



Sitzungsvorlage

660/119/2016

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 08.11.2016	Aktenzeichen: 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	10.10.2016	Vorberatung N	
Ältestenrat	03.11.2016	Vorberatung N	
Stadtvorstand	07.11.2016	Vorberatung N	
Bauausschuss	15.11.2016	Vorberatung Ö	
Hauptausschuss	29.11.2016	Vorberatung Ö	
Stadtrat	13.12.2016	Entscheidung Ö	

Betreff:

Süderschließung

Beschlussvorschlag:

1. Die Planungen zur Süderschließung werden nicht weiter verfolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes, Vorschläge zum künftigen Umgang mit der Straßentrasse zu unterbreiten.
2. Der leistungsfähige Ausbau des Knotenpunktes Schlossstraße/Weißenburger Straße / Xylanderstraße wird in einer Studie untersucht. Für die Erstellung der Studie werden im Haushalt der Stadt Landau 30.000 € im Jahr 2017 bereitgestellt.
3. Im Zuge der L 509 Marienring/Rheinstraße und der K 5 Weißenburger Straße wird bei notwendigen Sanierungs- und Bauarbeiten ein lärm mindernder Asphalt eingebaut. Hierfür werden maßnahmenabhängig in den nächsten Jahren insgesamt 500.000 € bereitgestellt. Die Mittelbereitstellung erfolgt unter Vorbehalt der jeweiligen Haushaltsberatungen.
4. Die Festlegungen werden in die derzeit laufende Fortschreibung der Lärmaktionsplanung eingearbeitet.
5. Im Rahmen des beauftragten Integrierten Mobilitätskonzeptes sind für die Verkehrssituation im Süden der Stadt und insbesondere für den Durchfahrtsverkehr Süd nach Osten und umgekehrt geeignete Optimierungsmaßnahmen zu entwickeln.
6. Ein Jahr nach Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes wird die Entwicklung der Verkehrssituation in der Stadt evaluiert.

Begründung:

Die Stadt Landau hat im Jahre 2002 Planungen zur Linienfindung einer Süderschließung/Südtangente beauftragt. Hierbei wurde eine mögliche Trasse als Verbindung zwischen der Weißenburger Straße, der Rheinstraße und dem Gewerbepark Am Messegelände festgelegt. Im Rahmen der Planungen zur Landesgartenschau wurde diese Trasse angepasst. Auch eine erste Kostenschätzung wurde bei dieser Vorplanung aufgestellt.

Die Notwendigkeit einer Süderschließung aus damaliger Sicht wurde in einem Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2001 begründet. Sowohl durch die allgemeine Verkehrszunahme infolge erhöhter Motorisierung und Mobilität als auch durch die siedlungsstrukturellen Entwicklungen insbesondere im Bereich Landau-Süd wurde hier von einer Verkehrszunahme zwischen den Jahren 2000 und 2015 auf dem Straßenzug Rheinstraße/Marienring ohne Süderschließung in einer Größenordnung von 30% ausgegangen. Für das Jahr 2015 war hier (mit vollständiger Erschließung des Wohnparks Am Ebenberg, aber ohne Paul-von-Denis-Straße) eine maximale Belastung von 30.900 Kfz/24Std. (Abschnitt Ostring-Friedrich-Ebert-Straße) prognostiziert. Die Belastung der Süderschließung lag für das Prognosejahr 2015 bei 10.700 Kfz/24Std. und die Entlastung für den Straßenzug Marienring/Rheinstraße bei max. 12.600 Kfz/24Std. (Abschnitt Maximilianstraße-Ludowicistraße).

Im Verkehrsgutachten 2009/2010 wurden auf Basis von Verkehrszählungen diese Werte aktualisiert. Die maximale Belastung der Rheinstraße/Marienring liegt im Prognosejahr 2025 (mit vollständiger Erschließung des Wohnparks Am Ebenberg, aber ohne Paul-von-Denis-Straße) nunmehr bei 27.400 Kfz/24Std. (Abschnitt Maximilianstraße-Ludowicistraße) und mit Paul-von-Denis-Straße bei 25.700 Kfz/24Std. (Abschnitt Ostring-Friedrich-Ebert-Straße). Die maximale Belastung der Süderschließung im Prognosejahr 2025 liegt bei 7.500 Kfz/24Std. und die maximale Entlastung des Straßenzuges Rheinstraße/Marienring bei 4.700 Kfz/24Std. (Abschnitt Südring-Cornichonstraße, mit vollständiger Erschließung des Wohnparks Am Ebenberg und Paul-von-Denis-Straße).

Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass auf Grund der geringeren Verkehrsbelastungszahlen die verkehrliche Wirkung der kompletten Süderschließung wesentlich geringer als im Jahre 2001 angenommen ausfällt.

Die Süderschließung ist in der Flächennutzungsplanung der Stadt Landau dargestellt und wurde bei den Planungen zur Landesgartenschau berücksichtigt. Im Rahmen des Bebauungsplanes C25 (Konversion Landau Süd / Landesgartenschau) wurde herausgearbeitet, dass der Wohnpark Am Ebenberg und das Gewerbegebiet entlang der Paul-von-Denis-Straße sowohl verkehrstechnisch als auch lärmschutzrechtlich auch ohne Süderschließung entwickelt werden können. Deshalb ist in diesem Bebauungsplan auch noch kein Planrecht für die Straße geschaffen worden, sondern lediglich die Trasse nachrichtlich dargestellt.

Im Zuge der baulichen Entwicklung im Süden von Landau spielt die Frage der Umsetzung der Süderschließung eine immer größere Rolle. Investitionsentscheidungen sowohl im privaten wie auch im gewerblichen Bereich werden von der Süderschließung abhängig gemacht. Bewohner und Investoren wünschen sich Klarheit bei der Frage. Daher steht die Entscheidung an, ob und ggf. wann die Süderschließung weiter verfolgt wird.

Die Entlastungswirkung der Süderschließung war bereits Gegenstand der Verkehrsuntersuchung 2009/2010. Auf Basis der damaligen Verkehrsprognose für das Jahr 2025 führte das Büro ModusConsult in diesem Jahr nun nochmals eine lärmtechnische Berechnung für den Marienring und die Rheinstraße durch.

Nach Abwägung aller verkehrlichen, lärmtechnischen, umweltrechtlichen und finanziellen Belange kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass der Bau der Süderschließung nicht möglich und notwendig ist und finanzielle Mittel besser in die Optimierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur fließen sollten.

Die geringe Entlastungswirkung und die damit einhergehende marginale Lärmreduzierung durch die Süderschließung rechtfertigen nicht die hohen Kosten und die negativen naturschutzrechtlichen Auswirkungen.

Sowohl die Verbesserung der Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte als auch die notwendige Lärminderung in der Rheinstraße/Marienring lassen sich punktuell mit wesentlich geringeren Finanzmitteln erreichen.

Nachfolgend eine Zusammenfassung der Beurteilungsergebnisse. Die ausführliche Beurteilung ist als Anlage beigefügt.

Verkehr

Im Endzustand wird die Süderschließung im Prognosejahr 2025 von maximal 7.500 Kfz/24Std befahren werden.

Die Prognoseverkehrsmenge 2025 auf der Rheinstraße/Marienring beträgt mit abgeschlossener Entwicklung des Wohnparks Am Ebenberg und mit Paul-von-Denis-Straße 20.700 – 25.700 Kfz/24Std. Bereits durch den Bau der Paul-von-Denis-Straße wurde die Rheinstraße/Marienring in einer Größenordnung zwischen 400 – 3.800 Kfz/24Std. entlastet. Die komplette Süderschließung führt zu einer weiteren Verkehrsentslastung in der Größenordnung zwischen 3.000 und 4.700 Kfz/24Std.

Die Weißenburger Straße wird im Prognosejahr von 17.800 – 22.300 Kfz/24Std. befahren sein. Sie erfährt durch den Bau der Süderschließung eine Entlastung zwischen 3.000 und 5.100 Kfz/24Std.

Maßgebend für die verkehrliche Beurteilung sind jedoch nicht nur die absoluten Verkehrsbelastungszahlen, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Diese wurde für die Knotenpunkte Rheinstraße/Maximilianstraße/Queichheimer Brücke und Marienring/Friedrich-Ebert-Straße in der Verkehrsuntersuchung 2009/2010 mit bewertet. Grund der Untersuchung war jedoch nicht die Süderschließung, sondern die Prüfung, ob diese Knotenpunkte, unabhängig von der Süderschließung, in Kreisverkehrsanlagen umgebaut werden können.

Dem Knotenpunkt Rheinstraße / Maximilianstraße / Queichheimer Brücke wird für die Spitzenstunden eine ausreichende Verkehrsqualität bescheinigt. Die mittlere Wartezeit liegt immer unter 70 sec. Während der übrigen Tages- und Nachtzeiten ist der Knotenpunkt immer leistungsfähig.

Der Knotenpunkt Marienring/Friedrich-Ebert-Straße weist für die höchstbelastete Zeit eine sehr gute Verkehrsqualität mit geringen Wartezeiten und Rückstaulängen auf.

Nicht untersucht wurde der Knotenpunkt Schlossstraße/Weißenburger Straße/Xylanderstraße, da hier ein Kreisverkehr nicht zur Diskussion stand. Im Zuge der Modernisierung der Lichtsignalanlage werden jedoch auch hier aktuell Verkehrsdaten erhoben, um weitere bauliche Möglichkeiten der Kapazitätssteigerung prüfen zu können.

Lärm

Die Lärmwerte in der Rheinstraße und im Marienring liegen sowohl am Tag als in der Nacht durchgängig über der Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Der höchste berechnete Wert bei der Rheinstraße 25 liegt bei 74 dB(A) am Tag und 63,4 dB(A) in der Nacht. Um aus schallschutztechnischer Sicht eine Pegelminderung von -3 dB(A) zu erzielen müsste die Verkehrsmenge halbiert werden, was für die L 509 allein durch die Süderschließung nicht erreicht werden kann. Durch die dargestellten Verkehrsverlagerung können durch die komplette Süderschließung die Beurteilungspegel in der Rheinstraße/Marienring zwischen -0,6 und -1,1 dB(A) gegenüber dem heutigen Zustand mit Paul-von-Denis-Straße weiter reduziert werden. Allerdings sind immer noch sehr hohe Beurteilungspegel von über 70/60 dB(A) Lden/Ln („Grenze zur Gesundheitsgefährdung“) und damit weiterer Handlungsbedarf für die Lärminderungsplanung vorhanden.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung in den Gebäuden wurden vom Land Rheinland-Pfalz im Marienring und der Rheinstraße bereits Lärmschutzfenster als Lärmsanierungsmaßnahme bezuschusst.

Die Süderschließung könnte damit für die Lärminderung in der Rheinstraße/Marienring im Zuge L 509 eine erste mögliche Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsmenge und der Lärmbelastung sein. Sie ist allerdings für eine effektive Lärminderungsplanung als Einzelmaßnahme nicht ausreichend.

Die Weißenburger Straße ist in der aktuellen Lärmkartierung zur Lärminderungsplanung nicht mehr aufgeführt. Im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung der Lärmaktionsplanung werden hier jedoch ebenfalls Lärmwerte ermittelt und erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Der erste Schritt bildete die im Juli durchgeführte Verkehrszählung als Grundlage der Lärmberechnungen.

Da das Reifen-Fahrbahngeräusch von Pkw ab Geschwindigkeiten von ca. 30 km/h, von Lkw ab ca. 60 km/h die dominierende Geräuschquelle im Straßenverkehr ist, kann der Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelages einen wesentlich höheren Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung und ihrer Folgen leisten. Hier sind Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) möglich und damit vom Empfinden her eine Lärminderung um 25% - mehr als dreimal so viel gegenüber der Wirkung einer Süderschließung bei deutlich geringeren Kosten. Diese liegen geschätzt bei 300.000 € für die Rheinstraße/Marienring und 200.000 € für die Weißenburger Straße.

Im Zuge des Ausbaus der Friedrich-Ebert-Straße ist vorgesehen, auf einer Teilstrecke des Marienringes bereits lärmmindernden Asphalt einzubauen.

Umwelt

Das Umweltamt hat die aktuelle Trassenplanung der Süderschließung bezüglich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, insbesondere auch wegen der Beeinträchtigung/Nähe zum nationalen Naturerbe und FFH-Gebiet Ebenberg in einem Screening-Gutachten neu geprüft und beurteilt. Ein Screening-Gutachten gewährleistet bereits vor Einleitung eines entsprechenden Genehmigungsverfahrens veritable Aussagen bezüglich zu erwartender Umweltauswirkungen und kann somit ein veritabler Maßstab für die Planungs- und Rechtssicherheit darstellen.

Das Screening-Gutachten basiert auf einer dem Projekt angemessenen Standortanalyse. Die Projektdaten wurden dabei in den Naturraum projiziert. Die zu erwartenden Auswirkungen des Projekts wurden anschließend standort- und bestandskonkret abgeschätzt.

Zusammenfassen kann festgestellt werden, dass die Süderschließung mit erheblichen und nachhaltigen Umweltauswirkungen verbunden ist. Die Zulässigkeit nach der FFH-Richtlinie müsste zuerst in einem Vollgutachten geprüft werden; die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach dem Bundesnaturschutzgesetz sowie die Überschreitung der Grenze des Naturschutzgebiets stellen ebenso ein erhebliches Fragezeichen für die Zulässigkeit dieser Planung dar.

Kosten

Die Kosten der gesamten Süderschließung liegen mindestens bei geschätzten 11 Mio. €. Das Land Rheinland-Pfalz fördert das Projekt nach dem LVFGKom mit 60% der Baukosten, sofern die Notwendigkeit der Maßnahme, auch gegenüber dem Rechnungshof, nachgewiesen werden kann. Planungsleistungen finanziert die Stadt Landau komplett. Die Förderung beträgt somit ca. 5,5 Mio. €, was zu einem Eigenanteil der Stadt Landau in Höhe von ca. 5,5 Mio. € incl. der Planungskosten in Höhe von ca. 1,9 Mio. € führt.

Diese Kosten sind bisher nicht im Haushalt der Stadt Landau vorgesehen und müssen den Kosten für die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur gegenübergestellt werden. Für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes in der Rheinstraße/Marienring und in der Weißenburger Straße kann mit Kosten in Höhe von 500.000 € gerechnet werden. Die Umsetzung kann in Abhängigkeit notwendiger Sanierungs- und Baumaßnahmen erfolgen. Die Haushaltsmittel können in den jeweiligen Jahren bereitgestellt werden. In einem ersten Schritt wird bereits im Anschluss an den Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße ein lärmmindernder Asphalt in Teilen des Marienringes eingebaut. Im Jahre 2017 folgt ein weiterer Abschnitt im Zusammenhang mit der Neuverlegung von Gas- und Wasserleitung im Marienring zwischen Ost- und Südring.

--	--