



NIEDERSCHRIFT

über die 34. Sitzung des Mobilitätsausschusses der

Stadt Landau in der Pfalz

am Mittwoch, 10.04.2024,

Rathaus, Marktstraße 50, Ratssaal

Beginn: 17:00

Ende: 19:33



Anwesenheitsliste

Bündnis 90/Die Grünen

Johanna Diesinger

Dr. Lea Heidbreder

Kim Neumann

Vertretung von Herrn Baur

Ben Schwarz

CDU

Oliver Blanz

Akram Issa

Peter Lerch

Vertretung für Herrn Löffel ab 17:55 Uhr

Bernhard Löffel

SPD

Paule Albrecht

Adrian Koder-Horsten

Prof. Dr. Hannes Kopf

Die LINKE

Moritz Ranalder

Pfeffer und Salz

Stefan Maaß

beratendes Mitglied

Susanne Brunck

Maurice Wittmann

Dieter Wörle



Vorsitzender

Lukas Hartmann

Berichterstatler

Ralf Bernhard

Christoph Kamplade

Anna Kästner

Schriftführer/in

Sandra Zinke

Entschuldigt

Bündnis 90/Die Grünen

Julius Baur

vertreten durch Frau Neumann

FWG

Aniello Casella

Vertreten durch Herrn Gies-Dospil

Hermann Eichhorn

Christian Gies-Dospil

Vertreter von Herrn Casella

FDP

Carsten Triebel

beratendes Mitglied

Suhila Algmami



Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Klimaschutz durch Radverkehr - Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen
Vorlage: 660/370/2024
3. Klimaschutz durch Radverkehr - Umgestaltung der Kreuzung Südring/Westring/Wallstraße/Parkstraße
Vorlage: 660/372/2024
4. Bauprogramm Feld- und Weinbergswege für das Jahr 2024
Vorlage: 680/329/2024
5. Teilnahme der Stadt Landau in der Pfalz am Forschungsprojekt AIAMO des Bundesverkehrsministeriums
Vorlage: 660/371/2024
6. Erweiterung der VRNflexline Landau in das Gebiet des Kreises SÜW
Vorlage: 660/373/2024
7. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Frau Hönig schilderte die aktuelle Situation in der Brandenburger Straße. Seit Umsetzung der Maßnahmen habe der Verkehr abgenommen, jedoch würden die Autos seitdem schneller fahren. Zudem werde die Regel, dass an der Kreuzung zur Brandenburger Straße nicht geradeaus gefahren werden dürfe, häufiger ignoriert. Die Einwohnerin stellte dar, dass sich die Situation zwar verbessert habe, es aber noch nicht optimal laufe.

Der Vorsitzende antwortete, dass vereinbart worden sei, die Maßnahme zwölf Monate nach ihrer Umsetzung zu evaluieren. Dieser Zeitraum ende jedoch erst in zehn Monaten. Sollten dann immer noch mehr als 1.000 Fahrzeuge täglich gegen diese Regel verstoßen, werde noch einmal nachgesteuert. Es sei geplant, dass Zählgerät wieder aufzustellen, um die Geschwindigkeit zu kontrollieren. Vor Einführung der Maßnahme sei ein Sechstel der Fahrzeuge schneller als 30 km/h gefahren und es sei natürlich nicht gut, wenn sich die Quote der zu schnellen Fahrzeuge erhöht habe. Die Nachricht, dass es mittlerweile weniger Durchgangsverkehr sei, habe ihn auch schon erreicht, das sei gut.

Es gebe zusätzlich demnächst einen Termin mit der Kindertagesstätte, um über eine Zone für Elterntaxis oder eine Hol- und Bringzone zu sprechen.

Es sei außerdem am Tag der Sitzung ein Antrag der CDU-Fraktion des Ortsbeirats Queichheim eingegangen, die die Regelung wieder abschaffen wolle. Drüber werde jedoch an anderer Stelle beraten.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen von Seiten der Anwohnenden gab, beendete der Vorsitzende die Einwohnerfragestunde.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Klimaschutz durch Radverkehr - Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 02.04.2024 auf. Er erläuterte, dass die Idee der Radbrücke die Verknüpfung unterschiedlicher Bildungsstandorte in der Stadt gewesen sei. Das Schulzentrum Ost sei mit drei Schulen ein wichtiger Punkt gewesen. Deshalb sei der Zuschlag für eine Förderung von 3,3 Millionen Euro erteilt worden. Danach sei ein Wettbewerb unter mehreren Ingenieurbüros veranstaltet worden, die die Expertise hätten, so ein Projekt umzusetzen. Es seien vier Entwürfe erstellt worden, von denen sich für einen entschieden wurde. Es sei dann eine Kostenschätzung erstellt, Grundstücksankäufe getätigt und Baurecht geschaffen worden. Der Vorsitzende wies auf einen Termin am 24.04. im Eduard-Spranger-Gymnasium hin, um diesbezüglich die Bürger zu informieren.

Vor sechs Wochen sei festgestellt worden, dass die Kostenberechnungen von den Kostenschätzungen erheblich abweichen. Für die Erläuterungen zu der genauen Brückenplanung und dem Zustandekommen der Kostensteigerungen erteilte er Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard informierte die Ausschussmitglieder anhand einer Präsentation zur Bauweise der Radbrücke. Diese ist der Niederschrift beigelegt. Er ging dabei auf folgende Punkte besonders ein:

Die geschwungene Form der Brücke trage dazu bei, dass Fahrradfahrer nicht mit erhöhter Geschwindigkeit von der Brücke auf die Queichpromenade hinabfahren könnten, was die Sicherheit erhöhe. Es sei zudem eine Vorgabe der Wasserwirtschaftsbehörde gewesen, dass die Queich nicht in der gesamten Länge überbaut werde.

Die gesamte Brücke sei barrierefrei geplant. Die Brücke werde ausreichend hoch geplant, sodass die Bahn in Zukunft noch elektrifiziert werden könne. Auch sei unter der Brücke Platz für sechs Gleise und damit eins mehr, als aktuell vorhanden sei. Der Bau sei mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Die erforderlichen Grundstückskäufe seien alle abgeschlossen.

Die Brücke werde aus Stahl geplant, da dieser leichter als Beton sei und dadurch die Stützen schlanker gestaltet werden könnten. Aluminium habe deutlich höhere Kosten und sei auch nicht so tragfähig wie Stahl. Holz scheidet aufgrund des hohen Wartungsaufwands aus.

Der Sichtschutz bestehe aus den Geländerstäben, die über den Handlauf nach oben verlängert werden sollen. Dadurch entstehe keine massive Wand, sondern ein licht- und luftdurchlässiger Sichtschutz, der trotzdem als geschlossen wahrgenommen werde, wenn man sich daran vorbeibewegt.

Die Beleuchtung werde als Handlaufbeleuchtung geplant. Die Alternative wäre Mastbeleuchtung gewesen, die jedoch auch die Umgebung intensiv beleuchte. Die Handlaufbeleuchtung sei daher zu bevorzugen.

Herr Bernhard stellte dar, warum es zu Kostensteigerungen gekommen sei und welche Kosten für die Brücke bereits jetzt angefallen seien.

Ausschussmitglied Herr Blanz fragte, wie lang der Sichtschutz sei.

Herr Bernhard antwortete, dass auf der Seite der Queichpromenade auf der gesamten Länge der Wohnbebauung ein Sichtschutz geplant sei und auf der Seite des Geländes



der Energie Südwest nur an der ersten Windung, da er dort zusätzlich als Übersteigschutz diene.

Ausschussmitglied Herr Löffel fragte, ob das Hotel durch den Sichtschutz geschützt sei.

Herr Bernhard bejahte das.

Ausschussmitglied Herr Löffel fragte, ob die Steigung von 6 % nirgends erreicht werde, oder ob es teilweise schon Bereiche mit einer Steigung von annähernd 6 % gebe.

Herr Bernhard erklärte, dass es einzelne Bereiche gebe, in denen die Steigung bei knapp 6 % liege, im Schnitt habe die Brücke nur eine Steigung von etwas über 4 %.

Ausschussmitglied Frau Albrecht fragte nach der Gestaltung der Brückenauffahrt auf der Innenstadtseite.

Herr Bernhard antwortete, dass es während der Planung eine Frage war, wie verhindert werden könne, dass die Radfahrer zu eng an den Hauseingängen der Wohnhäuser vorbeifahren. Es gebe verschiedene Möglichkeiten, am einfachsten sei ein Pflanzbeet vor den Eingängen, welches die Radfahrer automatisch von den Eingängen weglaufe. Eine bauliche Lösung komme nicht in Betracht, da es sich bei diesem Weg auch um die Feuerwehrezufahrt zu den Wohnhäusern handle. Ansonsten kämen noch umklappbare Pfosten in Frage.

Ausschussmitglied Herr Löffel fragte, ob es sich bei dem Balken von Achse 4 der Brücke um einen Doppel-T-Träger handle oder um eine quaderförmige Stele.

Herr Bernhard antwortete, dass es sich um einen Stahlträger handeln werde, der dann gestaltet werde. Eventuell werde er eine elliptische Form haben, dann könne das Wasser bei Hochwasser besser abfließen.

Ausschussmitglied Herr Löffel fragte nach den Kosten für die Planung.

Herr Bernhard erläuterte, dass die Kosten unter Punkt 1.4 und 1.5 in der Kostenaufstellung aufgeführt seien. Dazu kämen die bereits verausgabten Kosten. Er erklärte, dass es bei Brückenbaumaßnahmen normal sei, dass die Ausführungsplanung durch den Auftragnehmer erfolge. Diese Kosten seien durch Punkt 1.4 abgedeckt. Die Leistungen, die die Stadt direkt beauftrage, wären im Punkt 1.5 enthalten.

Der Vorsitzende stellte im Anschluss an die Präsentation noch einmal dar, dass die Fußgängerunterführung im Hauptbahnhof keine Alternative darstelle, da durch die Unterführung nicht mit dem Fahrrad gefahren werden dürfe und die Treppen bzw. der Aufzug keine echte barrierefreie Alternative darstellten. Bei der Queichheimer Brücke müsse man als Radfahrer drei Mal absteigen, um sie korrekt zu benutzen und aus Westen kommend müsste man die Rheinstraße entlangfahren, was gefährlich sei. Ähnlich verhalte es sich bei der Horststraße als Zuwegung zur Horstbrücke. Bezüglich des Standortes kämen als Alternativen nur die Industriestraße und die Ostbahnstraße in Frage, wobei beides keine echten Alternativen wären, da die Industriestraße eine Autovorrangroute mit umfangreichem Verkehr sei und die Ostbahnstraße von nahezu allen Stadtbussen befahren werde.

Die Kostensteigerungen betreffen auch nicht nur die Stadt. Auch die Autobahn GmbH habe Kostensteigerungen für den bundesweiten Brückenbau von 8 auf 13 Milliarden Euro gemeldet.



Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder bedankte sich für die dargestellte Planung. Auch sie betonte, dass die Horstbrücke aufgrund ihrer Steigung keine echte Alternative darstelle. Das aktuelle Förderprogramm komme aufgrund der Kostensteigerung nicht mehr in Frage, aber die Brücke sei wichtig und deshalb sei es auch sinnvoll, die angefangene Planung abzuschließen.

Ausschussmitglied Herr Lerch erklärte, dass die CDU-Fraktion offene Fragen hatte und immer noch habe und deshalb zwar dem ersten Punkt zustimmen werde, sich bei den Punkten zwei und drei jedoch enthalten werde.

Ausschussmitglied Frau Albrecht betonte, dass die SPD-Fraktion die Brücke zwar als sinnvoll erachte, die Kosten jedoch ursprünglich schon hoch gewesen seien und es bei der jetzigen Steigerung umso wichtiger sei, die Reißleine zu ziehen.

Man befürworte es, zuerst die Fördermöglichkeiten zu prüfen und dann im Ausschuss wieder zu beraten, wenn alle Optionen bekannt seien. Die Planung jetzt zu beschließen, biete keinen Vorteil, da die Planungsleistungen sowieso bereits vergeben seien. Stattdessen könnte es sich nachteilig auswirken, wenn andere Förderprogramme andere Anforderungen an die Brücke stellten. Punkt zwei der Beschlussvorlage sei nicht erforderlich, da die Verwaltung auch ohne den Beschluss in der Lage sei, sich nach weiteren Förderprogrammen umzusehen. Man habe aber auch nichts dagegen. Zu bedenken sei jedoch, dass man die Kostenschätzung laufend aktualisieren sollte, bevor man sich auf Förderprogramme bewerbe, damit die Stadt nicht später vor dem gleichen Problem wie jetzt stehe. Bei Punkt 3 handle es sich um einen Vorratsbeschluss, der kritisch sei, wenn der neue Stadtrat daran gebunden sei.

Ausschussmitglied Herr Maaß erklärte, dass seine Fraktion bisher aufgrund der hohen Kosten gegen die Brücke war und sich diese Meinung durch die Kostensteigerung verstärkt habe. Er wollte wissen, ob es eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Analyse gebe und ob diese immer noch positiv ausfallen würde. Außerdem wollte er wissen, wie lange es dauern könne, bis ein neues Förderprogramm gefunden worden sei und ob so lange dann auch gewartet werde. Er sei gegen ein Aufsparen der Mittel und würde lieber andere Maßnahmen vorziehen. Aus diesem Grund werde der Beschlussvorlage nicht zugestimmt.

Ausschussmitglied Herr Ranalder befürwortete die neue Planung, da diese dazu führe, dass mit einer neu gefundenen Förderung der Eigenanteil im schlimmsten Fall nur um 700.000 Euro steige, im besten Fall sogar um über eine Million sinke. Er sehe die Brücke weiterhin positiv.

Der Vorsitzende erklärte, dass es sinnvoll und notwendig sei, die Planung abzuschließen, da das Planungsbüro nicht dauerhaft zur Verfügung stehe, sondern das Projekt auch irgendwann abschließen werde. Bezüglich der Kosten erklärte er, dass für die Bewerbung eines Förderprogramms immer die aktuellen Kosten herangezogen werden. Sollte man erst in ein paar Jahren ein Förderprogramm finden, würden die bis dahin erfolgten Preissteigerungen berücksichtigt werden. Bei der Bewerbung für die Förderprogramme werden die Argumente an den Sinn des Förderprogramms angepasst.

Herr Bernhard ergänzte, dass es normalerweise so laufe, dass man zuerst die Entwurfsplanung mache und sich dann um ein Förderprogramm bemühe. Dass es bei diesem Projekt andersherum gelaufen sei, sei sehr ungewöhnlich gewesen. Es sei



deshalb wichtig, dass die Planung abgeschlossen werde, um sich damit dann bei anderen Förderprogrammen bewerben zu können.

Ausschussmitglied Herr Prof. Dr. Kopf stellte mehrere Fragen. Zum einen wollte er wissen, wie es zu so umfangreichen Kostensteigerungen kommen konnte. Er habe Zweifel daran, dass die Kostensteigerung wirklich so unvorhersehbar gewesen sei. Manche Punkte hätte man bereits beim Wettbewerbsentwurf aufnehmen oder festlegen müssen. Zudem gehe er davon aus, dass das Bauamt den Baugrund bereits kannte, und daher von den Schwierigkeiten rund um die Queich hätte wissen können. Er kritisierte die Formulierung der Sitzungsvorlage, dass diese zu viele Werturteile enthalte, es würden die verschiedenen Möglichkeiten nicht nebeneinander dargestellt, sodass er nicht beurteilen könne, ob die vorgelegte Planung wirklich die beste sei oder ob es andere Möglichkeiten gegeben hätte, die dann auch nicht so teuer geworden wären. Er wollte noch wissen, welcher Betrag bereits bezahlt worden sei und welcher nur beauftragt wurde. Außerdem, ob die HOAI der Planung zugrunde gelegt worden sei und falls ja, ob das Honorar für das Planungsunternehmen aufgrund der Preissteigerung teurer werde. Er fragte zudem noch, ob es für die Bewerbung bei einem Förderprogramm ausreiche, die Planung bis zur Leistungsphase drei auszugestalten. Er glaube, dass die Brücke im Förderprogramm für Klimaschutz gut aufgehoben sei und man am ehesten in diesem Programm einen weiteren Anlauf unternehmen könnte. Er sei außerdem verwundert, dass die Brücke mit einem Festbetrag gefördert werde, normalerweise handle es sich immer um einen Prozentsatz der förderfähigen Kosten, der gefördert werde. Zudem halte er es für sinnvoller, den Förderantrag nicht zurückzunehmen, sondern die Mittel verfallen zu lassen. Es gebe Sperren für Förderprogramme, wenn man sich aus diesen zurückziehe. Das sollte vorher abgeklärt werden.

Ausschussmitglied Frau Dr. Heidbreder erläuterte, dass es bisher den Beschluss gab, die Brücke über das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ zu finanzieren und es daher erforderlich sei, jetzt den Beschluss zu fassen, andere Förderprogramme in Erwägung zu ziehen.

Der Vorsitzende erklärte, dass es vor Durchführung des Wettbewerbs keine Baugrunduntersuchung gab und man von Schätzungen ausging. Erst jetzt wurde der Boden an den Stellen, an denen die Stützen stehen sollen, genau untersucht. Er stellte zudem noch mal dar, dass die Industriestraße im vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Mobilitätskonzept eine Autovorrangroute sei und durch die Brücke eine Autospur wegfallen würde. Damit könnte die Funktion als Autovorrangroute nicht mehr erfüllt werden. Es sei deshalb auch kein Büro mit der Planung einer Brücke über die Industriestraße beauftragt worden. Bezüglich des gestiegenen Honorars des Planungsbüros nach der HOAI erklärte er, dass das zwar denkbar sei, dieses Büro das aber nicht machen werde.

Herr Bernhard erklärte, dass die Leistungsphasen eins bis drei beauftragt seien, da für die Bewerbung bei Förderprogrammen Leistungsphase drei erforderlich sei. Das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr sei auch weiterhin denkbar, allerdings nicht mit dem vorliegenden Bewilligungsbescheid. Der Betrag von 7,5 Millionen Euro sei dort als Festbetrag festgeschrieben und alle Mehrkosten seien von der Stadt zu tragen. Es sei bei Bundesförderprogrammen üblich, dass es sich um Festbetragsförderungen handle.

Herr Kamplade erläuterte, dass in Bayern Projekte auf Vorrat geplant werden. Wenn dann Förderprogramme verfügbar seien, sei die Planung schon erfolgt und der



Förderantrag könne direkt erstellt werden. Das sei ein Argument für den vorgelegten Beschlussvorschlag, die Planung der Radbrücke fertigzustellen.

Herr Bernhard führte zur Frage nach dem Wettbewerb aus, dass damals vier Planungsbüros Vorschläge eingereicht hatten, von denen manche günstiger und manche teurer als das zum Schluss ausgewählte Konzept gewesen seien. Bei der Auswahl des Vorschlags seien neben den Kosten auch die Wasserwirtschaft und der Denkmalschutz in die Abwägung eingeflossen. Herr Bernhard wies darauf hin, dass der Wettbewerb bereits 2020 stattgefunden habe und die stattgefundenen Entwicklungen auch auf die anderen Planungen Auswirkungen gehabt hätten, sodass auch die anderen Vorschläge teurer geworden wären. Zudem bestand der Förderbescheid auf eine Umsetzung des Projekts bis 2025, was zusätzlichen Zeitdruck verursachte.

Der Vorsitzende sagte zu, dass der Aspekt der Fördermittelsperren geprüft werde, um dort keine Nachteile entstehen zu lassen. Zudem stellte er fest, dass die Sitzungsvorlage in Punkt zwei des Beschlussvorschlags missverständlich formuliert sei, da durchaus überlegt worden sei, das Projekt beim Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr erneut einzureichen. Dieser Punkt werde dahingehend bis zur Stadtratssitzung überarbeitet.

Ausschussmitglied Herr Lerch bat um Erklärung zu den Kostensteigerungen des Bundes bei seinem Brückensanierungskonzept.

Der Vorsitzende erläuterte, dass der Bund vor einigen Jahren ein Brückensanierungskonzept aufgestellt habe, das von Kosten in Höhe von 8 Milliarden ausging und jetzt festgestellt wurde, dass für die geplanten Maßnahmen weitere 5 Milliarden erforderlich seien. Sollte die Radbrücke erst in einigen Jahren gebaut werden, so sei davon auszugehen, dass die derzeit geschätzten Kosten ebenfalls steigen werden. Es sei daher umso besser, je früher die Brücke realisiert werde. Allerdings sei es unwahrscheinlich, so schnell ein Förderprogramm zu finden, dass die Brücke bereits nächstes Jahr gebaut werden könne.

Ausschussmitglied Herr Lerch erklärte, dass die CDU-Fraktion vor wenigen Monaten eine Anfrage gestellt hatte bezüglich einer aktualisierten Kostenschätzung. Dort sei versichert worden, dass die geplanten Kosten eingehalten werden. Das Argument, dass seit dem Wettbewerb 2020 die Weltlage zu einer Kostensteigerung geführt habe, könne er daher nicht nachvollziehen.

Der Vorsitzende erklärte, dass kommuniziert worden sei, dass durch das Büro eine Kostenberechnung erstellt werde, da diese die Voraussetzung für die Ausschreibung sei. Dabei handle es sich um die jetzt vorgestellte Kostenberechnung. Man sei davon ausgegangen, dass der Haushaltsansatz für 2024 passe, da zum Zeitpunkt der Anfrage keine anderen Informationen durch das Büro mitgeteilt worden seien.

Herr Bernhard betonte, dass die Weltlage der Grund sei, warum die Kosten vom Wettbewerb nicht mehr zu halten gewesen seien.

Ausschussmitglied Herr Koder-Horsten fragte, ob der Antrag, Punkt zwei nur zur Kenntnis zu nehmen, angenommen wurde.

Der Vorsitzende antwortete, dass bis zur Stadtratssitzung die Formulierungen der Sitzungsvorlage angepasst werden, heute werde jedoch so abgestimmt, wie es in der Vorlage stehe.



Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gab, wurde über die Punkte getrennt abgestimmt.

Punkt 1 wurde mit 9 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Punkt 2 wurde mit 9 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 3 Enthaltungen mehrheitlich zugestimmt.

Punkt 3 wurde mit 6 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 6 Enthaltungen mehrheitlich zugestimmt.

Beschlussvorschlag:

1. Der Planung der Rad- und Fußwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen gemäß Anlage wird zugestimmt.
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt, die Maßnahme aus dem Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ herauszunehmen, den Bau der Brücke nicht auszuschreiben und sich mit dem Projekt auf der Grundlage der fertiggestellten Entwurfsplanung und den aktuellen Kostenberechnungen bei alternativen Förderprogrammen zu bewerben. Voraussetzung für eine Bewerbung im Rahmen eines Förderprogramms ist eine Förderquote von mindestens 75% der förderfähigen Kosten.
3. Der im Haushalt der Stadt Landau eingestellte Eigenanteil für den Bau der Brücke in Höhe von rd. 2,44 Mio. € verbleibt in der mittelfristigen Finanzplanung im entsprechenden Produktkonto. Dieses und nächstes Jahr freiwerdende Ressourcen sollen nach Möglichkeit für Projekte verwendet werden, die in den Finanzplanungsjahren vorgesehen und veranschlagt sind (Vorziehen von Mitteln) und deren Umsetzung nur einen kurzen Planungsvorlauf benötigen. Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu Vorschläge vorzulegen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

Klimaschutz durch Radverkehr - Umgestaltung der Kreuzung
Südring/Westring/Wallstraße/Parkstraße

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 22.03.2024 auf, welche dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist. Er erklärte, dass es für den motorisierten Verkehr bisher nicht möglich sei, aus der Wallstraße geradeauszufahren oder rechts abzubiegen. Es gebe daher schon länger die Idee, die Kreuzung umzugestalten. Für weitere Erläuterungen erteilte er Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard erläuterte, dass die Kreuzung Südring/Westring/Wallstraße/Parkstraße Defizite aufweise und daher eine Verbesserung notwendig sei. Die Verbindung Südring – Westring sei die bevorzugte Fahrtrichtung. Von der Parkstraße aus könne man nur nach rechts in den Südring einbiegen, ebenso von der Wallstraße nach rechts in den Westring. Ein Kreuzen der Ringstraße sei nicht möglich. Das sei jedoch erforderlich für die Fahrradrouten von der Waffenstraße in den Süden der Stadt. Ein Kreisverkehr hätte den Vorteil, dass die Fahrradfahrer die Kreuzung sicher überqueren könnten und die Autofahrer könnten in alle Richtungen abbiegen. Es seien verschiedene Lösungsmöglichkeiten für die Kreuzung überlegt worden, unter anderem eine Radaufstellfläche oder eine Lösung wie an der Ecke Ostring/Ostbahnstraße, aber diese seien unsicherer gewesen und hätten wahrscheinlich eher für mehr Verkehrsunfälle gesorgt. Die Kreisverkehrsalternative habe sich als die leistungsfähigste und kostengünstigste herauskristallisiert. Der Kreisverkehr würde auf die Bestandsfahrbahn aufgebaut werden. Die Mittelinsel und der Fahrbahnteiler sollen begrünt werden. Die geplante Bauzeit betrage drei Monate. Während des Baus sei für einzelne Tage eine Vollsperrung notwendig. Aus diesem Grund werde der Bau erst umgesetzt, wenn die Baumaßnahme an der Waffenstraße zwischen Queich und Wallstraße fertig sei. Realistisch sei eine Umsetzung im März/April 2025.

Der Vorsitzende ergänzte, dass die CDU-Fraktion nach der Baustelle in der Waffenstraße gefragt habe und bestätigte, dass diese Baumaßnahme erst umgesetzt werde, wenn eine Umleitung über die Waffenstraße möglich sei. Zudem werde der Zebrastreifen durch zwei Überquerungsinseln ersetzt, was einen guten Kompromiss darstelle, der den Verkehrsfluss nicht weiter einschränke, aber auch den Fußgängern die Möglichkeit zur Überquerung gebe.

Ausschussmitglied Herr Koder-Horsten fragte, ob die Wallstraße eine Einbahnstraße werden soll.

Der Vorsitzende antwortete, dass die Wallstraße keine Einbahnstraße sei und auch keine werden solle.

Ausschussmitglied Herr Prof. Dr. Kopf wollte wissen, ob es geplant sei, die Wallstraße nur für den Anliegerverkehr freizugeben.

Der Vorsitzende antwortete, dass das nicht geplant sei und die Situation so bleiben solle, wie sie jetzt sei.

Ausschussmitglied Herr Maaß fragte, wann die Vollsperrung auf der Wollmesheimer Straße geplant sei.



Herr Bernhard antwortete, dass die Maßnahme in der Wollmesheimer Straße noch dauere und frühestens für Ende 2025 geplant sei.

Ausschussmitglied Herr Blanz lobte die Planung, plädierte jedoch dafür, das Projekt zu schieben, bis die Waffenstraße komplett fertig sei, um diese als gesamte Ausweichroute zur Verfügung zu haben.

Der Vorsitzende antwortete, dass es im Norden der Waffenstraße zwei modale Filter geben werde, die den Autoverkehr einschränken werden. Zudem bestehe das Problem, wenn zu lange gewartet werde, dass dann die Baustelle in der Wollmesheimer Straße dazukomme. Zudem müsse das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr bis Ende 2025 gebaut und abgerechnet worden sein.

Ausschussmitglied Herr Lerch wollte wissen, wann der Endausbau der Waffenstraße voraussichtlich sei.

Herr Bernhard antwortete, der aktuelle Abschnitt zwischen Westbahnstraße und Wallstraße sei bis September 2024 voraussichtlich fertig, der Abschnitt zwischen Badstraße und Westbahnstraße werde nicht ausgebaut und der Abschnitt von der Badstraße bis zur Pestalozzistraße werde demnächst begonnen und gehe bis Herbst 2025.

Der Mobilitätsausschuss beschloss einstimmig den folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

1. Der Umgestaltung der Kreuzung Südring/Westring/Wallstraße/Parkstraße in einen Kreisverkehr wird zugestimmt.
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt die Maßnahme umzusetzen
3. Der Ausweisung der Wallstraße und der Parkstraße als Fahrradstraßen mit Freigabe für den motorisierten Verkehr wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Bauprogramm Feld- und Weinbergswegen für das Jahr 2024

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Bauverwaltung vom 21.03.2024 auf. Für nähere Erläuterungen erteilte er Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard erklärte, dass bereits letztes Jahr eine Aufforderung an die Ortsteile und den örtlichen Bauern- und Winzerverband gegangen sei, die gewünschten Maßnahmen mitzuteilen und auf dieser Grundlage dann ein Bauprogramm für jeden Ortsteil erstellt werde.

Ausschussmitglied Frau Albrecht erklärte, dass ihre Fraktion vorbehaltlich der Entscheidung in den Ortsbeiräten zustimmen werde.

Der Mobilitätsausschuss beschloss einstimmig den folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Dem Bauprogramm für die vorhersehbaren Unterhaltungsmaßnahmen an Feld- und Weinbergswegen für das Jahr 2024 (Anlage 1) wird zugestimmt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Teilnahme der Stadt Landau in der Pfalz am Forschungsprojekt AIAMO des Bundesverkehrsministeriums

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Informationsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 22.03.2024 auf. Für weitere Ausführungen erteilt er Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard erklärte, dass es ein Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums gebe, wie man ein Verkehrssystem schneller, leistungsfähiger und digitaler gestalten könne. Es hätte sich ein Konsortium aus zwölf Firmen zusammengeschlossen, die KI gesteuerte Programme entwickeln wollen. Es gehe dabei in Landau hauptsächlich um Lichtsignalanlagen, die lernen sollen, wann wie viel Verkehr herrsche, um dadurch den Verkehr flüssiger zu lenken. Die Stadt Landau sei von einer dieser Firmen angesprochen worden, ob sie sich eine Teilnahme an dem Forschungsprogramm vorstellen könne, als Vertreter einer mittelgroßen Stadt in Deutschland. Geplant sei eine Überprüfung der Hauptverkehrsstraßen Weißenburger Straße, Wollmesheimer Straße, Marienring, Rheinstraße und Maximilianstraße. Das Programm verursache keine Kosten für die Stadt und man sehe die Möglichkeit, die grünen Wellen zu optimieren.

Der Vorsitzende würde es begrüßen, wenn durch ein solches System Grünphasen für Kreuzungsteile entfallen könnten, an denen gerade kein Verkehrsteilnehmer stehe. So könnte auch vermieden werden, dass eine Spur grün bekomme, die aber gerade nicht fahren könne, da z.B. die Bahnschranke direkt dahinter geschlossen sei.

Ausschussmitglied Herr Maaß wollte wissen, ob die Technologie nach Abschluss des Forschungsprojekts gekauft werden müsse.

Herr Bernhard erklärte, dass im Moment das System getestet werde. Sollte es funktionieren, würden danach Investitionen folgen, z.B. könnte es sein, dass an einer Lichtsignalanlage eine (Wärmebild-)Kamera oder ein neues Steuergerät eingebaut werden müsste. Das wäre dann Sache der Kommune. Dafür gebe es aber auch Fördermöglichkeiten.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gab, schloss der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt, der somit zur Kenntnis genommen wurde.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Erweiterung der VRNflexline Landau in das Gebiet des Kreises SÜW

Der Vorsitzende Herr Bürgermeister Hartmann rief die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 22.03.2024 auf. Er erklärte, er habe bereits mit mehreren Bürgermeistern der Verbandsgemeinden im Umkreis gesprochen. Er halte es für eine gute Sache, wenn die Flexline auch in den Landkreis fahren würde, allerdings würden dadurch auch Kosten auf die Verbandsgemeinden zukommen.

Ausschussmitglied Herr Lerch teilte mit, dass er zwar immer wieder höre, dass die Nutzerzahlen stetig steigen würden, er habe aber keine konkreten Zahlen. Er fragte, ob diese verfügbar wären.

Der Vorsitzende erklärte, dass diese Informationen in der vergangenen Sitzung besprochen wurden und auch in Zukunft weiter darüber berichtet werde.

Ausschussmitglied Frau Albrecht teilte mit, dass man der Flexline grundsätzlich positiv gegenüberstehe, man es jedoch nicht für sinnvoll halte, das Thema weiter in die Öffentlichkeit zu rücken, da das den Druck auf die Verbandsgemeindebürgermeister erhöhen und die weitere Zusammenarbeit erschweren könnte.

Der Vorsitzende erklärte, dass dieser Aspekt berücksichtigt worden sei und das Thema gegeneinander abgewogen worden sei. Es gebe Verbandsgemeindebürgermeister, die die Flexline gerne einführen würden, dabei aber ein Finanzierungsproblem entstehen könnte, das gelöst werden müsse. Der Landkreis habe jedoch Unterstützung signalisiert.

Der Mobilitätsausschuss beschloss einstimmig bei zwei Enthaltungen den folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss begrüßt und unterstützt Gespräche zwischen dem Bürgermeister der Stadt Landau in der Pfalz mit dem Landrat sowie den Verbandsgemeindebürgermeisterinnen und Verbandsgemeindebürgermeistern des Kreises Südliche Weinstraße zur Erweiterung der VRNflexline Landau in das Gebiet des Kreises.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 7. (öffentlich)

Verschiedenes

Bauablauf der Paul-von-Denis-Straße

Der Vorsitzende erklärte, dass mit einem privaten Investor temporär zusammengearbeitet werde, um für die Bauzeit weitere Stellplätze zur Verfügung zu stellen, um die Belastung möglichst gering zu halten. Außerdem werden auf dem Gelände des ehemaligen Voodoo-Clubs von städtischer Seite temporär weitere Parkmöglichkeiten geschaffen, sobald mit den Bauarbeiten begonnen werde.

Herr Bernhard erklärte, dass mit dem Ausbau dieses Jahr begonnen werden solle und die Straße in mehrere Bauabschnitte geteilt werde, um die Verkehrsbeschränkungen weniger belastend zu gestalten. Dabei sei es von Vorteil, dass es gut ausgebaute parallel verlaufende Straßen gebe. Geplant seien vier Bauabschnitte jeweils von Einmündung zu Einmündung. Gestartet werde im Süden, dann rücke man weiter nach Norden vor und am Ende werde der Alte Güterbahnhof gemacht. Der Zeitpunkt des Baubeginns sei noch nicht vollständig geklärt, da durch diese Straße eine Fernwärmehauptleitung für die Innenstadt verlaufen werde und es noch Abstimmungsbedarf gebe, an welcher Stelle die Leitung die Bahngleise queren werde. Voraussichtlich liege er Ende des dritten Quartals 2024. Die Bauzeit betrage voraussichtlich 12 bis 15 Monate.

Ausschussmitglied Herr Schwarz wollte wissen, ob die Umleitung auch wieder zurück auf die Paul-Denis-Straße führe oder ob die gesamte Parallelstraße als Umleitung genutzt werde.

Herr Bernhard antwortete, dass die Umleitung auch wieder zurück auf die Paul-von-Denis-Straße geführt werde.

Ausschussmitglied Herr Blanz wollte wissen, ob es Neuigkeiten zum Parkhaus gebe.

Der Vorsitzende antwortete, dass das Genehmigungsverfahren noch laufe.

Ausschussmitglied Herr Schwarz fragte noch, ob für den Fußverkehr während der Bauarbeiten ein Weg freigehalten werde.

Herr Bernhard antwortete, dass der Zugang zu den Gebäuden fußläufig immer gewährleistet sei, ein durchgängiger Gehweg auf beiden Seiten aber nicht immer möglich sein werde.

Parkplätze an der Sporthalle West

Der Vorsitzende erklärte, dass im Bereich direkt am Freibad auf einer asphaltierten Fläche 30 Stellplätze mit einer 3-Stunden-Regel für kostenfreies Parken versehen wurden. Die anderen Parkplätze verblieben im Parkraummanagement und blieben damit gebührenpflichtig.

Zählstation an der Landesgartenschaubrücke

Der Vorsitzende informierte, dass an der Landesgartenschaubrücke eine Zählstation aufgestellt worden sei. Diese zähle den Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle. Sobald etwas Zeit vergangen sei, würden dem Ausschuss Zahlen vorgestellt.



Bushaltestelle Mörzheim

Ausschussmitglied Herr Pro. Dr. Kopf fragte, ob es einen neuen Sachstand zum Thema Bushaltestelle in Mörzheim gebe. Er kritisierte, dass der Vorsitzende mit den Eltern ein Gespräch führen wolle und dabei den Konflikt weiter anheize, da er behauptete, dass es keine Alternativen gebe. Er regte zudem an, die geplante Regelbushaltestelle in der Jakob-Becker-Straße für das Neubaugebiet sein zu lassen, da es in Mörzheim nicht gefordert werde. Für die Grundschulkinder könnte man den Appenhofener Weg belassen, das würde den Konflikt beruhigen.

Der Vorsitzende wies den Vorwurf zurück und stellte die vergangene Situation noch einmal dar. Die Sitzungsvorlage sei im Ortsbeirat einstimmig abgelehnt worden, allerdings sei kein Alternativvorschlag gemacht worden, außer die Rückverlegung der Haltestelle an die alte Stelle, dabei hätten Herr Grewenig und Frau Kästner aus fachlicher Sicht dargelegt, warum die Rückverlegung nicht gehe. Das werde jedoch in Teilen des Dorfes nicht akzeptiert. Da man an dieser Stelle gerade nicht weiterkomme, habe man die Eltern, die sich an den Vorsitzenden gewandt hätten, zu einem Gespräch eingeladen.

Frau Kästner betonte noch mal, dass eine Rückverlegung unter dem derzeitigen Ausbauzustand der Straße nicht in Frage komme.

Ausschussmitglied Herr Prof. Dr. Kopf monierte, dass der Zustand der Appenhofener Straße in den letzten 20 Jahren nie ein Problem gewesen sei.

Der Vorsitzende betonte noch einmal, dass er der Verwaltung nicht vorschreibe, wie diese zu prüfen hätte und die fachliche Bewertung nun mal zu diesem Schluss komme und man mit der im Ortsbeirat gezeigten Blockadehaltung so nicht weiterkomme.

Geschwindigkeitsbegrenzung Nordring/Hindenburgstraße

Ausschussmitglied Herr Lerch erläuterte, dass wenn man vom Nordring in die Hindenburgstraße abbiege, dort ein 30 km/h-Begrenzungsschild stehe, das nicht wieder aufgehoben werde und fragte, ob das so beabsichtigt sei.

Frau Kästner erklärte, dass der Bauhof bereits den Auftrag erhalten habe, ein Aufhebungsschild aufzustellen. Das erfolge, sobald es die personelle Situation zulasse.

Niederschriften

Ausschussmitglied Herr Maaß fragte nach den aktuellen Niederschriften des Mobilitätsausschusses, da die letzte Veröffentlichte vom April letzten Jahres sei.

Herr Bernhard erklärte, dass es aufgrund eines kurzfristigen Stellenwechsels zu Verzögerungen gekommen sei.

Der Vorsitzende ergänzte, dass die Niederschrift aus dem Januar 2024 schon fertig sei und die fehlenden Niederschriften aus dem Jahr 2023 schnellstmöglich nachgereicht werden.

Ampel an der Arzheimer Straße/Annweiler Straße



Ausschussmitglied Herr Koder-Horsten erklärte, dass ihm zugetragen worden sei, die Ampel an der Ecke Annweiler Straße/ Arzheimer Straße sei defekt.

Herr Bernhard erklärte, dass es einen Unfall gegeben habe, der die Ampelanlage beschädigt habe, aber diese Woche noch die Fundamente gegossen werden und nächste Woche die Firma komme, die die fehlenden Teile wieder einbaue. Danach sollte sie wieder funktionieren.



Vorsitzender

Lukas Hartmann

Schriftführer