



Informationsvorlage 660/217/2020

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 09.01.2020	Aktenzeichen: 66_10_03 660-S	
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit
Stadtvorstand	13.01.2020	Vorberatung N
Mobilitätsausschuss	22.01.2020	Kenntnisnahme Ö
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen	28.01.2020	Kenntnisnahme Ö

Betreff:

Flächennutzungsplan 2030, Herausnahme der Ost-Ortsumfahrung Arzheim -
Stellungnahme der Verwaltung

Information:

Ausgangslage

Fachliche Grundlage für den Vermerk der möglichen Ortsumfahrung Arzheim gemäß § 5 Abs. 4 BauGB ist eine Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Modus Consult aus dem Jahr 2017, die die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Siedlungsentwicklungen im Landauer Südwesten sowie der Weiterentwicklung des Gewerbeparks Am Messegelände für das Jahr 2030 prognostiziert.

Die Verkehrsbelastungszahlen wurden dabei für verschiedene Planfälle berechnet. Der Planfall IV 2030 geht von der Entwicklung der Wohnbaugebiete Landau-Südwest mit insgesamt 1.400 Wohneinheiten sowie des Gewerbeparks am Messegelände-Südost aus und stellt somit das maximale Szenario dar. Demnach kommt es im Wesentlichen zu Verkehrszuwächsen im unmittelbaren Umfeld des Gewerbeparks und des geplanten Wohngebietes. Der Planfall VI bildet die Ortsumfahrung Arzheim ab.

	ANF	PNF	PF IV	PF VI
Queichheimer Brücke	31.000	34.400	+ 3.600	+ 3.000
Schloßstraße (Xylanderstraße – Südring)	21.200	22.500	+ 1.700	+ 1.300
Weißenburger Straße Nord (Zweibrücker – Cornichonstraße)	16.300	18.000	+ 3.400	+ 3.000
Weißenburger Straße Süd (südlich Eutzinger Straße)	16.000	18.500	+ 1.000	+ 900
Zweibrücker Straße (Wollmesheimer Str. – Robert Koch-Str.)	18.800	19.100	+ 800	+ 500
Wollmesheimer Straße (Scharfeneck – Drachenfelsstraße)	16.000	16.200	+ 2.300	+ 1.700
Lazarettstraße (Konrad Adenauer – Charles de Gaulle Str.)	1.500	2.200	+ 2.600	+ 2.300

- Analyse – Nullfall 2016 (ANF)
- Prognose – Nullfall (PNF)
- Prognose - Planfall IV (PF IV): mit D 12 und Landau Südwest 1.+ 2. EA
- Prognose - Planfall V (PF V): Planfall IV mit Ostumfahrung Arzheim

Um die Belastungswerte einzuordnen muss bedacht werden, dass von den aufgeführten Tageswerten 10 % auf die Spitzenstunde mit der höchsten Verkehrsbelastung entfallen. Erhöht sich der Verkehr beispielsweise um 1.200 Kfz/24 Std., befahren in der Spitzenstunde 120 Fahrzeuge zusätzlich den Straßenabschnitt. Das sind zwei Fahrzeuge pro Minute.

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

Die Analyse und Prognose der Verkehrsentwicklung bildet die Grundlage für Maßnahmenvorschläge. Der zusätzlich durch die Wohnbauentwicklung im Südwesten von Landau verursachte Verkehr belastet die Hauptstraßenachsen und angrenzenden Knotenpunkte. Rückstau an den Knotenpunkten führt zu Ausweichverkehr in den angrenzenden Straßen. Vorrangiges Ziel muss daher die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte (insbesondere der Kreuzungsbereich Schloßstraße/Xyländerstraße/Weißenburger Straße) sein. Im Fokus stehen dabei zunächst kurz- und mittelfristige Maßnahmen, die sich zum einen auf die technisch-bauliche Anlagen sowie organisatorische Maßnahmen im vorhandenen Straßennetz und zum anderen auf die Optimierung des Mobilitätsangebots des Umweltverbundes beziehen.

Als langfristige Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung auch Netzergänzungen bzw. mögliche zusätzliche Straßenverbindungen berücksichtigt und deren Effekt in die Prognose einbezogen. Unter anderem wird eine Ortsumfahrung Arzheim als mögliche langfristige Option vorgeschlagen. Durch eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen der L 509 und der B 10 kann Verkehr vor Landau abgefangen und direkt auf die B 10 geleitet werden. Um diese schon bestehende Verbindung attraktiv und leistungsfähig zu gestalten, wird der Bau einer östlichen Umfahrung von Arzheim mit einer direkten Anbindung an die Anschlussstelle B 10 /K 13 als mögliche Option angesehen. In Verbindung mit den Optimierungsmaßnahmen im Bestandsnetz kann durch solch eine Lösung die Verkehrsbelastung insbesondere auf der L 509 reduziert, der Verkehrsfluss verbessert und ortsfremder Durchgangsverkehr durch die Wollmesheimer Höhe vermieden werden.

Planungsrechtliche Situation

Der Vermerk des möglichen Trassenverlaufes im Planentwurf des FNP 2030 basiert somit auf den Maßnahmenvorschlägen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017. Mit dem Vermerk eröffnet sich bei Bedarf die Möglichkeit der Einleitung weiterer planungsrechtlicher Schritte, denn eine potenzielle weiterführende Planung muss den Inhalten des Flächennutzungsplans entsprechen.

Die Aufnahme der Trasse in den FNP begründet jedoch keine Zulässigkeit ebendieser. Hierfür wären die konkretisierenden Schritte der verbindlichen Bebauungsplanung oder eines Planfeststellungsverfahrens notwendig. In diesen Verfahren würden alle Belange berücksichtigt, die über eine Zulässigkeit oder Nicht-Zulässigkeit des Vorhabens entscheiden. Hierzu zählen beispielsweise die Belange des Arten- oder Immissionsschutzes. Ebenso würde vor einer verbindlichen Planung das Kosten-Nutzen-Verhältnis dezidiert berücksichtigt werden müssen. Ein Automatismus bis zur Umsetzung der Maßnahme besteht daher nicht.

Ergebnis

Durch die bereits durchgeführten und geplanten Maßnahmen im Bestandnetz (wie die Optimierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der L 509) können die zusätzlichen Verkehre ohne Leistungseinbußen mit abgewickelt werden. Eine nachhaltige Verbesserung der Leistungsfähigkeit in den Knotenpunkten tritt jedoch ohne die punktuelle Netzergänzung nicht ein. Aus fachlicher Sicht wird daher, obwohl sich mehrere Stadtratsfraktionen gegen die Maßnahme ausgesprochen haben, die Option einer Netzergänzung als notwendig erachtet.

Auswirkung:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt:
Begründung:

Ja X / Nein

Anlagen:

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat III - hauptamtlicher BGO
Ordnungsamt

Schlusszeichnung:

