

Protokoll aus der öffentlichen Gemeinderatsitzung vom 02.03.2021

TOP 1

Doppelspurausbau durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB); Vorstellung des aktuellen Planungsstandes;

Beratung und Beschlussfassung;

Bürgermeister Morasch begrüßt die Anwesenden und informiert, dass ihm die Bedeutung und das Ausmaß der Baumaßnahme bewusst ist. Er informiert, dass es sich um eine Erweiterung im Bestand handelt und der Gemeinderat die Bahnstrecke abgelaufen ist, um sich ein besseres Bild der Zwangspunkte machen zu können.

Er erläutert, dass es im Innerortsbereich eine Vielzahl Engstellen gibt. Diese wurden aufgenommen und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) benannt. Eine weitere Herausforderung wird die Errichtung des Lärmschutzes.

Bürgermeister Morasch merkt an, dass ihm Transparenz im Verfahren, Gleichbehandlung aller Betroffenen und ein fairer Umgang miteinander besonders wichtig ist.

Er informiert, dass der Doppelspurausbau kein Alltagsgeschäft ist und die Gemeinde das Verfahren kritisch aber ohne Misstrauen begleiten wird. Im Gegenzug wird den Lottstettern auch eine deutlich bessere Bahnanbindung ermöglicht.

Bürgermeister Morasch weist die anwesenden Zuhörer darauf hin, dass Wortmeldungen und Rückfragen während der Sitzung aus dem Zuhörerraum nicht zulässig sind. Weiter informiert er, dass die Gemeindeverwaltung sehr frühzeitig in das Verfahren eingebunden wurde.

Anschließend informieren die Herren Gimnetti und Weber – Lenkel über den derzeitigen Planungsstand. Herr Gimnetti weist noch einmal darauf hin, dass es äußerst ungewöhnlich ist, bereits in einem so frühen Planungsstadium die Bevölkerung zu informieren.

Herr Gimnetti informiert, dass mit dem strategischen Entwicklungsprogramm, Ausbauschnitt 2035, zwischen Zürich und Schaffhausen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr der systematische Halbstundentakt vorgesehen ist. Es ist geplant ein ganztägiger Halbstundentakt für die S-Bahnanbindung während der Betriebszeiten zu erreichen. Dies bedeutet täglich 80 S - Bahn - Halte in Lottstetten.

Für den Güterverkehr sind ganztägig zwei Trassen pro Stunde und Fahrtrichtung zwischen dem Rangierbahnhof Limmattal und Schaffhausen geplant.

Aufgrund der neuen Fahrplanstruktur sind neue Zugbegegnungen zwischen Fern- und Güterverkehr zwischen Lottstetten und Jestetten vorgesehen. Diese können mit der heute bestehenden Infrastruktur nicht abgewickelt werden, so Daniele Gimnetti.

Er informiert weiter, dass die SBB im März 2019 den Auftrag zur Erstellung einer Objektstudie des Bundesamtes für Verkehr erhalten hat.

Damit wurden folgende Ziele verfolgt:

- entwickeln von Lösungsvarianten und evaluieren der Bestvariante
- Nachweis der baulichen Machbarkeit der Bestvariante
- entwickeln von Richtkosten
- Erarbeitung eines möglichen Terminprogramms für das Projekt und
- aufzeigen möglicher Risiken und Chancen

Herr Gimnetti informiert weiter, dass die Objektstudie die Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung des Projektes darstellt.

Weiter erklärt er, dass die Objektstudie im Dezember 2020 abgeschlossen werden konnte. Im Frühjahr 2021 soll nun die eigentliche Projektierung mit dem Start des Vorprojektes beginnen. Anfang 2025 sollen nach dem derzeitigen Planungsstand die Anträge auf Genehmigung in Deutschland und der Schweiz eingereicht werden. Die Bauarbeiten sind frühestens ab dem Jahr 2027 vorgesehen und dauern rund 2,5 Jahre. Der Abschluss der Bauarbeiten ist 2029 geplant.

Bürgermeister Morasch informiert, dass im Herbst 2021 eine Bürgerinformation geplant ist.

Herr Gimnetti erläutert anschließend den Ist – Zustand, die Topographie und die Ergebnisse der Vorstudie. Er erläutert, dass die Bahnlinie auf einer Länge von ca. 3,5 km doppelspurig ausgebaut werden soll. Weiter werden insgesamt drei Kreuzungsbauwerke erneuert und der Bahnhof barrierefrei ausgebaut.

Anschließend erläutert er die vorgesehenen Baumaßnahmen. Er erklärt, dass das Brückenbauwerk beim Zoll Dorf abgebrochen und durch ein neues Brückenbauwerk nach den heutigen Regelwerken ersetzt werden soll. Die Straßenführung in diesem Bereich wird optimiert, so dass die neue Brücke für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt ist. Die Laubschochenstraße wird in diesem Zusammenhang ebenfalls neu an die Brücke angebunden. Weiter informiert er, dass der bestehende

Perron am Bahnhof abgebrochen und zwei neue Außenperrons mit einer Länge von jeweils 320 m errichtet werden. Die Zugänge zu den Perrons werden jeweils barrierefrei über Rampen und über Treppen von der Dietenbergstraße her möglich sein. Es wird zudem zusätzlicher Warteraum und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Park & Ride Parkplätze und auch die Toilettenanlage bleiben dabei erhalten. Um die Zugänge errichten zu können ist in einem Teilbereich die Verlegung der Laubschochenstraße erforderlich.

Zudem ist eine Fußgängerunterführung bei der Dietenbergstraße geplant um ein sicheres Queren der Gleise zu ermöglichen. Die Lärmschutzmaßnahmen sind an der Hinterseite der Perrons bzw. an den Rampen vorgesehen.

Das bestehende Viadukt soll ebenfalls einem Ersatzneubau weichen. Der Doppelspurausbau ist nur mit einem neuen zusätzlichen Gleis im Viaduktbereich möglich. Hierzu wurden vier unterschiedliche Varianten untersucht und bewertet. Dabei sind die Vorgaben des Denkmalschutzes einzuhalten.

Derzeit ist eine Variante gewählt, die ohne Anpassungen an den bestehenden Gebäuden in den Ortskern eingebettet werden kann. Weiter ist keine Veränderung an der Verkehrsführung im Bereich Brückenstraße/Kirchstraße/Bahndammstraße vorgesehen. Durch den Ersatzneubau wird die Lärmsituation der jetzigen Stahlkonstruktion erheblich verbessert. Zudem werden Lärmschutzwände errichtet, was die Lärmsituation nochmals deutlich verbessern wird. Die enge Situation ist noch nicht im Detail betrachtet, so Daniele Geminetti, die Konfliktpunkte wurden aber aufgenommen. Alle anderen Lösungsansätze hätten größere Konflikte verursacht.

Herr Gimnetti informiert weiter, dass der Wechsel des Gleisneubaus von der Tal auf die Bergseite im Bereich der Gebäude Wiesenstraße 20 bis Wiesenstraße 24 erfolgt.

Der Wechsel erfolgt aufgrund der gegebenen Topographie und dem notwendigen Brückenbauwerk im Bereich Dornenweg.

Herr Gimnetti erläutert, dass eine Eintunnelung der Bahn in diesem Bereich, wie sie bereits aus dem Gemeinderat angeregt wurde, nicht möglich ist. Eine Eintunnelung hätte zur Folge, dass ein 6 m hoher Wall durch den Ort gehen würde.

Herr Gimnetti erläutert anschließend, dass auch die Brücke Dornenweg neu zu errichten ist. Dabei ist eine Anpassung der Wettegasse/Kalchofweg im Einmündungsbereich auf die neue Brücke erforderlich. Weiter Richtung Jestetten erfolgt dann eine teilweise Verschiebung des Radweges um ausreichend Raum für das zweite Gleis zu schaffen.

Herr Gimnetti informiert weiter, dass entlang der Doppelspurstrecke die Vorgaben gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) umgesetzt werden. Dies hat zur Folge, dass die Lärmschutzwände beidseitig eine Höhe von 2 m bis 3 m haben werden. Die Höhenangaben beziehen sich dabei auf die Gleisoberkante bzw. die Oberkante des Geländeeinschnittes.

Herr Gimnetti erläutert, dass im Zuge der Detailberechnungen für das Planfeststellungsverfahren geprüft wird, ob mit den Lärmschutzwänden die Vorsorgegrenzwerte eingehalten werden können. Wo dies nicht der Fall ist, können Schallschutzfenster (passiver Lärmschutz) zum Einsatz kommen.

Er erklärt, dass die Lärmschutzwände eine hohe Lärmabsorptionsfähigkeit erreichen müssen und daher in massiver Bauweise zu errichten sind. Diese werden zudem erst ab einer Höhe von mindestens 2 m wirksam. Er stellt in Aussicht, dass einzelne kurze Abschnitte im oberen Bereich verglast werden können. Dies stellt aber eine Ausnahme auf Kosten der Wirksamkeit dar. Er weist darauf hin, dass die Verglasung bzw. weitere Alternativen zur massiven Bauweise noch nicht geprüft wurden, die gesetzlichen Lärmvorgaben aber zwingend einzuhalten sind.

Herr Gimnetti informiert anschließend, dass im gesamten Planungsgebiet Landerwerb (dauerhaft und temporär für die Dauer der Bauzeit) erforderlich wird. Die Gespräche mit den Eigentümern werden im Rahmen der nächsten Projektphasen geführt. Diese Gespräche sind ab dem Jahr 2022 geplant.

Herr Gimnetti weist zum Schluss seiner Ausführungen darauf hin, dass die SBB laufend mit der Gemeinde zusammenarbeiten wird. Die Präsentation des Projektes ist an einer Bürgerinfoveranstaltung im Herbst 2021 geplant. Die Planungstiefe hat dort einen ähnlichen Stand wie heute.

Der Abschluss der Vorprojektphase ist auf Mitte 2023 vorgesehen.

Bürgermeister Morasch dankt Herrn Gimnetti für seine Ausführungen und merkt an, dass dies eine Menge Informationen gewesen sind. Er weist weiter darauf hin, dass es sich um ein Bauprojekt der SBB handelt, dennoch aber deutsches Recht Anwendung findet.

Dr. Mock informiert anschließend über die rechtliche Situation und warnt den Gemeinderat vor möglichen Kostenfallen durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Dr. Mock erklärt, dass es sich heute um eine ungewöhnlich frühe Information der Öffentlichkeit handelt. Normalerweise erfolgt eine Erstinformation kurz vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens. Weiter stellt er klar, dass vor der Antragstellung auf Planfeststellung eine frühzeitige Bürgerbeteiligung vorgesehen ist. Diese ist noch nicht rechtsverbindlich. Sie hat zum Ziel den Bürgern die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben. Dies ist der nächste wichtige Schritt. Dann folgt die Antragstellung durch die SBB mit Abstimmung der Planung. Anschließend erfolgt dann eine Anhörung der Fachbehörden und Öffentlichkeitsbeteiligung. Hier haben sowohl die Gemeinde wie auch die Einwohner die Möglichkeit zur

Stellungnahme. Die Anhörung endet dann im sogenannten Erörterungstermin. Dabei handelt es sich um eine öffentliche Verhandlung über die eingegangenen Stellungnahmen. Anschließend folgt dann der Planfeststellungsbeschluss mit einer verbindlichen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Anschließend steht der Rechtsweg offen, allerdings hat dieser keine aufschiebende Wirkung und die SBB könnte mit dem Bau beginnen.

Rechtsanwalt Dr. Mock informiert, dass die Beteiligungsmöglichkeiten immer stärker in Anspruch genommen werden. Er informiert weiter, dass der Planfeststellungsbeschluss alle erforderlichen Genehmigungen umfasst.

Er stellt klar, dass der Lärmschutz das zentrale Thema sein wird. Hier sind einige offene Fragen zwischenzeitlich geklärt, die insgesamt zu einem besseren Lärmschutz beigetragen haben.

Fraglich ist, wie die Lärmschutzmaßnahmen ausgestaltet werden. Diese Thematik ist kritisch zu begleiten und zu hinterfragen. Daher ist es durchaus auch sinnvoll, dass die Gemeinde ein eigenes Lärmgutachten in Auftrag gibt. Eine fachkundige Beratung ist hier das A&O.

Dr. Mock informiert weiter, dass Grunderwerb durch die SBB wichtig und zulässig ist. Die SBB ist hier aber angehalten, den Grunderwerb auf das notwendigste zu reduzieren.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange sorgt der Doppelspurausbau für eine Verbesserung der Ist – Situation, so Rechtsanwalt Dr. Mock, auch wenn während der Bauphase mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Die Verkehrsbeziehungen im Ort sind aber während der gesamten Bauzeit aufrecht zu halten.

Die natur- und artenschutzrechtlichen Fragen sind im Rahmen des Verfahrens von den Fachbehörden zu prüfen.

Der Umbau der Kreuzungsbauwerke betrifft die Gemeinde. Hier kann nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Kostenfalle entstehen. Diese Gefahr hat die Gemeinde aber bereits erkannt und hat diese im Blick.

Herr Weber – Lenkel merkt an, dass man nicht nur die Risiken und Belastungen sehen darf, sondern auch sehen muss, dass die Bevölkerung einen S – Bahnanschluss im Halbstundentakt Richtung Schaffhausen und Zürich erhält. Die Verkehrssituation wird dadurch deutlich verbessert.

Bürgermeister Morasch merkt an, dass man sich aktuell sehr früh im Verfahren befindet. Die Technik kann sich weiterentwickeln, möglicherweise auch im Bereich Lärmschutz.

Ein Gemeinderat glaubt nicht, dass sich das Verkehrsaufkommen an Güterzügen nicht erhöht. Er ist der Auffassung, dass die Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens der Hauptgrund für den Doppelspurausbau ist.

Herr Gimnetti erklärt, dass die Strecke nicht für den Güterverkehr ausgebaut wird. Er informiert, dass die Kapazitäten für den Güterverkehr bereits jetzt schon zur Verfügung stehen. Die Auslastung dieser Kapazitäten hängt von der Nachfrage ab. Deren Entwicklung kann nicht vorhergesehen werden.

Bürgermeister Morasch erklärt, dass die Kapazitäten sicher angenommen werden, wenn sie zur Verfügung stehen.

Herr Weber – Lenkel ergänzt, dass das Angebot im Güterverkehr nur zu Lasten des Personenverkehrs ausgebaut werden kann. Die SBB stellt das Angebot, hat aber keinen Einfluss auf die Nachfrage.

Ein Gemeinderat merkt an, dass die Sichtschutzwände die Aussicht verbauen. Er erkundigt sich nach Alternativen hierzu. Er merkt an, dass es Möglichkeiten gebe, Lärmschutz auch mit niedrigen Schallschutzwänden direkt an den Gleisen zu erreichen. Somit könnte die Aussicht erhalten werden. Er merkt weiter an, dass es keine durchgängige Wand geben darf. Das Dorf darf nicht geteilt werden, daher ist eine Variantendiskussion zu führen.

Herr Gimnetti merkt an, dass die Schallschutzwände derzeit das geeignetste Mittel sind. Die sogenannten Schienenstegdämpfer wurden bereits vom Lärmgutachter untersucht, erreichen aber die notwendige Wirksamkeit nicht.

Herr Weber – Lenkel informiert, dass die Schutzziele des BImSchG zu erreichen sind. Stand der Technik sind heute die hochabsorbierenden Lärmschutzwände. Diese sind in der Herstellung unglaublich teuer. Er merkt an, dass die SBB alleine deshalb ebenfalls gerne auf die Schallschutzwände verzichten würde, dies aber rechtlich nicht möglich ist. Er informiert weiter, dass die transparenten Wände den Lärm nicht so gut absorbieren und so die Gefahr besteht, dass der Lärm über die Wand hinausgeht. Dies ist zu verhindern. Somit werden transparente Wände deutlich höher um den selben Schutz zu erzielen.

Herr Weber – Lenkel merkt an, dass ihm die Problematik mit der Zäsur im Ort durchaus bewusst und bekannt ist.

Er stellt klar, dass die Lärmschutzwände in Jestetten hocheffektiv sind. Er sichert zu, zu gegebener Zeit die Bedenken mit in die Überlegungen und die Auswahl aufzunehmen und weist darauf hin, dass die Abwägung der Ziele und Belange eine Gratwanderung ist.

Bürgermeister Morasch informiert, dass Lärmschutz auch Gesundheitsschutz ist. Dieser kann nicht gegen die Aussicht abgewogen werden. Wichtig ist, dass sich Gemeinde und Gemeinderat nicht auseinander dividieren lassen.

Dr. Mock erläutert, dass bei der Gestaltung des Schallschutzes die Zielerhaltung vorrangig ist. Es gibt tatsächlich Alternativen zu Schallschutzwänden z.B. die sogenannte Schienenstegabschirmung. Diese ist vom Lärmgutachter zu prüfen.

Dr. Mock sichert zu, dass die Gemeinde den Doppelspurausbau kritisch begleiten und auch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen hinterfragen wird. Möglicherweise kann der Lärmschutz auch in Einklang mit dem Ortsbild gebracht werden.

Ein Gemeinderat regt an, die Schienen abzusenken, so dass die Trasse insgesamt mehr im Einschnitt liegt. Weiter regt er an, den Bahnhof höhenmäßig so anzupassen, dass ein starkes Bremsen und Beschleunigen vermieden wird.

Er kritisiert weiter die Gleisneigung. Diese ist im Moment nicht gut und führt zu einem starken Kurvendruck und somit zu Lärmbildung.

Der Gemeinderat wirft weiter die Frage auf, wie der Bahnhalt in Lottstetten abgesichert werden kann. Er will sichergehen, dass die Lottstetter Bevölkerung auch einen Nutzen des Doppelspurbaus hat und die Züge künftig nicht einfach durchfahren.

Er merkt an, dass die Diskussion sicherlich noch weitergehen wird und für ihn auch zu klären ist, ob durch eine Geschwindigkeitsreduktion nicht bereits ein Lärmschutz erreicht werden kann.

Herr Gimnetti erläutert, dass eine Absenkung der Bahnlinie im Bereich der Dietenbergstraße nicht möglich ist, da andernfalls die Durchfahrthöhe der Dietenbergstraße weiter verringert wird. Er erklärt, dass zudem eine massive Absenkung der Gleisanlagen erforderlich wäre, um den gewünschten Lärmschutz zu erreichen.

Herr Weber – Lenkel informiert, dass der Bau des zweiten Gleises unter Bahnbetrieb erfolgen wird. Er erklärt, dass eine Niveauabsenkung so gut wie möglich berücksichtigt werden kann, dies aber unweigerlich zu einer Sperrung der Bahnstrecke führen würde. Er informiert, dass die Flexibilität im Schienenbau nicht so gegeben ist, wie beispielsweise im Straßenbau.

Ein Gemeinderat sieht Möglichkeiten zur Anpassung und bittet nochmals, diese zu prüfen und zu berücksichtigen.

Herr Gimnetti erläutert, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten ausschlaggebend sind für eine reibungslose Fahrt. Er erklärt, dass der Halbstundentakt nicht funktioniert, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten verändert werden. Er sichert aber Prüfung zu.

Zum Erhalt des Bahnhofes merkt er an, dass dieser aufrechterhalten wird, so lange das Bundesamt für Verkehr bereit ist, in diesen Standort zu investieren.

Bürgermeister Morasch merkt an, dass das Bahnhofsgebäude erst kürzlich saniert wurde und spricht sich dafür aus, den Erhalt des Bahnhofes schriftlich zu fixieren.

Ein Gemeinderat erkundigt sich, wie der Grunderwerb im Bereich der Anwesen Brückenstraße 17 bis Kirchstraße 8 erfolgen soll.

Herr Gimnetti erklärt, dass dieser Bereich das Herzstück des Ausbaus darstellt und die stärksten Betroffenheiten in diesem Bereich gegeben sind. Eine Detaillösung ist derzeit noch nicht erarbeitet, eine weitere Planung ist hier noch auszuarbeiten. Ziel ist es aber, die bestehenden Gebäude unberührt zu lassen. Er stellt weiter klar, dass während der Bauphase sicherlich Nebengebäude in Anspruch genommen werden müssen.

Herr Gimnetti versichert, dass die SBB die bestmögliche Trasse gewählt hat. Für den Schienenbau ist eine Mindestbreite von 3,80 m notwendig. Eine engere Bauweise ist nicht möglich.

Bürgermeister Morasch merkt an, dass sich die SBB noch in einem sehr frühen Planungsstadium befindet und sowohl SBB wie auch die Gemeinde bestrebt sind, die Öffentlichkeit bestmöglich und frühzeitig mit einzubeziehen. Daher ist für Herbst 2021 eine Bürgerversammlung geplant.

Herr Weber – Lenkel informiert, dass an der Bürgerinformation noch kein tieferer Planungsstand vorgestellt werden kann. Probleme können gerne aufgegriffen und über die Gemeinde eingebracht werden, damit diese angemessen berücksichtigt werden können.

TOP 2

Umbau des Sandspielgerätes im Außenbereich des Kindergartens "Hand in Hand"; Vergabe des Auftrages über die Lieferung und Installation einer Sand- und Matschanlage; Beratung und Beschlussfassung;

Das Sand- und Matschspielgerät im Außenbereich des Kindergartens „Hand in Hand“ ist zwischenzeitlich etwas in die Jahre gekommen. Die befestigten Bereiche sind durch den Spielbetrieb unterhöhlt und brechen teilweise ab, so dass diese ausgebessert werden sollten. Die Randeinfassungen aus Holz sind verwittert und sind daher zu ersetzen.

Auf Wunsch des Kindergartens soll der Sand- und Matschbereich naturnaher gestaltet werden. Deshalb ist vorgesehen, diesen Bereich künftig in Holz auszuführen. Somit kann zudem die Sicherheit für die Kinder erhöht werden, da auf Steine und Betonflächen so gut es geht verzichtet wird.

Die Gemeinde Lottstetten hat auf dem Kinderspielplatz Dorfmitte sehr gute Erfahrungen mit Holzspielgeräten des Herstellers Eibe gemacht. Die Firma Eibe verwendet Robinienholz, die

Spielgeräte sind langlebig und wartungsarm. Daher spricht sich die Gemeinde für die Beschaffung eines Sand- und Matschspielgerätes der Firma Eibe gemäß beiliegendem Angebot aus.

Die notwendigen Erdarbeiten und die Unterstützung des Montageleiters bei der Installation der Sand- und Matschanlage erfolgt durch den Bauhof.

Bürgermeister Morasch erläutert, dass sich der Kindergarten über den Austausch der Sand- und Matschanlage Gedanken gemacht hat. Er erläutert anschließend die Planung und merkt an, dass der Sandspielbereich durch das neue Sandspielgerät deutlich aufgewertet werden kann.

Kindergartenleiterin Linda Papandrafilli merkt an, dass das bestehende Sandspielgerät nicht mehr die erforderliche Standsicherheit bietet und dieser Bereich insgesamt sehr gut angenommen wird.

Bürgermeister Morasch bestätigt, dass sich die Spielgeräte der Firma Eibe bereits bewährt haben und im Haushaltsplan 2021 für den Austausch des Sandspielgerätes ein Ansatz mit 20.000,- € gebildet worden ist. Er informiert, dass neben den Beschaffungskosten noch die notwendigen Bauhofstunden auf diesen Ansatz zu buchen sind und dieser daher leicht überschritten wird.

Ein Gemeinderat befürwortet den Austausch des Sandspielgerätes und merkt an, dass dieses sehr schön ist. Es können sich an diesem viele Kinder gleichzeitig beschäftigen ohne sich gegenseitig zu stören.

Ein Gemeinderat erkundigt sich, ob der Aufwand des Bauhofes abgeschätzt werden kann.

Bürgermeister Morasch informiert, dass die Installation drei Tage in Anspruch nehmen wird zuzüglich des Rückbaus des bisherigen Sandbereiches.

Ein Gemeinderat erkundigt sich, ob die bestehende Beschattung weiterhin Verwendung findet.

Dies wird von Bürgermeister Morasch bestätigt.

Der Gemeinderat beschließt die Beschaffung der Sand- und Matschanlage Albida der Firma Eibe Produktion + Vertrieb GmbH & Co. KG aus Röttingen zum Preis von brutto 20.281,74 €.

TOP 3

Neugestaltung der Fassade des Pfarrhauses durch das Künstlerduo ANRA;

Beratung und Beschlussfassung;

Bürgermeister Morasch informiert, dass das ehemalige Pfarrhaus dem Künstlerduo ANRA zur Errichtung einer Kunstaussstellung von der Gemeinde zur Verfügung gestellt worden ist. ANRA ist nun mit dem Wunsch an die Gemeinde herangetreten, die Fassade des Gebäudes künstlerisch zu gestalten. Anschließend erläutert Bürgermeister Morasch den aktuellen Zustand des Gebäudes und den Gestaltungsvorschlag des Künstlerduo ANRA gemäß folgenden Bildern.



Er ergänzt, dass die Farben alternativ auch mit mehr Weißanteil gewählt werden könnten.

Ein Gemeinderat stellt klar, dass ihm diese Gestaltung zu extrem ist. Die Fassade ist in ihrem Zustand nicht mit Farbe zu gestalten. Daher regt er an eine Stelle zu suchen, an der die Fassade intakt ist und das Kunstwerk dort dezenter anzubringen. Für die geplante Gestaltung ist der Zustand des Gebäudes und auch der Standort nicht geeignet.

Bürgermeister Morasch informiert, dass Kunst Geschmackssache ist. Eine Ausbesserung der Fassade vor der Gestaltung stellt er in Frage.

Ein Gemeinderat erklärt, dass sich das Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Kirche befindet. Daher lehnt er das Vorhaben ab, die Gemeinde tut sich damit keinen Gefallen.

Bürgermeister Morasch merkt an, dass eventuell eine Fassade zur Gestaltung festgelegt werden kann.

Ein Gemeinderat befürwortet das Vorhaben an einer Fassadenseite. Er findet zunehmend Gefallen an der Gestaltung und spricht sich für die Gestaltung der Frontseite aus.

Bürgermeister Morasch unterstützt dies und merkt an, dass die Kunst im Ort einen Platz haben soll.

Ein Gemeinderat spricht sich dafür aus, den Putz erst auszubessern und eine Fassadenseite zu gestalten. Er regt an, die Fassade zur ehemaligen Grundschule hin zu gestalten.

Ein Gemeinderat unterstützt das Vorhaben und merkt an, dass es ihm gefällt. Im ersten Moment ist er erschrocken, es handelt sich aber um ein Kunsthaus. Dennoch vertritt er die Auffassung, dass der Ort der Falsche ist. Er kann mit der Gestaltung einer Fassade mit dezenterer Farbgebung leben.

Ein Gemeinderat befürwortet die Idee und sieht den Kontrast zur Kirche. Er kann dem Entwurf grundsätzlich zustimmen.

Ein Gemeinderat spricht sich für die Gestaltung der Fassade zum Rathaus hin aus.

Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Eingangsbereich gestaltet werden sollte.

Ein Gemeinderat merkt an, dass ANRA einen weiteren Vorschlag ausarbeiten soll, der dann dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt wird. Eine Pauschalgenehmigung kann er nicht erteilen.

Der Gemeinderat beschließt, dass eine Fassade künstlerisch gestaltet werden kann. ANRA soll einen weiteren Entwurf ausarbeiten und diesen dem Gemeinderat zur Entscheidung in einer der kommenden Sitzungen vorlegen.