betriebskostenzuschüsse des Landes Baden-Württemberg. Im Zuge der Bahnreform im Jahr 1996 wurde seinerzeit sowohl die Zuständigkeit wie auch die finanzielle Verantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder übertragen; im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes werden den Ländern die hierfür notwendigen Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Die von der Gesellschaft zwischen Friedrichshafen und Aulendorf erbauten und finanzierten Haltepunkte mussten aufgrund veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen im Zuge der Bahnreform zum 1. Januar 2003 auf das Infrastrukturunternehmen Deutsche Bahn AG übertragen werden. Für die betreffenden Kommunen hatte dies zur Konsequenz, dass sie ab diesem Zeitpunkt auf den DB-Betriebsanlagen (z.B. Bahnsteige) keine Aufgaben mehr erbringen mussten. Für die Gesellschaft hatte dies zur Folge, dass sie für die Inanspruchnahme der Haltepunkte nunmehr Stationspreise an die DB AG zu entrichten hatte. Aufgrund der Monopolstellung haben sich diese Aufwendungen in den zurückliegenden Jahren deutlich erhöht. Die von der DB AG als nicht betriebsnotwendig eingestufte Anlagen, wie z.B. für den ruhenden Verkehr (Fahrradabstellanlagen, P+R Plätze), wurden nicht übernommen und werden weiterhin von den jeweiligen Kommunen betreut.

Aktuelle Situation

Aufgrund verbesserter Konditionen beim Verkehrsvertrag mit dem Land ab dem Jahr 2003 wurde die Gesellschaft damit erstmals in der Lage versetzt, Rücklagen zu bilden bzw. Investitionen zu tätigen. Dies hat dazu geführt, dass sie vorzeitig die zum

Betriebsbeginn im Jahr 1993 beschafften Triebwagen im Jahr 2005 durch neue Fahrzeuge ersetzen konnte. Das Investitionsvolumen für diese Maßnahme betrug 5,7 Mio. Euro und wurde in vollem Umfang von der Gesellschaft finanziert. Diese zukunftsgerichtete Maßnahme hat aufgrund der Niederflurfahrzeuge und dem damit verbundenen niveaugleichen Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste zu einer deutlichen Qualitätssteigerung beigetragen. Der einheitliche Wagenpark mit den spurtstarken Fahrzeugen trägt selbstverständlich auch in starkem Maße zu dem pünktlichen und zuverlässigen Betriebsablauf bei. Neben den qualitativen Verbesserungen sollten aber auch die Zuschussgeber von den verbesserten finanziellen Konditionen des Landes-Verkehrsvertrages profitieren. Aus diesem Grund wird seit 2004 auf die ursprünglichen Betriebskostenzuschüsse eine Rabattierung in Höhe von 25 Prozent gewährt. Durch diese Maßnahme haben sich die Zahlungen der Zuschussgeber jährlich um eine sechsstellige Summe verringert. Im Jahr 2009 beliefen sich die Zahlungen der Zuschussgeber des Nordgebietes auf 403.000 Euro.

Die bestehenden Zuschussgeberverträge haben eine Laufzeit bis zum Ende des Fahrplanwechsels 2011/2012 (Dezember 2012), wobei die Verhandlungen über eine Verlängerung des Vertrages oder einen Anschlussvertrag bis Ende 2010 abgeschlossen werden sollen. Seitens der Gesellschaft gibt es ein großes Interesse daran, die seit vielen Jahren positive Zusammenarbeit mit den beteiligten Gebietskörperschaften auch in der Zukunft fortzusetzen.

Angebot an die Zuschussgeber

In den zurückliegenden Jahren haben sich insbesondere die Infrastrukturkosten der Deutsche Bahn AG für die Trassen- bzw. die Stationsnutzung deutlich stärker entwickelt als es bei den übrigen Inflationsraten der Fall war. Gerade diese Entwicklung hat sich für die Gesellschaft in der Vergangenheit als das größte, von ihr jedoch nicht beeinflussbare Risiko herauskristallisiert. Aus diesem Grund hat die Gesellschaft gegenüber dem Land auf eine Gleichbehandlung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Zahlungen als durchlaufende Posten vom Land ausgeglichen bekommen, gedrängt. In den langwierigen Verhandlungen ist es nun gelungen, diese Position ab dem Jahr 2010 durchzusetzen, sodass damit das Risiko aus den Steigerungsraten der Infrastrukturkosten ab diesem Zeitpunkt hinfällig ist.

Nachdem das Risiko aus den steigenden Infrastrukturkosten aufgrund der Anpassung des Landes-Verkehrsvertrages für die Gesellschaft nicht mehr besteht, soll diese positive Entwicklung auch den Zuschussgebern zugute kommen, zumal sich die Entwicklung der Trassenpreise anteilig auch bei den Zuschussgeber-Beträgen auswirkt.

Aus Sicht der Gesellschaft gibt es gegenwärtig zwei wesentliche Aspekte, die bei einer Vertragsverlängerung berücksichtigt werden sollten:

Im Jahr 2016 endet der große Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der DB AG. Ob und in welchem Umfang dies zu Ausschreibungen führt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht zuverlässig beurteilt werden. Hiervon abhängig ist in starkem Maße die weitere Entwicklung der Südbahn-Elektrifizierung. Die gegenwärtigen Planungen gehen frühestens vom Jahr 2016 aus. Eine Elektrifizierung der Südbahn beinhaltet keine zwingende Notwendigkeit für eine Umstellung des Traktionsbetriebes von Diesel- auf Elektrobetrieb. Demzufolge ist offen, ob der BOB-Wagenpark

ausgewechselt werden müsste. Unabhängig hiervon gilt es zu berücksichtigen, dass die 1998 beschafften Triebwagen dann bereits eine Lebensdauer von fast 20 Jahren aufweisen und der heutige Wagenpark sehr stark beansprucht wird. Unter diesen Rahmenbedingungen erscheint es sinnvoll, die bis Ende 2012 laufenden Zuschussgeberverträge bis Ende 2016 zu verlängern. Seitens der Gesellschaft wird der Zuschussbergemeinschaft folgendes Angebot unterbreitet:

1. Die jährlichen Zuschussbeträge, die sich derzeit aus einem Grundbetrag und einem fahrleistungsabhängigen Betrag zusammensetzen, werden aufgrund der entfallenden Infrastrukturkostenproblematik angepasst, mit der Folge, dass künftig nur noch ein Grundbetrag verbleibt. Die Basis bildet der Grundbetrag des Jahres 2009 (185.000 Euro); der Betrag wird gemäß Preisgleitklausel fortgeschrieben.
2. Die Anpassung erfolgt ab dem 1. Januar 2011, sodass sich die für 2011 und 2012 vertraglich vereinbarten Beträge um über 50 Prozent ermäßigen.
3. Die derzeit bis zum Fahrplanjahr 2011/2012 geltenden Zuschussverträge werden bis zum Ende des Fahrplanjahres 2015/2016 (voraussichtlich Dezember 2016) verlängert.

Die vorstehend genannten Prämissen sind gekoppelt sowohl an das Fahrplanangebot des Fahrplanjahres 2010/2011 als auch an die ab 1. Januar 2010 geleisteten Betriebskostenzuschüsse des Landes Baden-Württemberg. Sofern hier eine Veränderung eintritt, werden die sich hieraus ergebenden finanziellen Konsequenzen bei den Zuschussgeberbeträgen entsprechend berücksichtigt.

Aus Sicht der Gemeindeverwaltung ist der vorliegende Vertragsentwurf erfreulich und zu begrüßen. Die Gemeinde trägt neben den anderen beteiligten Städten und Gemeinden einen Anteil von 2 Prozent des Zuschussbetrags. Nachfolgend sind die Zuschussbeiträge der Gemeinde für den Vertragszeitraum dargestellt:

Abrechnungsjahr	2011	2012 (Prognose)	2013 (Prognose)
Betriebskostenzuschuss Nordgebiet	185.000 €	188.000 €	191.000 €
Anteil Baidt (2 %)	3.700 €	3.760 €	3.820 €
Abrechnungsjahr	2014 (Prognose)	2015 (Prognose)	2016 (Prognose)
Betriebskostenzuschuss Nordgebiet	194.000 €	197.000 €	200.000 €
Anteil Baidt (2 %)	3.880 €	3.940 €	4.000 €

Ab 2012 sind prognostizierte Werte enthalten, da die Werte abhängig von der Preisgleitklausel sind.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat stimmt der Anpassung und Verlängerung des Zuschussgebervertrages (Vertrag über die Durchführung des

Schienenpersonennahverkehrs) mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, wie in der Sitzungsvorlage dargestellt, zu.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Zuschussgebervertrag mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG abzuschließen.

8 Verkehrsrechtliche Anordnung für die Marsweilerstraße

- **Entscheidung über die Einlegung eines Widerspruchs gegen die Ablehnung der Verkehrsbehörde auf Anordnung einer Tempo 30-Zone**

Bürgermeister Buemann teilt mit:

Der Antrag der Gemeinde auf Anordnung einer Tempo 30-Zone in der Marsweilerstraße für das Teilstück Kreisverkehr bis zur Ampelanlage wurde vom Landratsamt Ravensburg – Verkehrsamt – mit Bescheid vom 30.08.2010 abgelehnt.

Bisher sind keine von der Gemeinde zu bezahlende Kosten entstanden.

Nach Ansicht der Verwaltung ist der Ablehnungsbescheid des Landratsamtes Ravensburg – Verkehrsamt – fundiert begründet. Durch die zukünftige Änderung der Buslinie über die Zeppelinstraße/Boschstraße wird der Streckenabschnitt der Marsweilerstraße zwischen Kreisverkehr und Ampelanlage entlastet. Beim Verkehrsamt werden für die Marsweilerstraße Geschwindigkeitskontrollen angefordert.

Das Gremium war sich einig, dass vor allem im Kurvenbereich der Marsweilerstraße deutlich zu schnell gefahren wird und dadurch eine massive Gefährdung von Fahrradfahrern vorliegt. Es wird daher weiterhin eine Zone 30 im Bereich vom Kreisverkehr bis zur Ampel gewünscht.

Beschluss:

Gegen die Entscheidung des Landratsamts Ravensburg – Verkehrsamt – vom 30.08.2010 wird Widerspruch erhoben.

Außerdem wurde die Verwaltung beauftragt beim Landratsamt Ravensburg einen Antrag auf Anlegung eines Fußgängerüberwegs in der Küferstraße Höhe Kreissparkasse zu stellen. Es soll dabei hauptsächlich die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler gewährleistet werden.

9 Anfragen und Bekanntgaben

Bauamtsleiter Elbs teilte dem Gremium mit, an welchen Stellen die 2 neuen Buswartehäuschen in der Zeppelin- bzw. Boschstraße aufgestellt werden. Die Verkehrsregelung in diesem Bereich wird nochmals Gegenstand der Beratungen sein. Durch den Bau der neuen Verbindungsstraße Zeppelin-/Boschstraße ist auch das Verlegen der Wertstoffcontainer in der Kornblumenstraße notwendig. Der Standort behindert diese Baumaßnahme.