



Beginn der Sitzung: 20:30 Uhr

Ende der Sitzung: 22:31 Uhr

Protokoll

über die öffentliche Verhandlung des Gemeinderates vom Montag, den 08. April 2019

=====

Tagungsort: Rathaus Laufenburg (Baden), Ratssaal

Anwesend: Bürgermeister Ulrich Krieger (Vorsitzender)
16 Mitglieder des Gemeinderates

Entschuldigt: Stadtrat Paul Eichmann (aus privaten Gründen)
Stadträtin Claudia Huber (aus privaten Gründen)

Vertreter der Verwaltung: Stadtbaumeister Roland Indlekofer
Stadtkämmerin Andrea Tröndle

Herr Lothar Probst, Landratsamt Waldshut
Herr Ronald Heil, DB Netz AG
Herr Michael Felber, DB Netz AG

Schriftführerin: Carina Walenciak

=====

Der Vorsitzende stellt zu Beginn der Sitzung fest, dass ordnungsgemäß einberufen wurde und die Beschlussfähigkeit des Gemeinderates gegeben ist. Er bittet die Mitglieder des Gemeinderates bei Vorliegen einer Befangenheit, diese entsprechend anzuzeigen.

1. Fragestunde für Bürgerinnen und Bürger:

Keine Wortmeldungen.

2. Bericht zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke

Sachstand:

Projekinhalt:

Das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn“ ist aktuell in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Um einen spürbar echten Nutzen für die Menschen der Region zu erzielen, wurde das Projekt Elektrifizierung um weitere Infrastrukturmaßnahmen ergänzt. Damit soll auch die derzeitige mangelhafte Betriebsqualität verbessert werden.

Konkret muss die Infrastruktur so ausgelegt sein, dass kleine Verspätungen oder Unzulänglichkeiten nicht dazu führen, dass der gesamte Fahrplan ins Wanken kommt. Darüber hinaus müssen an den Bahnsteigen

Änderungen vorgenommen werden, damit die geplanten neuen Triebwagen halten können, die höhere Verkehrsnachfrage bedient und Barrierefreiheit zukünftig hergestellt werden kann.

Im eingleisigen Abschnitt zwischen Waldshut und Erzingen müssen deshalb die Zugkreuzungen in Tiengen und Lauchringen optimiert werden, um die erforderlichen Fahrzeiten realisieren zu können. Auch am Bahnhof Waldshut als zukünftigem Anschlussknoten sind Umbauten notwendig, damit der Zugverkehr gut abgewickelt werden kann und Zugverbindungen ohne Umstiege nach Koblenz (Kanton Aargau) möglich werden. Der Rappensteintunnel in Laufenburg stellt bei der Elektrifizierung eine besondere Herausforderung dar. Derzeit laufen auch hier die Vorplanungen, wie die geplanten Oberleitungen im Tunnel untergebracht werden können.

Um die erwartete Zunahme an Fahrgästen durch den Ausbau und die Elektrifizierung bewältigen zu können, sollen auch längere Züge zum Einsatz kommen. Hierzu müssen die Bahnsteige verlängert und alle von derzeit 38 auf 55 Zentimeter erhöht werden, um einen barrierefreien Einstieg in die Züge sicherzustellen. Ebenso sollen die Zugänge zu den Haltepunkten barrierefrei gestaltet werden. Des Weiteren werden drei weitere Haltepunkte – Bad Säckingen-Wallbach, Waldshut-West und Rheinfeldens-Warmbach – gebaut werden. In der Sitzung werden die verschiedenen Einzelmaßnahmen von Herrn Lothar Probst, Landratsamt Waldshut und Herrn Ronald Heil, Projektleiter DB Elektrifizierung Hochrheinstraße, vorgestellt.

Ziele der Elektrifizierung:

Durch Verbesserungen in der Infrastruktur soll die wichtige West-/Ost- bzw. Ost-/West-Verbindung entlang des Hochrheins auf eine neue Qualitätsstufe gehoben werden. Sie soll ein zentraler Mobilitätsbaustein für die Zukunft sein, um die Mobilität in unserem Landkreis attraktiv zu gestalten, die Regionen miteinander zu verbinden und den Schienenverkehr umweltfreundlich (Klimaschutz) zu gestalten. Durch die Elektrifizierung sollen die Weichen für eine zukunftsfähige Basis im Nahverkehr – die Hochrheinstraße ist das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Waldshut – und für eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Tourismusregion gestellt werden.

Kosten:

Die zusätzlichen Maßnahmen wirken sich auf die Kosten aus. Ursprünglich waren für die Elektrifizierung Gesamtkosten für die Planung und den Bau in Höhe von 160 Mio. € vorgesehen. Die aktuelle Kostenschätzung alleine für die Elektrifizierung liegt nun unter Berücksichtigung der Marktpreisentwicklung im Bausektor bei 180 Mio. €. Die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen ergeben weitere Kosten von rund 105 Mio. €. Für das Gesamtprojekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ werden nun rund 290 Mio. € (Stand 2018) veranschlagt.

Die Planungskosten der aktuell laufenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung erhöhen sich dementsprechend um ca. 8,4 Mio. € auf neu ca. 21,7 Mio. €. Der Waldshuter Kreistag hat in seiner Sitzung am 13. März 2019 entschieden, seinen erhöhten Anteil (ca. 2,45 Mio. €) an den Mehrkosten zu tragen. Der Kreistag hat ebenso entschieden, dass diese Planungskosten vom Landkreis voll übernommen werden. Es ist somit keine Eigenbeteiligung der Gemeinden mit Bahnhöfen entlang der Strecke für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung notwendig.

Bei den Baukosten muss eine Beteiligung der Gemeinden für ihre Haltepunkte diskutiert und vereinbart werden. Die Gespräche hierüber müssen im Detail noch geführt werden.

Zeitplan:

Aktuell arbeitet die DB an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Plangenehmigungsunterlagen sollen im zweiten Halbjahr 2020 eingereicht werden. Abhängig von der Finanzierung des gesamten Projektes, der Dauer der Plangenehmigungsverfahren und der Gestaltung des Bauablaufes ist eine Realisierung des Projektes für den Zeitraum 2025 bis 2027 vorgesehen.

Das Land Baden-Württemberg hat in der Vergangenheit regelmäßig angekündigt, dass der jetzt vorgelegte Zeitplan nicht zufriedenstellend ist und eine schnellere Umsetzung gefordert. Der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden unterstützen dies. Eine schnellere Umsetzung ist auch im Sinne der Kunden und führt zu einer besseren Kosteneffizienz. Es soll deshalb alles Mögliche getan werden, den Zeitplan zu unterschreiten.

Diskussion:

→ **Anlage 1: Powerpoint-Präsentation zum Sachstand der Elektrifizierung vom Landratsamt**

→ **Anlage 2: Plan Hochrheinstrecke**

→ **Anlage 3: Präsentation der Deutschen Bahn**

Bürgermeister Ulrich Krieger führt in die Thematik ein und übergibt das Wort anschließend an Herrn Lothar Probst vom Landratsamt. Dieser gibt anhand der Präsentation in der Anlage 1 einen Überblick über den Sachstand der Elektrifizierung der Hochrheinbahn und über die in diesem Zusammenhang geplanten baulichen Maßnahmen.

Anschließend übernimmt Herr Ronald Heil das Wort. Er erläutert anhand des Plans in der Anlage 2 und anhand der Präsentation in der Anlage 3 die Vorhaben für die Bahnstrecke in Laufenburg (Baden), insbesondere die geplanten Maßnahmen am Rappensteintunnel.

Bürgermeister Ulrich Krieger bringt dann das Thema IRE-Halt in Laufenburg (Baden) zur Sprache. Es sei von Seiten der verantwortlichen Stellen deutlich gemacht worden, dass weitere IRE-Halte im Moment nicht eingeplant werden. Dies sei für die Stadt eine Enttäuschung. Dieser Tatsache müsse man sich aktuell stellen, jedoch setze er große Hoffnung auf die Zukunft. Er plädiere dafür, die Bahnhöfe nun so auszubauen, dass man sich beim Ausbaustandard keine Steine für einen zukünftigen Vorstoß in Sachen IRE-Haltepunkt in den Weg lege. Bürgermeister Ulrich Krieger bittet Herrn Ronald Heil zudem, über mögliche Auswirkungen der Elektrifizierung für die Bewohner des Westbahnhofes zu berichten.

Herr Ronald Heil macht deutlich, dass auch die elektromagnetische Verträglichkeit begutachtet werde. Es würden im Verfahren Vorkehrungen getroffen, die elektromagnetische Wirkung zu minimieren.

Stadtrat Robert Terbeck bittet Herrn Lothar Probst zur Kenntnis zu nehmen, dass es in Laufenburg (Baden) nicht vermittelbar wäre, dass die Stadt zwar einen großen Kostenanteil zu tragen hätte, aber nicht gleichzeitig von zusätzlichem Nutzen wie einem IRE-Halt zu profitieren.

Herr Lothar Probst teilt mit, dass auch in anderen Gemeinden der Wunsch nach einem IRE-Halt besteht. Auch diese Gemeinden würden aber nicht zum Zuge kommen.

Stadtrat Rainer Stepanek stellt fest, dass der Park- + Ride-Parkplatz am Ostbahnhof jetzt bereits seine maximale Kapazität erreicht habe. Er fragt, wie man damit mit steigenden Nutzungszahlen umgehen wolle.

Bürgermeister Ulrich Krieger teilt mit, dass seitens der Stadt Laufenburg (Baden) eine Optimierung der Fläche schon seit Jahren angestrebt sei. Aus diesem Grund bestehe der Wunsch, die Park- + Ride-Flächen von Seiten der Stadt zu erwerben und baulich umzugestalten.

Stadtrat Jürgen Weber stellt fest, dass die Bahnsteige für die derzeitigen Züge ausreichend lang dimensioniert sind. Er frage sich, ob die Bahnsteigverlängerung daher überhaupt erforderlich sei.

Herr Lothar Probst antwortet, dass zu den Hauptverkehrszeiten künftig vier Traktionen notwendig werden würden. Dies erfordere jeweils einen entsprechend langen Bahnsteig.

Stadträtin Gabriele Schäuble appelliert an ihre Gemeinderatskollegen, die Zustimmung zur Elektrifizierung nicht von der Einführung eines IRE-Halts in Laufenburg (Baden) abhängig zu machen.

Stadträtin Michaela López-Dominguez begrüßt es, dass die Kapazitäten für den Schülerverkehr ausgeweitet werden sollen.

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt den Bericht zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zur Kenntnis.

3. Vorstellung von Planungsalternativen zum Umbau des Bahnhofpunktes Laufenburg Ost und Auswahl einer Variante

Sachstand:

- Bahnhofpunkt:

Der Bahnhof Laufenburg Ost befindet sich gegenüber dem Gewerbegebiet Laufenpark. Zum Bahnhof gehören direkt nur noch die Bahnsteige und der Park und Ride-Platz. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist nicht mehr Eigentum der Deutschen Bahn, dieses wurde zwischenzeitlich zu einem Gastronomiegebäude umgenutzt und durch einen Anbau vergrößert. Die Gleisanlage besteht aus 2 Bahnsteigen, welche mit einer Unterführung und Rampen bzw. Treppen verbunden sind. Diese Unterführung wurde unter der Waldshuter Straße weitergeführt, um einen kreuzungsfreien Zugang zum Laufenpark zu ermöglichen.

Die bestehende Bahnsteighöhe von 38 cm sowie die vorhandenen Fußrampen mit einer Steigung von 8 % entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen für einen barrierefreien Ausbau. Die Länge der Bahnsteige beträgt 153 m bzw. 160 m.

Zurzeit beträgt die Reisendenzahl 1.180 Personen am Tag. In der Zukunft wird von einem Bedarf von 1.300 Reisenden täglich ausgegangen.

- P&R-Anlage:

Die P&R-Anlage am Bahnhof Laufenburg Ost befindet sich auf bahneigenen Flächen und wurde von der Stadt angepachtet. Die Eindeckung besteht aus einem Mineralgemisch und weist witterungsbedingt immer wieder große Schlaglöcher auf, welche von den Technischen Betrieben regelmäßig ausgebessert werden. Der aktuelle Pachtvertrag über die P&R-Fläche läuft noch bis zum Jahr 2022.

Bereits seit Jahren steht die Stadtverwaltung mit den Tochterunternehmen DB Station und Service sowie der DB Immobilien in Kontakt, um das P&R-Gelände (Flst.-Nr. 102/2 und 102/26) zu erwerben und in einem weiteren Schritt die Fläche baulich aufzuwerten.

Die DB Immobilien hat bislang signalisiert, die Flächen nicht verkaufen zu wollen. Eine Verlängerung des Pachtvertrages mit DB Station und Service wurde von Seiten der Stadtverwaltung bisher ebenfalls nicht realisiert, da damit keine Verbesserung des Status Quo erreicht werden kann.

Im Zuge des Umbaus des Bahnhofpunktes Laufenburg Ost sollen mit der DB deshalb die Gespräche über einen Erwerb und Ausbau der P&R-Flächen intensiviert werden.

Es wäre aus Sicht der Stadtverwaltung den Bahnkunden nicht vermittelbar, dass einerseits zwar der Bahnhofpunkt umgebaut wird, die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld jedoch nicht angepasst und aufgewertet wird.

Konzept:

Die Machbarkeitsstudie für den barrierefreien Umbau des Bahnhofpunktes beinhaltet 3 Varianten der Anbindung an die öffentliche Erschließung. Die grundsätzliche Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 55 cm ist bei allen drei Varianten gleich und wird als Stufe 2 bezeichnet. Diese beinhaltet zusätzlich zur Erhöhung auch

die Erneuerung sämtlicher Ausstattungselemente wie Sitzbänke, Wartehäuschen, Beleuchtungs- und Beschallungsanlage, etc.

Diese Maßnahme wird in der Kostenschätzung der DB mit **1.576.040 €** veranschlagt. Diese Kostenschätzung beinhaltet auch die Kosten der (geringfügigen) Bahnsteigverlängerung.

Zur Erreichung der barrierefreien Erschließung der Bahnsteige nach Anpassung auf die 55 cm Bahnsteighöhe wurden 3 Varianten erarbeitet, welche der Machbarkeitsstudie (Anlage 1) entnommen werden können und im Folgenden kurz beschrieben werden.

Variante 1:

Um die notwendige Anpassung der bestehenden Rampen und Unterführung zu vermeiden, wurde eine Personenüberführung mit beidseitigen Treppen und Aufzugsanlagen vorgesehen, welche sich ca. auf der Höhe des derzeitigen Bahnhofgebäudes befindet. Die Lage ist jedoch noch nicht verbindlich. Sie muss jedoch innerhalb der Bahnsteige platziert werden. Dieses Überführungsbauwerk ist als Stahlkonstruktion vorgesehen. Mit einer Gesamthöhe von ca. 9,50 - 10,00 m wird die Überführung das bestehende Bahnhofgebäude massiv überragen. Die Kostenschätzung beläuft sich auf ca. **1.503.000 €** (Anlage 2).

Variante 2:

Zur bestehenden Rampe auf der Südseite zur Waldshuter Straße hin wird ein zusätzlicher Aufzug in die bestehende Stützmaueranlage eingebaut.

Die nördliche nicht normgerechte Rampe mit ca. 8% Neigung wird zurückgebaut und entsprechend den Vorschriften neu erstellt. Dies bedarf einer massiven Verlängerung der Rampe zur Einhaltung der Steigungsnormen. Ebenfalls muss der vorhandene Fußweg Richtung Steigmattstraße an die neue Rampe angepasst werden. Die Rampe soll auf dem städtischen Grundstück erstellt werden. Bei dieser Variante beläuft sich die Kostenschätzung auf ca. **1.757.300 €** (Anlage 3).

Variante 3:

Neben dem Neubau der nördlichen Rampe soll auch die bestehende Rampe auf der Südseite parallel entlang der Waldshuter Straße zurückgebaut und durch eine neue normgerechte Rampe ersetzt werden. Für die schnellere direkte Anbindung von der Bushaldebucht und den Parkplätzen wird eine zusätzliche Treppe zum Zwischenpodest aus Richtung Osten an der südlichen Rampe geplant, so dass sich die fußläufige Wegstrecke erheblich verkürzt. Bei dieser Variante beläuft sich die Kostenschätzung auf ca. **2.576.900 €** (Anlage 4).

Empfehlung:

Nach Abwägung wird seitens der Stadtverwaltung die **Variante 3** empfohlen.

Trotz den relativ hohen Erstellungskosten sprechen folgende Gründe für Variante 3:

Die **Variante 1** stellt eine massive Störung der städtebaulichen Situation dar. Die Bahnüberführung überragt sämtliche umliegenden Bestandsbebauungen massiv. Die beiden Aufzüge werden aus technischer Sicht als sehr problematisch betrachtet, da auch bei Ausfall nur einer Anlage beide Bahnsteige nicht mehr barrierefrei zugänglich sind. Bei extremen Witterungen sind auch die hohen Treppenläufe nicht unbedenklich. Ebenfalls sind die Bahnsteige relativ schmal, somit werden auch die Treppenbreiten relativ schmal ausfallen.

Die **Variante 2** stellt mit nur einen Aufzug ebenfalls einen technischen Kompromiss dar, welcher sich jedoch wesentlich besser in die Bestandssituation einfügt. Jedoch ist die Kombination einer Aufzugsanlage mit einer nicht normgerechten Rampe ein gewisser Widerspruch und verleitet dann doch zur Benutzung der steilen Rampe.

Aus diesen Gründen wird seitens der Stadt die **Variante 3** mit beidseitigen normgerechten Rampen empfohlen. Zusätzlich soll an der Südrampe eine Treppe zum Zwischenpodest eine schnellere Anbindung Richtung Osten garantieren. Diese verspricht die sicherste, im Unterhalt günstigste sowie städtebaulich am besten verträglichste und nachhaltigste Lösung.

Kosten:

Folgende Finanzierung ist vorgesehen:

1. Schritt:

- Zuschuss Bund D ca. 60% über GVFG (Bedingung: Nutzen-/Kosten-Wert über 1,0)
- Bund CH / Kantone ca. 20 %
- Land Baden-Württemberg ca. 10 %
- Landkreis Lörrach und Waldshut je ca. 5 % (teilweise Territorialprinzip)

2. Schritt:

In einem zweiten Schritt wird sich der Landkreis Waldshut bei den einzelnen Haltepunkten direkt über die jeweiligen Gemeinden refinanzieren, wenn dies so vereinbart werden kann. Verhandlungen hierüber haben noch nicht stattgefunden.

Bei den lediglich attraktivitätssteigernden Maßnahmen wird die Schweiz nicht mitfinanzieren und der Landkreis Lörrach wird bei den Stationen im Landkreis Waldshut (Territorialprinzip) ebenso nicht mitfinanzieren, sodass sich bei den Haltepunkten voraussichtlich ein Finanzierungsanteil von 20% der Baukosten für den Landkreis und/oder die Gemeinden ergeben wird.

Die aktuellen Kostenschätzungen gemäß der Machbarkeitsstudie für den Haltepunkt in Laufenburg Ost (Bahnsteigerhöhung und barrierefreier Ausbau) betragen demzufolge für

Variante 1: 1,576 Mio. € (Höhe) + 1,503 Mio. € (barrierefreier Zugang) = **3,079 Mio. €**

Variante 2: 1,576 Mio. € (Höhe) + 1,757 Mio. € (barrierefreier Zugang) = **3,333 Mio. €**

Variante 3: 1,576 Mio. € (Höhe) + 2,577 Mio. € (barrierefreier Zugang) = **4,153 Mio. €**

(Hinweis: Auf diese Beträge wäre bezüglich direkter Kostenbeteiligung der Stadt der vereinbarte Prozentsatz anzuwenden)

Finanzierung:

Vorbehaltlich einer entsprechenden Vereinbarung zwischen dem Landkreis Waldshut und der Stadt Laufenburg (Baden) beträgt der an den Landkreis Waldshut zu zahlende städtische Kostenanteil nach derzeitigem Planungsstand bei den einzelnen Varianten:

Variante 1: 20% aus 3,079 Mio. € = **615.800 €**

Variante 2: 20% aus 3,333 Mio. € = **666.700 €**

Variante 3: 20% aus 4,153 Mio. € = **830.600 €**

Die Gesamtmaßnahme wird bereits aus GVFG-Mitteln bezuschusst. Eine weitere Förderung kommt für einen städtischen Kostenanteil daher nicht mehr in Frage, so dass der jeweilige Betrag komplett durch den städtischen Haushalt zu finanzieren ist.

Im Haushaltsplan 2019 sind in der mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2022 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 3,0 Mio. € für Brückenerneuerungen u.a. im Zuge der Elektrifizierung vorgesehen. Dieser Betrag ist in den folgenden Jahren zu konkretisieren und weiterhin in der mittelfristigen Finanzplanung auszuweisen.

Desweiteren besteht grundsätzlich die Möglichkeit, bereits vor Durchführung der Baumaßnahmen Mittel in den nächsten Jahren anzusparen und als Teil der ErgebnISRücklage in den folgenden Haushaltsplänen und Finanzplanungen auszuweisen. Die Verwaltung schlägt vor, im Gemeinderat über diese Möglichkeit im Zuge der kommenden Haushaltsberatungen zu beschließen.

Eine Gesamtübersicht der Kosten ist in der Anlage beigefügt.

Diskussion:

- **Anlage 4: Pläne Bahnsteiganlagen für den Bahnhof Laufenburg (Baden) (Ost)**
- **Anlage 5: Kostenübersicht der Bahn-Maßnahmen in Laufenburg (Baden)**

Bürgermeister Ulrich Krieger bittet Herrn Ronald Heil, die Planungsvarianten vorzustellen. Dieser berichtet anhand den Plänen in der Anlage 4 von der Machbarkeitsstudie der Bahnsteiganlagen für den Bahnhof Laufenburg (Baden) Ost.

Danach stellt Stadtkämmerin Andrea Tröndle mit Hilfe der Präsentation in der Anlage 5 die Kosten für die verschiedenen Varianten des barrierefreien Umbaus des Ostbahnhofs vor.

Bürgermeister Ulrich Krieger erläutert, warum die Stadtverwaltung Variante 3 favorisiert. Nochmals macht er deutlich, dass mit dem Landkreis das letzte Wort über die Kostenaufteilung nicht gesprochen sei. Man müsse versuchen, eine Senkung des Kostenanteils zu erreichen.

Herr Lothar Probst bestätigt, dass man hierüber noch sprechen müsse. Gerade die Stadt Laufenburg (Baden) sei von der Elektrifizierung besonders betroffen. Man müsse schauen, was die Stadt „schultern“ könne.

Stadträtin Gabriele Schäuble gibt zu bedenken, dass Aufzüge sehr anfällig für Vandalismus sind. Sie plädiere daher dafür, eine Rampe zu errichten. Sie stört sich an der 6%-Regelung für die Barrierefreiheit. Die bestehende Rampe mit 8% sei noch nicht sehr alt. Der Grenzwert gelte in der Schweiz sogar noch immer.

Stadtrat Robert Terbeck hält Variante 2 für die beste Maßnahme. Mit einem Aufzug habe man Sicherheit davor, wenn die Grenzwerte für Barrierefreiheit wieder einmal verschärft werden sollten.

Stadtrat Gerhard Tröndle schlägt eine abgeänderte Variante 1 vor, in welcher die Aufzüge statt in die Luft in die Erde gebaut werden.

Herr Ronald Heil teilt mit, dass die von Stadtrat Tröndle vorgeschlagene Variante im Endeffekt Variante 2 darstelle, bei welcher in der aktuellen Planung sogar nur ein Aufzug vorgesehen sei. Kostenmäßig sei der Vorschlag vermutlich sogar noch teurer als die vorgelegten weiteren Varianten.

Stadträtin Michaela López bekundet, dass Variante 2 für sie überhaupt nicht in Frage komme. Grund sei, dass ein Aufzug kaputt gehen könne und die Gefahr von Vandalismus bestehe. Sie hält Variante 3 für die beste Ausführungsmöglichkeit.

Stadtrat Manfred Ebner hält es für die einfachste Lösung, die Durchgangshöhe in der Unterführung zu verringern.

Herr Ronald Heil antwortet, dass auf diese Weise maximal 20 cm Höhe gewonnen werden könnte. Dies sei nicht ausreichend, um die geforderte Barrierefreiheit zu erreichen.

Stadträtin Heidi Bagarella entgegnet, dass auch Fahrradfahrer berücksichtigt werden sollten. Für dieses Klientel sei die lichte Höhe von derzeit 2,50 m notwendig. Diese könne nicht weiter abgesenkt werden.

Bürgermeister Ulrich Krieger stellt fest, dass man sich derzeit in der Machbarkeitsstudie befindet. In der Vorstudienplanung könnten die Begebenheiten nochmals genau untersucht werden und Details geklärt werden.

Stadtrat Manfred Ebner dankt für die Ausführungen und rät in der Folge von einem Aufzug ab.

Bürgermeister Ulrich Krieger stellt fest, dass die Argumente ausgetauscht sind. Er erkundigt sich bei Stadtrat Gerhard Tröndle, ob er für seinen Vorschlag einen Antrag stellen wolle.

Stadtrat Gerhard Tröndle teilt mit, dass er nicht auf eine Weiterverfolgung seiner Variante besteht und stattdessen für Variante 2 plädiert.

Bürgermeister Ulrich Krieger schlägt vor, zunächst – wie von Herrn Stadtrat Robert Terbeck gewünscht - über Variante 2 abstimmen zu lassen. Sollte diese Abstimmung keine Mehrheit erzielen, würde er ggf. entsprechend dem Beschlussvorschlag über Variante 1 abstimmen lassen.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat beschließt die Variante 2 zur weiteren Vertiefung und Planung.

Abstimmungsergebnis:

4-Ja-Stimmen, 13-Nein-Stimmen.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat beschließt die Variante 3 zur weiteren Vertiefung und Planung.

Abstimmungsergebnis:

13-Ja-Stimmen, 4-Nein-Stimmen.

Bürgermeister Ulrich Krieger stellt fest, dass damit Variante 3 zur weiteren vertieften Planung ausgewählt wurde.

Er erkundigt sich, ob über die weiteren Ziffern des Beschlussvorschlages im Block abgestimmt werden kann. Aus dem Gremium regt sich Zuspruch.

Beschluss:

2. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit dem Landkreis/der DB abzuschließen.
3. Der Gemeinderat nimmt den städtischen Kostenanteil für den Bahnhof Laufenburg Ost in der ausgewählten Variante zustimmend zur Kenntnis. Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen wird entschieden, ob frühzeitig Mittel bis zur Ausführung angespart und in die Ergebnisrücklage eingestellt werden.
4. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, über den Kauf des P&R-Geländes mit der DB zu verhandeln.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmiger Beschluss.

4. Vorstellung von Planungsvarianten für die Eisenbahnüberführung Brunnenmatt und Auswahl einer Variante

Sachstand:

Im Zuge der Elektrifizierung der Hochrheinbahn müssen auch einige bestehende Eisenbahnüberführungen an der Strecke angepasst werden. Bei einem der betroffenen Bauwerke handelt es sich um die ursprünglich frei stehende Straßenüberführung zur Brunnenmatt auf Streckenkilometer 311,762.

Dieses Bauwerk wurde ursprünglich 1862 errichtet, jedoch im Bereich des Überbau mehrfach angepasst, zuletzt geschah dies 1984. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat die DB in Absprache mit der Stadtverwaltung zwei Planvarianten erarbeitet. Es soll nun entschieden werden, welche Variante vertieft untersucht und geplant werden soll.

Die Eisenbahnüberquerung der Straße Brunnenmatt dient zugleich auch als Zufahrt zum Parkhaus Brunnenmatt, welches von den Stadtwerken Laufenburg betrieben wird. Das Parkhaus Brunnenmatt ist über eine Bahnfläche errichtet und das Grundstück an die Stadt langfristig verpachtet worden. Der Pachtvertrag hat noch eine Vertragslaufzeit bis 2030. Im Zuge der Erneuerung der Brücke soll der bestehende Pachtvertrag über die Nutzung des Geländes durch das Parkhaus Brunnenmatt verlängert werden. Ein Kauf des Grundstücks durch die Stadt Laufenburg (Baden) scheidet indessen aus, da das Parkhaus über die Bahnlinie gebaut wurde.

Konzept:

Um die erforderliche lichte Durchfahrtshöhe von 7,00 m zu erreichen, ist ein Erhalt der bestehenden Brücke nicht möglich. Die lichte Höhe unter dem bestehenden Parkhaus ist unbedenklich und stellt kein Hindernis dar. Ebenfalls fehlt es an der notwendigen lichten Breite, welches auch einen Ersatz der Widerlager erforderlich macht. Daraus begründet sich die komplette Ersatzbaumaßnahme. Ein Entfall der Brücke ist keine Option, da in der Brunnenmatt mehrere Grundstücke nur über diese erschlossen sind und die Brücke auch für die Erschließung des Parkhauses benötigt wird. Folgende Varianten wurden untersucht:

Variante 1:

Diese beinhaltet ein reines Ersatzbauwerk mit gleichbleibender Fahrspur und einer Überbaubreite von ca. 6,00 m wie in der Anlage 1 dargestellt. Für diese Variante schätzt die DB den Kostenanteil der Stadt für den Vorteilsausgleich nach Eisenbahnkreuzungsgesetz auf ca. 890.000 €.

Variante 2:

Auf Wunsch der Stadt wird eine Verbreiterung des Überbaus zur Erstellung eines mindestens 1,50 m breiten Gehweges zusätzlich zu der 4,50 m Fahrspur geplant. Inklusiv des notwendigen Bordes erfolgt eine Verbreiterung des Überbaus um 1,00 m auf 7,00 m Gesamtbreite. Durch dieses Vorgehen wird ein sogenanntes beiderseitiges Verlangen zur Erneuerung erreicht. Der Kostenanteil für diese Maßnahme beträgt für die Stadt zwischen ca. 301.500 € bis ca. 854.000 €. Die Summe variiert je nach Gewährung eines Zuschusses (siehe Finanzierung).

Empfehlung:

Für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Brunnenmatt wird Seitens der Stadtverwaltung die **Variante 2** empfohlen. Durch die Errichtung eines zusätzlichen Gehweges wird der Zufahrtsverkehr zur Auffahrtsrampe des Parkhauses sauber vom fußläufigen Verkehr getrennt und eine Entschärfung des Gefährdungsbereiches erreicht. Die zusätzliche Gehwegerschließung wertet auch das Grundstück Brunnenmatt für eine zukünftige Nutzung auf.

Finanzierung:

Der Stadt entsteht als Straßenbaulastträgerin durch die Erneuerung des Brückenbauwerks ein Vorteil, der in beiden Varianten in Form eines Ablösebetrags als Vorteilsausgleich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz der Bahn zu erstatten ist. Dieser Vorteilsausgleich ist für Variante 1 nicht förderfähig und vollständig aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren. Verlangt die Stadt zusätzliche Maßnahmen nach Variante 2 handelt es sich um ein sogenanntes beidseitiges Verlangen und die Stadt hat darüber hinaus einen anteiligen Baukostenanteil zu tragen.

Zum jetzigen Planungsstand konnten etwaige Fördermöglichkeiten nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Variante 2 noch nicht abschließend geklärt werden. So wäre im Detail zu prüfen, ob bei hier nur der jeweilige Baukostenanteil oder der Baukostenanteil zuzüglich des Vorteilsausgleichs als zuwendungsfähig gelten. Abklärungsbedarf besteht ebenfalls in der Förderhöhe, die von 50 % bis zu 75 % der Baukosten möglich wäre.

Um die finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt darzustellen, ist daher untenstehend je Variante die nach jetzigem Stand voraussichtlich zu erwartende Maximal- und Minimalbelastung (Vorteilsausgleich und Kostenanteil abzüglich evtl. Förderung) aufgezeigt, sowie eine Belastung ohne Förderung:

	Gesamtbelastung von	Gesamtbelastung bis	Gesamtbelastung ohne Förderung
--	--------------------------------	--------------------------------	---

Variante 1	890.000 €	890.000 €	890.000 €
Variante 2	301.500 €	854.000 €	1.206.000 €

Eine detaillierte Aufstellung der Gesamtkosten ist als Anlage beigefügt.

Im Haushaltsplan 2019 sind in der mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2022 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 3,0 Mio. € für die Gesamtmaßnahme Brückenerneuerungen u.a. im Zuge der Elektrifizierung vorgesehen. Dieser Betrag ist in den folgenden Jahren zu konkretisieren und weiterhin in der mittelfristigen Finanzplanung auszuweisen. Des Weiteren besteht grundsätzlich die Möglichkeit, bereits vor Durchführung der Baumaßnahmen Mittel in den nächsten Jahren anzusparen und als Teil der Ergebnismrücklage in den folgenden Haushaltsplänen und Finanzplanungen auszuweisen. Die Verwaltung schlägt vor, im Gemeinderat über diese Möglichkeit im Zuge der kommenden Haushaltsberatungen zu beschließen.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat wählt die Variante 2 zur weiteren Vertiefung und Planung aus.
2. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB abzuschließen.
3. Der Gemeinderat nimmt den städtischen Kostenanteil zustimmend zur Kenntnis. Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen wird entschieden, ob frühzeitig Mittel bis zur Ausführung angespart und in die Ergebnismrücklage eingestellt werden.
4. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, über eine langfristige Verlängerung des Pachtvertrages für das Grundstück des Parkhauses Brunnenmatt mit der DB zu verhandeln.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmiger Beschluss.

5. Vorstellung von Planungsvarianten für die Eisenbahnüberführung bei Hauenstein und Auswahl einer Variante

Sachstand:

Im Zuge der Elektrifizierung der Hochrheinbahn müssen auch einige bestehende Eisenbahnüberführungen an der Strecke angepasst werden. Bei einem der betroffenen Bauwerke handelt es sich um die Wirtschaftswegüberführung auf Streckenkilometer 315,307. Diese Eisenbahnüberquerung verbindet die südlich der Bahnstrecke liegende Bebauung von Hauenstein entlang der Schlossbergstraße, mit dem landwirtschaftlich genutzten Areal Sennacker zwischen der Autobahn A98 und der Hochrheinbahnstrecke. Dieser Weg verläuft nördlich und parallel zur Bahnlinie Richtung Grunholz und ist ein reiner Landwirtschaftsweg.

Der erste Umbau erfolgte 1902, damals wurde eine Bogen-Konstruktion in Stahlbauweise mit neuen Widerlager erstellt. Im Jahre 1967 erfolgte ein Ersatzbau für die eigentliche Straßenüberführung. Diese wurde als kombinierte Stahlträger-Stahlbeton-Konstruktion mit Hohlkammern ausgeführt. Die aktuelle Fahrbahnbreite beträgt 3,00 m, die Gesamtbreite 5,20 m, sowie die lichte Höhe 5,00 m. Die Brücke ist auf eine Belastung von 6 Tonnen ausgelegt.



Konzept:

Um die erforderliche lichte Durchfahrthöhe von 7,00 m zu erreichen, ist ein Erhalt der bestehenden Brücke nicht möglich. Somit muss das Brückenbauwerk entweder komplett entfallen oder durch ein neues Brückenbauwerk ersetzt werden. Hierfür wurden 4 Varianten erarbeitet.

Variante 1:

Ersatzneubau ohne Verlangen der Stadt, das heißt die Brücke wird in der gleichen Belastungskategorie und Fahrspurbreite wie bisher wieder erstellt, siehe Anlage 1. Der Kostenanteil der Stadt als Vorteilsausgleich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz beträgt **ca. 705.000 €**.

Variante 2:

Hier verlangt die Stadt zusätzlich eine Verbreiterung des Überbaus auf eine Fahrspurbreite von 4,50 m und eine Erhöhung der Traglast. Der Kostenanteil der Stadt für die Verbreiterung beträgt hierbei **ca. 236.500 € bis 628.000 €**.

Variante 3:

Hier verlangt die Stadt keine Verbreiterung des Überbaus, jedoch eine Erhöhung der Traglast auf 12 Tonnen. Der Baukostenanteil der Stadt beträgt hierbei **ca. 219.600 € bis 619.200 €**.

Variante 4:

Hier verlangt die Stadt als Ersatzbau eine reine Fuß- und Radfahrerüberführung. Dies bedeutet eine Reduzierung der Breite und der Traglast. Die Brücke wird als leichte Aluminiumkonstruktion ausgeführt. Die Stadt hat hier als Vorteilsausgleich **ca. 26.000 €** zu tragen.



Empfehlung:

Für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung wird Seitens der Stadtverwaltung die Variante 4 empfohlen. Da nach der Erstellung der Autobahnzufahrt diese Überführung nur noch eine stark reduzierte landwirtschaftliche Fläche erschließt und diese Grundstücke auch über Johann-Kaspar-Albrecht Straße angefahren werden können, jedoch stark von Fußgängern, Reitern und Fahrradfahrern genutzt wird, ergibt sich ein anderer Nutzungsschwerpunkt für diese Eisenbahnüberführung. Eine Verbreiterung und Traglasterrhöhung, welche durch die Nutzung von heutzutage üblichen schwereren Landwirtschaftsmaschinen notwendig würde, ist durch die geringe Anzahl der erschlossenen Grundstücke mit Blick auf den hohen Kostenanteil der Stadt kaum begründbar. In der Annahme auch einer weiteren häufigen Nutzung der Brücke von Fußgängern und Radfahrern sowie von Reitern wurde der ersatzlose Wegfall ebenfalls verworfen.

Finanzierung:

Bei jeder Variante hat die Stadt der Bahn einen Ablösebetrag als Vorteilsausgleich zu erstatten, der je nach Aufwand unterschiedlich ausfällt. Dieser beträgt nach der Vorplanung bei den einzelnen Varianten:

Variante 1 (reiner Ersatzneubau):	705.000 €
Variante 2 (Verbreiterung mit Erhöhung der Traglast):	310.000 €
Variante 3 (Erhöhung der Traglast ohne Verbreiterung):	360.000 €
Variante 4 (Ausbau als Fuß- und Radfahrerüberführung):	26.000 €

Für die Varianten 1 und 4 liegt ein sogenanntes einseitiges Verlangen der Bahn vor, so dass hier von der Stadt lediglich ein Vorteilsausgleich zu begleichen wäre. Dieser ist in diesem Fall nicht förderfähig. Verlangt die Stadt die zusätzlichen Maßnahmen nach den Varianten 2 oder 3 handelt es sich um ein sogenanntes beidseitiges Verlangen und die Stadt hat darüber hinaus die anteiligen Baukosten zu tragen. Zum jetzigen Planungsstand konnten etwaige Fördermöglichkeiten nach LGVFG für Variante 2 oder 3 noch nicht abschließend geklärt werden. So wäre im Detail noch zu prüfen, ob bei diesen Varianten nur der jeweilige Baukostenanteil oder der

Baukostenanteil zuzüglich des Vorteilsausgleichs als zwendungsfähig gelten. Abklärungsbedarf besteht ebenfalls in der Förderhöhe, die von 50 % bis zu 75 % der Baukosten möglich wäre.

Um die finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt darzustellen, ist daher untenstehend je Variante die nach jetzigem Stand voraussichtlich zu erwartende Maximal- und Minimalbelastung (Vorteilsausgleich und Kostenanteil abzüglich evtl. Förderung) aufgezeigt, sowie eine Belastung ohne Förderung:

	Gesamtbelastung von	Gesamtbelastung bis	Gesamtbelastung ohne Förderung
Variante 1	705.000 €	705.000 €	705.000 €
Variante 2	236.500 €	628.000 €	946.000 €
Variante 3	219.600 €	619.200 €	878.400 €
Variante 4	26.000 €	26.000 €	26.000 €

Eine Übersicht über die Gesamtkosten ist in der Anlage beigefügt.

Im Haushaltsplan 2019 sind in der mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2022 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 3,0 Mio. € für die Gesamtmaßnahme Brückenerneuerungen u.a. im Zuge der Elektrifizierung vorgesehen. Dieser Betrag ist in den folgenden Jahren zu konkretisieren und weiterhin in der mittelfristigen Finanzplanung auszuweisen.

Desweiteren besteht grundsätzlich die Möglichkeit, bereits vor Durchführung der Baumaßnahmen Mittel in den nächsten Jahren anzusparen und als Teil der ErgebnISRücklage in den folgenden Haushaltsplänen und Finanzplanungen auszuweisen. Die Verwaltung schlägt vor, im Gemeinderat über diese Möglichkeit im Zuge der kommenden Haushaltsberatungen zu beschließen.

Diskussion:

Bürgermeister Ulrich Krieger stellt die Beschlussvorlage vor.

Stadtrat Torsten Amann teilt mit, dass aus Feuerwehrsicht eine Auslastung des Brückenbauwerks von 12 Tonnen wünschenswert wäre.

Bürgermeister Ulrich Krieger antwortet, dass eine Zufahrt zum Wohngebiet über die Schlossbergstraße, die steile Graf-Luithold-Straße und über die Burgstraße möglich sei. Die Areale jenseits der Überquerung könnten über den landwirtschaftlichen Weg und über die Autobahn angesteuert werden. Sie seien zur Löschwasserversorgung seines Wissens nach nicht relevant. Ob die Überquerung für die Feuerwehr eine große Bedeutung habe, bezweifle er deshalb.

Stadträtin Heidi Bagarella ergänzt, dass die Überquerung auch bislang nur auf 6 Tonnen ausgelegt wäre.

Stadträtin Michaela Kaiser wünscht sich, dass von der Querung eine Treppe hinunter auf die Gleise errichtet wird. Dies sei für die Rettungskräfte im Ernstfall wichtig.

Herr Ronald Heil verspricht, dies im Rahmen des Verfahrens, bei welchem auch die zuständigen Brandmeister eingeschaltet werden, zu prüfen.

Stadtrat Robert Terbeck bittet, die Entscheidung zu vertagen um die feuerwehrtechnischen Auswirkungen in Ruhe zu prüfen.

Stadtrat Torsten Amann schlägt vor, die Auswirkungen der verschiedenen Varianten zunächst mit dem Feuerwehr-Stadtkommando und dem Kreisbrandmeister zu besprechen und anschließend in einer der nächsten Sitzungen einen Beschluss über die Auswahl der Variante zu fassen.

Bürgermeister Ulrich Krieger bittet das Gremium von einer Vertagung abzusehen. Als Alternative schlägt er vor, Ziffer 1 des Beschlussvorschlages um den Vorbehalt, dass keine sicherheitsrelevanten Belange entgegenstehen, zu ergänzen.

Aus dem Gremium regt sich Zuspruch.

Beschluss:

1. Der Gemeinderat wählt die Variante 4 unter dem Vorbehalt, dass keine sicherheitsrelevanten Belange entgegenstehen, zur weiteren Vertiefung und Planung aus.

2. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB abzuschließen.
3. Der Gemeinderat nimmt den städtischen Kostenanteil zustimmend zur Kenntnis. Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen wird entschieden, ob frühzeitig Mittel bis zur Ausführung angespart und in die Ergebnismittelrücklage eingestellt werden.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmiger Beschluss.

6. Information zu Ausbaumaßnahmen am Bahnhof Laufenburg (Baden)

Sachstand:

Der Haltepunkt (Bahnhof) Laufenburg (Baden) liegt westlich der Altstadt kurz vor dem Rappensteintunnel. Die Bahnsteige liegen direkt an der Codmananlage und werden von einer massiven bis zu ca. 8,00 m hohen Stützwand zum tiefer liegenden Rheinuferbereich abgefangen. Zurzeit beträgt die Zahl der Reisenden 580 Personen am Tag, in Zukunft wird von einem Bedarf von 640 Reisenden ausgegangen. Die beiden Bahnsteige haben eine Länge von 120 bzw. 121 m. Die Bahnsteighöhe beträgt 55 cm. Durch die direkte Erschließung der Bahnsteige direkt von der Bahnhofstraße erfüllen beide Bahnsteige die barrierefreie Zugänglichkeit.

Konzept:

Die Planungsstudie der DB sieht im Rahmen der Elektrifizierung eine Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m vor. Die Bahnsteige müssen beidseitig um ca. 35 m verlängert werden. Dies bedeutet an der Südseite Anpassungsarbeiten an der Stützwand sowie an der Nordseite zusätzlichen Grunderwerb und Erstellung einer Stützwand. Beide Verlängerungen sind nur in westlicher Richtung ausführbar, da direkt an die Bahnsteige der Bahnübergang Bahnhofstraße und der Rappensteintunnel anschließt. Weitere Einzelheiten können aus dem Auszug der Machbarkeitsstudie entnommen werden, welche als Anlage 1 beigefügt ist.

Kosten:

Nach aktuellem Planungsstand fallen für die Stadt Laufenburg (Baden) keine Kosten in den Stufen 2 (Erhöhung auf 55 cm Bahnsteighöhe) und 3 (Barrierefreier Ausbau) an. Die Kosten für die Verlängerung der Bahnsteige werden von den übrigen Projektbeteiligten (Bund, Land, Schweiz) getragen. Die Kosten belaufen sich auf geschätzt 1.188.050 €.

Finanzierung:

Momentan kein Bedarf.

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt die Machbarkeitsstudie für den Bahnhof Laufenburg (Baden) zur Kenntnis.

7. Ersatzbeschaffung einer Brunnenpumpe für den Tiefbrunnen Stadenhausen (Brunnen 2)

Sachstand:

Der Tiefbrunnen Stadenhausen gewährleistet die Trinkwasserversorgung für die Stadtteile Laufenburg, Rhina, Binzgen, Luttingen, Grunholz und Stadenhausen. Aufgeteilt auf die Brunnen 1 und 2 sind aufgrund der Redundanz jeweils zwei Brunnenpumpen im Einsatz. Im Brunnen 2, zuständig für die OT Luttingen, Grunholz und Teile der Oststadt muss eine Pumpe aufgrund eines Motorschadens unverzüglich ersetzt werden.

Konzept:

Die Pumpe wird 1:1 gegen ein gleichwertiges Fabrikat getauscht. Die technischen Daten der Pumpe sind wie folgt:

Förderstrom: 100 m³/h

Förderhöhe: 96,43 m

Leistung (el.): 33,58 kW

Die Kosten für den Tausch der Brunnenpumpe inklusive Montage und Kranarbeiten belaufen sich auf netto 23.500,00 €.

Finanzierung:

Der Ersatz der Pumpe ist zwingend erforderlich. Die Ersatzbeschaffung war jedoch nicht vorhersehbar und es wurden keine Mittel im Wirtschaftsplan 2019 der Stadtwerke Laufenburg eingeplant.

Eine Deckung der außerplanmäßigen Ausgaben von 23.500,00 € ist derzeit nicht durch Einsparungen an anderen Positionen möglich.

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt die Beschaffung der Brunnenpumpe zum Preis von 23.500,00 € und genehmigt die außerplanmäßige Ausgabe in gleicher Höhe.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmiger Beschluss.

8. Beschlussfassung über die Annahme von Spenden

Datum	Zuwendungsgeber/-in (Name, Anschrift)	Betrag bzw. Gegenstand und (geschätzter) Wert in Euro	von dem/der Zuwendungsgeber/-in gewünschter Verwendungszweck
21.03.2019	Simon und Stefanie Bächle Nagelschmiede 8 79725 Laufenburg (Baden)	2.500,00	50 St. Kindergartenstühle aus Holz für den Kindergarten Luttingen
28.03.2019	Sparkasse Hochrhein Bismarckstraße 7 79761 Waldshut-Tiengen	500,00	Sprachförderung an Kindergärten

Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt der Annahme bzw. Vermittlung vorstehender Spenden zu.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmiger Beschluss.

9. Bekanntgabe von Beschlüssen aus nicht-öffentlichen Sitzungen

Keine Bekanntgaben.

10. Mitteilungen und Bekanntmachungen der Stadtverwaltung**10.1. Eilentscheidung des Bürgermeisters über die Erneuerung der Zuleitungen im Hochbehälter Rappenstein**

Bürgermeister Ulrich Krieger berichtet, dass er per Eilentscheidung die Erneuerung der Zuleitungen im Hochbehälter Rappenstein beauftragt hat. Aufgrund des Baufortschrittes wäre eine unverzügliche Beauftragung notwendig gewesen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 44.000 EUR netto.

10.2 Städtebauförderung:

Bürgermeister Ulrich Krieger berichtet, dass ein Erhöhungsantrag für die Städtebauförderung beschlossen wurde und beim Land ein entsprechender Antrag gestellt wurde. Als Maßnahmen seien die Sanierung der Codmanstraße und kleinere private Maßnahmen in dem Gebiet vorgesehen. Bürgermeister Ulrich Krieger führt weiter aus, dass der Antrag positiv beschieden sei. Die Stadt Laufenburg (Baden) könne somit mit zusätzlichen Finanzhilfen von etwa 200.000 EUR rechnen.

10.3 Veranstaltungen und Anlässe

Bürgermeister Ulrich Krieger blickt auf die Veranstaltungen in den vergangenen zwei Wochen zurück und dankt allen Helfern die sich bei der Einweihung des Kindergartens Rappenstein, beim Tag der offenen Tür des Bildungszentrums Rappenstein, beim Besuch der Delegation der französischen Partnerstadt Le Croisic und bei der Stadtputzaktion unter Rekordbeteiligung eingebracht hatten.

Bürgermeister Ulrich Krieger erinnert die Gemeinderäte dann daran, dass am 10.04.2019 der Gert-Philipp-Platz in der Allmende eingeweiht werden soll.

11. Verschiedenes**11.1 Waldfriedhof**

Stadträtin Manuela Pfister berichtet, dass am stillen Grabfeld Blumen eingepflanzt wurden.

Bürgermeister Ulrich Krieger bedankt sich für den Hinweis. Er berichtet, dass bei der Bestattung Kranzniederlegungen und ähnliches geduldet werde, dass es aber keine dauerhaften Schmückungen des Grabfeldes geben solle. Er wird die Technischen Betriebe entsprechend unterrichten.

11.2 Waldtage

Stadtrat Malte Thomas teilt mit, dass die Anmeldungen für die Waldtage in vollem Gange sind. Er bittet die Presse um Berichterstattung.

Der Protokollführer:

Der Bürgermeister:

Der Gemeinderat: