
Stadt Landau in der Pfalz

Bebauungsplan
„B 8, Radwegebrücke Maximilianstraße“

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Synopse vom April 2023

zum

- Geltungsbereich des Bebauungsplans
- Brückenverlauf (Ingenieursplanung)

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
1	Ein Bürger mit Schreiben vom 25.04.2023	<p>Die frühzeitige Beteiligung zum o.g. Bebauungsplan wurde im Amtsblatt vom 30.3.2023 angekündigt mit folgendem Wortlaut:</p> <p>"Über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die voraussichtlichen Auswirkungen wird (...) bei der Stadtverwaltung (...) informiert. Dabei wird der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, sich zu dem Bebauungsplan B 8 Radwegebrücke Maximilianstraße' zu äußern und mit Vertretern der Stadt zu erörtern.</p> <p>Ich selbst habe am 21.4.2023 im Bauamt die Pläne einsehen können, jedoch wurde ich zunächst nur auf einen Aushang am schwarzen Brett im DIN A 4-Format verwiesen, erhielt aber auf Nachfrage Einblick in den Ordner. Die darin enthaltenen Unterlagen zum Bebauungsplan (Bebauungsplan B 8_ Geltungsbereich und Bebauungsplan B 8_ Brückenplanung) geben nur eingeschränkt Auskunft auf das geplante Projekt. Was fehlt und auch bei der Informationsveranstaltung am 4.4.2023 unterlassen wurde, ist eine dreidimensionale Darstellung, die eine Vorstellung davon geben könnte, wie sich die Brücke in die vorhandene Wohnbebauung einfügen soll.</p> <p>Eigenrecherchen führten mich zu einer Visualisierung durch das Planungsbüro AV 1 Architekten, das vor Augen führt, wie das Betonband direkt vor den bestehenden Wohnhäusern über die Queich geführt werden soll.</p> <p>Die vorgelegten Dokumente zur Brückenplanung konnte ich bei meinem Besuch im Bauamt mit Unterstützung einer Mitarbeiterin und eines telefonisch hinzugezogenen Mitarbeiters in seinen Begrifflichkeiten verstehen, jedoch gab es nicht die Gelegenheit, wie im Amtsblatt angekündigt, mit Vertretern der Stadt zu erörtern.</p>	<p>Die Linienführung der Radwegebrücke musste mit unterschiedlichen Trägern öffentlicher Belange (z.B. SGD Süd, Feuerwehr, Obere Wasserbehörde, Denkmalschutz) erörtert werden. Diese Erörterung wurde erst in den letzten Wochen vorerst abgeschlossen, sodass die Stadtverwaltung es als nicht wirtschaftlich beurteilte, eine Visualisierung der Radwegebrücke zu einem so frühen Zeitpunkt erstellen zu lassen, an dem die Linienführung noch nicht abschließend feststand.</p>	1	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus den nebenstehenden Gründen wird an den weiteren Planinhalten festgehalten.</p>

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Das Studium des Planes führte zu folgenden Erkenntnissen und Fragen:</p> <p>-Der Bereich des Bebauungsplans umfasst logischerweise nur den eigentlich zu bebauenden Bereich, die angrenzenden Gebiete im Westen und auch im Osten der Brücke sind nicht erfasst, werden aber durch den Brückenbau erheblich umgestaltet bzw. umgewidmet.</p> <p>-Die westliche Rampe der Brücke muss vom Startpunkt bis zur Überquerung der Maximilianstraße einen Höhenzuwachs von ca. 5m gewinnen. Der Stützpfiler an Position 4 inmitten der Queich soll auf einem zu erstellenden Freibord errichtet werden, was ein zusätzlich zu einem annähernd 5 m hohen Stützturm eine wesentliche optische Beeinträchtigung der Anwohner und des Hotels darstellt. Ein ebensolcher Freibord soll an Position 2 offensichtlich einen größeren Abstand des Stützpfilers zur Wohnbebauung ermöglichen. Dennoch entsteht, trotz "filigraner" Bauweise, ein massives, betoniertes Sichthindernis für Anwohner, aber auch für sich darunter aufhaltende Fußgänger.</p>	<p>Der Bebauungsplan regelt, in welcher Art und Weise sowie in welchem Umfang die geplante Maßnahme innerhalb des Geltungsbereiches gebaut werden darf. Die Anschlussbereiche im Osten und Westen müssen an die neue Bebauung angepasst werden. Diese Flächen werden lediglich umgestaltet und an die neue Gegebenheit angepasst.</p> <p>Um die großen Schulstandorte und Stadtdörfer östlich der Bahnlinie besser an den Hauptbahnhof und die Kernstadt von Landau anzubinden, ist eine neue Radwegebrücke mittig zwischen der Horst- und der Queichheimer Brücke vorgesehen. Die maßgebenden Anbindungspunkte östlich und westlich der Gleisanlagen sind die bereits vorhandenen Straßen bzw. Radwege auf der Ostseite der Bahnlinie. Dem Planungsbüro Borapa sind die beengten Verhältnisse vor Ort bekannt. Die Querriegel über die Queich sind deshalb nötig, um die Brücke soweit wie nötig von der Bebauung abzurücken sowie aufgrund der sehr beengten Verhältnisse des Untergrundes auf dem Grundstück der Energie Südwest (Leitungspakete im Untergrund). Das Ingenieurbüro wird von dem Architekturbüro AV 1 unterstützt, das sich um die Gestaltung der Radwegebrücke kümmert. Grundidee bei der Gestaltung ist der Entwurf eines integralen Bauwerks, das trotz seines architektonischen Anspruchs mit einem Minimum an konstruktiven Elementen auskommt, gleichzeitig aber alle konstruktiven Anforderungen auch hinsichtlich der Baubarkeit in beengten innerstädtischen Verhältnissen erfüllt. Zu beachten sind dabei insbesondere die Gründungsarbeiten im Bereich der Queich sowie die Montage des insgesamt ca. 280 m langen Überbaus. In Verbindung mit der mäandernden Linienführung und der gevouteten Stützenform soll die Brücke trotz ihres</p>		

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>-Es ist außerdem zu befürchten, dass die Fundamentierung des Freibords und die lichte Höhe und Auskragung des Baukörpers an Position 2 nicht ausreichen, um Feuerwehr- bzw. Rettungsfahrzeuge ungehindert durchfahren zu lassen.</p> <p>-Daran schließt sich die Frage an, warum die Brücke die Queich mehrfach überqueren muss, anstatt im Wesentlichen linksseitig über Gewerbeareal geführt zu werden.</p> <p>- Die Queichpromenade führt entlang an zwei Bauprojekten (Landwehrstraße 3 a-c und Maximilianstraße 28 a-c sowie Hotel Maximilians), die sich optisch harmonisch aneinanderfügen und bei der Errichtung wesentliche Gestaltungsauflagen der Stadt Landau erfüllen mussten. Städtebaulich ist die Queichpromenade in der jetzigen Form ein Juwel (sogar in einem Bildband der Stadt enthalten), das durch die geplante Brücke stark beeinträchtigt, wenn nicht gänzlich zerstört wird.</p> <p>- Die Stadt Landau verfolgt das Projekt, die Aufenthaltsqualität im innerstädtischen Bereich deutlich zu verbessern. Hier wird jedoch das genaue Gegenteil erreicht, denn das bisherige Ambiente an der Queichpromenade, das nicht</p>	<p>minimalistischen Entwurfs einen dynamischen Eindruck vermitteln, ohne dabei sich der innerstädtischen Umgebung aufzudrängen. Im Hinblick auf die genannten Aspekte soll daher durch die vorliegende Planung versucht werden den Radverkehr in bereits bebauter Lage zu stärken und zu integrieren.</p> <p>Die Feuerwehr wurde bereits in einem frühen Planungsstadium in die Planung mit einbezogen. Die Linienführung und Höhe der Radwegebrücke ist entsprechend abgestimmt. Es bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bedenken seitens der Feuerwehr.</p> <p>Die geschwungene Linienführung ist deshalb notwendig, um die notwendige Steigung von maximal 6 % für die Barrierefreiheit gewährleisten zu können. Zusätzlich müssen auch in bestimmten Abständen Ruhepodeste zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Wie bereits zuvor dargelegt soll durch die hier vorliegende Planung der Radverkehr gestärkt werden. Dieser Aspekt gewinnt vor allem vor dem Hintergrund des Klimaschutzes an herausragender Bedeutung. Durch die neu geschaffene Verbindung entsteht zudem eine neue Möglichkeit zur Naherholung. Durch die Verknüpfung der Schulstandorte und Stadtdörfer mit dem Hauptbahnhof und der Kernstadt erfolgt zudem eine deutliche Stärkung der sozialräumlichen (u.a. soziodemo-graphische und sozioökonomische Aspekte, Räume die Sozialkontakte ermöglichen, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, kulturelle Bedürfnisse) und naturräumlichen Faktoren (u.a. Erholungswert, Klima). Gemäß den voranstehenden Ausführungen wurde zudem im möglichen Rahmen (Beschränkung u.a. durch Denkmal, Uferbereiche, Bebauung usw.) eine</p>		

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>nur von Anwohnern, sondern auch von Besuchern geschätzt wird, geht durch den Brückenbau komplett verloren.</p> <p>-Der Brückenbaukörper wird die Funktion der Queichpromenade als wichtige Belüftungsschleuse der Innenstadt blockieren.</p> <p>-Bei der an Position 2 zu errichtenden Brückenstütze krägt die Brücke über den bestehenden Freiraum entlang der Queichpromenade hinaus in Richtung der Wohnhäuser. Bei einer geschätzten Höhe der Brücke an dieser Stelle von 1,50 bis 2 m über dem bestehenden Fußwegniveau entsteht ein abgeschiedener, verdunkelter Raum, der als Rückzugs- und Versammlungsort für Personen, die das Licht scheuen, genutzt werden könnte und somit ein Sicherheitsproblem darstellt.</p> <p>-Eine massive Betonbrücke in der Sichtachse des Erdgeschosses und der 1. Etage der Wohnhäuser und des Hotels beeinträchtigt die Wohnqualität und wirft die Frage nach einem möglichen Wertverfall der Immobilien auf.</p>	<p>städtebaulich verträgliche Planung vorgesehen. Die Planung ist zudem das Ergebnis verschiedener Alternativbetrachtungen. Die Planung betrifft zudem nur einen Teilbereich der Queichpromenade.</p> <p>Aufgrund der geschwungenen Linienführung ist die Belüftung der Queichpromenade nicht beeinträchtigt.</p> <p>Bei Position 2 befindet sich die Unterkante der Brücke auf 2,00 m. Da die Brücke auf einem Querriegel über der Queich sitzt, befindet sich das Brückengeländer über der derzeitigen Queichmauer, sodass kein verdunkelter Raum entsteht.</p> <p>Die Auswirkungen, die die Errichtung von baulichen Anlagen in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben, sind allein keine für die planerische Abwägung erheblichen Belange. Mittelbar durch eine Planung bewirkte Verkehrswertminderungen bei umliegenden Grundstücken sind demnach in der Abwägung nicht zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9.2.1995 - 4 NB 17.94 - BauR 1995, 499 = Rn. 13; BayVGh, B.v. 16.5.2013 - 2 N 12.260 - Rn. 44). Eine Grundstückswertminderung stellt daher keinen eigenständigen Abwägungsposten (vgl. auch - bezogen auf den Nachbarschutz - Urteil vom 14. April 1978 - BVerwG 4 C 96 und 97.76 - Buchholz 406.19 Nachbarschutz Nr. 34; Beschluss vom 24. April 1992 - BVerwG 4 B 60.92 - Buchholz a.a.O. Nr. 109; bezogen</p>		

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>-Sollte die Brücke gemäß der Vorlage gebaut werden, stellt sich auch die Frage nach dem Denkmalschutz der Sandsteinbefestigung entlang der Queich. Die Konstruktion der Freiborde und Stützpfeiler verstellt den Blick auf die historische Ansicht des Queichkanals in erheblichem Maße.</p> <p>-Inwieweit sind Fragen des Umweltschutzes im zu bebauenden ehemaligen Bahngelände, östlich der Bahn, bisher untersucht worden? Es handelt sich um ein wertvolles, gewachsenes Ökosystem, das mit Sicherheit als Habitat für seltene Arten dient.</p>	<p>auf die straßenrechtliche Fachplanung vgl. Urteil vom 4. Mai 1988 a.a.O.) dar. Die geplante Brücke wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Vergleichbare Festsetzungen finden sich in vielen Bebauungsplänen im ebenerdigen Bereich, um in den Plangebieten Fußgänger- und Radfahrverbindungen zu sichern. Es handelt sich damit um eine gängige Verkehrsfläche. Im Bereich der Wohnhäuser ist ein entsprechender Sichtschutz vorgesehen. Das Architekturbüro wird hierfür einen optisch ansprechenden Sichtschutz mit einplanen. Aufgrund der vorgesehenen Ausgestaltung der Brücke (Sichtschutz, Stützen usw.), sowie aufgrund der Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen und der allgemeinen Lage im urbanen, stark bebauten Raum ist von keiner Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen auszugehen. Sofern eine Bebauung die gesetzlichen Abstandsflächen einhält, ist zudem im Allgemeinen davon auszugehen, dass die diese als nicht rücksichtslos einzustufen ist. (Vgl. u.a. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes 2 C 215/19, VGH Bayern, Beschluss vom 05.12.2022 - 15 ZB 22.2118.)</p> <p>Gemäß den erfolgten Abstimmungen (u.a. Frühzeitige Offenlage) sieht die Landesarchäologie Speyer den archäologischen Belang im Projekt als erfüllt an.</p> <p>Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Umweltbericht erstellt. Die Ergebnisse werden im Zuge des weiteren Verfahrens entsprechend eingearbeitet. Außerdem wurde ein entsprechendes Artenschutzgutachten (Wagemann, 04/2023) erstellt. Entsprechende Maßnahmen wie u.a.</p>		

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>-Welche Parameter liegen einer Kosten-Nutzen-Rechnung zugrunde? Wurde eine Erhebung über die Wohnorte der Schüler:innen der bei den betroffenen Schulen (IGS und ESG) vorgenommen? In diesem Zusammenhang lenkt sich der Blick auf ein Detail in der Planung des Büros AV 1, das eine Verzweigung des Radwegs auf der Ostseite in Richtung Horst einerseits und in Richtung Queichheim andererseits vorsieht. In beiden Ortsteilen existieren bereits Bahnübergänge (Horstbrücke, Queichheimer Brücke). Auch die Bahnunterführung ist, abweichend von der Darstellung in der Abstimmungsvorlage des Stadtrats, für Fahrradfahrer zugelassen, sie müssen lediglich absteigen. Eine Rampe an der Westseite und der ebenerdige Ausgang der Bahnunterführung in Richtung Queichheim ist für Fahrradfahrer sehr gut nutzbar.</p> <p>-In der Abstimmungsvorlage wird neben der „Vernetzung der Bildungsstandorte“ auch die bessere Anbindung an den Bahnhof aufgeführt. Hierzu leistet die geplante Radbrücke keinerlei Beitrag. Die bestehenden Fuß- und Radwege auf der Ostseite des Bahngeländes stellen eine optimale, barrierefreie Anbindung der Schulen an den Bahnhof und Busbahnhof dar.</p> <p>-Die Öffentlichkeit verlangt Transparenz über die zur Verfügung stehenden Fördermittel und die notwendigen Eigenmittel der Stadt. Wird aus einem Fördertopf für "Klimaschutz durch Radverkehr" ein Teil oder die gesamte Summe für das Brückenprojekt verplant? Verlangt der Träger der Förderung (Bund, Land?) exakt die Umsetzung des bisherigen</p>	<p>Reptilienschutzmaßnahmen wurden formuliert und werden demnächst auf dem Bahngelände durchgeführt.</p> <p>Grundsätzlich wurden folgende Daten bzw. Vorgehensweisen zur Erstellung einer Potenzial- und Nutzen-Kosten-Analyse hinzugezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmodelle (hierfür wiederum Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, Schulplätze, Freizeit- sowie Einkaufsmöglichkeiten) - Strukturdaten (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, Daten zu sozialversicherungspflichtigen Angestellten, Einwohnerstatistik) - Kalibrierung des Verkehrsmodells -Unfallanalyse <p>Die Kosten- Nutzen- Analyse liegt derzeit noch nicht in ihrer Endfassung vor. Eine entsprechende Version wird im Zuge des weiteren Verfahrens den Planunterlagen beigelegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand setzen sich die Kostenfaktoren aus den Bau- und Planungskosten der Rad- und Fußwegbrücke zusammen. Zu den Nutzenfaktoren zählen voraussichtlich die Verlagerungen des Pkw-Verkehrs auf den Radverkehr durch die Schaffung einer neuen, kürzeren Verbindung in das Zentrum Landaus und damit einhergehende Einsparungen im Bereich der Fahrzeugbetriebskosten, Umweltkosten und Reisezeit sowie der Stärkung gesundheitlicher Faktoren durch körperliche Aktivität. Im Allgemeinen betrifft die Fragestellung nicht die Ebene des Bebauungsplanes.</p> <p>Von der Queichpromenade aus kann entweder über die Landwehrstraße oder östlich des „Sörkels“ auf die Ostbahnstraße abgebogen und dann in Richtung Hauptbahnhof gefahren werden. Für die angebotenen Stadtdörfer ergibt sich Vergleich zur Ist- Situation eine deutliche Verbesserung.</p>		

Nr.	Bürger	Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Bebauungsplan	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Brückenbauplans? Wäre es nicht sinnvoller, die Fördermittel für die Vernetzung der innerstädtischen Bildungsstandorte, insbesondere der Uni, einzusetzen. Hier könnte mit einer Fördersumme von 3,4 Mio. € eine Menge bewirkt werden.</p> <p>-Sind in den geplanten Baukosten (aktuell geschätzt 4-5 Mio. ohne Berücksichtigung der extremen Preissteigerungen im Baugewerbe!) die Kosten für den Erwerb des Bahngeländes enthalten, oder müssen diese zusätzlich aufgebracht werden? Mit welchen Summen ist hier zu rechnen? Aus welchem Etatposten sollen diese finanziert werden?</p> <p>-Besteht die Absicht, das Brückenprojekt gegen alle Argumente und die Vorbehalte der Anwohner durchzuführen? Ein Lückenschluss in der West-Ost-Radwegverbindung durch die Stadt wird durch den Brückenbau in keiner Weise vollzogen, denn beim Weg durch die Stadt müssen weiterhin Vorfahrtsstraßen mit Ampeln und Zebrastreifen überquert werden. In Anbetracht schwerwiegender Gegenargumente und in vieler, insbesondere in finanzieller Hinsicht ungeklärte Fragen, kann die Notwendigkeit dieser Fahrradbrücke nicht nachvollzogen werden. Es besteht bei den Betroffenen der Eindruck, die Stadtverwaltung wolle ein solches Prestigeprojekt auf jeden Fall realisieren, koste es, was es wolle. Landau kann sich leider nicht mit Kopenhagen messen.</p>	<p>Die Zuwendungsmittel sind zweckgebunden und können nicht für andere Projekte verwendet werden. Bezuschusst werden 90 % der förderfähigen Kosten.</p> <p>Eine Radwegebrücke über die Maximilianstraße und Bahnanlage ermöglicht ein kreuzungsfreies Radfahren von Ost nach West bzw. West nach Ost. Der Radverkehr kann so kreuzungsfrei, ampelfrei und fußgängerüberwegfrei fließen. Auch die Trennung der Verkehrsmittel trägt zu einer verbesserten Sicherheit sowie zu einem gesteigerten Verkehrsfluss bei. Im Weiteren wird auf die voranstehenden Aspekte verwiesen (u.a. Attraktivierung, Klimaschutz, Stärkung Schutzgut Mensch)</p>		