



# NIEDERSCHRIFT

über die 3. gemeinsame Sitzung des Ausschusses für

Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und des

Mobilitätsausschusses

am Dienstag, 25.01.2022,

Videokonferenz

Beginn: 17:00

Ende: 18:51



**Anwesenheitsliste**

**Bündnis 90/Die Grünen**

Julius Baur

Christian Feig

Felix Gerig

Dr. Lea Heidbreder

Lea Saßnowski

Ben Schwarz

**CDU**

Cyrus Bakhtari

Oliver Blanz

Rudi Eichhorn

Susanne Höhlinger

Peter Lerch

zzgl. Vertreter von Herrn Dr. Hülsenbeck

Bernhard Löffel

**SPD**

Hermann Demmerle

Vertreter für Frau Rocker

Klaus Eisold

Florian Maier

Dominic Scheid

Armin Schowalter

**FWG**

Aniello Casella

Hermann Eichhorn

Wolfgang Freiermuth



FDP

Timo Niederberger

Carsten Triebel

Die LINKE

Moritz Ranalder

Pico Schmidt

Pfeffer und Salz

Marianne Brunner

Andrea Kleemann

beratendes Mitglied

Suhila Algmati

ab 17:20 Uhr anwesend

Andreas Boltz

Susanne Brunck

Michael Scherrer

Vorsitzender

Lukas Hartmann

Berichterstatter

Ralf Bernhard

Christoph Kamplade

Christopher Schmidt

Sonstige

Sandra Diehl



Schriftführerin

Madlene Spielberger

Entschuldigt

CDU

Dr. Andreas Hülsenbeck

vertreten durch Herrn Lerch

SPD

Lisa Rocker

vertreten durch Herrn Demmerle

beratendes Mitglied

Ebru Tas

Dieter Wörle



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

Damit bestand folgende Tagesordnung:

## Tagesordnung

### Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen  
- Auswahl des favorisierten Entwurfs und Vergabe der Planungsleistungen  
Vorlage: 660/300/2021
3. Bebauungsplan „B 8, Radwegebrücke Maximilianstraße“ der Stadt Landau in der Pfalz; Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch  
Vorlage: 610/688/2021
4. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



**Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)**

**Einwohnerfragestunde**

Seitens der anwesenden Einwohner:innen gab es keine Wortmeldungen.



## Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

### Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen - Auswahl des favorisierten Entwurfs und Vergabe der Planungsleistungen

Der Vorsitzende führte in die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (ergänzte Fassung vom 27.01.2022), auf die verwiesen wird, ein und berichtete von dem Abwägungsprozess der Entwürfe sowie der bereits vorliegenden schriftlichen Bestätigung des Fördermittelgebers zur Nutzung der Brücke durch Fußgänger:innen. Herr Bernhard und Herr Kamplade werden im Folgenden die favorisierte Entwurfsplanung vorstellen und über die verkehrlichen sowie städtebaulichen Aspekte berichten und einen Blick auf die Finanzierung richten.

Herr Bernhard zeigte anhand einer Präsentation zunächst die Historie und Entstehungsgeschichte der Idee vom Bau einer Fahrradbrücke. Auslöser für die Planung war im Jahr 2019 die Teilnahme der Stadt Landau an dem Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“. Die Idee eines Radrings, der wichtige Bildungseinrichtungen schnell und sicher miteinander verbindet, hob sich von der Masse anderer Ideen ab, so dass im Ergebnis die eingereichte Projektskizze vom Fördermittelgeber positiv bewertet und die Stadt Landau ermutigt wurde, einen Förderantrag einzureichen. Die Projektskizze berücksichtigte jedoch nicht die großen Bildungseinrichtungen östlich der Bahnlinie, so dass diese Verbindung mit der Radwegebrücke nach Abstimmung und positiver Bewertung durch den Fördermittelgeber in den Förderantrag mit aufgenommen und bewilligt wurde. Die Fahrradbrücke müsse nach den Vorgaben des Fördermittelgebers, hier das Bundesumweltministerium, bis Ende des Jahres 2025 umgesetzt und abgerechnet sein, was einen gewissen Zeitdruck verursache.

Herr Bernhard ging im weiteren Verlauf seines Vortrags auch auf die anderen Maßnahmen des Förderprogramms ein und stellte heraus, welche Funktionen eine Radbrücke an dieser Stelle im Wegenetz übernehmen könnte.

Herr Kamplade ging auf die städtebaulichen Aspekte ein und bezeichnete die Errichtung der Fahrradbrücke nicht nur als Lückenschluss im Wegenetz, sondern auch als „Brückenschlag“ zwischen Stadtteilen. Die Brücke werde in direkter Linie die Innenstadt mit dem neuen Städtebaufördergebiet im Horst „Sozialer Zusammenhalt Landau Nord“ verbinden. Die Brücke sei zudem gut in den Stadtraum integriert und werde aufgrund ihrer Barrierefreiheit gegenüber den anderen Brücken über die Bahn ein Alleinstellungsmerkmal für den nicht motorisierten Verkehr innehaben.

Zu den Ergebnissen der Vorplanung berichtete Herr Kamplade, dass die geschwungene Trassenführung der Brücke vielerlei Perspektiven für die Nutzer:innen öffne und zugleich zur Reduzierung von Geschwindigkeiten führe. Die Brücke füge sich geschickt in die dicht bebaute Umgebung auf der Westseite ein und beachte einen ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung durch den mehrfachen Wechsel der Queichseite. Im Bereich der Bahnlinien verlaufe die Brücke gerade, bevor sie auf der landschaftlich geprägten Ostseite wieder geschwungener in ihrem Verlauf werde. Abschließend zeigte Herr Kamplade Fotos aus Kopenhagen, um einen visuellen Eindruck der möglichen Brücke zu bekommen.

Herr Bernhard knüpfte an Herrn Kamplades Erklärungen an und gab Informationen über die technische Ausstattung/Abmessung. Die Brücke werde demnach in filigraner Stahlbauweise errichtet und in vorproduzierten einzelnen Segmenten gebaut. Hierbei werden die Stützen das Mindestmaß einhalten. Die Geländer werden mit



Beleuchtungselementen ausgestattet. Über die Bahnlinie führt die Brücke in ca. 6,90 m Höhe, um auch spätere Elektrifizierungen der Bahnstrecke nicht zu behindern. Zu guter Letzt erwähnte Herr Bernhard, dass die Beauftragung der technischen Planung nach der Zustimmung im Stadtrat am 01.02.2022 durch das Büro „BORAPA“ erfolgen könne.

Der Vorsitzende dankte den Vortragenden und verwies auf die umfassende Sitzungsvorlage, die alle Themenbereiche wie z.B. Tourismus, Fußverkehr, angrenzende Schulen und Bildungseinrichtungen, etc. beleuchtete. Die Brücke sei technisch machbar und finanziert.

Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder freute sich über den vorliegenden Umsetzungsbeschluss und fand insbesondere die Visualisierung aus Kopenhagen gut. Investitionen in die Radwegestruktur seien sinnvoll. Die Brücke biete viele Chancen und sei als komfortable Verbindung zwischen Bildungseinrichtungen und zu touristischen Zwecken anzusehen. Ein „Abstecher“ in die Stadt werde so attraktiver für die Menschen und sicherer für Familien, die z.B. Richtung Freizeitbad „Laola“ unterwegs seien. Frau Dr. Heidbreder bezeichnete das Großprojekt als elegant und nicht protzig. Durch eine Breite von vier Metern nehme die Brücke auch weniger Platz in Anspruch und könne dennoch viele Menschen „transportieren“. Frau Dr. Heidbreder, die sich auf die Bürgerinformationsveranstaltung am 27.01.2022 freute, warb für das Projekt – auch hinsichtlich der „unglaublich hohen Fördersumme“.

Der Vorsitzende knüpfte an Frau Dr. Heidbreder's Hinweis an und lud zum Dialog am 27.01.2022 in Form einer Vor-Ort-Sprechstunde ein.

Ausschussmitglied Herr Löffel dankte der Verwaltung für die Darstellungen und teilte mit, dass das Projekt in „hohem Maße“ in seiner Stadtratsfraktion diskutiert wurde. Positiv wertete Herr Löffel die Visualisierungen und die entstehende Anbindung an das Horstgebiet und das Stadtdorf Queichheim. Die Brücke sei ein Beitrag für die gute Entwicklung des Förderprogramms „Sozialer Zusammenhalt“. Die Bahnlinie zog eine historische Grenze, die nun in gewisser Weise entfallt und 9.000 Menschen an das Stadtzentrum anbinde. Herr Löffel war davon überzeugt, dass viele Fußgänger:innen und Menschen mit Beeinträchtigungen die Brücke nutzen werden, so dass er um eine Konkretisierung der Beschlussformulierung der Verwaltung bat. Herrn Löffel zufolge solle eine Zustimmung unter Voraussetzung einer uneingeschränkten Nutzung für Fußgänger:innen erfolgen.

Ausschussmitglied Herr Maier erwähnte, dass in der Vergangenheit die SPD-Stadtratsfraktion viele Maßnahmen für die Verbesserung des Radverkehrs initiiert habe. Die vorliegende Konzeption der neuen Fahrradbrücke stelle für ihn ein erfolgsversprechendes Modell dar, um den Radverkehr weiter zu fördern und zu stärken. Letztlich sei die Bewerbung für das Förderprogramm Herrn Dr. Ingenthron zu verdanken, der vor Herrn Hartmann für die Mobilität in der Stadt verantwortlich war. Er bedauerte in diesem Zusammenhang lediglich die seiner Ansicht nach schlechte Kommunikation zu diesem Projekt. Umso wichtiger sei nun die bevorstehende Informationsveranstaltung am 27.01.2022.

Ausschussmitglied Herr Freiermuth berichtete von den langen Gesprächen innerhalb der FWG-Stadtratsfraktion. In bestimmten Bereichen sei die Vorrangroute für den Radverkehr durchaus sinnvoll. Mit einer Fahrradbrücke, die über Steuergelder finanziert werde, habe Herr Freiermuth allerdings seine Probleme. Die verbesserte Verkehrsführung der erneuerten Horstbrücke und die insgesamt drei



Querungsmöglichkeiten in der Nähe des Bahnhofs ließen Grund für seine Zweifel. Wie sinnvoll sei eine solche zusätzliche Brücke? Den Ausbau des Birnbachradwegs sah Herr Freiermuth als sinnvoller an. Zudem sei zu hinterfragen, ob viele Schüler:innen von Westen kommend die Schulen (IGS und ESG) besuchen und dann auch entsprechend die Brücke für den Schulweg benutzen würden. Aus den genannten Gründen und Zweifeln werde Herr Freiermuth gegen die Sitzungsvorlage stimmen.

Der Vorsitzende versicherte Herrn Freiermuth, dass auch der Radweg am Birnbach aufgewertet werde und zum Dialog am 27.01.2022 die Schulleitungen des Eduard-Spranger-Gymnasiums (ESG) und der Integrierten Gesamtschule (IGS) eingeladen wurden.

Ausschussmitglied Frau Kleemann verfolgte eine ähnliche Haltung wie Herr Freiermuth und werde der Sitzungsvorlage nicht zustimmen. Ein Eigenanteil von ca. 1 Mio. Euro sowie jährliche Unterhaltungskosten hätten auf lange Sicht Auswirkungen auf den städtischen Haushalt. Landau sei schließlich nicht Kopenhagen, weshalb sich Frau Kleemann auch vorstellen könne, dass die Geländer höher ausfallen werden und somit ihre Filigranität verlieren würden. Abschließend fragte Frau Kleemann, wann das Büro „BORAPA“ mit den Planungen beginnen werde und ob die Planungskosten bereits in der Kostenaufstellung enthalten seien.

Herr Bernhard antwortete Frau Kleemann, dass die Planungskosten bereits in der Kostenkalkulation enthalten seien und der Auftrag im Anschluss der Entscheidung des Stadtrats am 01.02.2022 erteilt werden könne.

Ausschussmitglied Frau Kleemann fragte weiter, was passieren würde, wenn die Bahn das Grundstück nicht veräußern würde.

Herr Bernhard merkte an, dass hier der Kontakt schnellstmöglich gesucht werde und eine Maßnahme, die vom Bundesumweltministerium gefördert wird, sicherlich nicht am Widerstand einer anderen Bundesbehörde scheitern werde.

Ausschussmitglied Herr Triebel fühlte sich von den gezeigten Visualisierungen eher „abgeschreckt“. Die Fahrradbrücke als Einzelmaßnahme mache mit ihren hohen Kosten bereits 50 % des für die Förderung des Radverkehrs bereitgestellten Budgets aus. Herr Triebel sei überzeugt davon, dass mehr für den Radverkehr an anderen Stellen gemacht werden könne. Mit den Kostenkalkulationen tat sich Herr Triebel ebenfalls schwer, da in den vergangenen Monaten enorme Kostensteigerungen im Baugewerbe zu beobachten waren. Auch die Beauftragung von Fertigelementen sei kritisch anzusehen, da man sich an einen bestimmten Anbieter „hefte“ und somit an dessen Preise gebunden wäre.

Zwar könne Herr Triebel die Argumente und den Ansatz zugunsten des Tourismus und der Anbindung der Bildungsstätten verstehen, sehe jedoch keine Notwendigkeit einer solchen Brücke. In einer Entfernung von ca. 850 m gebe es schließlich drei Brücken und vier Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen. Zudem, war sich Herr Triebel sicher, werden Fahrradfahrer:innen sich stets den kürzesten Weg aussuchen und nicht einen Umweg über die Fahrradbrücke in Kauf nehmen.

Zu guter Letzt bemängelte Herr Triebel die zu späte Beteiligung der Öffentlichkeit und signalisierte, dass er gegen die Sitzungsvorlage stimmen werde.

Ausschussmitglied Herr Ranalder fand, dass sich die Fahrradbrücke gut und sinnvoll in das Gesamtkonzept einfüge und insbesondere die Anbindung des Horstgebietes



erfreulich sei. Irritiert zeigte sich Herr Ranalder über den Änderungsantrag der CDU, weil die Brücke für Fußgänger:innen freigegeben sein werde.

Zu bedenken gab Herr Ranalder, dass die Brücke das Stadtbild beeinflussen werde. Insgesamt müsse ein Umdenken der Menschen erfolgen, da die meisten Bürger:innen an einer Straße leben. Das Argument der FDP hinsichtlich der Verwendung der Steuergelder könne Herr Ranalder nicht nachvollziehen, da schließlich die Stadt keine eigenen Einnahmen generiere und es letztlich immer um die Ausgabe von Steuergeldern gehe.

Abschließend richtete Herr Ranalder einige Fragen an die Verwaltung: Sei das Bauende nicht zu knapp kalkuliert? Gebe es einen gewissen Puffer? Wie zuversichtlich sei die Verwaltung, dass der Zeitrahmen für die Realisierung ausreiche?

Der Vorsitzende zeigte sich zuversichtlich, dass die Bauzeit aufgrund der Fertigbauteile weniger als 12 Monate betragen werde. Daher sei keine „Dauerbaustelle“ zu befürchten und der Zeitplan könne eingehalten werden.

Ausschussmitglied Herr Lerch äußerte sich zu Herrn Ranalders Kritik, dass es seiner Fraktion wichtig sei, den Einbezug der Fußgänger:innen in den Beschluss einzubinden. Weiterhin zeigte sich Herr Lerch erfreut über die geplante Informationsveranstaltung vor der Stadtratssitzung am 01.02.2022.

Herr Lerch wollte von der Verwaltung wissen, was passieren werde, wenn die Beteiligungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens neue Erkenntnisse bringen würden, die letztlich das Projekt gefährden könnten. Oder wenn die Verhandlungen mit dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) nicht fruchten würden. Müsse dann ein neuer Beschluss in den Gremien gefasst werden?

Herr Kamplade stellte klar, dass das angestrebte Bebauungsplanverfahren genau diese Aspekte berücksichtige und neue Erkenntnisse sowie mögliche Zwangspunkte die weitere Planung beeinflussen können. Sollten tatsächlich während den Beteiligungen neue fachliche Erkenntnisse auftreten oder der Erwerb des Grundstückes in Frage stehen, müssten ggf. auch neue Beschlüsse gefasst werden. Bei Großprojekten dieser Art könnten nie alle Risiken und offenen Fragen im Vorfeld ausgeschlossen werden, erklärte Herr Kamplade.

Ausschussmitglied Frau Saßnowski warb für die Vorteile des Projekts, insbesondere hinsichtlich des Tourismus und der Sicherheit für Schüler:innen auf dem Weg zur Schule. In Bezug auf die Gegenargumente der FDP-Stadtratsfraktion nannte Frau Saßnowski viele Projekte, wie z.B. den Bau des Kreisels im Landauer Norden, die aus Steuergeldern gebaut wurden und erinnerte daran, dass bei den Projekten für die Radinfrastruktur 3,00 EUR je Bürger:in im Monat im Haushalt einkalkuliert seien. Es gehe bei dem vorliegenden Projekt auch um die Wertschätzung, die man den Menschen im Horstgebiet entgegenbringe, wenn diese besser an die Innenstadt angebunden werden. Die Stadt solle zusammenwachsen, betonte Frau Saßnowski.

Ausschussmitglied Herr Baur kritisierte die Haltung der FDP-Stadtratsfraktion, da von ihr noch keine alternativen oder kreativen Lösungen für die Förderung des Radverkehrs aufgezeigt wurden und nun mit der Verschwendung von Steuergeldern argumentiert werde.

Ausschussmitglied Herr Bakhtari richtete zwei Fragen an die Verwaltung: Sei mit Klagen der Anwohnerschaft zu rechnen, so dass mitunter das Projekt in seiner Realisierung gefährdet werde? Können Rettungsfahrzeuge die Brücke in Notfällen befahren?



Herr Bernhard nahm Bezug auf Herrn Bakhtaris Fragen und sagte, dass bei einer Breite von vier Metern Rettungsfahrzeuge im Notfall auf die Brücke fahren könnten. Für Feuerwehrfahrzeuge hingegen sei die Brücke zu schmal.

Auf die Frage was im Klagefall passiere, konnte Herr Bernhard keine konkrete Antwort geben. Da allerdings erst gebaut werde, wenn Baurecht bestehe, zeigte sich Herr Bernhard zuversichtlich und schätzte das Risiko als gering ein dass gegen einen ordentlich aufgestellten Bebauungsplan erfolgreich geklagt werden könne.

Ausschussmitglied Herr Gerig sah in dem Projekt ein Paradebeispiel für die Verkehrswende und wunderte sich nicht, dass die Fahrradbrücke gefördert werde. Insbesondere die Anbindungen an die Bibliothek, die Bildungseinrichtungen der Universität sowie die Schulen und des Landauer Horstgebietes seien begrüßenswert. Jeder Euro sei gut angelegt.

Ausschussmitglied Herr Scheid bezeichnete die Formulierungen in der Sitzungsvorlage hinsichtlich der Nutzung der Brücke durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als „schwammig“. Werde die Brücke entsprechend gewidmet? Können bei einer Fahrbahnbreite von vier Metern zwei Fahrspuren ausgewiesen werden?

Herr Bernhard antwortete Herrn Scheid, dass die Brücke als Fahrradstraße gewidmet werde und somit Fußgänger:innen automatisch das Recht zur Nutzung innehaben. Eine Markierung zweier Fahrspuren bzw. -streifen sei durchaus denkbar.

Ausschussmitglied Herr Scheid bezog sich auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Hannover in Bezug auf die Anordnung der Fahrradstraße und, dass diese dauerhaft nebeneinander befahrbar sein müsse.

Herr Schmidt antwortete Herrn Scheid, dass eine Fahrbahnbreite von vier Metern das Maß für eine Fahrradstraße darstelle.

Ausschussmitglied Herr Eisold stimmte zunächst Herrn Freiermuth im Hinblick auf die dürftige Datenlage zu Prognosen über Nutzerzahlen zu und bat die Verwaltung zukünftig die Daten besser aufzubereiten.

Dem Projekt werde Herr Eisold zustimmen, auch wenn er die Brücke trotz ihrer Barrierefreiheit nicht „filigran“ bezeichnen würde. Da die Fahrbahn oberirdisch verlaufe, müsse der Abstand zu den Gebäuden berücksichtigt werden. Wo es sich als notwendig herausstelle, sollten auch Sichtwände zum Schutz der Anwohner:innen installiert werden. Für die Zukunft wünschte sich Herr Eisold mehr Mut in Bezug auf eine frühere Beteiligung der Bürger:innen.

Ausschussmitglied Herr Niederberger bezeichnete die Debatte als „wunderbar“ und lobte die mit Leidenschaft geführte Diskussion seiner Vorredner. Bei der weiteren Planung müsse unbedingt auf die Belange der Anwohner:innen eingegangen werden. Man müsse sich bewusst werden, dass Menschen auch auf der Brücke verweilen und somit in die Wohnzimmer von Anwohner:innen leuchten bzw. schauen könnten. Auch der Kostenaspekt müsse betrachtet werden, da (Steuer-)Geld endlich sei.

Ausschussmitglied Frau Brunner ging auf die Historie des in der Nähe befindlichen Ostbahnstraßenboulevards und die Entwicklung der Queichpromenade ein. Werde die Brücke realisiert, so Frau Brunner, verliere die Promenade ihre Aufenthaltsqualität. Ihrer Meinung nach gebe es sinnvollere Projekte für die Förderung des Radverkehrs und sah auch die Anbindung der Brücke an das Wegenetz insgesamt als problematisch an.



Abschließend kritisierte Frau Brunner die späte Bürgerinformation und werde aus den genannten Gründen der Beschlussvorlage nicht zustimmen.

Ausschussmitglied Herr Löffel richtete seine Äußerung an Herrn Ranalder und warb weiterhin für die Ergänzung und damit einhergehende Konkretisierung der Beschlussvorschläge um den Aspekt der Fußgänger:innen, so dass dies auch für außenstehende Personen deutlich werde.

Ausschussmitglied Herr Gerig ging auf Frau Brunners Sorge um den Verlust der Aufenthaltsqualität der Queichpromenade ein. Er äußerte sich eher besorgt, wenn das Areal nicht besser angebunden werde, denn schließlich könne Kriminalität durch Frequenz vermieden werden.

Ausschussmitglied Herr Eisold regte wie Herr Niederberger an, „ungewollte Sichtbeziehungen“ zu verhindern.

Der Vorsitzende empfahl, die Besprechung mit den Anwohner:innen abzuwarten. Bei Bedarf könne auch zu einem späteren Zeitpunkt ein Sichtschutz an die Geländer der Brücke angebracht werden.

Beratendes Ausschussmitglied Herr Boltz vermisste bei der bisherigen Diskussion den Einbezug von Menschen mit Beeinträchtigungen. Auch die Bedürfnisse älterer Menschen, die Bewegungseinschränkungen haben und auf einen Rollator angewiesen seien, müssten mehr Beachtung bekommen. Aus Erfahrung schilderte Herr Boltz die Schwierigkeiten bei den Brückenüberquerungen der Horstbrücke, die ohne Hilfe wegen der Steigung für Menschen mit Bewegungseinschränkungen nahezu unmöglich seien. Herr Boltz begrüßte daher die Fahrradbrücke mit ihrer moderaten Steigung und Barrierefreiheit.

Beratendes Ausschussmitglied Frau Brunck ergänzte Herrn Boltz' Wortmeldung und nannte die neue Fahrradbrücke als erste barrierefreie Querung in der Stadt und begrüßte das Vorhaben. Es sei eine „tolle Sache“ und insbesondere für die Belange älterer Menschen ein guter Ansatz.

Beratendes Ausschussmitglied Herr Scherrer begrüßte ebenfalls die neue Fahrradbrücke, da sie in beide Richtungen befahren werden könne und auch für mobile Senior:innen von Vorteil sei.

Ausschussmitglied Frau Kleemann erkundigte sich, ob auch E-Rollstühle („E-Rollis“) mit Nummernschildern die Brücke befahren dürften.

Herr Schmidt informierte, dass E-Rollis nur mit Zusatzzeichen die Brücke befahren dürften und es bei der Betrachtung auf die jeweilige Schnelligkeit des Rollstuhls ankäme.

Beratendes Ausschussmitglied Herr Boltz erklärte, dass nur privat gekaufte E-Rollstühle Nummernschilder besäßen und dann als Fahrzeug zu bewerten seien. Die von der Krankenkasse finanzierten Rollstühle hingegen haben in der Regel keine Nummernschilder, so dass letztere die Fahrradbrücke befahren dürften.

Der Vorsitzende werde in diesem Zusammenhang auch die Zulässigkeit von E-Scootern überprüfen lassen.



Ausschussmitglied Herr Löffel versicherte den beratenden Ausschussmitgliedern, dass er und seine Stadtratsfraktion stets Menschen mit Beeinträchtigungen in die Betrachtungen der Bauprojekte einbinde und begrüßte insbesondere die Neigung der neuen Fahrradbrücke, die eine Barrierefreiheit mit sich ziehe.

Der Vorsitzende hielt fest, dass eine Präzisierung der Beschlussvorschläge, wie von Herrn Löffel beantragt, nicht schädlich sei und führte im Anschluss in die getrennten Beschlussabstimmungen ein.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen empfahl dem Stadtrat mehrheitlich bei vier Gegenstimmen den nachfolgenden Beschlussvorschlägen samt Änderung unter Punkt 2 zuzustimmen.

Der Mobilitätsausschuss empfahl dem Stadtrat mehrheitlich bei vier Gegenstimmen den nachfolgenden Beschlussvorschlägen samt Änderung unter Punkt 2 zuzustimmen.

**Beschlussvorschläge:**

1. Dem Bau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen wird zugestimmt.
2. Die Radwegebrücke wird als Fahrradstraße ausgewiesen, die für Fußgänger:innen zugänglich ist.
3. Für die weitere Planung der Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen wird der Entwurf der Büros BORAPA Ingenieurgesellschaft GmbH, Stelzenberger Weg 5, 67661 Kaiserslautern und AV1 Architekten, Kanalstr. 75, 67655 Kaiserslautern ausgewählt.
4. Für den Ankauf der für das Brückenbauwerk benötigten Fläche wird die Liegenschaftsabteilung beauftragt, mit dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Gespräche aufzunehmen und den Gremien den Beschluss zum Erwerb der für die Brücke benötigten Flächen vorzulegen.
5. Das Ingenieurbüro BORAPA wird auf Grundlage seines Angebotes vom 7. Januar 2022 mit der technischen Planung des Brückenbauwerks beauftragt. Die Gesamtauftragssumme beläuft sich auf 234.570,38 € brutto. Die Beauftragung erfolgt stufenweise.



### **Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)**

#### **Bebauungsplan „B 8, Radwegebrücke Maximilianstraße“ der Stadt Landau in der Pfalz; Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch**

Der Vorsitzende leitete in die Sitzungsvorlage der Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung vom 13.01.2022, auf die verwiesen wird, ein und konnte direkt in die Beschlussfassung einleiten. Unter Tagesordnungspunkt 2 der hiesigen Ausschusssitzung wurde über das Thema diskutiert.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen empfahl dem Stadtrat mehrheitlich bei vier Gegenstimmen den nachfolgenden Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

Der Mobilitätsausschuss empfahl dem Stadtrat mehrheitlich bei vier Gegenstimmen den nachfolgenden Beschlussvorschlägen zuzustimmen.

#### **Beschlussvorschläge:**

1. Für das in der Anlage 1 umgrenzte Gebiet der Gemarkung Landau wird der Bebauungsplan „B 8, Radwegebrücke Maximilianstraße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB aufgestellt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes „B 8, Radwegebrücke Maximilianstraße“ ortsüblich bekannt zu machen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vorzunehmen.



## Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

### Verschiedenes

#### Gebäude Marktstraße / Ecke Reiterstraße

Ausschussmitglied Herr Eisold erkundigte sich nach dem Sachstand zu seiner Anfrage hinsichtlich der weißen Kunststofffenster für das Gebäude des ehemaligen Geschäftshauses Joss in der Ausschusssitzung vom 07.12.2021.

Herr Kamplade erklärte, dass die weißen Kunststofffenster Bestandsschutz genießen und schon länger verbaut sind. Dies wurde ihm auch von der Unteren Denkmalschutzbehörde bestätigt. Erst wenn diese wiederum getauscht werden müssen, könne dem Bauherrn auferlegt werden, andere Materialien (wie z.B. Holz) zu verbauen.



Die Niederschrift über die 3. gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und des Mobilitätsausschusses der Stadt Landau in der Pfalz am 25.01.2022 umfasst 4 Teilprotokolle. Sie enthält die fortlaufend nummerierten Blätter 1 bis 17.

Vorsitzender

Lukas Hartmann  
Beigeordneter

Schriftführerin

Madlene Spielberger