



NIEDERSCHRIFT

über die 14. Sitzung des Mobilitätsausschusses

der Stadt Landau in der Pfalz

am Mittwoch, 24.11.2021,

Rathaus, Marktstraße 50, Ratssaal

Beginn: 17:00

Ende: 19:20



Anwesenheitsliste

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Julius Baur bis 19:07 Uhr (einschl. TOP6)

Felix Gerig

Dr. Lea Heidbreder

Ben Schwarz

CDU

Oliver Blanz

Dr. Andreas Hülsenbeck

Bernhard Löffel Vertreter von Cyrus Bakhtari

SPD

Lisa Rocker

Armin Schowalter

Magdalena Schwarzmüller Vertreterin für Dominic Scheid

FWG

Aniello Casella

Hermann Eichhorn

FDP

Carsten Triebel

DIE LINKE

Moritz Ranalder 17:11 Uhr bis 19:07 Uhr (TOP4-TOP7)

Pfeffer und Salz

Marianne Brunner bis 19:15 Uhr (TOP2 nöTeil)



beratendes Mitglied

Dieter Wörle

Vorsitzender

Lukas Hartmann

Berichterstatter

Ralf Bernhard

Stefan Grewenig

Christoph Kamplade

Christopher Schmidt

Sonstige

Sandra Diehl

Johanna Trauth

Schriftführerin

Stefanie Dausch

Entschuldigt

CDU

Cyrus Bakhtari

vertreten von Bernhard Löffel

SPD

Dominic Scheid

vertreten von Magdalena Schwarzmüller

beratende Mitglieder

Suhila Algmami

Fabian Eyer



Zu dieser Sitzung war unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung ordnungsgemäß eingeladen worden.

Damit bestand folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Verpflichtung eines Ausschussmitgliedes
2. Einwohnerfragestunde
3. 14. Änderung des Bauprogrammes 2018 - 2021
Vorlage: 660/291/2021
4. Förderung der Radwegeinfrastruktur - Sonderprogramm Stadt und Land
Vorlage: 660/292/2021
5. Neukonzeption der Radwegeverbindungen am Goethepark
Vorlage: 660/294/2021
6. Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen
- Auswahl des favorisierten Entwurfs
Vorlage: 660/296/2021
7. Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Landau in der Pfalz,
Vergabe von Ingenieurleistungen
Vorlage: 680/261/2021
8. Verlängerung des VRNnextbike-Vertrages
Vorlage: 660/287/2021
9. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Verpflichtung eines Ausschussmitgliedes

Der Vorsitzende verpflichtete Herrn Schwarz und verwies auf die dazugehörigen Rechten und Pflichten eines Ausschussmitgliedes.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Hierzu gab es keine Fragen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

14. Änderung des Bauprogrammes 2018 - 2021

Hierzu gab es keine Wortmeldungen.

Der Mobilitätsausschuss empfahl einstimmig dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen folgendem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Beschlussvorschlag:

Das Bauprogramm 2018 – 2021 wird nach Anlage 1 geändert.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Förderung der Radwegeinfrastruktur - Sonderprogramm Stadt und Land

Der Vorsitzende erläuterte, dass es trotz Umsetzung vieler Maßnahmen in der Kernstadt, noch an ausreichend guten Radwegeverbindungen zu den Stadtdörfern Landaus sowie zu vielen umliegenden Ortschaften fehle. Weiterhin mangle es auch an guten Verbindungen entlang der Kreis- und Landesstraßen. Die wenigsten der Stadtdörfer seien diesbezüglich erschlossen.

Problematisch sei auch das Feldwegbudget. Dieses ist nicht ausreichend, um eine dauerhafte Sicherstellung und Unterhaltung der gesamten Wege zu gewährleisten. Aktuell könne man Schlaglöcher beheben oder nur wenige Meter der gesamten Strecke sanieren.

Alle Feldwege seien bereits für den Radverkehr freigegeben und die Straßenverkehrsordnung fände dementsprechend heute schon Anwendung.

Das Ziel ist, mindestens eine gute Radwegeverbindung in jedes Stadtdorf herzustellen. Hierfür ist angedacht, in Abstimmung mit den Bauern- und Winzerverbänden und der Zustimmung der jeweiligen Ortsbeiräte, Feldwege zu Fahrradstraßen zu deklarieren, allerdings mit der Freigabe zur landwirtschaftlichen Nutzung.

Diese Wege sollen im Rahmen des Bundesprogrammes Stadt und Land durch eine Förderung von 500.000 Euro fahrradtauglich aufgewertet werden.

Die Umnutzung zu Radstraßen führe mit sich, dass im Haushalt ein Budget für Unterhalt dieser Wege aufgenommen werde, was dem landwirtschaftlichen Betrieb zu Gute komme. Die Stadt Landau sei künftig für den Unterhalt, die Reinigung und die Grünpflege der ausgewählten Wege zuständig. Damit werde das Feldwegbudget entlastet.

Das Programm Stadt – Land des Bundes sehe zwei Jahrespakete vor. Aufgrund des schlechten Wegezustandes und der hierfür erforderlichen Baumaßnahmen, seien Mörlheim und Queichheim im ersten Förderjahr vorgesehen. Mit den Vorsitzenden der Bauern- und Winzerverbände dieser Stadtdörfer sei bereits eine Einigung erzielt worden.

Herr Bernhard erklärte die in der Sitzung vorgelegten Pläne (Anlage 1 und 2), aus denen die bevorzugten geplanten Wege zu den Stadtdörfern und Stadtdörfern untereinander hervorgehen.

Es sei eine stufenweise Umsetzung notwendig, da nicht alle Wege im nächsten Jahr zeitgleich hergerichtet werden können. In der ersten Stufe sei vorgesehen, dass für die Strecken im Südosten Landaus die Förderung beantragt und abgerufen werde, damit diese im nächsten Jahr saniert und ausgebaut werden können. Die vorgeschlagenen Routen wurden mit den jeweiligen Ortsvorstehern und Vertretern der Bauern- und Winzerverbände vor Ort angeschaut. Einige Bereiche seien bereits in einem guten Zustand, jedoch müssten folgende acht Abschnitte saniert werden:

- Weg 1: Asphaltierung des Schotterweges in Richtung Insheim (Teil des Winzerradweges)
- Weg 2: Asphaltierung des Schotterweges in Richtung Herxheim
- Weg 3: Instandsetzung des Asphaltweges zwischen der K 2 und der Gemarkungsgrenze Herxheim
- Weg 4: Instandsetzung des Betonweges zwischen dem Gewerbepark Am Messengelände und Mörlheim
- Weg 5: Instandsetzung des Wegeteilstückes ins Kohlelager
- Weg 6: Asphaltierung des Wegeteilstückes zwischen der Straße Am Birnbach und dem Aussichtsturm



Weg 7: Asphaltierung des Schotterweges zwischen Gewerbepark und Autobahn

Weg 8: Asphaltierung des Weges in Richtung Offenbach am Mörzheimer Sportplatz

Der Vorsitzende sagte, dass es nach neuesten Informationen des Fördergebers zwei einzelne Jahresabschnitte geben soll. Dies bedeute, dass mit Ende des nächsten Jahres die beantragten Maßnahmen abgeschlossen sein sollen. Daher werde nun vorgeschlagen, das Radwegenetz in verschiedene Zeitstufen einzuteilen. Aufgrund des Zeitmangels sei es nicht möglich, den üblichen Gremienlauf einzuhalten. Die Ortsbeiräte wurden jedoch informiert und es gab Abstimmungsgespräche.

Frau Dr. Heidbreder fand die Idee, Feldwege als Fahrradstraßen auszuweiten, sehr spannend. Sie hoffe auf diese Umsetzung, da es sich um eine Win-Win-Situation handeln würde. Die Herausforderung des Aufeinandertreffens von landwirtschaftlichem Verkehr und Fahrradverkehr bestehe jetzt schon. Durch einen Ausbau, würde man diese Verhältnisse jedoch verbessern, da man gefestigte Wege zum Ausweichen habe und somit ein rücksichtsvollerer Umgang möglich werden könne. Frau Dr. Heidbreder stimmte diesem Beschlussvorschlag zu.

Herr Dr. Hülsenbeck konnte beobachten, dass der Winzerradweg sehr häufig genutzt werde. Der CDU-Fraktion sei es sehr wichtig, dass die Maßnahmen mit den Bauern- und Winzerverbänden abgesprochen werden, was nach den Ausführungen des Vorsitzenden erfolgt sei.

Weiter merkte er an, dass es sinnvoll sei, in Form von Schildern und Hinweisen auf die gegenseitige Rücksichtnahme hinzuweisen.

Herr Dr. Hülsenbeck fragte, ob für die im Jahre 2023 angestrebten Radwege bereits eine Förderung in Aussicht gestellt wurde und für beide Jahre eine Zusage erfolgt sei oder ob erst nächstes Jahr die weiteren Wegabschnitte beantragt werden können.

Der Vorsitzende antwortete, dass sich die Stadt Landau im nächsten Jahr für das Folgejahr wieder bewerben könne. Im Laufe des kommenden Jahres müssen mit den interessierten Dörfern mögliche Fahrradrouten erarbeitet und konkretisiert werden. Dies werde man mit allen Beteiligten abstimmen.

Frau Rocker sagte, dass die SPD-Fraktion diese Fördermaßnahme ebenfalls unterstütze, wenn mit den Ortsbeiräten und Winzer- und Bauernverbänden Einvernehmen bestehe. Die Radwegeinfrastruktur sei für die ländliche Region eine gute Ergänzung zu dem bestehenden ÖPNV-Angebot. Die topografische Lage des Umlands sei für den Radwegeausbau ideal und ermögliche eine problemlose Nutzung für verschiedene Bevölkerungsgruppen.

Frau Rocker sagte die Unterstützung für dieses Projekt zu und erkundigte sich über die Folgekosten für den Unterhalt, die auf die Stadt übergehen würden.

Der Vorsitzende nahm einen Betrag im niedrigen bis mittleren vierstelligen Bereich an. Dies sei allerdings abhängig von der Qualität und der Quantität der Reinigung.

Herr Casella erkundigte sich nach den Reaktionen der Bauern- und Winzerverbände.

Der Vorsitzende antwortete, dass zunächst Vorbehalte bestanden, da unklar war, was sich für die Landwirte*innen ändere. Nach Gesprächen und Zusagen, dass von städtischer Seite auf ein rücksichtsvolles Miteinander geachtet werde, zeigten sich die jeweiligen Ortsverbände einverstanden.



Weiter fragte Herr Casella, wer bei der straßenrechtlichen Umwidmung künftig für die Verkehrssicherheit haften würde.

Herr Bernhard informierte, dass bei der Ausweisung von Fahrradstraßen die Verkehrssicherungspflicht auf die Stadt Landau übergehe.

Herr Casella bestätigte, dass das Förderprogramm genutzt werden sollte und die Radwegeinfrastruktur verbessert werden müsse, jedoch stehe man der straßenrechtlichen Umwidmung der Feldwege kritisch gegenüber. Bauern und Winzer müssten sich den Fahrradfahrern auf eigenen Wegen unterordnen und seien nur noch geduldet.

Herr Bernhard entgegnete, dass bereits jetzt die Straßenverkehrsordnung Anwendung findet. Durch die Ausweisung des Feldweges zur einer Fahrradstraße ändere sich diesbezüglich nichts. Für die Landwirte könnte der Vorteil entstehen, dass durch den Ausbau einzelner Wege viele andere Strecken von Radfahrern nicht mehr genutzt werden.

Frau Brunner sprach sich grundsätzlich für bessere Fahrradverbindungen aus. Allerdings sei eine Asphaltierung dieser Wege problematisch. Sie schlug vor, dass griffigere und durchlässigere Materialien verwendet werden sollten. Dies vermeide Senken, Wasserstau und Schmutz.

Herr Bernhard antwortete, ein wassergebundener Belag als Alternative sei grundsätzlich möglich. Jedoch seien diese sehr unterhaltsaufwendig. Außerdem seien diese auch schadensanfällig, wenn schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge auf den Belägen fahren. Die Folgekosten würden die Herstellungskosten übersteigen. Pflaster wäre ebenfalls teurer in der Herstellung und im Unterhalt als Asphalt. Da bereits viele Stellen asphaltiert sind, sei es sinnvoll, diesen Belag fortzuführen. Geprüft werde, ob eine Anpassung in der Breite erfolgen sollte, damit die Fördermittel für Fahrradwege anerkannt werden können.

Der Vorsitzende ergänzte, dass nicht geplant sei, alle Strecken zu asphaltieren. Der Queichtal-Radweg beispielsweise würde wassergebunden bleiben, wie er aktuell ist.

Herr Dr. Hülsenbeck fragte, wie die Umsetzung zwischen Mörlheim und Kohlelager erfolgen werde, da dort Betonplatten vorhanden seien.

Herr Bernhard sagte, um dort asphaltieren zu können, müssten die Platten entfernt werden.

Herr Triebel bedauerte, dass die vorherige Einbindung der Ortsbeiräte und Verbände nicht erfolgen konnte. Wichtiger sei jedoch, dass Änderungswünsche noch berücksichtigt werden könnten, falls dies erforderlich sei.

Die Anbindung der Ortsteile durch Fahrradwege sei nach einer weitest gehenden Anbindung des Straßennetzes sowie durch den ÖPNV eine logische Folge.

Herr Triebel fragte, ob zu den verbleibenden städtischen Kosten in Höhe von 50.000 Euro noch weitere nichtförderfähige Kosten zu berücksichtigen seien.

Der Vorsitzende teilte mit, dass Gelder im Radwegbudget vorhanden seien, um Lücken schließen zu können, die nicht gefördert werden könnten.



Laut Herrn Ranalder hätte es bereits Situationen gegeben, bei denen Radfahrer*innen durch schwefelhaltige Wolken fahren mussten, weil gerade auf dem Feld gespritzt wurde. In einigen Fällen hätte dies zu allergischen Reaktionen geführt. Hierzu wollte er wissen, ob diese Thematik mit den Bauern- und Winzerverbänden besprochen wurde oder man letztlich darauf hoffen muss, dass es zwischen Pendelverkehr und Feldbewirtschaftung zu keinen Konflikten komme.

Der Vorsitzende bot an, dass er das bei der nächsten Gelegenheit ansprechen werde. Dies wurde bisher nicht thematisiert.

Weiter führte Herr Ranalder aus, dass die Anbindung der Stadtdörfer in die Innenstadt zu begrüßen sei. Bei der Asphaltierung von Teilflächen bat er um Beachtung, dass die Übergänge sicher und ohne Stolperfallen vollzogen werden. Ansonsten sprach er seine Zustimmung zu den Beschlussvorschlägen aus.

Herr Löffel fragte, ob die Fahrbahnbreite von drei Metern noch förderungsfähig sei, wenn diese das notwendige Maß zur Ertüchtigung eines Radweges übersteige.

Der Vorsitzende sagte, dass man bei dem Fördergeber entsprechend argumentieren werde, weshalb drei Meter nötig seien. Sollte dennoch weniger gefördert werden, so werden die restlichen Kosten über das Radwegebudget finanziert. Wenn auch diese Gelder nicht ausreichen, müssten Abstriche an den Wegen vorgenommen werden, damit nicht mehr Mittel ausgegeben werden, als zur Verfügung stehen.

Der Mobilitätsausschuss stimmte den Beschlussvorschlägen bei zwei Enthaltungen einstimmig zu.

Beschlussvorschläge:

1. Der Einreichung eines Förderantrages für das Sonderprogramm Stadt & Land zur Verbesserung der Radinfrastruktur für die Stadtdörfer und zur Verbindung ins Umland wird zugestimmt.
2. Maßnahmen können im Jahr 2022 bis maximal 500.000 € an Gesamtkosten umgesetzt werden.
3. Die Umsetzung erfolgt nach Vorlage des Bewilligungsbescheides.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Neukonzeption der Radwegeverbindungen am Goethepark

Der Vorsitzende führte aus, dass mit dem barrierefreien Umbau der Unterführung am Goethepark dem Radverkehr eine schrankenfreie Möglichkeit zur Durchfahrt geboten werden sollte.

Für diese ursprünglich geplante Maßnahme der Unterführung wurden Kosten in Höhe von 480.000 Euro vorgesehen, worin bereits eine Förderung von 350.000 Euro berücksichtigt seien.

Da von Seiten der Deutschen Bahn weitere bauliche Maßnahmen zur Sicherung des Bauwerks gefordert wurden und dies weder finanzierbar gewesen wäre noch bis Ende 2025 hätte fertig gestellt werden können, habe man nach einer alternativen Lösung gesucht.

Diese Alternative sehe vor, dass der Gehweg entlang der Zweibrücker Straße in einen Radweg für zwei Richtungen, mit einer Breite von 2,50 Meter zuzüglich einem 75 Zentimeter breiten Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn, auszuweisen. Der Gehweg würde in den Park verschoben. Nach Rücksprache mit dem Umweltamt werde der Weg zum Schutze des Wurzelwerks angehoben und wenige kleinere Bäume müssten weichen.

Insgesamt belaufen sich die Kosten dieser Variante auf 220.000 Euro. Es wären 260.000 Euro aus dem Paket Klimaschutz Radverkehr frei, um Kostensteigerungen in anderen Bereichen, aufzufangen.

Dem Vorsitzenden sei bewusst, dass diese Lösung nicht so ideal sei, wie die ursprüngliche Rampenlösung. Unter den gegebenen Umständen stelle jedoch auch diese Variante eine deutliche Verbesserung zur aktuellen Situation dar.

Herr Dr. Hülsenbeck fragte, ob für die vorhandene Fußgängertreppe eine Verbesserung geplant sei und ob die Notwendigkeit der Überquerungshilfe am Bahnübergang noch gegeben sei. Weiter erkundigte er sich nach den Planungen der Weiterführung des Fahrradweges Richtung Zweibrücker Straße / Friedhofskreuzung sowie die Anbindung zur Schlüsselkreuzung.

Der Vorsitzende erklärte, dass die südliche Verbindung zum Park nur über zwei stark befahrene Straßen erreichbar sei. Mit der Überquerungshilfe wäre dies für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen leichter möglich, ohne den fließenden Verkehr aufzuhalten. Es sei richtig, dass auf der Südseite des Gehweges kein Radverkehr in beide Richtungen möglich sei.

Herr Bernhard führte fort, dass bei der bestehenden Unterführung die Beleuchtung verbessert werde. Baulich dürfe aufgrund der Stellungnahme der Bahn nichts verändert werden.

Für die Weiterführung des Knotens Zweibrücker Straße / Wollmesheimer Straße gebe es unterschiedliche Überlegungen. Es werden verschiedene Möglichkeiten für eine bessere Leistungsfähigkeit geprüft. In diesem Zusammenhang stehen auch die Planungen für eine neue Straßenführung der gesamten Ost-West-Verbindung einschließlich der Wollmesheimer Höhe, neues Wohnbaugebiet und die Einmündung der Drachenfelsstraße. Mit dem Umbau des Schlüsselknotens wird die Radwegeverbindung über Xyländerstraße und in Richtung Cornichonstraße weitergeführt werden.

Der Vorsitzende ergänzte, dass es noch Ausarbeitungen für den Schlüsselknotenumbau geben müsse, damit eine westliche Anbindung in die Xyländerstraße möglich werde.



Frau Brunner wurde von Herrn Barlang informiert, dass es keine Notwendigkeit gebe, Bäume im Park zu entfernen. Maximal müsste eine kleine Zierkirsche umgesetzt werden.

Herr Bernhard erwiderte, dass dies zunächst die ersten Planungen in Abstimmung mit dem Umweltamt seien. Genaueres werde sich vor Ort ergeben, wenn eine Vermessung der erforderlichen Mindeststandards vorgenommen werde. Anschließend sehe man, welche Pflanzen tatsächlich entfallen müssten. Herr Bernhard versicherte, dass man darauf achte, nur das Notwendige zu entfernen.

Frau Brunner erfreute sich, dass die Rampenlösung nicht kommen werde. Ihrer Meinung nach hätte dies zu einem Werteverlust dieses Naherholungsgebietes geführt.

Herr Casella bestätigte die Meinung von Frau Brunner bezüglich der Rampe. Weiter erkundigte er sich, ob an den Gleisen ebenfalls die Verbreiterung des Gehweges fortgeführt werde oder ob es dort zu einer Engstelle komme.

Herr Bernhard antwortete, dass an den Gleisen keine Veränderung erforderlich sei, da bereits eine Verbreiterung existiere. Unabhängig davon, dürfe die Stadt einen Bahnübergang nicht umgestalten.

Herr Ranalder stimmte den Beschlussvorschlägen zu, da es sich um ein gutes Projekt handle.

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

Beschlussvorschläge:

1. Der Neukonzeption der Radwegeverbindungen im Goethepark nach den Anlagen 1 und 2 wird zugestimmt.
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt, beim Fördergeber die Neukonzeption einzureichen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen - Auswahl des favorisierten Entwurfs

Der Vorsitzende erläuterte, dass das Konzept der Radbrücke auf drei grundsätzlichen Überlegungen basiert.

Zunächst verfolge man mit dem Mobilitätskonzept das Ziel, unterschiedliche Verkehrsarten auf unterschiedliche Routen zu verteilen.

Im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ sollen Bildungsstandorte miteinander so verknüpft werden, dass ein guter und sicherer Radverkehr funktioniert. Ein Problem ist dabei, gute und sichere Alternativen zu der Queichheimer Brücke, Horstbrücke oder der Bahnhausunterführung zu finden, um die Erreichbarkeit des Schulzentrums Ost zu verbessern.

Nicht zu vernachlässigen sei auch der dritte Gedanke, das Horstgebiet mit rund 7.000 Einwohnern*innen für den Radverkehr direkter an die Innenstadt anzubinden.

Aufgrund dieser Überlegungen werde nun der Vorschlag einer weiteren Brücke unterbreitet.

Herr Bernhard präsentierte den Entwurf einer neuen Radwegebrücke über der Maximilianstraße. Der Standort der Brücke ergebe sich durch die gewünschte Anbindung des Bahnhofs und der Schule, sowie die Schwierigkeit an anderer Stelle ein Bauwerk in den Stadtraum zu integrieren.

Um ein breites Spektrum an Ideen zu erhalten, wurden Entwürfe von vier Architekturbüros eingeholt. Alle Vorschläge wurden in Stahlbauweise mit vier Meter Mindestbreite und einer dezenten Beleuchtung konzipiert.

Um eine einseitige Belastung zu vermeiden, verschiedene Blickwinkel zu erhalten und einen möglichst großen Abstand zum Hotel zu erreichen, wolle man die Brücke entgegen des Verlaufs der Queich in geschlängelter Bauweise verlaufen lassen.

Ob es auf der Ostseite eine oder zwei Anbindungen gebe, hängt von den letztlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ab.

Der Vorsitzende erinnerte, dass vor eineinhalb Jahren eine vage Idee einer Überführung angesprochen wurde. Da nun klar sei, dass diese Brücke technisch machbar und finanzierbar sei, wollte man nun über dieses große Projekt informieren und es vorstellen.

Frau Dr. Heidbreder sah in dieser Brücke hohes Potenzial. Der Queichtalradweg und die Radvorrangrouten der Innenstadt könnten direkt angeschlossen und eine kreuzungsfreie Ost-West-Verbindung geschaffen werden. Dies unterstütze auch den Tourismus, wovon wiederum die Gastronomie und das Gewerbe profitieren könnten.

Vorteile wären die Entlastung des Alltagsverkehrs, erhöhte Sicherheit für Schüler*innen und Lehrer*innen durch Trennung von Kfz- und Fahrrad-Verkehr und die zusätzliche Anbindung von Queichheim und Horst.

Frau Dr. Heidbreder gab zu bedenken, dass die Kosten im Blick behalten werden müssen. Entscheidend sei jedoch, dass die Brücke einen sehr hohen Nutzen für sehr viele Menschen bringen werde und die Finanzierung durch das Förderprogramm und das Radwegebudget im Haushalt gedeckt sei.

Sie merkte noch an, dass langfristig nicht die Mobilitätswende der Gesellschaft Geld koste, sondern der Autoverkehr. Investitionen in die Radwegeinfrastruktur entlaste die Gesundheitskasse.



Mobilität wird sich verändern und verändern müssen. Damit diese in Zukunft noch funktionieren, müsse jetzt in die Mobilitätswende investiert werden. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werde dieses Projekt unterstützen.

Herr Dr. Hülsenbeck wollte wissen, ob mit der Bahn Gespräche erfolgt sind, die die Grundstücksankäufe östlich der Bahn betreffen.

Im Übrigen müsse in den nächsten Wochen eine Reihe von Punkten beleuchtet und die Thematik letztlich beraten und ausdiskutiert werden.

Herr Kamplade informierte, dass die Überbauung der Gleisanlage mit der DB Netz abzustimmen sei. Dies werde im Rahmen eines Baurechtsverfahren, hier durch eine Kreuzungsvereinbarung, geregelt. Vorgespräche und Informationen seien bereits erfolgt.

Die Eigentumsfragen seien über das Bundeseisenbahnvermögen abzuwickeln. Vor ca. fünf Jahren seien bereits Gespräche bezüglich Grunderwerbs am ehemaligen Rangierbahnhof an überhöhten Kaufpreisvorstellungen gescheitert.

Der Bereich, der für die Brücke notwendig wäre, stellte damals aber kein Problem dar. Diese Fläche sei auch im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt, daher sollten sich die Kosten des Grunderwerbs im niedrigen fünfstelligen Bereich bewegen.

Es müsse berücksichtigt werden, dass Belastungen wie Festung oder Altlasten vorhanden sein könnten. Dies stelle allerdings für den Brückenbau kein Hindernis dar.

Das Bundeseisenbahnvermögen ist informiert, dass die Stadt Landau bezüglich Verkaufsgespräche auf sie zukommen werde, wenn die Verwaltung den Auftrag erhalten sollte, in konkrete Grundstückskaufverhandlungen einzutreten.

Die Nachfrage von Herrn Dr. Hülsenbeck, ob mit den genannten Mehrkosten laut Seite 3 der Vorlage, die erwähnten Grunderwerbskosten gemeint sind, verneinte Herr Kamplade. In den Haushaltsplanungen sind die Ankäufe bereits berücksichtigt, wurden allerdings nicht in der Vorlage erwähnt.

Herr Bernhard ergänzte, dass es sich bei den genannten Kosten um die Gesamtkosten ohne Grunderwerb handle. Aktuell könne man nicht abschätzen wie sich beispielsweise die Stahlpreise verändern. Das Förderprogramm sei gedeckelt. Sollten sich Mehrkosten bei der Brücke ergeben, müssten diese durch Minderausgaben bei anderen Maßnahmen ausgeglichen werden.

Frau Rocker sagte, dass die SPD-Fraktion dieser Maßnahme zunächst skeptisch gegenüberstand. Es werde in Anbetracht der prekären Haushaltslage die Notwendigkeit hinterfragt, zwischen den beiden bestehenden Brücken eine weitere zu erschaffen.

Allerdings werden auch die Vorteile wahrgenommen, die eine Radwegebrücke mit sich bringen würde. Landau habe sich zu einer Schwarmstadt entwickelt, neue große Wohnbauprogramme kommen hinzu, städtischer Verkehr steige stark an, Straßen und Brücken seien enorm überlaufen. Es müssen Möglichkeiten gefunden werden, das Straßennetz vom Verkehr zu entlasten. Das ÖPNV-Angebot sei für viele Menschen noch nicht optimal und im Zuge der Verkehrswende und der topografisch guten Lage sei der Ansatz gut, an den Radwegen anzusetzen. Die Frage sei nur, um welchen Preis und ob das jeweilige Mittel das Richtige sei.

Man sehe schon, dass das Horstgebiet und Queichheim für Familien attraktiver wird, die Schulen haben wieder einen besseren Ruf. Das Gebiet entwickle sich, daher mache es Sinn, diese Bereiche gut anzubinden.

Sie werde die Impulse zur Fraktionsbesprechung mitnehmen, habe allerdings nach wie vor Bedenken wegen der Kosten.



Herr Casella hinterfragte die Notwendigkeit einer vierten Brücke in dieser Größe. Aufgrund der extremen Länge, wollte Herr Casella wissen, ob eine kürzere Brücke, wie die LGS-Brücke, in Bezug auf Kosten, Folgekosten und Unterhaltskosten denkbar sei.

Herr Bernhard erklärte, dass die LGS-Brücke lediglich die Bahnanlagen überqueren müsse. Die Radwegebrücke dagegen zusätzlich noch die Maximilianstraße. Zudem ist eine barrierefreie Gestaltung mit Rampenneigungen von max. 6 % und Zwischenpodesten notwendig. Eine Mindesthöhe der Brücke müsse wegen Lastwagen auf der Maximilianstraße und Elektrifizierung bei den Bahnlinien berücksichtigt werden.

Die Pläne seien auf die erforderlichen Mindestwerte ausgelegt. Man bewege sich in den Mindeststandards und dürfe diese nicht überschreiten.

Desweiteren erkundigte sich Herr Casella, ob die Förderung an einen bestimmten Zeitraum geknüpft sei, der den Fußgängern*innen die Nutzung der Brücke verwehre oder ob nach einigen Jahren die Freigabe auch für Fußgänger*innen möglich sei.

Herr Bernhard sei dies aus den aktuellen Daten des Förderbescheids nicht bekannt. Hierzu gebe es keine Angaben oder Fristen, aus denen man etwas ableiten könne.

Frau Brunner verstand die Lage der östlichen Anbindung dieser Brücke, jedoch sei die westliche Anknüpfung nicht einleuchtend. Sie beobachtete, dass alle Kinder und Jugendliche die LGS-Brücke benutzen, um die IGS zu erreichen und empfehle diesen Schulweg auch weiterhin zu nutzen.

Herr Bernhard sagte, dass vor Sanierung der Horstbrücke eine Zählung der Verkehrsteilnehmer erfolgen musste. Daraus ergab sich eine Frequentierung der Horstbrücke von über tausend Fahrradfahrer*innen mit Schwerpunkt zu Schulbeginn- und Schulendzeiten. Die Schulwege der Kinder sind also differenziert zu betrachten. Der Anfangspunkt sei in der Landwehrstraße und binde den Radverkehr des Innenstadtbereichs der Ostbahnstraße direkt an. Kombiniert werde die Verbindung durch den Ausbau des Radrings Ostring. Für Nutzer*innen aus der Kernstadt werde die neue Radwegebrücke eine direkte Verbindung darstellen, die würden nicht den Umweg über den Süden zur LGS-Brücke nehmen.

Herr Kamplade schilderte, dass Schüler*innen aus dem Gebiet der Wollmesheimer Höhe grundsätzlich die LGS-Brücke nutzen sollten. Allerdings fahren die Kinder ab zehn Jahren über die Queichheimer Brücke, da diese den Umweg nicht in Kauf nehmen wollen.

Künftig werde die Westbahnstraße über die Martin-Luther-Straße eine direkte Verbindung zur neuen Radwegebrücke darstellen, von wo die Kinder einen sicheren Schulweg zur IGS und dem ESG haben werden.

Frau Brunner bat um eine Visualisierung und Animation dieses Projekts. Mit den vorliegenden Bildern und Zeichnungen sei es schwer vorstellbar, welche Auswirkungen das städtebaulich auf die Queichpromenade und die Wohnbebauung habe.

Der Vorsitzende sagte, dass dies nach Genehmigung des nächsten Projektschrittes durch den Stadtrat möglich sei.



Herr Triebel schloss sich der Meinung der CDU-Fraktion an und stand der Maßnahme kritisch gegenüber. Vor drei Jahren wäre die Entscheidung leichter gefallen, aber zum jetzigen Zeitpunkt habe man bezüglich der Haushaltslage Bedenken.

Die Vorteile könnten zwar gut nachvollzogen werden, dennoch sei seine Fraktion noch sehr unentschlossen.

Herr Ranalder begrüßte die Erweiterung des Radwegenetzes mit einer neuen Radwegebrücke. Wesentlich für die Verkehrswende sei die Nutzung möglichst kurzer Wege, die intuitiv genutzt werden könnten. Drei Brücken böten mehr intuitive Verkehrsverbindungen als zwei Brücken. Die Horstbrücke sei für den Radverkehr nicht geeignet, daher wäre eine neue Radwegebrücke angebracht.

Er stimmte Herrn Casella zu, dass über eine zukünftige Freigabe für Fußgänger nachgedacht werden sollte.

Das Argument der Haushaltslage und der hohen Kosten halte er für ein Feigenblatt, was er zwar von der CDU-Fraktion, aber nicht von der FDP-Fraktion erwartet hätte.

Trotz Krise stehe der Haushalt nicht schlecht da. Er wunderte sich, dass trotz des beschlossenen Mobilitätskonzepts mehr für Parkplätze und weniger für den Radverkehr gekämpft werde.

Frau Schwarzmüller entgegnete, dass Landau eine der höchstverschuldeten Städte Deutschlands sei. Auch wenn man eine Förderung erhalte, sei dies nur eine weitere Verschuldung an anderer Stelle.

Bezüglich der Fußgänger*innen fragte Frau Schwarzmüller nochmals nach, ob die Brücke auch für diese Verkehrsteilnehmer*innen freigegeben werden könne oder ob es Konsequenzen hätte und wie diese aussehen würden.

Der Vorsitzende widersprach Frau Schwarzmüller. Er sagte, dass Landau im Vergleich der kreisfreien Städte in Rheinland-Pfalz noch eine gute Position einnehme.

Die Fördergelder nicht annehmen zu wollen, bedeute nicht, dass der Bund diese Mittel sparen würde. Irgendeine Kommune werde diese Gelder für sich beanspruchen.

Der Vorsitzende sei auch über die Förderrichtlinien überrascht. Eventuell könnte man darüber nachdenken, statt 4 Meter Breite auf 3,5 Meter zu verschmälern, um die Kosten zu reduzieren. Es sollte aber noch eine vernünftige Radverkehrbegegnung möglich sein, um keine Gefahren zu schaffen. Die andere Möglichkeit einen Gehweg einzuplanen, würde die Fördergelder minimieren und den Eigenanteil erhöhen. Eine Mehrheit im Stadtrat für diese Option, zweifelte er an.

Sobald der Fördermittelgeber die Freigabe für Fußgänger erteilt, werde die Brücke für diese auch umgewidmet werden.

Herr Gerig bestätigte, dass die Brücke eine logische Fortführung des Queichtalradweges sei. Diese Maßnahme sei das wichtigste Fahrradprojekt.

Gerade für den Schülerverkehr sei diese Radwegebrücke eine wichtige Bereicherung. Viele bisherige Konzepte, vor allem die der Martin-Luther-Straße, bauen auf diesen Weg als Fortführung auf.

Herr Gerig zeigte sich sehr überzeugt, dass diese Brücke sehr viele Nutzer gewinnen werde.

Herr Schwarz bezog sich auf die Aussage von Herrn Ranalder bezüglich der Horstbrücke. Diese sei noch besser zu bewältigen als die Queichheimer Brücke, da drei bis vier Ampeln überquert werden müssten, was Kindern oder älteren Menschen kaum zuzumuten ist. Auch der Autoverkehr hätte einen Nutzen, wenn der Radverkehr über eine neue Brücke geleitet werden könnte und dadurch die Ampelanlage entlastet und die Maximilianstraße weniger frequentiert werde.



Herr Löffel hakte nach, dass es für die Fußgänger*innen eine Begründung und einen Zeitplan bräuchte, weshalb diese von der Brücke ausgeschlossen werden und wie man damit umgehen werde. Die Bevölkerung müsse darüber informiert werden und ob nach einer Frist mit einer Freigabe zu rechnen sei. Auch die Variante einer gemeinsamen Rad- und Fußgängerbrücke sollte durchleuchtet werden, da eine Breite von 3,50 Meter Radweg zzgl. Fußweg verkehrstechnisch denkbar wäre.

Desweiteren interessierte ihn, ob es von der Denkmalbehörde keine Einwände gebe.

Herr Löffel fragte, ob es eine Kostengegenüberstellung zu der damals geplanten Rotunde gebe. Dies wäre auch eine etwas kostengünstigere, wenn auch nicht ganz so spektakuläre Lösung.

Herr Kamplade antwortete, dass die Variante mit ihrem Verlauf mit der Denkmalbehörde abgestimmt und genehmigungsfähig sei. Durch das Bauleitverfahren werde das noch rechtssicher gemacht. Der Denkmalschutz war einer der Gründe, weshalb es zu dieser Form kam, da die Stützen nicht in die Queichmauern eingreifen dürfen.

Herr Bernhard sagte, dass die Rotunde keine Verbindung für den Radverkehr gewesen wäre. Sie hätte eine Erleichterung für den Nutzer sein sollen, damit dieser leichter, mit dem Rad schiebend, zur Unterführung gelangen könne. Ein Befahren wäre nicht erlaubt gewesen.

Es gab lediglich eine Kostenschätzung, aber es hätte ein aufwendiges Baurechtsverfahren durch die Bahn durchgeführt werden müssen.

Herr Löffel warf ein, dass es ihm um eine Alternative ginge, auch wenn es für den Radfahrer*in nicht die bequemste Variante wäre. Auch wenn ein Absteigen und Schieben notwendig sei, wäre es eine erhebliche kostengünstigere Option.

Herr Bernhard sagte, dass es verschiedene Planungen gegeben hätte, allerdings hätte man den gesamten Bahnhofsvorplatz aufgeben müssen. Die Kosten hierzu sind ihm im Moment nicht bekannt.

Der Vorsitzende informierte ergänzend, dass es ein Radfahrverbot auf der Queichheimer Seite, circa 100 Meter östlich der Unterführung gebe. Auch die Überquerung der Maximilianstraße wäre weiter ein Problem gewesen.

Herrn Schowalters anfängliche Skepsis wich einer Freude, mit einer neuen Brücke für mehr Sicherheit zu sorgen. Man müsse den Willen zeigen, etwas verändern zu wollen. Trotz der hohen Kosten, sehe er die Notwendigkeit eine Verbesserung für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen herbeizuführen. Er befürwortete diese Idee und warb für mehr Mut zu idealistischen Themen und für mehr Eigenverantwortung.

Herr Baur fragte in Richtung CDU-Fraktion, ob es sich um einen Trick handle, dass man sich nun für höhere Kosten einer gemeinsamen Fußgänger- und Radwegebrücke stark mache, um am Ende das Projekt zu vereiteln.

Herr Löffel verteidigte seine Meinung, dass es sich aktuell um eine Informationsphase handle. Man wolle lediglich sämtliche Möglichkeiten ausgelotet haben, da die Gruppe der Fußgänger keine geringe sei. Er sprach im Sinne für die Stadt und nicht für die Fraktion. Herr Löffel riet dazu, einen „Fahrplan“ für Fußgänger zu erstellen, welche Optionen mit welchen Konsequenzen verbunden seien. Weiter empfahl er, dies in der Beschlussvorlage bereitzuhalten, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.



Der Vorsitzende habe keine Probleme damit, die Brücke von Anfang an für beide Mobilitätsarten zu errichten, gab aber zu bedenken, dass die Mittel dann nicht vollständig aus dem Radwegebudget genommen werden könnten.

Weiter bezweifelte er, dass der Fördergeber nach der Mittelzusage eine Aussage über die Freigabe von Fußgängern machen werde oder gar einer Umwidmung zustimmen werde.

Aus Erfahrungen im Straßenbau sei nach einer gewissen Bindung eine Änderung des Tempos möglich, diese Option sah er auch in Bezug auf die Nutzung der Brücke.

Der Vorsitzende sei sich sicher, dass in Zukunft eine Möglichkeit gefunden werde, die Brücke zu öffnen oder man entschiede sich gleich auf weniger Förderung und einen höheren Eigenanteil.

Der Vorsitzende bat darum, bei den fraktionsinternen Beratungen die Fahrradbrücke mit den Fördermitteln zu berücksichtigen.

Der Ausschuss sei nun informiert und wisse, dass im Januar ein Beschluss herbeigeführt werden soll.

Da es keine weiteren Statements gab, schloss der Vorsitzende diese Informationsrunde.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 7. (öffentlich)

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Landau in der Pfalz, Vergabe von Ingenieurleistungen

Hierzu gab es keine Fragen.

Der Mobilitätsausschuss stimmte dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.

Beschlussvorschlag:

Der Auftrag zur Ausführung der ersten Stufe (Leistungsphasen 1 bis 3) der Planungsleistungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in Landau in der Pfalz ist dem TeamBau – Ingenieurbüro für Bauwesen, Bad Bergzabern, zu dem Preis ihres Angebotes vom 18.10.2021 einschließlich Mehrwertsteuer in Höhe von 29.483,65 EUR zu erteilen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 8. (öffentlich)

Verlängerung des VRNnextbike-Vertrages

Hierzu gab es keine Fragen.

Der Mobilitätsausschuss stimmte dem Beschlussvorschlag bei zwei Enthaltungen einstimmig zu.

Beschlussvorschlag:

Der Verlängerung des VRNnextbike-Vertrages um ein Jahr (bis 31.12.2025) wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 9. (öffentlich)

Verschiedenes

Hierzu gab es keine Wortmeldungen.



Die Niederschrift über die 14. Sitzung des Mobilitätsausschusses der Stadt Landau in der Pfalz am 24.11.2021 umfasst 11 Teilprotokolle. Sie enthält die fortlaufend nummerierten Blätter 1 bis 72.

Vorsitzender

Lukas Hartmann
Beigeordneter

Schriftführerin

Stefanie Dausch