



NIEDERSCHRIFT

über die 42. Sitzung des Bauausschusses der Stadt

Landau in der Pfalz

am Dienstag, 12.02.2019,

Rathaus, Marktstraße 50, Ratssaal

Beginn: 17:00

Ende: 20:15



Anwesenheitsliste

CDU

Rudi Eichhorn

Peter Heuberger

Susanne Höhlinger

Peter Lerch

Bernhard Löffel

Michael Schreiner

SPD

Hermann Demmerle

Klaus Eisold

Florian Maier

anwesend bis 18:30 Uhr (TOP 3)

Michael Scheid

Armin Schowalter

Vertreter von Herrn Tas

Bündnis 90/Die Grünen

Lukas Hartmann

Vertreter von Herrn Lichtenthäler

Lea Heidbreder

FWG

Wolfgang Freiermuth

Pfeffer und Salz

Jakob Wagner

anwesend ab 17:10 Uhr

beratendes Mitglied

Michael Scherrer



Vorsitzender

Dr. Maximilian Ingenthron

Berichterstatter

Michael Götz

Stefan Grewenig

Christoph Kamplade

Farid Moayyedi

Roland Schneider

Johanna Trauth

Externe Berichterstatter

Zu TOP 2

Frau Christina Wind, Verkehrsverbund Rheinneckar (VRN)

Frau Anja Witzel, Büro stadtmobil aus Kassel

Zu TOP 3

Dipl.-Ing. (FH) Harald Baro, Leiter der Abteilung Verkehrstechnik und Prokurist der Firma gevas humberg & partner Ingenieures. für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH aus Karlsruhe

Sonstige

Sandra Diehl

Schriftführerin

Madlene Spielberger

Entschuldigt

SPD

Aydin Tas

vertreten durch Herrn Schowalter



Bündnis 90/Die Grünen

Udo Lichtenthäler

vertreten durch Herrn Hartmann



Zu dieser Sitzung wurde unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung ordnungsgemäß eingeladen.

Damit bestand folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Ausbau der ÖPNV-Angebotes in Landau in der Pfalz
Vorlage: 660/187/2019
3. Vorstellung der Leistungsfähigkeitsentwicklung zum Schlüssel-Knoten -
mündlicher Bericht
4. Dichtewerte im Städtebau - Informationen und Beispiele
5. Ingenieurleistungen für die Neuprogrammierung, Überplanung und
Modernisierung von 10 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Landau in der Pfalz
Vorlage: 680/187/2019
6. Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „C 37,
Lebensmittelmarkt Wieslauterstraße 55“
Vorlage: 680/188/2019
7. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Seitens der anwesenden Bürgerschaft gab es keine Fragen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Ausbau der ÖPNV-Angebotes in Landau in der Pfalz

Der Vorsitzende leitete in die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 04.02.2019 ein, auf welche verwiesen wird. Es gehe um große und wichtige Entscheidungen, die gründlich vorbereitet werden sollten. Bisher sei die Stadt bei den Vorbereitungen „gut unterwegs gewesen“, so dass nun rechtzeitig die Weichen für weitere Maßnahmen gestellt werden könnten. Ziel sei es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszubauen. An manchen Stellen des Stadtgebietes sei momentan nur eine „ausreichende“ Anbindung gegeben. Eine Verbesserung von „ausreichend auf sehr gut“ sei zwar erstrebenswert, allerdings auch zu ehrgeizig. Wer länger die Diskussionen verfolge, erinnere sich daran, dass vor einigen Jahren eine Ausweitung des ÖPNV aufgrund der hohen Kosten nicht denkbar war. So seien beispielsweise die Ideen einer erhöhten Taktung oder das Heranziehen von zusätzlichen Bussen nicht neu. Der Vorsitzende erwähnte zudem, dass hinter der hier zu beschließenden Sitzungsvorlage viel Arbeit steckte und mehrere Varianten ausgearbeitet wurden. Ziel sollte es sein, zukünftig im Stadtgebiet und in den Stadtteilen zumindest eine „gute“ ÖPNV-Anbindungsqualität zu erreichen.

Der Vorsitzende begrüßte im Anschluss Frau Anja Witzel vom Büro stadtmobil aus Kassel sowie Frau Christina Wind vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Frau Witzel werde im Folgenden unterschiedliche Varianten vorstellen, wie das ÖPNV-Angebot in Landau zukünftig aussehen könnte.

Frau Witzel erwähnte zu Beginn ihres Vortrages, dass die Stadt Landau - wie andere Städte auch - mit Problemen z.B. hinsichtlich des demografischen Wandels oder des Klimaschutzes konfrontiert sei und diese Probleme ein Handeln erfordern würden. Für die Stadt Landau sei besonders ein hoher Bevölkerungszuwachs hervorzuheben und die daraus resultierende zunehmende Verkehrsbelastung. Um einen erhöhten ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen zu erreichen, wurde von der Stadt Landau der Auftrag an das Büro stadtmobil gestellt, ein Stadtverkehrskonzept mit insgesamt drei Varianten zu konzipieren. Diese Varianten würden auf Analysen beruhen, so Frau Witzel, und basierten auf dem momentanen ÖPNV-Angebot (5 Stadtbuslinien; 12 Regionalbuslinien; 4 Bahnhaltdepunkte). Anhand einer Grafik erklärte Frau Witzel, dass es bereits jetzt eine Bus- oder Bahnhaltestelle innerhalb eines Radius von 300 m fast im gesamten Stadtgebiet gebe. Um noch die letzten „weißen Flecken“ zu schließen, sollten mindestens acht neue Haltestellen hergestellt werden. Bei der weiteren Betrachtung müssten zudem die Angebote zu verschiedenen Wochentagen oder Uhrzeiten miteinbezogen werden. Weiterhin sollte es kaum Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten geben.

Im Folgenden ging Frau Witzel näher auf die einzelnen Varianten ein und erläuterte, dass der Variante 2 die Variante 1 zugrunde gelegt wurde, und der Variante 3 die Varianten 1 und 2. Bei Variante 1, auf der die Varianten 2 und 3 letztlich aufbauen, müsse berücksichtigt werden, dass z.B. die Entwicklungsflächen im Bereich der Wollmesheimer Höhe noch nicht klar seien, sich allerdings eine Verdichtung des Taktes der Buslinie 535 vom Danziger Platz hin zur Wollmesheimer Höhe anbieten würde. Weiterhin schlug das Büro stadtmobil vor, die Buslinie 535 im Bereich des neuen Messegeländes einzustellen und stattdessen einen Shuttlebus einzusetzen. Auch empfahl das Planungsbüro, den Wohnpark am Ebenberg direkt über die Friedrich-Ebert-Straße zu erschließen und einen 30-Minuten-Takt einzuführen. Ziel der Variante 1 sei es, die gesamte Kernstadt im 30-Minuten-Takt zu bedienen und hierfür zusätzliche Haltestellen einzurichten, um eine flächendeckende Anbindung zu erreichen. Bei Variante 2 würde z.B. das Krankenhaus zusätzlich noch über eine Regionallinie



angebunden werden. Bei der Variante 3 sei besonders hervorzuheben, dass auch die Stadtdörfer mit zwei Fahrten je Stunde bedient werden und über die Innenstadt mit einer 30-Minuten-Taktung an den Hauptbahnhof angebunden werden.

Weitere Aspekte, die von Frau Witzel erläutert wurden, bezogen sich auf die Zusammensetzung der Kosten und Erträge, die Kapazitäten und Größen der Fahrzeuge sowie deren Antriebstechnologien.

Der Vorsitzende dankte Frau Witzel für den Vortrag und merkte an, dass im 20. Jahrhundert die Stadt Landau überwiegend autogerecht erschlossen wurde. Heute, im 21. Jahrhundert, gebe es andere Ansprüche an die Mobilität und den öffentlichen Raum. Veränderungen sind deshalb notwendig. Der Vorsitzende betonte ausdrücklich, dass es in der hiesigen Bauausschusssitzung nicht darum gehe, um einzelne Linien zu feilschen, sondern viel mehr um den Einstieg in die Mobilitäts- und Verkehrswende. Ziel sei es, ein insgesamt gutes ÖPNV-Angebot zu schaffen, um damit den Individualverkehr zu reduzieren und Mobilitätswänge abzubauen.

Ausschussmitglied Herr Lerch teilte mit, dass er und seine Stadtratsfraktion den Ausbau des ÖPNV-Angebotes als wesentlichen Bestandteil des Integrierten Mobilitätskonzeptes begrüßen und erinnerte an den gestellten Prüfauftrag vom 02.01.2018. Damals wurde von seiner Stadtratsfraktion beantragt, den innerstädtischen Personennahverkehr zu optimieren und zu verdichten. Die präsentierte Ausarbeitung sei ein „ordentlicher Aufschlag“ für eine große Entscheidung in Landau, obwohl noch etliche Details im Nachhinein zu besprechen sein werden. Zudem müsse noch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) aufgrund der hohen Kosten einbezogen werden, damit auch eine Zustimmung von dort vorliege und insgesamt 11 Busse im Stadtgebiet verkehren können. Letztendlich sei die Vorlage als eine große Chance für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes anzusehen.

Herr Lerch war außerdem davon überzeugt, dass die Arbeit für die Verwaltung nun so richtig beginne und eine Optimierung der Linien zu erfolgen habe. Hierbei müssen die Nutzerströme sowie deren Bedürfnisse unter die Lupe genommen werden. So sei beispielsweise die Universität in die weiteren Überlegungen miteinzubeziehen und möglicherweise über ein „Uni-Ticket“ mit dem Asta zu verhandeln.

Weiterhin hatte Herr Lerch mehrere Fragen an Frau Witzel. Zum einen fielen ihm die unterschiedlichen Taktungen der Buslinien auf. Seien diese auf die vorliegende Nachfrage zurückzuführen? Was sei, wenn sich sechs bis acht Monate später eine andere Entwicklung der Nachfrage abzeichne? Wären dann Korrekturen im Nachhinein möglich? Könne in die weitere Betrachtung eine direkte Verbindung vom „Horst“ hin zum Hauptbahnhof einfließen? Herr Lerch fragte zudem, ob die Verbindungen Richtung Universität oder in die Innenstadt enger, d.h. unter 30 Minuten, getaktet werden könnten.

Frau Witzel nahm Bezug auf Herrn Lerchs Fragen und erklärte, dass es immer unterschiedliche Nachfrageströme geben werde, welche auch von den Einwohnerdichten der jeweiligen Gebiete abhängig seien. Des Weiteren unterlaufen neue Angebote einer „Probezeit“ von mindestens zwei Jahren. Dies hänge mitunter auch von einer recht langen Eingewöhnungsphase der Nutzerinnen und Nutzer ab. Korrekturen in Bezug auf Abbestellungen (hier: Anzahl der Busse) seien nur in einem bestimmten Rahmen möglich und für eine engere Taktung könnten Überlagerungen der Linien betrachtet bzw. näher untersucht werden. Grundsätzlich seien aber Nachjustierungen im vergebenem Gesamtrahmen immer möglich. Ein 30-Minuten-Takt zwischen den Unistandorten sei in den Varianten vorgesehen. Ebenso eine direkte Anbindung des „Horst“ an den Hauptbahnhof.



Ausschussmitglied Herr Maier begrüßte die Überlegungen der neuen Linienbündel, da diese deutlich besser als vorher sein werden. Für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollte ein Anreiz geschaffen werden, das Auto stehen zu lassen. Herrn Maier war wichtig zu erwähnen, dass bei der Schaffung von Anreizen die gesamte Region im Blick behalten werden müsste, damit der ÖPNV auch für Pendler und Besucher in der gesamten Südpfalz eine echte Alternative wird.

Zum Schluss signalisierte Herr Maier seine Zustimmung zur Sitzungsvorlage, da sie realistische Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes unterbreite und schlug vor, einen „Südpfalz-Takt“ für die gesamte Region ins Leben zu rufen.

Ausschussmitglied Frau Heidbreder dankte Frau Witzel für die Präsentation, obwohl sie darin ökologische Aspekte vermisste. Klimaschutz sei schließlich kein „Trendthema“. Weiterhin vertrat Frau Heidbreder die Meinung, dass die vorgestellte Variante 3 am besten den Anforderungen der Stadt Landau gerecht werde und diese vor allem gut für die Anbindung der Stadtdörfer sei. Sie war davon überzeugt, dass ein besseres ÖPNV-Angebot Nachfrage generieren werde, denn „Angebot schafft Nachfrage“.

Dennoch gab es mehrere Punkte, die ihr unklar waren. Könne eine Anschlusssicherheit der „Uni-Buslinie“ gewährleistet werden, wenn beispielsweise zwischen den Vorlesungen die Campus gewechselt werden müssten? Kämen die Studierenden pünktlich und in kurzer Zeit zur gewünschten Einrichtung der Universität oder gar zum Hauptbahnhof? Wie sehe die Intermodalität aus? Können Fahrräder mit in die Busse genommen werden? Werde es Nachtanbindungen geben ggf. über Rufbusse? Frau Heidbreder war sich sicher, dass Rufbussysteme per App keine Zukunftsmusik seien, wie sie einer Äußerung von Herrn Bernhard entgegnete. Landau könne eine „Ouvertüre“ für diese „Zukunftsmusik“ sein.

Zu guter Letzt sprach sich Frau Heidbreder für alternative Antriebstechnologien, einer Stärkung des Umweltverbundes und der Qualität der Haltestellen (hier: mit Überdachungen) aus. Sie wünsche sich schließlich noch viele Diskussionen zu diesem Thema.

Der Vorsitzende nahm Bezug auf die Qualität der Haltestellen und erwähnte, dass im städtischen Haushalt jährlich Gelder für die Optimierung bzw. den Umbau von jeweils fünf Haltestellen zur Verfügung stünden und somit sukzessive eine Verbesserung eintreten werde.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth dankte der Vortragenden und signalisierte seine Zustimmung zur Sitzungsvorlage, auch wenn die Vorschläge mit hohen Kosten verbunden wären. Für ihn war es wichtig, die Ortsteile besser einzubinden, so dass Herr Freiermuth sich für die Variante 3 aussprach. Herr Freiermuth beobachtete allerdings schon häufiger, dass die Auslastung nur zu Stoßzeiten, wie etwa dem Schulbeginn, hoch wäre und ansonsten die Busse leer seien. Ihm war jedoch bewusst, dass sich erst eine gewisse Akzeptanz für das neue ÖPNV-Angebot nach etwa zwei Jahren einstellen werde.

Herr Freiermuth regte an, sich für eine flexible Mobilität einzusetzen und den Markt z.B. für Privatunternehmen zu öffnen, die für ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Kosten (hier: für die Fahrtpreise) in gewisser Höhe übernehmen würden.

Ausschussmitglied Herr Wagner äußerte sich positiv zur Sitzungsvorlage und begrüßte den Paradigmenwechsel sowie die beabsichtigte Stärkung des ÖPNV. Wie sein Vorredner Herr Maier sprach er sich dafür aus, das Umland stärker miteinzubeziehen, dort das Gespräch zu suchen und einen „Südpfalztakt“ zu etablieren. Schließlich sollte die gute ÖPNV-Anbindung nicht an der Stadtgrenze enden.



Herr Wagner appellierte zudem, alle Kräfte für neue Antriebstechnologien zu mobilisieren. Es könne nicht das Ziel sein, neue Dieselfahrzeuge für weitere zehn Jahre anzuschaffen. Könne hier evtl. eine Staffelung erfolgen oder berücksichtigt werden? Hinsichtlich der Anbindung der Universität schlug Herr Wagner vor, so nah wie möglich eine Haltestelle am Campus Nord herzustellen und hierfür ggf. das Nußdorfer Tor für den ÖPNV zu öffnen. Letzteres käme sicherlich auch dem Klinikum SÜW zugute. Um Fahrgastzahlen zu erhöhen, sollte sich die Stadt auch nicht gegen ein Ein-Euro-Ticket (z.B. für Studierende) verschließen. Herr Wagner zog hierbei einen Vergleich zu einem Modell in Flensburg, das Ermäßigungen für Schülerinnen und Schüler vorsehe. Herr Wagner schlug deshalb vor, das Gespräch mit der Universität zu suchen.

Der Vorsitzende betonte erneut, dass die hier vorgestellten Varianten einen „Grundaufschlag“ darstellen sollten, um dann mit dem VRN Details ausarbeiten zu können und in die Verhandlungen einzusteigen. Auch werde die Frage nach der Elektromobilität thematisiert. Der Vorsitzende erwähnte außerdem, dass die Stadt mit der Region bereits im Gespräch sei; allerdings die Region, hier die Landkreise als Kostenträger eine verbesserte Anbindung auch wollen müssen.

Ausschussmitglied Herr Scheid merkte an, dass die Stadtdörfer nicht nur an den Hauptbahnhof, sondern auch an das Einkaufszentrum gut angebunden werden müssen. Nur so könne eine echte Alternative zum Auto geschaffen werden. Abschließend sprach sich Herr Scheid für eine Förderung der Elektromobilität aus.

Stellvertretendes Ausschussmitglied Herr Hartmann hatte mehrere Fragen und Anliegen an Frau Witzel. Könne eine Umbenennung der Buslinien erfolgen? Auf welche Höhe belaufen sich die aktuellen Kosten des ÖPNV und um wie viele Prozent würden sich diese mit dem neuen Angebot erhöhen? Könne gewährleistet werden, dass wenn um 15:45 Uhr eine Vorlesung am Campus Nord endet und eine Folgeveranstaltung um 16:15 Uhr in der Bürgerstraße beginnt, die Studierenden pünktlich vor Ort seien? Wie würde Frau Witzel einen ringförmigen Verkehr nur zwischen den Stadtdörfern, z.B. von Nußdorf nach Arzheim ohne den Umweg über die Kernstadt, bewerten? Könne zu einem späteren Zeitpunkt bei der Ausschreibung der Antriebstechnologie nachgesteuert werden?

Frau Witzel erklärte zunächst, dass die Benennung der Buslinien mit Zahlen Usus sei, eine andere Benennung oder Bezeichnung allerdings auch Sinn machen könnte. Die Höhe der Mehrkosten für das erweiterte ÖPNV-Angebot sei ihr nicht bekannt, so dass Herr Grewenig antwortete: Eine Verdoppelung des Angebotes würde eine Verdoppelung der Kosten bedeuten.

Die Fahrplankonzeption, welche im nächsten Schritt angegangen werde, beschäftige sich mit den Anschlussverbindungen und -beziehungen, so Frau Witzel. Hinsichtlich der Verbindung zwischen den Stadtdörfern untereinander sehe Frau Witzel aufgrund der hohen Kosten und der Haushaltslage kein Potential.

Hinsichtlich der Antriebstechnologie sei eine Nachsteuerung nur begrenzt möglich und dann wieder erst mit der nächsten Ausschreibung im Jahr 2030.

Ausschussmitglied Herr Eisold hinterfragte die „Haltbarkeit“ der Busse und ob der Einsatz von 30-40 % teureren E-Bussen ökologischer sei.

Weiterhin hielt es Herr Eisold für gut ein „Rheinland-Pfalz-Ticket“ zu fördern und dann auch von den Nutzerinnen und Nutzern eine Verantwortung vorzusetzen, den ÖPNV entsprechend zu nutzen. Bei der Beanspruchung einer „Uni-Linie“ seien beispielsweise die Studierenden, die diese Linie nutzen, in der Verantwortung.



Beratendes Mitglied Herr Scherrer sprach sich für die vorgestellte Variante 3 aus, da diese auch älteren Bürgerinnen und Bürgern zugutekäme. Die Taktung sowie die Verdichtung der Linien empfand Herr Scherrer für gut. Für ihn war jedoch wichtig bei der weiteren Konzeptionierung auf die Barrierefreiheit der Busse und Haltestellen sowie bei der Intermodalität auf die Mitnahme von Rollatoren zu achten. Wünschenswert sei zudem, dass die Haltestellen besser und schneller barrierefrei ausgebaut und unbedingt mit Bedachungen versehen werden würden. Abschließend schlug Herr Scherrer vor, die Idee eines „Bürgerbusses“ aufzugreifen.

Ausschussmitglied Herr Löffel fragte, ob die Höhe der Erträge genannt werden könnten, damit die Stadt bei der ADD besser dastehen könne. Zudem schlug Herr Löffel vor, Anreize über ein „Bürgerticket“ zu schaffen, damit der Parkdruck vor allem in innerstädtischen Bereichen reduziert werden könnte. Zu guter Letzt wollte Herr Löffel wissen, wer die Ausschreibung mache, ob auch Private mitwirken könnten und ob es eine Ausschreibung geben könnte, bei der alternative Antriebstechnologien abgefragt werden.

Der Vorsitzende nahm Bezug auf die geführte Diskussion und erinnerte daran, dass die Entscheidung dem Stadtrat obliege und die ADD ein sogenanntes „Bürgerticket“ als freiwillige Leistung ansehen werde, weshalb eine Einführung schwierig sein dürfte. Der Vorsitzende schlug letztlich vor, zunächst ein Angebot für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen und die „Busse rollen“ zu lassen. Er hielt es nicht für zielführend gleich zu Beginn Vergünstigungen anzubieten.

Frau Wind ging auf die oft angesprochene Ausschreibung ein und erwähnte, dass der Betriebsstart im Jahre 2020 sein werde und die Antriebstechnologie noch nicht in „Stein gemeißelt“ sei. Auch könne bei der Ausschreibung ein Passus hinsichtlich der E-Mobilität vereinbart werden. Sie rief allerdings ins Bewusstsein, dass beispielsweise die meisten Werkstätten für die Reparatur von Dieselnissen ausgerichtet seien.

Stellvertretendes Ausschussmitglied Herr Hartmann sah in Bezug auf das Prozedere noch etliche Fragezeichen. Wie gehe es weiter, wenn die Zustimmung des Stadtrates vorliege? Was bewirke die Beschlussfassung in der hiesigen Bauausschusssitzung?

Der Vorsitzende betonte, dass es heute um einen Grundsatzbeschluss gehe, damit die Verwaltung den Auftrag zur weiteren Ausarbeitung erhalte. Der Vorsitzende stimmte zu, dass noch viele Fragestellungen herauszuarbeiten seien.

Herr Hartmann fragte weiter, was dann mit dem zweiten Beschluss sei. Wie gehe es dann weiter?

Herr Kamplade nahm Bezug auf Herrn Hartmanns Frage zum weiteren Ablauf und erklärte, dass sich der Grundsatzbeschluss bereits auf eine Variante festlege, um diese dann weiter auszuarbeiten. Im Anschluss werden Gelder für die Umsetzung in den Haushalt eingestellt und es werde auf die Genehmigung der ADD gewartet. Wichtig sei, so Herr Kamplade, eine Zielrichtung zu wissen.

Herr Kamplade wies zudem bei einer Nutzung von E-Bussen darauf hin, dass die momentane Technologie eine häufige Aufladung erfordern würde und in der Stadt erst noch solche Ladestationen speziell für E-Busse hergerichtet werden müssen. Problematisch sei zum einen die örtliche Festlegung von Ladestationen und zum anderen der hohe Platzbedarf. Wo können die Busse zum Aufladen abgestellt werden?

Der Vorsitzende betonte, nach dem sich keine weiteren Wortmeldungen ergaben, dass eine frühzeitige Diskussion, wie hier, von Vorteil sei. Somit konnte der Vorsitzende die Beschlussfassung einleiten.



Der Bauausschuss empfahl daraufhin dem Stadtrat einstimmig, den nachfolgenden Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

Beschlussvorschläge:

1. Der Konzeption des ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr von Landau in der Pfalz nach Variante 3 wird zugestimmt.
2. Die Ausschreibung des Linienbündels Landau in der Pfalz in den Jahren 2020/2021 erfolgt auf Grundlage der Variante 3, soweit die haushaltsrelevanten Voraussetzungen hierfür vorliegen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

Vorstellung der Leistungsfähigkeitsentwicklung zum Schlüssel-Knoten - mündlicher Bericht

Der Vorsitzende begrüßte Herrn Dipl.-Ing. (FH) Harald Baro, Leiter der Abteilung Verkehrstechnik und Prokurist der Firma gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH aus Karlsruhe. Herr Baro sei den Bauausschussmitgliedern bereits von der Bauausschusssitzung am 15.08.2017 bekannt. Herr Baro werde im Folgenden das „Geflecht an Maßnahmen“ darstellen und mögliche Verbesserungsvorschläge für den Schlüssel-Knoten präsentieren. Der Vorsitzende erinnerte jedoch daran, dass es aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der insgesamt sehr hohen Verkehrsbelastung keinen störungsfreien Verkehrsfluss am Schlüssel-Knoten geben werde. Diesen Anspruch habe die Stadt auch nicht gehabt, als sie das Büro gevas beauftragte, Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten. Erfreulich sei, dass dennoch an verschiedenen Stellen Verbesserungen umsetzbar waren und noch seien.

Herr Baro blickte zurück, rief das damals festgelegte dreistufige Vorgehen hinsichtlich der Verkehrsuntersuchungen in Erinnerung und präsentierte seine Untersuchungsergebnisse anhand verschiedener Grafiken und Diagramme. Die Untersuchung der Schlüssel-Kreuzung zeigte, dass diese besonders zu den Stoßzeiten morgens zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr sowie nachmittags gegen 16:30 Uhr überlastet sei. Der Verkehr am Nachmittag sei zudem durch das Passieren von vier Zügen je Stunde beeinträchtigt, da keine Koppelung der Lichtsignale mit den Schranken an der Schlüssel-Kreuzung existiere. Verlässliche Zahlen für die weiteren Betrachtungen wurden zuvor von dem Büro Modus Consult ermittelt.

Insgesamt erarbeitete Herr Baro sechs Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunktes, empfahl allerdings nur die Varianten 1 und 2 weiterzuverfolgen. So könnte z.B. die zu kurze Linksabbiegespur von der Weißenburger Straße in die Cornichonstraße entfernt und die dadurch gewonnene Fläche für eine weitere Geradeausspur genutzt werden. Weiterhin schlug Herr Baro vor, den Marienring und die Bismarckstraße zur Entlastung hinzuzuziehen und die Einbahnstraßenregelungen in den umgebenden Straßen zu verändern. Von einer großen Lösung in Form eines Kreisverkehrs sei aufgrund der Dimensionen zunächst abzuraten, auch weil hierfür große Teile des Savoyenparks überbaut werden müssten, der Kreuzungsbereich deutlich zu klein sei und die Leistungsfähigkeit des Kreisels zu Stoßzeiten nicht ausreichend für das Verkehrsaufkommen wäre.

Zum Abschluss zeigte Herr Baro Analyseergebnisse und Planzahlen bis 2030 - unter Berücksichtigung der Gebietsentwicklungen der Südstadt und Landau Südwest und fasste zusammen, dass sich auch mit dieser Siedlungsentwicklung die Qualitätsstufe des Knotens durch die vorgeschlagenen Veränderungen verbessern werde.

Der Vorsitzende dankte Herrn Baro für dessen Erläuterungen und betonte, dass - wie angekündigt - nicht „das Blaue vom Himmel versprochen“ werden könne. Der Schlüssel-Knoten sei besonders zu den Stoßzeiten kritisch, zu anderen Uhrzeiten funktioniere hingegen der Verkehrsfluss. Bei den vorgeschlagenen Varianten handele es sich letztlich um „maßvolle Eingriffe“.

Stellvertretendes Ausschussmitglied Herr Hartmann wollte wissen, wann das Büro die Präsentation an die Verwaltung lieferte und kritisierte, dass diese nicht den Bauausschussmitgliedern im Vorfeld zur Verfügung gestellt wurde.



Den Vortrag selbst hielt Herr Hartmann für qualifiziert und betonte, dass dieser durchaus Kompensationslösungen lieferte. Er fand gut, dass die kurze Linksabbiegespur wegfallen solle, hinterfragte allerdings direkt, wie die Gegenläufigkeit für den Radverkehr in den (zukünftigen) Einbahnstraßen garantiert werden könne.

Zudem fragte Herr Hartmann zur Grafik der Lichtsignalanlage (LSA) 10 und deren Phasenfolgen, ob es nicht problematisch sei, dass das letzte Stück der Bismarckstraße frei für den Radverkehr sei und ob ggf. eine Ampel dort angebracht werden könnte.

Herr Baro nahm Bezug auf Herrn Hartmanns Fragen und empfahl, die Wegeführung des Radverkehrs lokal zu lösen. Eine entsprechende Ausbauplanung sei bereits Thema und für den Radverkehr sei Begegnungsverkehr, anders als für den Busverkehr, möglich. Herr Baro verdeutlichte, dass jedoch seine Untersuchungen der Verbesserung des Kfz-Verkehrs galten und ein spezielles Radkonzept, das bisher nur in Grundzügen vorliege, noch zu ermitteln sei.

Herr Kamplade nahm ebenfalls auf Herrn Hartmanns Wortmeldung Bezug und erklärte, dass der Radverkehr keine Einschränkungen erfahre, sich allerdings in gewisser Weise umgewöhnen müsste. So können Radfahrerinnen und Radfahrer zukünftig über eine Schleuse in die Glacisstraße gelangen.

Herr Hartmann fragte weiter, ob aufgrund der gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer eine Verbreiterung der Spur angedacht sei. Sonst, so Herr Hartmann, sei die Stelle zu eng für beidseitigen Radverkehr.

Herr Kamplade stufte den besagten Streckenabschnitt als Hauptroute für den Radverkehr ein, verneinte allerdings eine Verbreiterung der Spur. Diese sei im Bestand breit genug für gegenläufiges Fahrradfahren, wenn keine Autos auf dem Radweg widerrechtlich geparkt werden.

Der Vorsitzende erwähnte, dass es sich bei den vorgestellten Ergebnissen nicht um eine zu beschließende Vorlage handle. Die Informationen, welche von Herrn Baro präsentiert wurden, sollten eine erste zeitliche Einordnung geben. So müsse beispielsweise erst die für Sommer 2019 geplante Baumaßnahme in der Bismarckstraße abgewartet werden, um dann über weitere (bauliche) Veränderungen im näheren Umfeld des Schlüssel-Knotens diskutieren zu können.

Ausschussmitglied Herr Maier merkte an, dass eine vermeintlich nur kleine Verbesserung von F zu E (hier: Bewertung nach Schulnotensystem) im Verkehrsablauf eine deutliche zeitliche Verbesserung für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bedeuten würde.

Ausschussmitglied Herr Lerch hatte Verständnisfragen. Zum einen hinsichtlich der wegfallenden Linksabbiegespur Richtung Krankenhaus und Maria-Ward-Schule. Was würde dies für Rettungsfahrzeuge bedeuten? Spüre man die Umlegung der Verkehre an anderer Stelle?

Herr Baro erklärte Herrn Lerch, dass die Rettungsfahrzeuge weiterhin Richtung Krankenhaus links abbiegen dürften.

Herr Lerch kritisierte zum Schluss, dass die Präsentation nicht vor der Sitzung ausgehändigt wurde. Was spreche dagegen, die Unterlagen drei Tage eher zu erhalten?

Der Vorsitzende entgegnete ihm hierzu, dass in der hiesigen Sitzung keine Entscheidungen dahingehend getroffen werden und die Verwaltung der Ansicht war, die Präsentation nicht ohne Vortrag vorab zu verteilen, weil sie nur mit erläuterndem Vortrag verständlich sei.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth resümierte und hielt die vorgelegten Ergebnisse des Herrn Baro für eine „tolle Ausarbeitung“, obwohl sie nicht den großen Durchbruch markiere. Könne eventuell noch mit der Deutschen Bahn verhandelt und ggf.



Alternativen hinsichtlich der Schrankenschließzeiten erarbeitet werden? Oder sei dies zu utopisch? Könnte bei der weiteren Betrachtung des Büro gevas ein stärkerer Einbezug der Zweibrücker Straße als Ausweichroute erfolgen?

Herr Baro nahm Bezug auf Herrn Freiermuths Fragen. Momentan werden Maßnahmenpakete der Stufe 2 (mittelfristige Optimierungen) erarbeitet. Die Arbeiten der Stufe 1, wie z.B. die Programmierung der Lichtsignalanlage und geringfügige bauliche Anpassungen, erfolgten bereits. Die Maßnahmen der Stufe 3 würden größere bzw. langfristige Eingriffe auf das Netzkonzept bedeuten, so dass zunächst die Wirkungen der Maßnahmen der Stufe 2, wie z.B. eine Veränderung der Spurgestaltung, abgewartet werden sollten. Dass die Schrankenschließzeiten verändert werden, hielt Herr Baro tatsächlich für utopisch. Dies sei schlichtweg mit zu hohen Kosten verbunden und die technischen Standards der Bahn seien sehr komplex. Für die Fußgängerinnen und Fußgänger, vor allem zu Schulbeginn- und Schulendzeiten, hielt Herr Baro eine Insellösung am praktikabelsten und sah darin einen Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Ausschussmitglied Herr Wagner dankte Herrn Baro für den Vortrag und stellte noch inhaltliche Fragen. Seien die Analysen des Prognosenullfalles 2030 mit den Zahlen des Prognoseplanfalles 2030 vergleichbar? Wie hoch schätze Herr Baro die Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen der Stufe 2? Wäre eine Umsetzung dieser Maßnahmen empfehlenswert, obwohl nur eine marginale Verbesserung zu erwarten sei?

Herr Baro erklärte, dass beide Prognosezahlen miteinander vergleichbar seien. Hinsichtlich der Kosten merkte Herr Baro an, dass die Verbesserungen aus verkehrstechnischer Sicht keineswegs marginal seien, sondern bei etwa 10-20 % lägen. Zu den Kosten konnte Herr Baro allerdings noch keine Einschätzung abgeben.

Herr Moayyedi schätzte die Kosten auf einen unteren sechsstelligen Bereich.

Herr Wagner appellierte zum Schluss, die Vorträge im Vorfeld zu erhalten, auch wenn nichts zu beschließen sei. Es ginge schließlich um eine „demokratische Teilhabe“.

Ausschussmitglied Frau Höhlinger äußerte Bedenken zur Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer, wenn es eine Schleuse ohne eine Ampel für den Radverkehr geben werde.

Herr Kamplade antwortete ihr, dass es hier auf jeden Fall nach einer weiteren planerischen Ausarbeitung bedarf, um die Idee der „Fahrradschleuse“ zu beurteilen.

Zu den Bewertungen des Herrn Baro äußerte sich Herr Kamplade ebenfalls. Der Schlüssel-Knoten werde auch weiterhin ein hoch belasteter Knoten sein. Mit den Schließzeiten der Bahnschranken müsse umgegangen werden. Dennoch wären die vorgeschlagenen Maßnahmen sinnvoll und lägen in einem verträglichen Kostenrahmen. Vor allem konnte widerlegt werden, dass Verkehrszunahmen durch Siedlungsentwicklungen zu einem „Verkehrskollaps“ am Schlüsselknoten führen würden.

Herr Kamplade empfahl schlussendlich, die mittelfristigen Maßnahmen anzugehen und zwei Jahre abzuwarten – bevor weitere Eingriffe diskutiert werden sollten.

Ausschussmitglied Herr Scheid erklärte hinsichtlich der Bahnproblematik, dass die Schließzeiten der Schranken in erster Linie nicht mit dem Haltepunkt selbst zusammenhängen, sondern vom fahrenden Zug und dessen Geschwindigkeit. In Landau sei aufgrund der Eingleisigkeit und größeren Übergängen mitten in der Stadt (z.B. am Westbahnhof) kein Spielraum vorhanden.

Weiterhin wollte Herr Scheid wissen, wie viele Parkplätze bei der Änderung der Verkehrsführung mit zwei Spuren wegfallen werden.

Herr Moayyedi antwortete ihm, dass drei Parkplätze und ein Baum den Veränderungen weichen müssten.



Ausschussmitglied Herr Heuberger fragte nach der Südumgehung. Für ihn sei wichtig, langfristig und weiträumiger zu denken. Er schlug vor, die Konzentration des Verkehrs von dem Schlüssel-Knoten wegzunehmen.

Zudem wollte Herr Heuberger in Erfahrung bringen, wie die wegfallenden Parkplätze kompensiert werden sollen.

Herr Kamplade rief in Erinnerung, dass es keine Verbesserung ohne Einschränkungen geben könne. Für die Wegnahme der Parkplätze in der Glacisstraße sei kein Ersatz parat. Zwar seien Überlegungen bezüglich der Kompensation vorhanden, allerdings würde sich diese Überlegung mit der Anzahl von wegfallenden Parkplätzen nicht die Waage halten.

Hinsichtlich Herrn Heuberger's Frage zur Südumgehung erklärte Herr Kamplade, dass diese aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll sei und deshalb vor einigen Jahren vom Rat verworfen wurde.

Der Vorsitzende rief ins Bewusstsein, dass es an der Schlüssel-Kreuzung auch in Zukunft Belastungen und es mit dem Maßnahmenpaket 2 zunächst eine Verlagerung der Verkehre geben werde. Das von Herrn Baro vorgelegte Maßnahmenkonzept sei realistisch und realisierbar. Mit den in der hiesigen Bauausschusssitzung gelieferten Informationen sollten erste Überlegungen zu einem „frühen Zeitpunkt“ des Betrachtungszeitraumes vorgestellt werden.

Da sich keine Wortmeldungen mehr ergaben, erklärte der Vorsitzende die Informationen als zur Kenntnis genommen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Dichtewerte im Städtebau - Informationen und Beispiele

Der Vorsitzende leitete in den Tagesordnungspunkt ein und übergab das Wort an Herrn Schneider, der eine Präsentation vorbereitet hatte.

Herr Schneider begann seinen Vortrag mit dem Hinweis, dass in den vergangenen Jahren viel über Dichtewerte gesprochen wurde. Unabhängig von konkreten Projekten nahm er dies nun zum Anlass über die Herleitung des Begriffs, die Mess- und Bezugsgrößen sowie über diverse Einflussfaktoren zu referieren.

Des Weiteren veranschaulichte Herr Schneider anhand verschiedener abgegrenzter Quartiere Landaus sowie der Stadtdörfer die Einwohnerdichten und dahingehende Entwicklungen. Vergleiche zog er abschließend mit verdichteten Quartieren der Städte Freiburg, Tübingen und Heidelberg.

Zuletzt richtete Herr Schneider die These an den Bauausschuss, dass es nicht die „richtige“ Dichte im Städtebau gebe, sondern es vor allem auch um den richtigen Wohnungs- und Nutzungsmix gehe und für jeden Standort differenzierte Dichtewerte vorgegeben werden sollten.

Der Vorsitzende fand, dass Herr Schneider in seinem Vortrag in Kürze die Thematik auf den Punkt brachte und die Informationen hilfreich für die weiteren Diskussionen der Stadtentwicklung seien.

Ausschussmitglied Herr Lerch hielt den Vortrag und die Aufklärung der Begrifflichkeiten für gut, merkte allerdings an, dass bei den genannten Beispielen zu Landau die Gewerbegebiete nicht enthalten waren. In diesem Zusammenhang hinterfragte Herr Lerch die Gebäudehöhen in Wohngebieten. Was spreche dagegen, höher zu bauen? In den Gewerbegebieten ginge dies schließlich auch.

Herr Schneider nahm direkt Bezug auf Herrn Lerchs Frage zu den Gebäudehöhen. Eine höhere Bebauung sei in Wohngebieten möglich, wenn der jeweils gültige Bebauungsplan geändert und die Infrastruktur angepasst werde. An Stellen, wo höhere Gebäude möglich wären, könne dies diskutiert werden. Allerdings erinnerte Herr Schneider daran, dass in der Vergangenheit stets auf die Sichtbarkeit des Haardtrandes Wert gelegt wurde und dies als Maßgabe für Gebäudehöhen galt. Herr Schneider empfahl deshalb, nur punktuell höhere Gebäude zu platzieren und nannte als Beispiel Bereiche in der Südstadt, welche sich für eine verdichtete Bebauung eignen würden.

Stellvertretendes Ausschussmitglied Herr Hartmann dankte Herrn Schneider für die Klarstellung der Begrifflichkeiten, hatte aber Probleme mit den Werten Landaus und erklärte warum. Demnach hinterfragte Herr Hartmann die Vergleichbarkeit der Einwohnerzahlen je Wohneinheit. So sei beispielsweise bei der Ermittlung der Werte ein Einzimmerappartement hinsichtlich der Bewohnerzahl nicht mit der einer Vierzimmerwohnung für Familien gleichzusetzen.

Des Weiteren war sich Herr Hartmann sicher, dass in der Südstadt unter heutigen Gesichtspunkten anders gebaut werden würde und nannte als Beispiele die flächensparende Bebauung der Stadt Tübingen. Dennoch war sich Herr Hartmann bewusst, dass es sich um ein schwieriges Thema handele und Bauland nur endlich zur Verfügung stünde. Herr Hartmann riet daher für die weitere Diskussion mit einer höheren Anzahl von Wohneinheiten auf gleicher Fläche zu planen und somit der Flächenknappheit entgegenzuwirken.



Ausschussmitglied Herr Eisold vermisste in der Präsentation ökologische Aspekte und die Betrachtung des erhöhten Verkehrsaufkommens. Dichte sei nicht alles, so Herr Eisold.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth merkte an, dass auch das Preisniveau für die Bürgerinnen und Bürger eine Rolle spiele. Wo würde im Moment der Quadratmeterpreis für Wohnungen liegen?

Der Vorsitzende antwortete, dass die 3.000 EUR-Marke längst geknackt sei und zeigte sich beeindruckt von der Entwicklung der Wohnungsgrößen pro Kopf, was letztlich einen gewissen Wohlstand der Gesellschaft widerspiegle. Demnach gebe es einen Anstieg auf 46,5 qm je Kopf, was mitunter auch an der sinkenden Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner je Wohneinheit liege. Abschließend hob der Vorsitzende die steigenden und neuen Herausforderungen an die Stadt, unter anderem auf wohnungspolitischer Ebene, hervor.

Da sich keine weiteren Wortmeldungen seitens des Bauausschusses ergaben, erklärte der Vorsitzende die Informationen als zur Kenntnis genommen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Ingenieurleistungen für die Neuprogrammierung, Überplanung und Modernisierung von 10 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Landau in der Pfalz

Der Vorsitzende rief die Sitzungsvorlage der Bauverwaltungsabteilung vom 22.01.2019 auf, welcher der Niederschrift als Anlage beigefügt ist. Da es keine Wortmeldungen seitens der Ausschussmitglieder gab, konnte der Vorsitzende direkt die Beschlussfassung einleiten.

Der Bauausschuss stimmte einstimmig dem nachfolgenden Beschlussvorschlag zu.

Beschlussvorschlag:

Der Auftrag für Ingenieurleistungen im Rahmen der Neuprogrammierung, Überplanung und Modernisierung von 10 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet ist dem Ingenieurbüro Rittershofer, Karlsruhe, zu den Preisen seiner Angebote vom 07.11.2017 und 18.10.2018 (zusammen 4 Angebote), die mit einer geprüften Gesamtsumme in Höhe von 66.439,93 EURO einschließlich Mehrwertsteuer abschließen, zu erteilen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „C 37, Lebensmittelmarkt Wieslauterstraße 55“

Der Vorsitzende führte in die Sitzungsvorlage der Bauverwaltungsabteilung vom 24.01.2019, welche der Niederschrift als Anlage beigefügt ist, ein und verwies auf das Verhandlungsgeschehen des Herrn Schneider. Herr Schneider konnte in Gesprächen mit dem Vorhabenträger erreichen, dass eine 80 prozentige Dachbegrünung bei dem Bauvorhaben vorgesehen wird.

Seitens der Bauausschussmitglieder gab es keinen weiteren Erklärungsbedarf, so dass der Bauausschuss einstimmig dem nachgenannten Beschlussvorschlag zustimmte.

Beschlussvorschlag:

Dem als Anlage beigefügten Entwurf des Durchführungsvertrags zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „C 37, Lebensmittelmarkt Wieslauterstraße 55“ wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 7. (öffentlich)

Verschiedenes

Parksituation Ostbahnstraße

Der Vorsitzende zeigte anhand eines Fotos die Falschparker im Bereich der Post in der Ostbahnstraße. Jedes Fahrzeug parkte in falscher Fahrtrichtung, so dass der Vorsitzende erklärte, stärkere Überwachungen des ruhenden Verkehrs an dieser Stelle zu veranlassen oder sogar eine Einbahnstraßenregelung in Erwägung zu ziehen.

Rohre

Ausschussmitglied Herr Eichhorn beobachtete am Dammheimer Knoten Richtung Edesheim (B38/L516) Rohre auf Stelzen. Wofür seien diese gedacht?
Herr Moayyedi erklärte daraufhin, dass die besagten Rohre zur Gasversorgung verlegt werden würden.



Die Niederschrift über die 42. Sitzung des Bauausschusses der Stadt Landau in der Pfalz am 12.02.2019 umfasst 8 Teilprotokolle. Sie enthält die fortlaufend nummerierten Blätter 1 bis 91.

Vorsitzender

Dr. Maximilian Ingenthron
Bürgermeister

Schriftführerin

Madlene Spielberger