



NIEDERSCHRIFT

über die 2. gemeinsame Sitzung des Ausschusses für

Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und des

Mobilitätsausschusses

am Dienstag, 15.06.2021,

Videokonferenz

Beginn: 17:00

Ende: 19:58



Anwesenheitsliste

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Julius Baur

Christian Feig

Jennifer Follmann

Vertreterin von Dr. Lea Heidbreder

Felix Gerig

Kim Neumann

Lea Saßnowski

CDU

Cyrus Bakhtari

zusätzlich Vertreter von Bernhard Löffel
(Bauausschuss)

Kerstin Bernzott-Uhl

Vertreterin von Dr. Andreas Hülsenbeck

Oliver Blanz

Rudi Eichhorn

Susanne Höhlinger

Peter Lerch

SPD

Klaus Eisold

Florian Maier

Lisa Rocker

Dominic Scheid

Armin Schowalter

FWG

Aniello Casella

Michael Dürphold

Vertreter von Hermann Eichhorn



Wolfgang Freiermuth

FDP

Timo Niederberger

Carsten Triebel

DIE LINKE

Moritz Ranalder

bis 19:17 Uhr (einschl. TOP 3)

Pico Schmidt

Pfeffer und Salz

Marianne Brunner

Vertreterin von Andreas Barlang

Andrea Kleemann

beratende Mitglieder

Suhila Algmati

Fabian Eyer

Mirko Heintz

Michael Scherrer

Tri Tin Vuong

Dieter Wörle

Vorsitzender

Lukas Hartmann

Berichterstatter*in

Ralf Bernhard

Stefan Grewenig

Christoph Kamplade

Christopher Schmidt



Sylvia Schmidt-Sercander

Sonstige

Sandra Diehl

Thomas Hirsch

ab 18:28 Uhr

Madlene Spielberger

Schriftführerin

Stefanie Dausch

Entschuldigt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dr. Lea Heidbreder

vertreten durch Jennifer Follmann

CDU

Dr. Andreas Hülsenbeck

vertreten durch Kerstin Bernzott-Uhl

Bernhard Löffel

vertreten durch Cyrus Bakhtari (Bauausschuss)

FWG

Hermann Eichhorn

vertreten durch Michael Dürphold

Pfeffer und Salz

Andreas Barlang

vertreten durch Marianne Brunner



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

Damit bestand folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Neugestaltung der Königstraße
Vorlage: 660/259/2021
3. Parken in Landau
Vorlage: 660/261/2021
4. Neu- und Ausbau des Prießnitzweges sowie Teile der Jahnstraße
Vorlage: 660/271/2021
5. Erschließung des Neubaugebietes MH 7 in Mörzheim
Vorlage: 660/272/2021
6. Erschließung des Neubaugebietes GS 9 in Godramstein
Vorlage: 660/273/2021
7. Einziehung der alten Äste der K 5 gemäß § 37 Landesstraßengesetz (LStrG),
Widmung einer Teilstrecke und einem Ast der K 5 gemäß § 36 LStrG
Vorlage: 680/248/2021
8. Widmung der Bornbachstraße für den öffentlichen Verkehr gemäß § 36
Landesstraßengesetz
Vorlage: 680/249/2021
9. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Hierzu gab es keine Wortmeldungen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Neugestaltung der Königstraße

Der Vorsitzende resümierte, dass über die Neugestaltung der Königstraße bereits seit Jahren diskutiert und verschiedenste Varianten geplant wurden. Es wurden dazu wiederholt verschiedene Institutionen einbezogen. Der neuste Entwurf bündelt nun alle Interessen. Der Vorsitzende gab das Wort an Herrn Bernhard weiter, um die Vorlage zu erläutern.

Herr Bernhard sagte, dass die gewünschten, aber zum Teil gegensätzlichen Anforderungen eine besondere Herausforderung gewesen seien. Der vorgelegte Entwurf sei so flexibel ausgearbeitet, dass eine Anpassung auf zukünftige Entwicklungen möglich sei.

Ideen, die Königstraße in drei Zonen mit unterschiedlichem Nutzungscharakter aufzuteilen, wurden aufgenommen. Ziele hierbei seien, eine hohe Aufenthaltsqualität im Kernbereich zu schaffen, den reinen Durchgangsverkehr auf besser ausgebaute Straßen zu verlagern, die Anfahrbarkeit der Geschäfte weiter zu gewährleisten und Parkmöglichkeiten weitestgehend zu erhalten, um kurze Wege zu ermöglichen. Im weiteren Verlauf erläuterte Herr Bernhard die beigefügte Sitzungsvorlage mit dem dazugehörigen Lageplan.

Herr Gerig sagte, dass das aktuelle Erscheinungsbild nicht mehr der Bedeutung der Königstraße gerecht werde. Die Vorlage sei ein sehr guter Vorschlag.

Es werde Durchgangsverkehr und die damit einhergehende hohe Schadstoff- und Lärmbelastung vermieden, die Erreichbarkeit der Geschäfte durch nahe gelegene Parkplätze trotz Verkehrsberuhigung erhalten sowie der gegenläufige Radverkehr weiterhin ermöglicht, der bei gleichzeitiger Fußgängeratmosphäre zum Bummeln einlade. Begrünung zur Förderung des Mikroklimas ohne Engstellen und Stau werde geschaffen. Es wurde eine angepasste Lösung für jeden Abschnitt ohne ein Regel- und Schilderchaos gefunden.

Diese Konzeption sei durch die Bereitschaft von Kompromissen und respektvollen Umgang der Beteiligten entwickelt worden.

Herr Bakhtari stimmte der Vorlage zu. Die Anliegen der CDU-Fraktion waren die Erhaltung von Parkplätzen, die Erreichbarkeit in der gesamten Straße zur Gewährleistung der Stärkung des Handels und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Er stellte den Antrag, dass die Zeitenregelung der temporären Fußgängerzone zurückgestellt werde. Es müssten zunächst die Zeiten des Lieferverkehrs, der Müllentsorgung und der Straßenreinigung geklärt werden. Eine Diskussion sollte bis kurz vor Beendigung des Ausbaus geführt werden, wenn erkennbar werde, wie die Straße genutzt wurde. Weiterhin sollte nach Umsetzung der temporären Fußgängerzone ein Poller in der Schützengasse angebracht werden, um eine Einfahrt zur Königstraße zu verhindern.

Frau Rocker äußerte formale Bedenken. Da kein zeitlicher Druck bestehe, sei nicht ersichtlich, weshalb diese wichtige Neukonzeption nicht in den Ausschüssen getrennt ausdiskutiert werden könne. Sie kritisierte, dass wiederholt ad hoc beraten und entschieden werden müsse. Sie forderte wieder verstärkt Beteiligungen in den Ausschusssitzungen ein, da dies auf ein Minimum reduziert werde.

Inhaltlich sei die SPD-Fraktion mit der Vorlage prinzipiell einverstanden, auch wenn keine optimale Lösung zur Zufriedenheit aller Beteiligten möglich sei. Vorteilhaft sei die



Flexibilität der Straßennutzung. Kritisch werde der gegenläufige Radverkehr gesehen, da dies ein Gefährdungsrisiko mit sich bringe. Sie wünschte eine Einbeziehung der Anlieger*innen während der Umbauphasen durch ein kluges Konzept. Desweiteren forderte sie im ersten und dritten Abschnitt statt einer 30-Zone eine 20-Zone anzuordnen, um eine erhöhte Sicherheit zu erreichen. Diesen Punkt bat sie separat zu beraten und stellte gleichzeitig den Antrag, die 20-Zone getrennt zur Abstimmung zu bringen.

Herr Casella kritisierte, die Vorlage zu spät erhalten zu haben. Dies sei nicht akzeptabel. Desweiteren hätte vor diesem Beschluss ein Mobilitätsausschuss zur Vorberatung erfolgen müssen.

Kritikpunkt sei der Poller, der mit den Öffnungszeiten für den Handel abgestimmt sein sollte. Die Schließzeiten des Pollers seien jedoch wesentlich früher als die Schließzeiten des Handels. Auch die Problematik, wie Anwohner*innen mit ihren Einkäufen nach 17 Uhr ihr Anwesen erreichen sollen, müsse vorher geklärt werden.

Die Parkplätze vor den Geschäften von Leder-Horn etc. fielen aufgrund von Auslagen weg, daher sei es sinnvoller die Parkplätze gegenüber bestehen zu lassen.

Weiterhin seien die Rosengasse und Augustinergasse nicht als Zufahrt geeignet. Der gegenläufige Radverkehr sei eine Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Hierzu hätte er sich Alternativen gewünscht.

Da es einen hohen Bedarf an Beratungen und Austausch an Anregungen gäbe, lehnte die FWG-Fraktion den Beschlussvorschlag ab und beantragte die Vertagung zum nächsten Mobilitätsausschuss.

Der Antrag wurde je Ausschuss mit 7 Stimmen für die Vertagung und 9 Stimmen gegen die Vertagung abgelehnt.

Frau Brunner wollte wissen, wie viele Behindertenparkplätze vorgesehen seien, wie die Anwohner*innen unterhalb der Martin-Luther-Straße ihr Anwesen erreichen und wie viele gastronomische Betriebe in dem zukünftig beruhigten Bereich ansässig seien.

Zu dem Prozedere schloss sie sich den Vorrednern an und bemängelte die unberechtigte Eile.

Inhaltlich sei Frau Brunner der Meinung, dass die Königstraße als Marke dadurch vereitelt werde, indem sie in mehrere Zonen mit unterschiedlichen Funktionen eingeteilt werde. Um in den südlichen Teil zu gelangen, müsse ein Umweg gefahren werden, was ökologisch sehr fragwürdig sei.

Sie schlug vor die gesamte Straße als verkehrsberuhigte Zone mit Höchsttempo von zehn km/h einzurichten, dann wäre ein gefahrenloser gegenläufiger Radverkehr möglich. Es werde eine vermeintliche Sicherheit vermittelt und über die Gefahren der Verkehrsteilnehmer*innen nicht kommuniziert. Aus diesem und anderen Gründen lehnte die Fraktion Pfeffer & Salz die Vorlage ab.

Herr Triebel betonte, dass auf die Ergebnisse aus dem Stadtforum, sowie die Wünsche der AKU und andere eingegangen wurde. Er bestätigte auch, dass es keinen Kompromiss geben würde, der Jedem gerecht werde, daher sei die Vorlage ein gutes Ergebnis. Die Frage der Schließzeiten konnte nicht abschließend von der Fraktion beraten werden. Jedoch sei der Entwurf sehr flexibel und könne daher jederzeit den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Herr Triebel stimmte dem Beschluss zu.

Herr Ranalder konnte die fundamentale Kritik an dem Verfahren nicht nachvollziehen, da viele Vorschläge der Fraktionen in das Konzept eingearbeitet wurden.

Seine Fraktion hätte sich einen größeren Bereich für die Fußgängerzone gewünscht. Bedenken bezüglich der Erreichbarkeit von Anwohner*innen an ihr Grundstück, könne



man mit den absenkbaren Pollern ausräumen. Sehr erfreut sei er über die Flexibilität der Öffnungszeiten für die Fußgängerzone und er freue sich auf deren Ausweitung. Herr Ranalder sprach sich für den Vorschlag aus.

Der Vorsitzende bestätigte, dass es eine Lösung für Anwohner*innen durch eine Chipkarte geben könnte. Die Zufahrt über die Nebenstraßen sei auch nach 17 Uhr noch möglich, lediglich die Hauptzufahrt werde gesperrt. Es werde eine Höchstparkdauer von einer Stunde geben, somit können die letzten Kunden*innen bis 18 Uhr in der Straße verweilen. Danach sollte der störende motorisierte Verkehr zu Gunsten der Gastronomie die Königstraße frei machen.

Zur Frage von Frau Brunner bestätigte er die Anzahl von vier Gastronomen in diesem Bereich.

Zum formellen Verfahren erklärte der Vorsitzende, dass der gleiche zeitliche Verlauf ab Erstellung der Sitzungsvorlage über Stadtvorstand bis zur öffentlichen Bekanntmachung und Freigabe der Information über Session bis zur entsprechenden Sitzung in der folgenden Woche, erfolgte, wie auch in der Vergangenheit. Zusätzlich wurde dieses Thema seit 7 Monaten beraten und der Ausschuss über grundsätzliche Überlegungen informiert.

Herr Scherrer schrieb über die Chatfunktion, dass diese Lösung als Kompromiss grundsätzlich gut sei. Er bat das Thema Anfahbarkeit und Erreichbarkeit durch Pflegedienste im Auge zu behalten.

Der Vorsitzende informierte, dass hierzu eventuell eine Lösung in Form eines Ausweises, ähnlich wie für die Handwerker, über die Metropolregion kommen könnte.

Herr Eisold widersprach, dass es kein normaler Ablauf sei, zwei Ausschüsse in einer Sitzung tagen zu lassen. Es würde ihn interessieren, ob es wirklich nur Sitzungsökonomische Gründe für die gemeinsame Sitzung gebe.

Die Frage von Frau Brunner bezüglich der Behindertenparkplätze sei noch nicht beantwortet worden.

Herr Eisold habe gelesen, dass das Minimum von 1,50 Meter Breite für Gehwege nicht mehr gültig sei. Er wolle verstehen, warum die Bürgersteige mit 1,58 Meter Breite in der Königstraße möglich seien und was die begründeten Ausnahmen dazu seien.

Desweiteren erkundigte er sich nach den Zugängen zwischen der Ostbahnstraße und der Königstraße sowie zu den Anwesen von Nummer 25 bis 29.

Hierzu antwortete der Vorsitzende, dass die Rosengasse weiterhin über die Ostbahnstraße erreichbar sein wird. Die Festlegung der Behindertenparkplätze wird im Laufe der nächsten zwölf Monate unter Beteiligung des Behindertenbeirats erfolgen. Im Stadtvorstand gab es keine Widersprüche die beiden Ausschüsse in einer Sitzung zusammenzufassen, da die Themen gut zusammen zu diskutieren wären. Somit wurde die Entscheidung getroffen, beide Ausschüsse zu beteiligen.

Herr Bernhard sagte, dass es keine Regelung zur Gehwegbreite gebe. Es sollte danach abgewogen werden, ob ein Bereich verstärkt von Fußgänger*innen oder eher vom motorisierten Verkehr genutzt werde. Demnach könne der Bürgersteig schmaler ausfallen, wenn Parkplätze benötigt werden oder breiter, wenn eine höhere Fußgängerfrequenz erwartet werde.

Der Antrag der SPD-Fraktion die Abschnitte 1 und 3 mit Tempo 20 einzurichten, wurde einstimmig angenommen.



Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss stimmten bei jeweils drei Gegenstimmen mehrheitlich dem Beschlussvorschlag zu.

Beschlussvorschlag:

Dem Ausbau der Königstraße und der verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach Anlage 1 wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

Parken in Landau

Der Vorsitzende schickte voraus, dass Landau eine Stadt in einer ländlichen Region sei. Daher seien viele Menschen noch auf ihr Fahrzeug angewiesen. Die Möglichkeiten zur Wahl des Verkehrsmittels müsse in Zukunft noch wesentlich weiter ausgebaut werden.

Der Stadtrat habe den Mobilitätsausschuss beauftragt, das langjährige Problem des Parkdrucks in der Südstadt zu lösen.

Um das Parkproblem zu lösen, werde nun vorgeschlagen, die Parkraumbewirtschaftung zu überarbeiten und auszuweiten. Eine gleiche Gebühr für die gesamte Stadt sei unverhältnismäßig, daher soll es sieben Parkzonen geben, die mit unterschiedlichen Tarifen bewirtschaftet werden. Die Staffelung der Gebühren richte sich nach Lage und Wert des Parkplatzes, aber nicht mehr nach Wohnort. Dadurch werden Anwohner*innen und Pendler*innen gleichgestellt, es werde für das Fahrzeug Gebühren erhoben, unabhängig von persönlichen Verhältnissen des*r Besitzers*in. Mit dieser Bewirtschaftung erhoffe man sich eine bessere Auslastung der privaten Parkplätze von Anwohnern*innen, eine Reduktion des Parksuchverkehrs, ein erhöhter Anreiz zur Nutzung von Park- & Ride-Parkplätzen, Sharing-Konzepte und ÖPNV.

Aktuell seien mehr Anwohnerparkausweise ausgestellt worden, als es Anwohnerparkplätze gebe. Es bleibe nicht aus, dass ein weiteres Ticket zum bestehenden Ausweis gezogen werden müsse. Um die Unübersichtlichkeit des Parksystems, bei denen Anwohner*innen unbeabsichtigt auf gebührenpflichtige Parkplätze stehen und Pendler*innen bzw. Besucher*innen auf Anwohnerparkplätze parken, zu vereinfachen und Ordnungswidrigkeiten zu vermeiden, solle das Anwohnerparken auslaufen.

Sozialökologische Aspekte, wie zum Beispiel den Wohnberechtigungsschein, können nicht berücksichtigt werden, da die Gebührenordnung kein Sozialrecht sei. Es sei im allgemeinen Gebührenrecht keine Differenzierung von Menschen mit hohen und geringen Einkünften vorgesehen, weil es sich bei den Gebühren um Kosten für eine Sache handle.

Die Steuerungselemente Antriebstechnologie oder Maße eines Fahrzeugs, sind keine Elemente für eine sozial gerechtere Gestaltung der Tarife. Damit erreiche man nicht den Menschen, den man entlasten wolle.

Abschließend erläuterte der Vorsitzende, dass mit dem neuen System größere Quartiere geschaffen werden sollen, um eine höhere Flexibilität für die Parkenden zu bieten. Gleichzeitig werde die Fairness zwischen Anwohner*innen der Innenstadt, der Stadtdörfer und der Landkreise hergestellt. Würde nur die Problematik der Südstadt angegangen, könnten neue Probleme geschaffen werden. Es sei das Ziel den Parkraum im Gesamten für alle gerecht und verständlich mit klaren Abgrenzungen zur Verfügung zu stellen.

Frau Saßnowski informierte, dass die Koalition noch drei weitere Punkte zum neuen Parken vorschlagen wolle, welche von Herrn Bakhtari ausgeführt werden.

Das aktuelle Parksysteem sei inzwischen dermaßen zusammengestückelt, dass es weder verständlich noch gerecht sei. Die unterschiedlich hohe Erhebung von Gebühren zwischen Anwohner*innen (7Cent/Tag), Pendler*innen und den Einzelhandel für seine Ausstellware sei sehr ungerecht. Die Kosten für die Herstellung und den Unterhalt eines



Parkplatzes beträgt ca. 700 Euro jährlich. Dies hätten alle mitzufinanzieren, unabhängig ob man Autobesitzer*in sei oder nicht. Private Parkplätze werden zwischen 20 und 80 Euro pro Monat vermietet. All dies sei ebenfalls sehr ungerecht.

Die Erfahrung aus anderen Städten zeige, dass ein Ausbau alternativer Möglichkeiten in Kombination mit einer spürbaren Bewirtschaftung dazu führe, dass es wieder mehr Raum auf den Straßen gebe. Es werde Platz gemacht für die, die auf ihr Fahrzeug angewiesen seien. Dies führe zu einer Verkürzung der Parkplatzsuche und somit einer Verringerung von Schadstoffbelastungen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stimmten eindeutig für die Sitzungsvorlage mit den Ergänzungen, welche noch vorgestellt werden.

Herr Bakhtari führte aus, dass der Bund die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen habe, den öffentlichen Raum durch angemessene Gebühren zu bewirtschaften.

Die Notwendigkeit das gesamte Bewirtschaftungskonzept zu überarbeiten, ergab sich durch den hohen Parkdruck der Südstadt, für welche kein Anwohnerparken möglich sei. Die Ziele des neuen Systems sind die gerechte Bewirtschaftung des Parkraumes, das Dauerparken zu günstigen Konditionen zu ermöglichen und die Erhöhung der Parkfrequenz für den Einzelhandel.

Herr Bakhtari stellte den Ergänzungsantrag, dass zusätzlich Monatstickets zu 1/12 des Tarifes der Jahresgebühren eingeführt werden. Ebenso sollen die Kosten für das 4-Monatsticket den Jahresgebühren angepasst werden. Das Monatsticket soll am Parkscheinautomat gezogen werden können und die Verwaltung soll Möglichkeiten finden, dass das Thermopapier nicht ausbleicht und lesbar bleibe. Perspektivisch sollen alle Dauerparkmöglichkeiten zeitnah digital eingeführt werden, um den Aufwand für die Verwaltung und den/die Nutzer*in gering zu halten. Desweiteren sollen die Parkplätze der Innenstadt einheitlich veranschlagt werden und die Preiserhöhung ab 2023 auf 3,50 Euro statt 4,00 Euro und auf 0,035 Euro statt 0,04 Euro korrigiert werden. Abschließend beantragte er die Prüfung, ob eine soziale Abfederung der Gebührenstaffelung in Form von Hubraum, Größe des Fahrzeugs oder Ähnliches umgesetzt werden könne. Berechnungen über Angaben des Kfz-Scheins sollten möglich sein.

Herr Maier lehnte die Sitzungsvorlage ab. Begründung hierfür sei das Argument der Gleichberechtigung für Pendler*innen und Anwohner*innen.

Künftig könnten alle auf den Parkplätzen der Innenstadt parken, welche bisher den Anwohner*innen vorbehalten waren. Der Parkdruck wird sich in die Innenstadt verlagern, da diese sehr beliebt sei und die großen Parkplätze ungenutzt bleiben. Hier entstehe eine Ungerechtigkeit gegenüber den Anwohnern*innen. Dies widerspreche ebenfalls der autoarmen Innenstadt, da der Park-Such-Verkehr erheblich zunehme.

Herr Maier betonte, dass die Vorlage nicht wegen der Erhöhung der Kosten abgelehnt werde, sondern wegen dem neu geschaffenen Konkurrenzdruck zwischen Anwohner*innen und Pendler*innen. Wohnen in der Stadt sollte weiterhin attraktiv bleiben, daher sollten Bürger*innen nicht den Pendler*innen gleichgesetzt werden.

Wie schon mehrfach vorgeschlagen, könnte der Neue Messplatz mit einem kostenfreien Shuttle hinzugezogen werden, um die Innenstadt autofreier zu bekommen.

Anlässlich der problematischen Parksituation in der Südstadt begrüßte Herr Casella, dass Lösungen gefunden werden. Die Argumentation der Vorlage sei nachvollziehbar.

Jedoch äußerte er Bedenken, durch die Öffnung der Parkplätze für alle einen erhöhten Park-Suchverkehr in der Innenstadt zu fördern. Dies sei nicht gewünscht.

Er schlug ebenfalls vor, den Neuen Messplatz bei den Überlegungen miteinzubeziehen. Es könne ein attraktives Ticket für Pendler*innen und Besucher*innen geschaffen werden, mit dem eventuell der ÖPNV genutzt werden könnte.



Das Argument der Fairness, dass die Bewohner*innen der Südstadt nicht mit 180 Euro und die der Innenstadt mit 25 Euro für einen Bewohnerparkausweis belastet werden, könne nachvollzogen werden. Allerdings sei es auch nicht fair, den Anwohner*innen der Innenstadt 360 Euro und Anwohner*innen der Südstadt 180 Euro Gebühren abzuverlangen.

Diesbezüglich sei die Fraktion der Freien Wähler strikt dagegen und lehnte die Beschlussvorschläge ab.

Frau Brunner hatte grundsätzlich keine Einwände, das Anwohnerparken gebührenpflichtig zu machen. Allerdings nicht, wie es in der Sitzungsvorlage vorgeschlagen werde. Gebühren in Höhe von 360 Euro in der Innenstadt seien nicht akzeptabel. Es gebe viele Rentner*innen oder Familien mit kleinen Kindern, die nicht täglich auf das Fahrzeug angewiesen sind, es dennoch für Wocheneinkäufe, Arzttermine etc. bräuchten. Bei gleichzeitiger Wegnahme des wohnungsnahen Parkplatzes sollen diese Menschen mit Abstand die höchsten Gebühren zahlen. Dies sei unzumutbar. Solvente Menschen werden auch in Zukunft diese Gebühren zahlen und nicht auf das Fahrzeug oder einen Zweitwagen verzichten. Eine Zweiklassengesellschaft werde geschaffen, dies sei keine Fairness. Sie lehnte die Vorlage ab.

Im Vergleich zur ursprünglichen Planung begrüßte Herr Triebel die nun minimal erhöhte Tagesticketpreisanpassung der Innenstadt. So erreiche man eine erhöhte Frequenz der Parkplatznutzung in der Innenstadt. Ein hoher Umschlag der Parkplätze helfe dem Einzelhandel.

Die Abschaffung der Gebührenbefreiung von E-Fahrzeugen befürwortete Herr Triebel. Hiervon hatten eher Menschen profitiert, denen eine Ticketgebühr noch zumutbar gewesen wäre.

Herr Ranalder teilte die Problemanalyse und bestätigte, dass dringender Handlungsbedarf bestehe. Aktuell könne für 25 Euro im Jahr der öffentliche Raum genutzt werden. Diesen dürfe man nur nutzen, wenn es unausweichlich sei und keine andere Option gebe. Öffentliche Fläche als Parkraum sei der denkbar geringste Nutzen für das Allgemeinwohl.

Die Verkehrswende sei gut und wichtig, dennoch gebe es Menschen, die auf das Fahrzeug angewiesen seien. Es sei gut, dass durch den vorliegenden Vorschlag die Ungerechtigkeit der Kosten für Landauer*innen und Auswärtige berichtigt werde.

Die Grundidee der Vorlage wurde von Herrn Ranalder unterstützt, allerdings kritisierte er, dass eine neue Ungerechtigkeit geschaffen werde. Es wohnen noch Menschen in der Innenstadt mit geringem Einkommen, die nicht entscheiden können, ob sie in eine günstigere Zone ausweichen oder auf das Fahrzeug verzichten.

Seine Fraktion hatte sich Gebühren in Höhe von 120 Euro vorgestellt. Dies hätte ebenfalls eine Steuerungswirkung entfaltet.

Er begrüßte den Vorschlag der CDU-Fraktion ein monatliches Ticket einzuführen, da es für den Parkenden einfacher zu zahlen sei.

Bedenken zur Sozialverträglichkeit seien noch vorhanden. Geringverdienende dürften bei der klimafreundlichen Gestaltung nicht ausgeschlossen werden und sollten nicht verprellt werden.

Aus diesem Grund und weil noch Anpassungen vorgenommen werden sollten, enthielt sich Herr Ranalder.

Der Vorsitzende stimmte der Problematik der sozialen Ungerechtigkeit zu. Allerdings bestehe diese bereits heute und werde nicht neu geschaffen.

Er sicherte zu, dass eine soziale Differenzierung in Landau eingeführt werde, sobald hierfür rechtliche Instrumente zur Verfügung gestellt werden.



Zu Frau Brunners Einwand erklärte der Vorsitzende, dass Ladevorgänge für die Anwohner*innen weiterhin kostenfrei möglich sein werden.

Den Antrag die Tickets für 3,50 Euro und 0,035 Euro festzusetzen sei annehmbar. Auch hier sei eine Differenzierung zwischen Innenstadt und Peripherie erkennbar und ein hoher Umschlag der Kurzzeitparkplätze gegeben.

Die Monatstickets werden eingeführt, die Umsetzung des Ticketerwerbs müsse noch geklärt werden.

Es sei teilweise richtig, dass grundsätzlich die Parkplätze der Innenstadt, zum Beispiel die Nußbaumgasse, für alle freigegeben werde. Es werde jedoch keine Möglichkeit geschaffen, dort Tages- oder Kurzeittickets zu kaufen. Diese Plätze seien nur durch Dauerparker*innen nutzbar. Man erhoffe sich dadurch eine Reduzierung des Park-Suchverkehrs.

Einen Tarif von 10 Euro pro Monat in der Südstadt halte der Vorsitzende für zu gering, um die Anwohner*innen dazu zu bewegen, die eigenen Garagen, Höfe, Stellplätze zu nutzen. Daher wurden 180 Euro vorgeschlagen.

Zur Kritik der Ungleichbehandlung von Innenstadt und Parkquartier Süd sei er offen für Vorschläge, habe aber bisher keinen angemessenen Preis genannt bekommen. Zu beachten sei, dass die Tickets nicht zu günstig angeboten werden dürften, da die Gefahr bestünde, dass jeder ein Dauerticket erwerben würde. Dies solle vermieden werden.

Herr Gerig merkte an, dass man aufhören müsse, Sozialpolitik über Parkplatzpolitik regeln zu wollen.

Die Mitglieder der Freien Wähler sollten sich entscheiden, ob sie den Einzelhandel durch eine erhöhte Frequenz und Anfahrmöglichkeit steigern wollen oder für eine vermeintlich gerechte Parkplatzgebührenverteilung seien.

Herr Feig verdeutlichte die Situation der Pendler. Aufgrund schlechter ÖPNV Anbindung seien diese auf das Auto angewiesen und nehmen eine schlechte, verwirrende und teure Parksituation in Landau wahr. Er befürwortete die Vereinheitlichung des Parksystems für geringere Kosten.

Herr Ranalder ergänzte noch zu seiner Rede, dass er die Berücksichtigung von Hubraum oder ähnliches nicht angemessen fände. Meist seien es die Geringverdienende, die auf die älteren und somit billigeren Fahrzeuge angewiesen seien. Diese mit einer Preisstaffelung zu strafen, sei unangebracht.

Der Kritik der SPD-Fraktion, man würde die Autos in die Stadt zurückholen, entgegnete er, dass es noch den Alten Meßplatz mit einem günstigeren Tarif zum Parken gebe.

Desweiteren bat er um mehr Berücksichtigung der Einzelhändler, die nicht der AKU angehören und dass deren Interessen im Ausschuss vertreten werden.

Herr Triebel erklärte, dass 180 Euro für die Innenstadt kein Lenkungsmittel darstelle, da dann an die Tages- und Kurzeittickets teurer werden müssten. Die mache Landau als Einkaufsstadt unattraktiv.

Herr Maier hatte dennoch Zweifel, Pendler*innen die Möglichkeit zu geben an der Stiftskirche parken zu können, was eventuell eine junge Familie mehr bräuchte und darauf angewiesen sei. Aufgrund der Unangemessenheit schlug er vor, das Anwohnerparken an dieser Stelle zu belassen.

Herr Eisold fragte, wie viele Parkausweise aktuell verkauft wurden und wie viele künftig verkauft werden sollen und wie die Regulierung erfolgen soll, wenn mehr



Ausweise als vorhandene Parkplätze ausgegeben werden. Ebenso erkundigte er sich nach Maßnahmen zur Eindämmung von Park-Suchverkehr.

Er bat um Ausarbeitungen, welche Parkmöglichkeiten in der Südstadt im Umkreis von 1.000 Metern zur Verfügung stehen, um dies alles nachvollziehen zu können und er bat um weitere Auswahl- und Handlungsmöglichkeiten, wie die Problematik in den Griff zu bekommen sei.

Er sah nicht das Problem der unbenutzten Garagen, sondern die Versiegelung von Flächen zu Gunsten des Parkens. Auch private Flächen würden zu Lasten von Garten versiegelt, um auf dem Grundstück parken zu können.

Gleiche Beträge bedeuten nicht Gerechtigkeit. Menschen in der Innenstadt, die auf ein Auto angewiesen seien, werden benachteiligt. Erst wenn es Instrumente der Sozialgerechtigkeit gebe, dürfe man handeln und nicht umgekehrt.

Herr Eisold wollte wissen, wie der Zeitplan für die Umsetzung sei und ob es nach diesem Beschluss ein weiterer Beschluss erfolge. Weiter fragte er, ob eine Bürgerbeteiligung geplant sei oder ob dies nun die endgültige Entscheidung sei.

Herr Casella schlug vor, die Ungleichbehandlung der doppelten Gebühr von Innenstadt zu Parkquartieren durch einen Mittelwert auszugleichen.

Zum Kommentar von Herrn Gerig, antwortete er, dass natürlich die Frequenz für den Einzelhandel gefördert werden solle. Der Preis sei weder förderlich noch hinderlich für den Kundenverkehr.

Das auslösende Problem seien die Dauerparker*innen in der Südstadt und nicht die Nutzung der Kundenparkplätze in der Innenstadt. Es müssen Alternativen geschaffen werden für die Dauerparker*innen.

Herr Blanz fragte, ob geprüft wurde, dass dies die günstigste Variante sei, die umgesetzt werden könnte. 180 Euro Gebühr sei bereits eine enorme Erhöhung, aber 360 Euro seien unverhältnismäßig.

Der Vorsitzende antwortete, dass bei dem Verkauf der Tickets keine Begrenzung vorgesehen sei. Er gehe von einem geringeren Park-Suchverkehr aus, da Ortskundige in der Regel erkennen, wo was frei sein wird.

Einen Zeitplan für eine weitere Ausweitung von Parkquartieren gebe es aktuell nicht.

Eine Bürgerbeteiligung zu dem Thema Südstadt wäre nicht zielführend gewesen. Er sah die Verantwortlichkeit bei der Verwaltung, da die Politik das Thema seit Jahren nicht angegangen sei.

Auf die Frage von Herrn Blanz antwortete der Vorsitzende, dass ein niedrigerer Preis nicht zu den erwarteten Effekten führe. Die vorgeschlagenen Preise unterbieten die politische Forderung von 1 Euro Tickets für den ÖPNV, daher sei eine Absenkung nicht vorstellbar.

Herr Schmidt erklärte, weshalb ein Anwohnerparken in der Südstadt nicht möglich sei.

Anwohnerparken sei eine Ausnahme des Grundsatzes der öffentlichen Parkraumbewirtschaftung, der sehr hohe Hürden gesetzt seien.

Es müsse ein hoher Mangel an privaten Stellflächen vorhanden sein, sowie ein sehr großer Parkdruck für Anwohner*innen und Pendler*innen bestehen. Sobald zumutbare fußläufige Parkmöglichkeiten bestehen, dürfe vom Grundsatz nicht abgewichen werden.

Die vergangenen Untersuchungen haben ergeben, dass es Straßenzüge und auch Bereiche östlich der Bahnlinie gibt, die nicht ausreichend beansprucht werden. Damit sei die Voraussetzung von fehlenden, in fußläufiger Entfernung gelegenen Parkplätzen, nicht erfüllt und ein Anwohnerparken dürfe nicht eingerichtet werden.



Der Vorsitzende sagte, es sei auch keine Lösung, Parkplätze zu streichen, um den Parkdruck noch weiter zu erhöhen und damit theoretisch Anwohnerparken zu ermöglichen. Das Problem werde dadurch nicht gelöst.

Herr Eisold bat um Zusendung von Hinweisen zu Richterrecht und Verordnungen, um dies zu seinem Verständnis nachlesen zu können.

Herr Scheid verstehe nicht, warum das Gebiet um die Paul-von-Denis-Straße nicht zu den Überlegungen herangezogen werde. Gewerbe und Wohngebäude siedeln an und die Fahrzeuge werden vermehrt hinzukommen. Er sehe dann die Voraussetzung der fehlenden Parkplätze gegeben.

Der Vorsitzende antwortete, man gehe aus dargestellten Gründen (1.000m Entfernung) nicht davon aus, dass mit fortschreibender Entwicklung sich die Voraussetzungen zum Anwohnerparken ändern werden. Die Bitte aus der Südstadt aktiv zu werden, werde immer lauter und man wolle nicht noch länger mit einer Umsetzung warten. Es sei an der Zeit tätig zu werden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss empfahl bei jeweils sechs Gegenstimmen und einer Enthaltung mehrheitlich dem Hauptausschuss und dem Stadtrat den Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

Beschlussvorschläge:

1. Den neuen Quartiersgrenzen für die Abgrenzung der Parkräume gemäß Anlage 1 wird zugestimmt. Es wird unterschieden zwischen Innenstadt (orange), Alter Meßplatz (grau) und Stadtquartieren (blau). Letztere werden durch die Abgrenzung der Ringstraßen unterschieden: West, Nord, Ost, Süd und Nordost.
2. Der Aufnahme der Südstadt und des Wohnparks am Ebenberg nach Anlage 2 in die Parkraumbewirtschaftung der Stadt Landau wird zugestimmt.
3. Der Aufnahme der Parkplätze in der Eutzinger Straße, Löhlstraße und am Westbahnhof in die Parkraumbewirtschaftung nach Anlage 2 wird zugestimmt. Die Tarife richten sich nach den benachbarten Stadtquartieren.
4. Im orangenen Parkquartier (Innenstadt) wird der unmittelbaren Senkung des Jahresparktickets auf 360 Euro (bisher: 410 Euro) pro Jahr, der Senkung des Monatstickets auf 30 Euro (bisher 41 Euro) sowie der Anpassung der Kurzzeitparktarife und Tagestickets ab dem 1. Januar 2023 auf 3,5 Cent pro Minute (bisher: 2,5 Cent pro Minute) sowie 3,50 Euro pro Tag zugestimmt. Unmittelbar wird außerdem ein 4-Monats-Ticket eingeführt (120 Euro).
5. In den blauen Parkquartieren (Nord, Nordost, Ost, Süd, West) wird der Senkung des Jahresparktickets auf 180 Euro (bisher: 410 Euro bei Bewirtschaftung), der Senkung des Monatstickets auf 15 Euro (bisher 41 Euro), der Senkung des Tagestickets auf 2 Euro (bisher: 2,50 Euro) und dem Kurzeittarif auf 2 Cent pro Minute sowie der Einführung eines 4-Monats-Tickets (75 Euro) und Wochen-Tickets (7 Euro) zugestimmt.
6. Im grauen Parkquartier (Alter Meßplatz) wird der unmittelbaren Senkung des Jahresparktickets auf 240 Euro (bisher: 410 Euro), der Senkung des Monatstickets auf 20 Euro (bisher 41 Euro), der Einführung eines 4-Monats-Tickets (80 Euro) und der



Einführung eines Wochen-Tickets (10 Euro) ab 1. Januar 2023 zugestimmt. Angenommen wird auch die Erhöhung des Kurzzeit- und Tagestarifs zum 1. Januar 2023 auf 3 Cent pro Minute und 3 Euro pro Tag.

7. Es werden ab Beschluss dieser Vorlage keine neuen Anwohnerparkausweise ausgegeben. Bereits ausgegebene Anwohnerparkausweise werden im Rahmen einer Übergangsregelung 12 Monate über die im Parkausweis ersichtliche Geltungsdauer hinaus zum Parken anerkannt. Wer frühzeitig, das bedeutet innerhalb dieser 12 Monate, seinen Anwohnerparkausweis gegen ein Dauerparkticket eintauscht, erhält für ein Dauerparkticket einmalig einen Preisnachlass von 50%.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Neu- und Ausbau des Prießnitzweges sowie Teile der Jahnstraße

Der Vorsitzende verwies auf die Sitzungsvorlage und eröffnete die Fragerunde.

Herr Baur äußerte sich positiv zu der neuen Nutzung des Gebietes und könne sich auch vorstellen, dass ein Teil der Bebauung durch das GML übernommen werde und die Stadt dadurch vertreten sei.

Herr Bakhtari stimmte der Sitzungsvorlage zu und merkte an, dass sogar 170 Parkplätze vorhanden seien statt der erforderlichen 111 Parkplätze.

Herr Eisold fragte, wie viele Etagen und Stellplätze das geplante Parkdeck enthalte.

Herr Bernhard antwortete, dass das Parkdeck eine Option sei. Dies sei noch nicht konzipiert und kein Inhalt dieser Vorlage. Im ersten Schritt sollen ebenerdige Stellplätze für den Bedarf der Sporthalle geschaffen werden.

Herr Freiermuth begrüßte ebenfalls grundsätzlich den Ausbau, merkte allerdings an, dass unter TOP 3 gerade über einen Parkdruck geredet wurde. Die Stellplätze am Prießnitzweg sollen mit in die Überlegungen einbezogen werden da diese nicht weit von der Kernstadt entfernt seien und zur Entlastung beitragen könnten.

Frau Kleemann enthielt sich der Stimme. Aufgrund der Kurzfristigkeit und den umfangreichen Tagesordnungspunkten beider Sitzungen, konnte sich der Planung nicht ausreichend angenommen werden.

Herr Schmidt stand der Vorlage ebenfalls positiv gegenüber, gerade im Hinblick auf die folgende Abstimmung der Synopse zu C39 im Bauausschuss. Er wies auf die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs hin. Um den Westbahnhof als Knotenpunkt zu stärken, bat er um Abwägung bei der Einbeziehung des Parkdecks.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss stimmten bei jeweils einer Enthaltung einstimmig dem Beschlussvorschlag zu.

Beschlussvorschlag:

Dem Neu- und Ausbau des Prießnitzweges und Abschnitte der Jahnstraße nach Anlage 1 wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Erschließung des Neubaugebietes MH 7 in Mörzheim

Der Vorsitzende ergänzte, dass nach einer Ortsbegehung mit der Ortsvorsteherin eine Fußwegeverbindung nach Süden in die Planungen mit aufgenommen wurde.

Herr Dürphold sprach fraktionsübergreifend für alle Mitglieder des Ortsbeirats. Es sei klar, dass in Mörzheim mit einem neuen Wohngebiet kein Dorf im Dorf entstehen solle. Daher war eine Zweiwegeverbindung vorgesehen, die mehrheitlich mit zwei Gegenstimmen beschlossen war. Die Jakob-Becker-Straße, aktuell noch als Wendehammer, sollte die Verbindung zum neuen Gebiet ermöglichen.

Nun gehe es Herrn Dürphold darum, wie mit der Entscheidung des Ortsbeirats umgegangen werde. In den letzten Monaten lehnte der Ortsbeirat die Vorschläge der Stadt mehrmals ab, da keine reine Fuß- und Radwegeverbindung gewünscht war. Dem Ortsbeirat missfiel, dass Entscheidungen des Ortsbeirats übergangen werden und Änderungen nicht vorgestellt und argumentiert werden. Er stellte die Demokratie und Sinnhaftigkeit dieses Organs in Frage. Die FWG-Fraktion stimmte aufgrund der nicht ordnungsgemäßen Verfahrensweise gegen den Beschlussvorschlag.

Ausdrücklich widersprach er der Aussage der Rheinpfalz, dass der Ortsbeirat das Gefühl habe, die Niederschriften seien nicht ordnungsgemäß geführt worden. Dies stimme nicht.

Der Vorsitzende stellte klar, dass es ihm um eine südliche Fußwegeverbindung Richtung Feld gehe und nicht um die westliche Verbindung. Weiter führte er aus, dass es ein normaler Prozess sei, wenn andere Gremien anders entscheiden. Er bat Herrn Kamplade um Ausführung, warum eine Autodurchfahrt hier sachlich nicht richtig erscheint.

Herr Kamplade räumte ein, dass die Kommunikation nicht richtig geführt wurde, dennoch sei der Prozess demokratisch und verfassungskonform erfolgt. Die Sichtweise des Ortsbeirats waren protokolliert und wurden bei den Entscheidungen berücksichtigt. Jedoch wurde nach fachlicher Gesamtabwägung aller Belange folgender Abwägungsvorschlag vorgelegt worden.

Frau Saßnowski erläuterte, dass ein Dorf Gemeinschaft erfahre, wenn Kinder auf der Straße spielen, die sicher sei und Menschen zu Fuß oder per Rad unterwegs seien. Hier komme man ins Gespräch, jedoch nicht, wenn mit dem Auto am Nachbar vorbeigefahren werde.

Herr Dürphold widersprach Frau Saßnowski, und erläuterte, dass Mörzheim ein Haufendorf sei. Der Autoverkehr sei bewusst durch eine ringförmige Einbahnstraße gelenkt worden, um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Dies sei jedoch nicht das Problem, es gehe um die Verfahrensweise und den Umgang mit den Ortsbeiräten.

Herr Freiermuth bestätigte diesen ärgerlichen Umgang. Verwunderlich sei, dass die beschlossenen Punkte des Ortsbeirats nicht in dieser Vorlage erwähnt werden.



Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss empfahl bei jeweils fünf Gegenstimmen mehrheitlich dem Ortsbeirat Mörzheim und dem Stadtrat dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrserschließung des Neubaugebietes MH 7 in Mörzheim nach Anlage 1 wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Erschließung des Neubaugebietes GS 9 in Godramstein

Hierzu gab es keinen Redebedarf.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss stimmten einstimmig dem Beschlussvorschlag zu.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrserschließung des Neubaugebietes GS 9 in Godramstein nach Anlage 1 wird zugestimmt



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 7. (öffentlich)

Einziehung der alten Äste der K 5 gemäß § 37 Landesstraßengesetz (LStrG), Widmung einer Teilstrecke und einem Ast der K 5 gemäß § 36 LStrG

Hierzu gab es keinen Redebedarf.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss empfahl einstimmig dem Stadtrat den Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

Beschlussvorschläge:

1. Einziehung der alten Äste der K 5 gemäß § 37 LStrG

Die bisher öffentlich gewidmeten Flächen werden eingezogen:

Die alten Äste der Kreisstraße K 5 zwischen den Netzknoten 6814 087 J und 6814 087 K sowie 6814 087 I und 6814 087 J der K 5. Die Flächen sind im beiliegenden Lageplan gelb gekennzeichnet.

2. Widmung einer Teilstrecke und einem Ast der K 5 gemäß § 36 LStrG

Gemäß § 36 LStrG werden die Flächen

ab Station 0,000 von Netzknoten 6814083 C bis Station 0,148 nach Netzknoten 6814104 auf einer Länge von 0,148 km

und

ab Station 1,032 von Netzknoten 6814104 B neu bis Station 1,069 nach Netzknoten 6814104 neu auf einer Länge von 0,037 km

zur Teilstrecke der Kreisstraße 5 (K 5), ohne Widmungsbeschränkung, gewidmet.

Die Fläche

ab Station 0,000 von Netzknoten 6814104 C neu bis Station 0,155 nach Netzknoten 6814104 D neu wird auf einer Länge von 0,179 km

zum Ast der Kreisstraße 5 (K 5), ohne Widmungsbeschränkung, gewidmet.

Die zu widmenden Flächen sind im beiliegenden Übersichtsplan rot/gelb gekennzeichnet.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 8. (öffentlich)

Widmung der Bornbachstraße für den öffentlichen Verkehr gemäß § 36 Landesstraßengesetz

Herr Eisold hatte die Bitte, dass im Wendehammer ein geradeaus fahren für Autofahrer möglich gemacht werde.

Herr Bernhard sagte, dass dies zu prüfen sei. An dieser Stelle sei ein Kreisverkehr für Lkws eingerichtet worden, damit ein geradeaus fahren in den Nußdorfer Weg verhindert werde.

Frau Brunner wollte wissen, warum diese Straße erst jetzt gewidmet werde.

Herr Bernhard antwortete, weil sie letztes Jahr von einer Wirtschaftsstraße zu einer öffentlichen Straße ausgebaut wurde.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Mobilitätsausschuss empfahl einstimmig dem Ortsbeirat Nußdorf und dem Stadtrat den Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

Beschlussvorschlag:

Gemäß § 36 des Landesstraßengesetzes (LStrG) wird die Bornbachstraße als Gemeindestraße (§ 3 Nr. 3 LStrG) ohne Widmungsbeschränkung dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Das beiliegende Verzeichnis und der Lageplan sind Bestandteil des Beschlusses.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 9. (öffentlich)

Verschiedenes

Geoportal

Herr Eisold fiel auf, dass die Parkplatzzahl im Geoportal nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht. Es wäre wichtig, dass die Zahlen im gesamten Gebiet der Realität angepasst werden würden.

Herr Bernhard antwortete, dass die Darstellung lediglich plangrafisch erstellt sei. Das Geoportal werde nicht als Grundlage für Planungen herangezogen, da hier keine straßenrechtlich zugelassenen Parkplätze ausgewiesen werden. Das Geoportal könne nicht für das gesamte Stadtgebiet mit diesen Details aufbereitet werden.

Herr Eisold entgegnete, dass die Anzahl der Parkplätze eingetragen wurde und wollte wissen, wie diese ermittelt wurden.

Herr Bernhard sagte, dass diese aus Geoportal zu entfernen seien, damit es nicht zu falschen Annahmen komme.

Fahrradbügel Altes Kaufhaus

Herr Casella fiel auf, dass am Alten Kaufhaus neue Fahrradbügel aufgestellt wurden. Der Standort direkt an der Terrasse der Gastronomie sei sehr unpassend. Es wäre besser, wenn diese an eine geeignetere Örtlichkeit umgesetzt werden würden.

Der Vorsitzende nahm dies als politisches Statement entgegen.

Herr Freiermuth kritisierte diese Aussage. Es sei eine einfache Feststellung, daher wäre eine nachvollziehbare Antwort angemessen gewesen.

Der Vorsitzende erwiderte, dass der Gastronomie bereits kostenfrei Fläche zur Verfügung gestellt werde, daher sei die Anmerkung von Herrn Casella übertrieben.

Frau Kleemann widersprach, dass nach Corona Kosten anfallen würden, dann wären die Bügel aber weiterhin an störender Stelle angebracht.

Der Vorsitzende informierte, dass es hierzu Änderungen geben werde. Zu gegebener Zeit werde man dem Ausschuss Vorschläge zur Außenbewirtung unterbreiten.

Linienbündel Landau

Herr Eisold wollte wissen, warum in der Ausschreibung 2021 zum Linienbündel nicht der Bauausschussbeschluss von Februar 2019 und Stadtratsbeschluss von Februar 2021, welche die Inhalte zur Vorabausschreibung enthielten, eingeflossen sei. Es wäre anderes ausgeschrieben worden, als man gemeinsam in öffentlicher Sitzung beschlossen habe.

Herr Bernhard korrigierte, dass durch den VRN in einer Vorinformation im EU-Blatt allgemein auf die künftige Ausschreibung des Linienbündels hingewiesen wurde. Es erfolgten keine konkreten Informationen, Pläne oder Hinweise auf die beschlossenen Inhalte aus 2019.

Der Vorsitzende unterbrach die Diskussion, da Inhalte besprochen werden, die nur in nicht öffentlicher Sitzung zur Sprache kommen dürfen. Daher könne zu diesem Punkt keine Antwort erfolgen. Er bat um Berücksichtigung und Verständnis.



Die Niederschrift über die 2. gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und des Mobilitätsausschusses der Stadt Landau in der Pfalz am 15.06.2021 umfasst 10 Teilprotokolle. Sie enthält die fortlaufend nummerierten Blätter 1 bis 42.

Vorsitzender

Lukas Hartmann
Beigeordneter

Schriftführerin

Stefanie Dausch