



NIEDERSCHRIFT

über die 19. Sitzung des Bauausschusses der Stadt Landau

in der Pfalz

am Dienstag, 15.11.2016,

im Rathaus, Marktstraße 50, Ratssaal

Beginn: 17:00

Ende: 20:55



Anwesenheitsliste

CDU

Rudi Eichhorn

Peter Heuberger

Susanne Höhlinger

Peter Lerch

Bernhard Löffel

SPD

Hermann Demmerle bis 20.30 Uhr

Klaus Eisold ab 17.20 Uhr

Günter Scharhag

Aydin Tas Vertretung von Michael Scheid

Monika Vogler bis 17.45 Uhr

Bündnis 90/Die Grünen

Andrea Heß

Udo Lichtenthäler

FWG

Michael Dürphold ab 17.25 Uhr

Wolfgang Freiermuth

Pfeffer und Salz

Jakob Wagner

Vorsitzender

Dr. Maximilian Ingenthron

Berichterstatter



Markus Abel

Ralf Bernhard

Christoph Kamplade

Sylvia Schmidt-Sercander

Sonstige

Sandra Diehl

Michael Götz

Schriftführer/in

Brigitte Schlösser

Entschuldigt

SPD

Michael Scheid

vertreten durch Aydin Tas

Leben in Landau

Orhan Yilmaz



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

Damit bestand folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Einwohnerfragestunde
2. Festsetzung eines Anteils von gefördertem Mietwohnungsbau im Rahmen der Baulandbereitstellung; Antrag der Fraktionen SPD, CDU und FWG
Vorlage: 610/432/2016
3. Bebauungsplan „D 6 - Neuaufstellung, Teilbereich 1, 1. Teiländerung“;
Aufstellungsbeschluss
Vorlage: 610/433/2016
4. Wohnungsmarktbeobachtungen Landau; Monitoring-Bericht I, Oktober 2016
5. Süderschließung
Vorlage: 660/119/2016
6. Empfehlungen des Arbeitskreises Verkehr
Vorlage: 660/120/2016
- 6.1. Antrag der CDU-Stadtratsfraktion zur Parksituation im Fliegerviertel
Vorlage: 101/344/2016
7. Bauantrag über den Umbau der bestehenden Reithalle, die Errichtung einer Mistlege und einer Brücke sowie die Herstellung eines Pferdespringplatzes auf den städtischen Grundstücken Fl. Nr. 1028/22 und 1125/3.
Vorlage: 630/276/2016
8. Bauantrag zum Neubau eines Lager- und Ausstellungsgebäudes für den Holzfachhandel auf dem Grundstück Lotschstraße 2
Vorlage: 630/277/2016
9. Antrag nach § 16 Abs. 1 BImSchG zum Neubau eines Betriebsgebäudes mit sieben Motorenprüfständen, Werkräumen für Motorenmontage, Büro- und Besprechungsräumen sowie Laborräumen auf dem Grundstück Fl. Nr. 929/103 im Gewerbegebiet F 6 in Mörlheim
Vorlage: 630/278/2016
10. Verschiedenes



Öffentliche Sitzung



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 1. (öffentlich)

Einwohnerfragestunde

Eine Einwohnerin berichtet, dass sie an einem Wirtschaftsweg wohne. An ihr Grundstück grenzt ein Geschößwohnungsbau mit einer Zufahrt die zu schmal sei. An dieser Zufahrt ist zudem der Hinweis angebracht „Feuerwehzufahrt – ständig freihalten“. Die Anwohner des Geschößwohnungsbau parken ihre Autos entlang dieses Wirtschaftsweges mit der Begründung, dass sie keine andere Möglichkeit hätten, da die Zufahrt für die Feuerwehr freizuhalten sei. Manchmal sind dies bis zu 12 Autos. Das führt zu Unmut. Der Wirtschaftsweg werde von vielen Radfahrern benutzt, die durch diesen Zustand in großer Gefahr seien.

Die Herren Bernhard und Hargesheimer (Feuerwehr Landau) haben sich bereits vor Ort ein Bild von der Situation gemacht. Sie bittet darum, dass sich die Verwaltung dieses Problems annimmt und bald möglichst eine Klärung herbeiführt.

Der Vorsitzende bedankt sich bei der Anwohnerin und sichert ihr zu, dass ihr Anliegen angekommen ist und sich diesem angenommen wird. Er selbst kenne die Situation. Er bestätigt, dass es sich um einen Wirtschaftsweg handle und nicht um eine öffentliche Straße.

Von Seiten der weiteren anwesenden Einwohner werden keine weiteren Fragen gestellt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 2. (öffentlich)

Festsetzung eines Anteils von gefördertem Mietwohnungsbau im Rahmen der Baulandbereitstellung;
Antrag der Fraktionen SPD, CDU und FWG

Der Vorsitzende führt kurz in die Informationsvorlage der Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung vom 28. Oktober 2016 ein, welche dieser Niederschrift als Anlage beigelegt ist. Die Informationsvorlage nimmt Bezug auf den gemeinsamen Antrag der Fraktionen SPD, CDU und FWG, der in der Sitzung des Stadtrates am 27. September 2016 behandelt wurde. Inhalt des Antrages ist der Auftrag an die Verwaltung sich dem Sachverhalt analytisch zu nähern, die Situation insgesamt darzustellen und einen Vorschlag zu unterbreiten. Von der Verwaltung wurde ein Zwischenbericht erarbeitet, der Grundlage für das weitere Verfahren sein kann. Er erteilt Frau Schmidt-Sercander das Wort.

Frau Schmidt-Sercander erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation den Landauer Weg der sozialen Wohnraumförderung. Sie führt aus, dass der gemeinsame Antrag vom 14. August 2016 als Ergänzung zu den bisherigen Anträgen zu sehen ist. In den vorherigen Anträgen ging es vor allem um die Möglichkeit bei der Veräußerung städt. Grundstücke über Ausschreibungsverfahren oder Konzeptvergaben einen Anteil von gefördertem Wohnraum zu fordern. Im aktuellen Antrag geht es darum diese Vorgaben auf private Flächen auszuweiten, also auch Privaten einen Teil der sozialen Verantwortung bei der Wohnraumversorgung zu übertragen.

Zunächst geht Frau Schmidt-Sercander auf das Procedere in anderen Städten ein. Dafür hat sie beispielhaft drei Städte, Trier, Freiburg und Mainz, ausgewählt. Das Instrument der Quotierung wird in Kommunen mit angespannten Wohnungsmärkten angewendet. Dabei sind die Quoten unterschiedlich in ihrer Höhe und Ausgestaltung. Auch der Bezugsrahmen unterscheidet sich nach Wohnbedarfsprognosen, Handlungskonzepten oder Mietpreisspiegeln. Die Sicherung ist jedoch in allen Städten die Gleiche, nämlich durch städtebauliche Verträge. In Trier gibt es seit 2014 die Vorgabe einer Quote von 25 % sozial gefördertem Mietwohnungsbau. Dies bezogen auf Projekte ab 10 Wohneinheiten, die über die Neuaufstellungen von Bebauungsplänen ermöglicht werden. Die Wohnungen sind zu 100 % barrierefrei herzustellen. Ausnahmen sind unter bestimmten Voraussetzungen mit Beschluss möglich.

In Freiburg, eine Stadt die schon längere Zeit Erfahrungen mit der Quotenregelung gesammelt hat, wurde 2016 die Forderung auf 50 % der Geschossfläche im gefördertem Mietwohnungsbau hoch gesetzt. In den letzten 15 Jahren lag die Regelung bei 30 % der Geschossfläche. Auch hier sind Ausnahmen möglich, sofern die Grundstückseigentümer 10 % des neugeschaffenen Baulandes zu Gunsten von gefördertem Mietwohnraum abstellen oder an die Stadt abtreten. Beim Verkauf von städt. Grundstücken werden 50 % der Geschossfläche als geförderter Mietwohnungsbau gefordert.

In Mainz ist seit 2014 das Steuerungsinstrument der partnerschaftlichen Baulandbereitstellung in der Anwendung. In diesem Rahmen werden 10 – 25 % geförderter Mietwohnungsbau gefordert. Dies gilt bei Neuaufstellungen von Bebauungsplänen ab 10 Wohneinheiten. Vorrangig ist dort der Anteil im Geschosswohnungsbau nachzuweisen, in Einzelfällen ist dies auch in Zweifamilienhäusern sowie in neuen Wohnformen, wie Wohnprojekten, Baugemeinschaften oder genossenschaftliche Wohnformen möglich. Ausnahmen sind auch hier unter bestimmten Voraussetzungen mit Beschluss möglich.

Frau Schmidt-Sercander merkt an, dass die Erfahrung der Städte, die das Instrument der Quotenregelung schon länger anwenden, zeige, dass klar gefasste Regelungen akzeptiert werden.

Dann leitet sie über zum Handlungserfordernis in Landau. Anhand eines Schaubildes des Wohnraumversorgungskonzeptes zeigt sie auf, dass es in Landau einen hohen Bedarf von Klein- und Kleinstwohnungen im niedrigen Preissegment, sowie bei Wohnungen ab 105 m² Wohnfläche im mittleren und günstigen Preissegment gibt. Aus dem Schaubild wird deutlich, dass sich der Angebotsschwerpunkt mit dem Nachfrageschwerpunkt nicht deckt. Aus einer weiteren Untersuchung zur Wohnraumversorgungsstudie geht hervor, dass sozial geförderte Wohnungen derzeit hauptsächlich im Bestand nachgewiesen werden und nur sehr wenig im Neubau nachgebaut wird. Ein weiteres



Erfordernis ergibt sich aus den auslaufenden Mietpreisbindungsfristen. Bisher war die Entwicklung so, dass zwischen 2002 bis 2014 sehr viele preisgebundene Wohnungen ausgelaufen sind. Mitte 2015 fielen auf die 419 sozialen Mietwohnungen rund 3.855 Haushalte mit Niedrigeinkommen. Hieraus ergibt sich eine Versorgungsquote von nur 11 %. Anhand einer Statistik wird deutlich, dass bis zum Jahr 2025 bei einer Vielzahl von geförderten Wohnungen die Mietpreisbindung ausläuft. Ob die übrigen sozial geförderten Wohnungen dann noch zur Verfügung stehen, kann heute noch nicht eingeschätzt werden. Aus den dargestellten Gründen und unter Berücksichtigung der Altersstruktur der Bevölkerung sowie dem Zuzug von Flüchtlingen, ergibt sich ein großer Handlungsbedarf bei künftigen Vorhaben.

Frau Schmidt-Sercander erläutert was unter der Förderung zu verstehen ist. Gefördert wird der soziale Wohnungsbau = geförderter Wohnungsbau, der eindeutig über die gesetzlichen Vorgaben nach dem Landeswohnraumförderungsgesetz definiert werden kann. Die Förderbedingungen und der Förderrahmen werden durch die Landesförderprogramme der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz festgelegt.

Zusammenfassend nennt Frau Schmidt-Sercander die wichtigsten Aspekte der Quotenregelung, die in der Voruntersuchung betrachtet wurden, die auch im Antrag benannt wurden und Grundlage der weiteren Diskussion sein können. Die Höhe der Quote, die nicht ohne Prüfung der örtlichen Gegebenheiten von anderen Städten übernommen werden kann. Die fachliche Einschätzung unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren beträgt 25 % für Landau. Damit würde Landau im Mittelfeld der Städte liegen, bei denen eine Quotenregelung zur Anwendung kommt. Der Anwendungsbereich sollte sich regelmäßig erstrecken auf Innenentwicklungsflächen in privatem Eigentum, die ohne Veräußerung an die Stadt entwickelt werden können. Üblicherweise werden diese Flächen dann mit Vorhabenbezogenen Bebauungsplänen durch private Entwickler belegt. Empfohlen wird auch die Anwendung über das gesamte Stadtgebiet und vorrangig im Geschosswohnungsbau, um dort eine gute und sinnvolle Durchmischung zu erreichen. Bei Vorhaben, die nach § 34 BauGB einen Anspruch auf Genehmigung haben, also im bebauten Innenbereich, besteht nicht die Möglichkeit, diese Quote anzuwenden.

Bei jeder Regel wird es auch Ausnahmen geben. So empfiehlt es sich auch Ausnahmen aufzunehmen. Einerseits ist bei Kleinstvorhaben eine Quotenregelung nicht angemessen, zum anderen aber auch bei einzelnen Projekten die Möglichkeit zu schaffen, die soziale Verantwortung anderweitig nachzuweisen. Hier seien beispielhaft Genossenschaftsmodelle genannt.

Um Planungssicherheit für die bereits angelaufenen Projekte zu gewährleisten, für die bereits ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst wurde, wird vorgeschlagen diese nicht zu berücksichtigen. Ebenso für Projekte, für die bereits ein Antrag gestellt wurde. Die Anwendung sollte nur für künftige Projekte erfolgen. Als Stichtag wird der 15. November 2016 empfohlen.

Von Seiten der Verwaltung wird der städtebauliche Vertrag oder auch der Vorhabenbezogene Bebauungsplan als Sicherungsinstrument vorgeschlagen. Denkbar sind Grundbucheinträge zur dauerhaften Sicherung als Ergänzung. Dies muss jedoch noch geprüft werden.

Des Weiteren wird vorgeschlagen den Prozess zur besseren Transparenz zu begleiten. Es ist vorgesehen gezielt Interessierte anzusprechen und ihnen die Förderrichtlinien und Fördermöglichkeiten der ISB Bank zu erläutern. Darüber hinaus sollen ihnen gute Beispiele für ihre Projektentwicklung an die Hand gegeben werden. Frau Schmidt-Sercander weist auf den Ideenwettbewerb „Sozial.Schnell.Gut“ des Landes Rheinland-Pfalz hin.

Anhand eines Übersichtsplanes zeigt sie die möglichen privaten Flächenpotenziale, für die die Quotenregelung von gefördertem Wohnraum anzuwenden wäre. In diesen Bereichen ist die Schaffung von rd. 170 Wohneinheiten möglich. Dies bedeutet bei einer Quotenregelung von 25 %, dass 40 – 45 Wohneinheiten als geförderter Wohnraum hergestellt werden könnten. Voraussetzung ist jedoch, dass alle Projekte umgesetzt werden.



Herr Lerch fragt nach, ob die Optionsflächen konkrete Flächen sind oder ob es sich um vermutete Flächen handelt.

Frau Schmidt-Sercander führt aus, dass die gekennzeichneten Flächen alle auf konkreten Anfragen basieren, allerdings jeweils noch kein Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens gestellt wurde. Konkrete Planungen gibt es noch nicht für alle Flächen.

Aus dem Übersichtsplan und aus den genannten Zahlen ist ersichtlich, dass es sich hier nur um einen Baustein der sozialen Wohnraumstrategie Landaus handelt. Der Bedarf an gefördertem Wohnraum ist damit nicht gedeckt, was heißt, dass auch die anderen Bausteine weiter betrieben werden müssen.

Auch die Stadt muss als Wohnungseigentümerin weiterhin preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung stellen. Künftig wird die noch zu gründende Wohnungsbaugesellschaft mit hälftiger städt. Beteiligung einen Anteil von gefördertem Wohnraum herstellen, um damit einen Teil des Bedarfs abzudecken. Abschließend kann die Stadt noch als Grundstückseigentümerin im Rahmen einer Konzeptvergabe, wie z. B. im Wohnpark Am Ebenberg, Baufeld 10 bereits geschehen, oder im Rahmen der partnerschaftlichen Bereitstellung von Flächen auf den Wohnungsbau Einfluss nehmen.

Basierend auf den Vortrag und der heutigen Diskussion schlägt Frau Schmidt-Sercander vor, dass die Verwaltung eine Richtlinie zur Quotenregelung erarbeitet, in der die Anwendungsbereiche definiert werden. Diese soll dann Anfang des Jahres 2017 den Gremien zur Beratung vorgelegt werden.

Der Vorsitzende bedankt sich bei Frau Schmidt-Sercander für ihren Vortrag.

Herr Löffel merkt an, dass die Beispielstädte deutlich größer seien als Landau. Bei der Stadt Mainz gebe es eine Spanne bei der Quotenregelung von 10 – 25 %. Er fragt nach, ob es dafür eine Grundlage gäbe, die dies regelt.

Frau Schmidt-Sercander führt aus, dass ihr keine Grundlage bekannt sei. Die Quote ist bei jedem Projekt eine Einzelfallentscheidung, je nach Größe der Fläche und des Konzeptes.

Herr Heuberger merkt an, dass die zukünftige Wohnungsbaugesellschaft doch zum Ziel hätte, überwiegend preisgünstigen Wohnraum zu schaffen. Er fragt nach, ob dies in der Gesamtheit berücksichtigt wird.

Herr Kamplade führt aus, wenn die Wohnungsbaugesellschaft eine Fläche bebauen wolle, müsse die gleiche Regelung, mindestens 25 % geförderter Wohnraum, gelten. Welche Quote an gefördertem Wohnraum sich die Wohnungsbaugesellschaft als Ziel setzt, wird die Zukunft zeigen. Klar ist jedoch, dass im Zuge des Monitorings alle geförderten Wohnungen berücksichtigt werden.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass der Zwischenbericht mengenmäßig ein sehr bescheidenes Ergebnis hat, jedoch lobt er die Herangehensweise der Verwaltung. Diesen Schritt hätte die Verwaltung schon viele Jahre eher gehen sollen. Über die Quote von 25 % könne noch diskutiert werden, er halte sie aber für angemessen.

In diesem Zusammenhang möchte er an den Antrag seiner Fraktion vom Frühjahr 2016 erinnern, der noch nicht behandelt wurde und seines Erachtens von der Verwaltung nicht weiter verfolgt wurde.

Der Vorsitzende merkt hierzu an, dass die Verwaltung den Antrag bereits behandelt hätte. Der Fraktionsvorsitzende habe im letzten Stadtrat die Information bekommen, dass sich der Antrag auf die nächste Vermarktungstranche im Wohnpark Am Ebenberg beziehe. Sobald die nächste Vermarktungstranche anstehe, werde über den Antrag beraten.

Herr Lichtenthäler führt aus, dass sich der Antrag auf die nächste Vermarktungstranche beziehe, jedoch mahnt er an frühzeitig über den Antrag zu beraten, nicht erst bei der Ausgestaltung der nächsten Tranche.

Der Vorsitzende entgegnet, dass er der Meinung ist, den Antrag am konkreten Fall zu beraten. Auch wenn Herr Lichtenthäler eine andere Auffassung hierzu habe, ist es nicht sinnvoll, über künftige Konzeptvergaben losgelöst von konkreten Baufeldern/ Grundstücken zu beraten.

Frau Vogler bedankt sich bei Frau Schmidt-Sercander für ihren Bericht und die schlüssige Informationsvorlage. Bezogen auf eine Versorgung von günstigem Wohnraum von 11 % in der Stadt Landau, sieht sie den Bedarf einer Regelung, um die Versorgungsquote zu erhöhen. Es sei wichtig ein



Signal zu setzen, dass die Einwohner sehen, dass etwas passiere. Ihrer Meinung nach ist auch eine Durchmischung der Quartiere ein wesentlicher Aspekt, der bis in die Stadtdörfer sich fortsetzen sollte. Des Weiteren sehe sie auch die Festsetzung eines Stichtages als sinnvoll an.

Herr Wagner führt aus, dass seine Fraktion die mögliche Einführung einer 25 % Quote als richtig und wichtig erachte. Er sehe dringenden Handlungsbedarf in diesem Aufgabengebiet.

Herr Wagner fragt nach, in welchem Zeithorizont mögliche Potenzialflächen entwickelt sein könnten. Des Weiteren möchte er wissen, wenn es derzeit nur 419 Sozialwohnungen in der Stadt gebe, es sein kann, dass in den Jahren 2019/2020 über 600 Wohnungen aus der Bindung fallen.

Herr Kamplade informiert, dass ein Zeithorizont schwer definierbar sei, da die Entwicklung von Privaten abhänge. Er gehe jedoch davon aus, dass in den nächsten 2 – 3 Jahren das eine oder andere Projekt realisiert werde, jedoch sicherlich nicht alle.

Herr Kamplade gibt Herrn Wagner Recht, dass im Vortrag ein Widerspruch bezüglich der Anzahl der Wohnungen vorliege und sichert ihm eine Überprüfung der Zahlen zu.

Herr Lerch führt aus, wenn man die Statistik sich genauer anschau, wird klar, dass das Landesförderprogramm in der heutigen Zeit nicht mehr attraktiv sei, wie es in den 1990er Jahren der Fall war. Den größten Einfluss könne die Stadt nur über die noch zu gründende Wohnungsbaugesellschaft nehmen oder im Bereich des Projektes Landau baut Zukunft, wo die Stadt als Zwischenerwerber der Grundstücke auftrete.

Sinn des Antrages seiner Fraktion sei es aber gewesen ein Maß an Individualität zu erhalten. Beantragt wurde im Einzelfall nur die Quote von 25 % zu fordern. In der Vorlage sei dies anders dargestellt.

Herr Freiermuth führt aus, dass seiner Fraktion die Zahlen der genannten Beispielstädte nicht bekannt waren. Er merkt an, dass man bei der Quote doch flexibel bleiben sollte, wie es auch in den Beispielstädten offenbar gehandhabt werde.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Ausführungen und merkt an, dass im Antrag auch gefordert wurde, den Standpunkt der Verwaltung darzulegen. Er erinnert, dass es sich heute nur um eine Informationsvorlage handle, wie letztlich die Ausgestaltung der Richtlinie aussehen werde, darüber müsse zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Er gibt jedoch zu bedenken, dass eine gewisse Höhe der Quote unbedingt erforderlich ist, damit am Ende auch spürbare Ergebnisse zu erzielen sind.

Herr Löffel merkt an, dass es sicherlich richtig ist, den Weg der Quotenregelung zu gehen. Für ihn wäre es denkbar eine flexible Handhabung bspw. über einen Zeitraum von 2 Jahren festzulegen und danach evtl. nachzusteuern. Andererseits sollte die Stadt, wie schon an anderer Stelle geschehen, Anreize für Investoren schaffen.

Herr Kamplade führt aus, dass es sich um eine politische Entscheidung handelt, wie die Richtlinie ausgestaltet wird. Er weiß, dass der Antrag anders formuliert wurde. Für die weitere Beratung möchte er aber ein paar Hinweise geben. Gestaltungsspielräume seien immer gut, um flexibel auf Wünsche und Vorstellungen eingehen zu können, aber es darf nicht zur Beliebigkeit werden. Es ist der Verwaltung bewusst, dass damit in das Eigentum eingegriffen werde, deshalb ist es umso wichtiger Transparenz zu schaffen, um eine verlässliche Wohnungsbaupolitik zu machen. Das darf dann auch nicht nur für zwei Jahre gelten. Je offener die Gestaltung ist, umso größer sind die Probleme in der Umsetzung. Dies zeige sich auch bei der Stadt Mainz. Lange Diskussionen sind dann an der Tagesordnung, die am Ende meist Unsicherheit schaffen und Projekte verzögern. Auch die Verwaltung brauche klare Kriterien, die bei der Beratung von Bauwilligen wichtig sind. Dies sollte bei der weiteren Beratung Berücksichtigung finden.

Herr Wagner merkt an, dass er die Quote von 25 % als guten Einstieg sehe, aus seiner Sicht auch gerne eine höhere Quote in Frage käme. Auf Grundlage der dargelegten Zahlen der Verwaltung sollte die Quote nicht tiefer angesetzt werden.



Herr Freiermuth merkt nochmals an, dass die Quote nicht heruntergerechnet werden solle, sondern flexibel gehandhabt werde. Wenn ein Investor mehr und ein anderer weniger preisgünstigen Wohnraum schaffen möchte, sollte derjenige Investor bevorzugt werden.

Herr Lichtenthäler führt aus, dass es sich um private Flächen handle. Wenn ein Bauherr mehr als 25 % geförderten Wohnraum schaffen möchte, sollte er die Möglichkeit dazu haben. Es ist jedoch wichtig eine Einstiegsgröße festzulegen.

Herr Lerch möchte einen Kompromiss formulieren, dass das Ziel 25 % sein sollte, aber in begründeten Einzelfällen auch Ausnahmen zulässig sein können. Das wäre ein Ergebnis mit dem seine Fraktion leben könne.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erkennbar sind, merkt der Vorsitzende an, die gemachten Ausführungen werden in die weitere Beratung einfließen und den Gremien werde im Jahr 2017 eine Vorlage zur Beratung vorgelegt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 3. (öffentlich)

Bebauungsplan „D 6 - Neuaufstellung, Teilbereich 1, 1. Teiländerung“; Aufstellungsbeschluss

Der Vorsitzende erläutert die Sitzungsvorlage der Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung vom 26. Oktober 2016, auf welche verwiesen wird. Im vorliegenden Fall soll eine Fläche an einen dort ansässigen Gewerbebetrieb überführt werden. Diese Fläche ist derzeit als Straßenverkehrsfläche und private Grünfläche gewidmet und soll als Gewerbefläche ausgewiesen werden.

Herr Lichtenthäler fragt nach, ob es Konkurrenzsituationen/Konflikte zu den daneben ansässigen sozialen Einrichtungen gebe bzw. zu befürchten sind.

Herr Kamplade erläutert, die gewerblichen Nutzungen müssen ein Genehmigungsverfahren durchlaufen, im vorliegenden Fall nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz. In diesem Verfahren werden mögliche Konflikte mit der Nachbarschaft abgeprüft. Der Aufstellungsbeschluss bezieht sich lediglich auf die Erschließung der Gewerbeeinheit. Der Betrieb muss selbstverständlich die Maßgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes einhalten.

Der Bauausschuss beschloss einstimmig folgenden Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

1. Für das in der Anlage 1 umgrenzte Gebiet der Gemarkung Queichheim wird der Bebauungsplan „D 6 - Neuaufstellung, Teilbereich 1, 1. Teiländerung“ aufgestellt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Beteiligung der 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 auf der Grundlage der in der Begründung dargestellten Planungsziele vorzunehmen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 4. (öffentlich)

Wohnungsmarktbeobachtungen Landau; Monitoring-Bericht I, Oktober 2016

Der Vorsitzende führt in das Thema der Wohnungsmarktbeobachtungen Landau ein und merkt an, dass dieser Monitoring-Bericht ein wichtiges Handwerkszeug für die Kommunalpolitik sei. Deshalb habe sich die Verwaltung entschieden, diesen Bericht im Rahmen des Bauausschusses vorzustellen. Er übergibt das Wort an Herrn Kamplade.

Herr Kamplade informiert, dass der Monitoring-Bericht seit heute online abrufbar ist und möchte die wesentlichen Aussagen des Berichts den Mitgliedern des Bauausschusses vorstellen.

Im Zuge des Beschlusses des Wohnraumversorgungskonzeptes wurde u. a. vereinbart den Wohnungsmarkt regelmäßig zu beobachten und zu analysieren um die vielen Annahmen, die in dem Konzept getroffen wurden, auch in der Realität zu überprüfen. Der erste Monitoring-Bericht umfasst den Zeitraum 1. Januar 2014 bis 30. Juni 2016. Die Kernaussage „Landau wächst weiter, auch in den letzten 1,5 Jahren“ deckt sich mit dem Wohnungsmarktbericht des Landes und ISB-Bank.

Zunächst geht Herr Kamplade auf die Angebote auf dem Landauer Wohnungsmarkt ein, um diese dann den Nachfragen auf dem Landauer Wohnungsmarkt gegenüber zu stellen.

Herr Kamplade informiert über den Wohnungsbestand der Stadt Landau. Bezogen auf den Zeitraum 2012 bis 2015 hat sich der Wohnungsbestand um 1.000 WE erhöht. Im Jahr 2015 wurden 227 neue WE geschaffen, was ca. 50 % mehr ist als die im Gutachten empfohlene Zahl von rd. 150 WE. Die hohe Zahl an neuen WE bspw. im Jahr 2013 steht in Zusammenhang mit den damals fertiggestellten Studentenwohnungen.

Die Anzahl der Baugenehmigungen ist ein Indiz für künftige Baufertigstellungen und die Entwicklung des Wohnungsbestandes in der Zukunft. Realistisch sind die Zahlen aus 2015 und 2016 mit rd. 300 Wohnungen.

Dem gegenüber steht die Einwohnerentwicklung. Im Jahr 2015 sind 897 Personen nach Landau gekommen, davon etwa die Hälfte als Asylsuchende. Aber auch die 245 zusätzlichen Einwohner im 1. Halbjahr 2016 bestätigen die positive Bevölkerungsentwicklung, da in dieser Zeit die Zahl der Asylsuchenden stabil geblieben ist und keine weitere Zuwanderung dieses Personenkreises zu verzeichnen war. Die aktuelle Einwohnerzahl der Stadt Landau beträgt 46.194. Das bedeutet eine Zunahme von 2.014 Einwohnern in 5 Jahren was ein Zuwachs von 4,6 % bedeutet. Sondereffekte wie die Asylsuchenden oder die Zweitwohnsitzsteuer sind in diesen Zahlen enthalten. Aber auch wenn diese Effekte ausgeblendet werden, wird ein konstanter Zuzug, gerade auch von jungen Menschen, deutlich. Bemerkenswert ist ebenso die Feststellung, dass alle Bereiche der Stadt, auch die Stadtdörfer mit Ausnahme von Godramstein, von der Steigerung der Einwohnerzahl profitieren.

Wenn man sich die Bevölkerungsstruktur in den Jahren 2011 bis 2015 ansieht, wird deutlich, dass der Personenkreis zwischen 15 – 36 Jahre überproportional angestiegen ist. Auch dies ist der Flüchtlingsthematik zuzuschreiben. Des Weiteren ist ein Anstieg der Personenkreise 49 – 67 Jahre und der Hochbetagten bis 96 Jahre zu verzeichnen. Bei den 30 – 40jährigen, also den potenziellen Haushaltsgründern, ist eher ein Verlust zu verzeichnen.

Die Jahresverlaufsübersicht des Zuzugs macht deutlich, dass immer im Herbst eines Jahres ein Sprung nach oben zu verzeichnen ist. Dieser Sprung wird aber nicht mit einem Sprung nach unten ausgeglichen. D. h. der Sprung nach oben machen die Erstsemestler aus, der aber größer ist, als der Wegzug von Studierenden die ihr Studium abgeschlossen haben. Dies spricht dafür, dass ein Teil dieser Studierenden nach dem Studium dauerhaft in Landau ihren Wohnsitz behalten.

Die Stadt Landau hat Wanderungsgewinne in Bezug auf den Kreis Germersheim, in Bezug auf Rheinland-Pfalz und Deutschland und dem Ausland. Wanderungsverluste sind in Bezug auf den Kreis Südliche Weinstraße und untergeordnet auch für die Stadt Ludwigshafen erkennbar.

Des Weiteren bestehen ein ausgeglichener Saldo mit dem Land Baden-Württemberg und ein positiver Saldo mit dem Land Nordrhein-Westfalen.



Im Ergebnis gab es in den letzten 5 Jahren einen Zuzug von 15.172 Personen, dem gegenüber steht ein Wegzug von 12.947 Personen. Aus dem sich daraus ergebenden Saldo sind rd. 1.400 Personen aus dem Ausland. Das ist auch die Erklärung, warum die Stadt so einen großen Zuzug aus Trier hat, da sich dort die Erstaufnahmeeinrichtung von Asylsuchenden befindet.

Herr Kamplade merkt abschließend an, dass der nächste Monitoring-Bericht für die Stadt Landau Ende 2017 erstellt werde.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Ausführungen von Herrn Kamplade.

Herr Lerch fragt nach, woher die Zahlengrundlagen stammen, die für den Monitoring-Bericht verwendet wurden.

Herr Kamplade führt aus, dass die Zahlen aus dem Melderegister der Stadt stammen. Es ist bekannt, dass darin auch einige „Karteileichen“ zu finden sind, d. h. Personen, die sich nicht abgemeldet haben und untergetaucht sind oder ins Ausland gegangen sind und statistisch weitergeführt werden. Die Zahlen, die das Land für deren Bericht verwendet hat, sind im Schnitt 600 – 800 geringer. Die Entwicklung jedoch ist fast identisch. Der Unterschied besteht höchstwahrscheinlich darin, dass im städt. Melderegister Personen weitergeführt werden, die nicht mehr hier leben. Die Zahlen des Landes waren mit den denen der Stadt bis zum Jahr 2011/2012 identisch. Basierend auf den sich dann anschließenden Zensus wurden Zahlen korrigiert. Im Endeffekt hat dies jedoch keinen Einfluss auf die Bedarfe und die zur Verfügung stehenden Wohnungen.

Herr Freiermuth zeigt sich erfreut darüber, dass die Zahlen, die in der Baulanddiskussion im Raum standen, sich nun mehr als bestätigt haben. Wenn diese Entwicklung so weiter gehe, wird die INWIS-Studie weit übertroffen. Seiner Meinung nach müsse man zukünftig flexibel auf die zukünftige Entwicklung reagieren.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass es wichtig ist, wie man zukünftig mit der Bevölkerungsentwicklung umgehen wird. Seiner Meinung nach ist zu entscheiden, wo die natürlichen Grenzen der Stadt liegen, Innen- und Außenbereich definieren, und eine klare Abgrenzung finden.

Herr Freiermuth merkt hierzu an, dass nicht nur alleine das Angebot an Wohnraum in der Stadt entscheidend ist. Vielmehr ist durch die Entwicklung der Gewerbegebiete D9/D10 und die daraus geschaffenen Arbeitsplätze ein Bedarf an Wohnraum entstanden.

Herr Heuberger möchte nochmals die Fluktuation der Bevölkerung ansprechen. Er fragt nach, ob dies bei dem Personenkreis der 19 – 35jährigen mit der Universität zusammenhänge. Ist dies eine typische Entwicklung von Universitätsstädten und gibt es die gleiche Entwicklung auch in Städten, die keine Universität haben, fragte er.

Des Weiteren hätte er gerne genauere Angaben, welche Altersgruppen zuziehen und welche wegziehen.

Herr Kamplade führt aus, dass die hohe Fluktuation ein typischer Effekt von Universitätsstädten ist.

Zur Frage der Altersgruppen die zu- bzw. wegziehen führt Herr Kamplade aus, dass insbesondere Menschen im Alter von 30 – 45 Jahre wegziehen. Zuzüge gibt es insbesondere bei jungen Erwachsenen im Alter von 20 – 25 Jahren. Ein weiterer starker Zuzug ist bei den 50 – 67jährigen zu verzeichnen.

Herr Wagner fragt nach ob konkrete Zahlen für das Jahr 2015 vorliegen, wie viele Studenten sich in Landau angemeldet haben.

Herr Kamplade entgegnet, dass sich diese Zahl im städt. Melderegister nicht ablesen lässt. Auch die Universität führt hierzu keinen Nachweis.

Herr Eisold unterstreicht nochmals, dass die positive Entwicklung der Bevölkerungsstruktur eindeutig dem Universitätsstandort zuzuschreiben ist.



Herr Eichhorn ist der Meinung, dass die BI „Landau verbaut Zukunft“ der Verwaltung aber auch der INWIS-Studie Abbitte leisten müssten. Aus dem Monitoring-Bericht gehe klar hervor, dass die INWIS-Studie für die Stadt Landau richtige Angaben zum Ergebnis hat.

Nach dem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, schließt der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 5. (öffentlich)

Süderschließung

Der Vorsitzende erläutert die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 8. November 2016, auf welche verwiesen wird. Es war Ziel der Stadtspitze zu diesem Thema im Jahr 2016 Informationen und Fakten zu sammeln und eine Entscheidung zur Zukunft der Süderschließung zu treffen. Das Ergebnis der Verwaltung wird heute erstmals beraten. Die Diskussion wird sich fortziehen bis zum Stadtrat am 13. Dezember 2016. Der Vorsitzende erteilt Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard erläutert die Planung und die vorgesehene Trassenführung der Süderschließung aus den 1990er Jahren. Ziel der Süderschließung war es eine Verkehrsentlastung der Rheinstraße, des Marienrings und der Weißenburger Straße herbeizuführen. Dies beruhte auf Zahlen eines Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2000. Die Verkehrszahlen für die Süderschließung wurden in einem Gutachten im Jahr 2009 ermittelt, das im Jahr 2010 fortgeschrieben wurde. Die beiden Gutachten wurden miteinander verglichen. Es war ablesbar, ob die Prognosezahlen aus dem Gutachten aus dem Jahr 2000 auch so eingetreten sind.

Herr Bernhard stellt die technischen Daten der Süderschließung vor. Die Süderschließung hätte eine Länge von ca. 2,2 km mit einer 2streifigen Fahrbahn. Es sind zwei Brückenbauwerke über die Bahnlinien und eines über den Birnbach erforderlich, außerdem zwei Kreisverkehre. Die gesamte Maßnahme würde sich auf rd. 11 Mio. € Kosten belaufen.

Das Verkehrsgutachten 2010 hat verschiedene Planungsfälle abgearbeitet. Herr Bernhard erläutert die verschiedenen Planungsfälle. Auf Grundlage des Planungsfalles 2, Variante 3 (mit Süderschließung) hat das beauftragte Büro Straßenbelastungen für das Jahr 2025 prognostiziert. Diese wurden mit Zahlen der Variante 1 (ohne Süderschließung, mit Paul-von-Denis-Straße) verglichen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich die prognostizierten Zahlen aus dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2000 bei Weitem nicht eingestellt haben. Die Prognosen für das Jahr 2025 liegen noch weit unter den Prognosen für das Jahr 2015. Eine spürbare Steigerung der Belastung wird es auch in den zukünftigen Jahren nicht mehr geben. Dies liegt daran, dass der Sättigungsgrad der Motorisierung in Landau nahezu erreicht ist. Berechnungsgrundlage ist eine Annahme von PKW-Beständen / 1.000 Einwohnern. Demzufolge hat Landau einen der höchsten Werte in ganz Rheinland-Pfalz.

Anhand einer Tabelle erläutert Herr Bernhard beispielhaft die Entwicklung der Verkehre auf untersuchten Teilstrecken. Vergleicht man die beiden Gutachten, so wird deutlich, dass die verkehrliche Entlastung, die von der Süderschließung angenommen wurde, viel geringer ist als erwartet. In den Gutachten wurden auch die Knotenpunkte untersucht. Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass Handlungsbedarf am Knotenpunkt Weißenburger Straße / Schloßstraße / Cornichonstraße besteht. Dieser ist zu Stoßzeiten überlastet. Eine Ursache ist sicherlich auch der neue Bahnhaltepunkt Süd, der längere Schließzeiten der Schranken zur Folge hat. Die Verwaltung wird hierzu eine Lösung erarbeiten. Bei den übrigen Knotenpunkten besteht kein Handlungsbedarf. Selbst bei den Hauptverkehrszeiten dauert es maximal nur zwei Ampelphasen bis ein Fahrzeug den Knotenpunkt durchfahren hat.

Aufbauend auf den vorliegenden Verkehrszahlen wurde die Lärmentwicklung im Bereich der L 509 / Rheinstraße / Marienring betrachtet. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde festgestellt, dass dieser Abschnitt lärmtechnisch kritisch eingestuft werden muss. In diesem Bereich liegen die Lärmwerte, die tagsüber und nachts gemessen wurden, im gesundheitsgefährdenden Bereich. Herr Bernhard erläutert zum besseren Verständnis wie die db-Werte zu verstehen sind, dass Verkehrslärm Lärmwerte zwischen 60 und 70 db erzeugt. Zum Vergleich erzeugt das Atmen eines Menschen 10 db. Eine Lärmänderung ist erst ab 3 db hörbar. Dieser Wert wird erst erreicht, wenn sich der Verkehr halbiert oder verdoppelt. Wenn der Verkehr also um 10 oder 30 % verringert werden würde, wäre das nicht hörbar. Eine Verdoppelung der Lautstärke würde eintreten bei einer Lärmerhöhung von 10 db. Dazu müsste aber der Verkehr um das 10fache ansteigen. Bei der Lärmbetrachtung muss



unterschieden werden zwischen Roll- und Motorgeräuschen, diese Wahrnehmung ändert sich bei fortschreitender Geschwindigkeit. Anhand einer Grafik verdeutlicht Herr Bernhard den Unterschied zwischen Antriebsgeräusch und Rollgeräusch. Erst bei einer Geschwindigkeit von 30 – 40 km/h ändert sich der wahrnehmbare Lärm von einem Antriebsgeräusch in ein Rollgeräusch. Diese Aussage ist wichtig im Hinblick auf die Wahl des Asphalts und die Diskussion um Temporeduzierung.

Aufbauend auf den Verkehrszahlen stellt Herr Bernhard eine Übersicht vor, in der für alle Teilbereiche die db-Werte ermittelt wurden. Hieraus ist ersichtlich, dass bei allen Variantenberechnungen die Werte meistens überschritten werden. Gemäß dem Lärmaktionsplan müssen für den Abschnitt L 509 deshalb Maßnahmen ergriffen werden. Darüber hinaus ist die Verwaltung auch gesetzlich dazu verpflichtet geeignete Schritte einzuleiten. Eine Möglichkeit war und ist der Bau der Süderschließung. Aus der Übersicht wird deutlich, dass mit der Süderschließung max. eine Reduzierung von 1,1 db erreicht werden würde. Somit wäre eine Lärmreduzierung für den Menschen nicht hörbar. Die Süderschließung kann zu einer Lärmreduzierung beitragen, die Probleme sind damit aber nicht gelöst. Im Ergebnis ist also abzuwägen, ob eine Investition von rd. 11 Mio. € gerechtfertigt ist, um diese geringe Lärmreduzierung zu realisieren und eine geringfügig verbesserte Verkehrsqualität an den Knotenpunkten zu erreichen.

Herr Bernhard übergibt das Wort an Herrn Abel, der die umweltplanerischen Aspekte vorstellt.

Herr Abel führt aus, dass es Aufgabe des Umweltamtes gewesen ist die Planung der Süderschließung aus den 1990er Jahren auf aktuelle umweltplanerische Aspekte zu untersuchen. Dazu wurde die Planung in zwei Trassensegmente geteilt. Der westliche Teil hat einen Eingriff in das Naturschutzgebiet Ebenberg verursacht. Das nordöstliche Segment liegt im Bereich der Birnbachniederung. Es wurden acht umweltplanerische Aspekte, wie es üblich ist, untersucht, die in vier Wertstufen einzuordnen sind. Er führt aus, dass zum Zeitpunkt der Planung in den 1990er Jahren die Natura 2000 – Relevanz noch nicht gegeben war. Natura 2000 bedeutet, dass der Ebenberg ein europäisches Schutzgebiet darstellt. Natura 2000 unterscheidet zwischen FFH-Gebieten und Vogelschutzgebieten. Aus der Darstellung ist ersichtlich, dass das Trassensegment 1 stark in die Struktur des Ebenbergs eingreift. Dieser Eingriff führt zu erheblichen Umwelteinwirkungen. Das Trassensegment 2 hat geringere Umweltauswirkungen. Dies ist aus den Screening-Ergebnistabellen ersichtlich.

Abschließend stellt Herr Abel anhand eines Übersichtsplanes die Restriktionsgrenzen Naturschutz dar. Die dargestellte Naturschutzgrenze, die älteste bestehende Grenze, darf gem. Naturschutzgesetz nicht überschritten werden. Die vorliegende Planung würde die NSG-Grenze überschreiten. In einem nächsten Schritt kam die Natura 2000 Grenze, die FFH-Grenze, hinzu, deren Grenze noch weiter nördlich verläuft. Im letzten Schritt der Ausweisung ist das Biotopkataster RLP hinzugekommen. Wenn dies alles subsummiert wird, wird deutlich, dass eine Trassenplanung für eine Straße nicht ohne die Einwirkung auf ein Schutzgebiet möglich ist. Darüber hinaus ist in den letzten 3 - 4 Jahren das Artenschutzrecht stark in den Vordergrund getreten. Das Naturschutzgesetz regelt eindeutig, dass Vorhaben die in den Lebensraum geschützter Arten eingreifen, nicht zulässig sind. In den dargestellten Flächen ist mit vielen streng geschützten Arten zu rechnen, dies ist aus mehreren bereits vorliegenden Gutachten ersichtlich.

Herr Lerch fragt nach, ob die Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Verschiebung der Trasse in südliche Richtung schon bekannt waren.

Herr Abel führt aus, dass damals bereits die NSG-Grenze bekannt war. Innerhalb der FFH-Grenze darf eine Planung nicht zu einer Destabilisierung der Biotoptypen und Arten führen. D. h. es gibt kein Totalverbot, letztendlich ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorzunehmen, die untersucht, ob erhebliche Eingriffe der Planung vorliegen. Diese Voraussetzungen waren zum damaligen Zeitpunkt sicher nicht gegeben.

Herr Bernhard merkt hierzu an, dass der Trassenverlauf nicht in südliche Richtung verschoben, sondern vielmehr nur in ihrem Verlauf angepasst wurde.

Herr Lerch stellt heraus, dass der Bauausschuss hier an einer weitreichenden Entscheidung für die Stadt stehe. Des Weiteren merkt er an, dass es in seiner Fraktion noch weiteren Klärungsbedarf gebe,



bevor eine Positionierung möglich ist. Aus diesem Grund wird sich seine Fraktion heute der Stimme enthalten.

Herr Eisold führt aus, dass sich seine Fraktion über diese Entwicklung freue. Seine Fraktion habe seit Beginn der Planung immer darauf hingewirkt, einen Neubau einer Straße in diesem Bereich nicht zu verwirklichen. Aus diesem Grund wird seine Fraktion dieser Vorlage zustimmen.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass seine Fraktion ebenfalls der Vorlage zustimmen werde. Die Stadt sei gut beraten diese Straße nicht zu bauen. Leider sieht dies beim Bund/Land anders aus im Hinblick auf den Ausbau der B 10.

Trotz dessen sieht die Fraktion Probleme, bei denen Handlungsbedarf bestehe. Er fordere die Überprüfung der Geschwindigkeit in der Rheinstraße. Er kündige heute schon einen Antrag seiner Fraktion an, im Falle von Einbau von Flüsterasphalt in der Rheinstraße auch einen Fahrradstreifen aufzubringen. Er bittet auch um Berücksichtigung der Belange der Radfahrer bei den Überlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Schloßstraße / Weißenburger Straße / Cornichonstraße.

Herr Freiermuth führt aus, dass seine Fraktion dieser Vorlage zustimmen werde. Die Stadt sollte sich aber eine Option offen halten, wenn in der Zukunft weitere Bebauungen entstehen. Der Aspekt wird sich seiner Meinung nach sicherlich lösen, gerade im Hinblick auf Elektroautos. Seiner Meinung nach wäre zu überlegen, auch in anderen Bereichen der Stadt Flüsterasphalt aufzubringen.

Herr Wagner merkt an, dass seine Fraktion die Vorlage begrüßt und dieser auch zustimmen werde. Er weist aber auch darauf hin, dass Handlungsbedarf an den Einfallstraßen der Stadt bestehe.

Er führt aus, dass er von bundesweiten Problemen gehört habe, was den Umgang und die Lebensdauer von Flüsterasphalt angehe. Er fragt nach, ob diese Probleme immer noch akut sind oder der Asphalt funktioniere.

Herrn Bernhard führt aus, dass er in Kontakt mit anderen Behörden stehe, die Erfahrung mit Flüsterasphalt haben. Vor dem Einbau von Flüsterasphalt sind die Verkehrsbelastung sowie die Verkehrsart zu ermitteln. Es gibt verschiedene Arten von Flüsterasphalt, der an den maßgeblichen Fall angepasst werden muss.

Herr Bernhard informiert, dass die Stadt gerade ein Gutachten zum Thema Temporeduzierung auf klassifizierten Straßen erstellen lasse. Eine Tempo-30-Zone auf der Rheinstraße ist momentan nicht möglich, da es sich um eine Landesstraße handle. Auf klassifizierten Straßen bestehe ein Tempo von mindestens 50 km/h. Auf Basis der vorliegenden Verkehrszählung ist eine Untersuchung für alle Hauptverkehrsstraßen in Auftrag gegeben worden, ob eine Lärmreduzierung bei einer Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h erreicht werden kann. Die Ergebnisse stehen noch aus.

Herr Eichhorn zeigt sich verwundert über die plötzliche Eile der Aufgabe zur Planung der Süderschließung. Seiner Meinung nach sind nicht alle Dinge berücksichtigt, die für eine Entscheidung notwendig sind.

Herr Löffel bekräftigt nochmals die Aussage von Herrn Lerch, dass für seine Fraktion heute keine Positionierung möglich ist. Auch er sehe Handlungsbedarf an den Einfallstraßen der Stadt. Seiner Meinung nach sollte man sich eine Option für eine Süderschließung offen lassen, damit man die Entwicklung im Süden der Stadt nicht behindert. Er fragt nach, ob es aktuellere Zahlen, als die von Herrn Bernhard genannten Zahlen gebe und wie reparaturanfällig Flüsterasphalt sei.

Herr Bernhard informiert, dass noch keine aktuelleren Zahlen vorliegen. Mitte des Jahres 2016 wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, mit deren das Gutachten aus dem Jahr 2010 aktualisiert werden wird. Aktuelle Zahlen werden erst im Laufe des Jahres 2017 vorliegen.

Flüsterasphalt ist nicht so problemlos wie herkömmlicher Asphalt. Beim Flüsterasphalt gibt es Besonderheiten, die berücksichtigt werden müssen. Des Weiteren gibt es einen erhöhten Reparaturintervall. Herkömmliche Straßenoberflächen halten in der Regel 30 Jahre. Bei Flüsterasphalt liegt die Lebensdauer bei rd. 20 Jahren. Herr Bernhard merkt an, dass die Süderschließung auch das Gewerbegebiet D9 besser in südliche Richtung anbieten sollte. Dies ist bereits durch den Ausbau des Knotenpunktes Landau-Zentrum geschehen. In den nächsten Jahren wird eine weitere Zufahrt von der



A 65 in das Gewerbegebiet gebaut. Eine deutliche Entlastung habe die Paul-von-Denis-Straße gebracht.

Herr Eisold regt an, Erfahrungswerte zum Thema Flüsterasphalt bei anderen Städten einzuholen. Er merkt an, dass es auch einen Antrag seiner Fraktion sei, einen Fahrradstreifen in der Rheinstraße aufzubringen. Er regt an zu prüfen, ob der Einbau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schloßstraße/Weißenburgerstraße/ Cornichonstraße realisierbar sei.

Herr Lerch hinterfragt, ob die zu Grunde gelegten Zahlen aus den Verkehrsgutachten tatsächlich verlässliche Aussagen sind, die zur Aufgabe der Süderschließung führen. Für den Bereich des Wohnparks Am Ebenberg sind lediglich Prognosezahlen genannt.

Herr Bernhard erklärt, dass in der Verkehrsplanung immer mit Prognosewerten gerechnet werden muss, da ja für die Zukunft geplant wird. In den Jahren 2000 – 2005 hatte Landau einen enormen Bevölkerungszuwachs. Trotz dessen haben sich die Verkehrszahlen nicht so entwickelt wie prognostiziert.

Herr Wagner fragt nach, ob bei Flüsterasphalt nur die Deckschicht ausgetauscht werden muss, oder auch die darunter liegenden Schichten.

Herr Bernhard führt aus, dass nur bei offenporigem Asphalt die unteren Schichten auch ausgetauscht werden müssen.

Herr Eichhorn fragt nach, warum jetzt über die weitere Planung der Süderschließung beraten werden muss. Seiner Meinung müsse man die neuen Verkehrszahlen abwarten und dann erst entscheiden.

Der Vorsitzende merkt an, dass die Aufgabe der Süderschließung tatsächlich erst mit Beschluss der Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt.

Herr Freiermuth betont nochmals, dass es wichtig sei sich eine Option für den Bau der Süderschließung offen zu halten.

Herr Löffel merkt nochmals die Wichtigkeit und Tragweite der Entscheidung an.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass die umweltrechtlichen Belange für ihn eindeutig seien, dass das Projekt nicht realisierbar sei. Auf Grund der zeitnahen Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sei für ihn jetzt auch der richtige Zeitpunkt der Entscheidung.

Der Vorsitzende führt abschließend aus, dass die Politik nicht immer auf weitere Prognosen warten kann, das führe zu keiner Entscheidung.

Der Bauausschuss beschloss mit 6 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen folgenden Beschlussvorschlag:

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 lärmindernder 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.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6. (öffentlich)

Empfehlungen des Arbeitskreises Verkehr

Der Vorsitzende erläutert die Sitzungsvorlage der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur vom 8. November 2016, welche dieser Niederschrift als Anlage beigelegt ist. Gleichzeitig ruft er auch den Tagesordnungspunkt 6.1, den Antrag der CDU-Stadtratsfraktion zur Parksituation im Fliegerviertel, mit auf. Der Vorsitzende schlägt dem Gremium vor, über die Punkte des Beschlussvorschlages einzeln abzustimmen. Das Gremium stimmt dieser Vorgehensweise zu.

Der Vorsitzende ruft den ersten Beschlussvorschlag, die Straße „An 44“ auf und erläutert ihn und bittet Herrn Bernhard um ergänzende Informationen.

Herr Bernhard führt aus, dass die Verwaltung das Radwegenetz analysiert hat und versucht werde Lücken zu schließen. Er erläutert, dass der Südring, Nordring und Ostring bereits mit Radverkehrsspuren ausgestattet sind, eine Nord-Süd-Verbindung jedoch noch fehlt. Hierzu könnten die Waffenstraße oder der Westring dienen. Beide Straßen sind jedoch nicht geeignet um eine Radverkehrsführung auszuweisen. Die einzige Alternative ist die Straße „An 44“, da diese nicht besonders vom Autoverkehr belastet ist, aber sehr stark von Radfahrern genutzt wird. Da „An 44“ als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist, ist ein Radfahrstreifen entbehrlich. Aus den genannten Gründen hält die Verwaltung die Ausweisung von „An 44“ als Fahrradstraße für geeignet. Andere Städte haben bereits gute Erfahrungen mit der Ausweisung von Fahrradstraßen gemacht. Auf Fahrradstraßen sind Radfahrer bevorrechtigt, das Befahren mit Kraftfahrzeugen wird dennoch zugelassen.

Herr Eichhorn merkt an, dass bereits im AK Verkehr von der Fraktion der Grünen angedeutet wurde, einen Ergänzungsantrag zu stellen.

Herr Lichtenthäler erläutert, dass im AK Verkehr nicht abschließend darüber entschieden wurde, wie der Teilabschnitt zwischen der Badstraße und der Queichbrücke ausgewiesen werden soll. In der Vorlage ist ausgeführt, dass die Einbahnstraßenregelung eingeführt werden soll, um Abkürzungsverkehr zu vermeiden. Herr Lichtenthäler stellt den Antrag, dieses Teilstück komplett für Kraftfahrzeuge zu sperren. Abschließend merkt er an, dass die Verwaltung weiter am Radwegenetz arbeiten muss. Er setzt deshalb viel Hoffnung auf das Mobilitätskonzept.

Herr Bernhard erklärt, dass der Antrag von Herrn Lichtenthäler bedeute, dass die Queichbrücke nach der Sanierung für Kraftfahrzeuge gesperrt bleiben würde.

Herr Dürphold fragt nach, ob die Sperrung nur für die Brücke gelte oder für den gesamten Abschnitt.

Herr Bernhard erläutert, dass lediglich die Brücke gesperrt werden würde.

Herr Lerch merkt an, dass er die Vorgehensweise, wie in der Sitzungsvorlage beschrieben, für richtig hält.

Herr Dürphold merkt an, dass die Brücke saniert wurde, deshalb solle man sie auch nutzen.

Herr Scharhag führt aus, dass sich seine Fraktion ebenso der Vorgehensweise wie von der Verwaltung vorgesehen, anschließen werde.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag von Herrn Lichtenthäler abstimmen. Der Antrag wurde vom Gremium mehrheitlich abgelehnt.

Anschließend stimmt das Gremium über den Beschlussvorschlag 1 ab. Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.



Der Vorsitzende ruft den Beschlussvorschlag 2 auf, welcher sich auf die Verlängerung des Schutzstreifens für Radfahrer auf der Südseite der Annweiler Straße bezieht. Er erteilt Herrn Bernhard für weitere Informationen das Wort.

Herr Bernhard erläutert, dass in der Annweiler Straße das Problem bestehe, dass wegen parkender Fahrzeuge der Begegnungsverkehr nicht mehr möglich sei und dieser auf den Radfahrstreifen auf der Nordseite ausweiche. Eine Behebung dieses Problems ist durch die Verlängerung des Schutzstreifens auf der Südseite sowie der Ausweisung von Parkverbot möglich. Damit ist in diesem Bereich Begegnungsverkehr problemlos möglich.

Herr Lichtenthäler führt aus, dass diese Maßnahme seiner Meinung nach in die richtige Richtung gehe. Er merkt jedoch an, dass eine sichere Verkehrsführung für die Radfahrer unabdingbar sei.

Herr Bernhard erläutert, dass in diesen Bereichen Leitelemente zur besseren Verkehrsführung angebracht werden, sowie Markierungen, die den Verlauf des Schutzstreifens aufzeigen.

Herr Eichhorn merkt an, dass die Verwaltung mit der geplanten Maßnahme auf dem richtigen Weg sei. Damit sei die Sicherheit der Radfahrer gewährleistet.

Herr Eisold führt aus, dass sich der Schutzstreifen seiner Meinung nach nicht bewährt habe. Seiner Meinung nach wird sich an der Situation nichts ändern, wenn 5 Stellplätze erhalten bleiben, da auch dort kein Begegnungsverkehr möglich ist.

Herr Eichhorn führt aus, dass durch die Einrichtung der Schutzstreifen die Straße breit genug für Begegnungsverkehr sei. Herr Bernhard führt aus, dass die Konfliktlänge damit reduziert wird.

Herr Dürphold führt aus, dass seine Fraktion die Verlängerung des Schutzstreifens als sinnvoll erachtet, da der Bereich mit Radfahrern stark frequentiert ist.

Abschließend stimmt das Gremium über den Beschlussvorschlag 2 ab. Der Beschlussvorschlag wird mit einer Enthaltung einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende ruft den Beschlussvorschlag 3 auf. Dabei geht es um die Installation einer Überquerungshilfe im Bereich der Godramsteiner Straße. Er führt aus, dass durch die Einrichtung einer Kindertagesstätte eine Überquerung der Godramsteiner Straße in Höhe des Anwesens Nr. 48 erforderlich wird. Für weitere Ausführungen erteilt er Herrn Bernhard das Wort.

Herr Bernhard informiert, dass von Seiten der Leitung der Kindertagesstätte sowie dem Elternbeirat der Wunsch besteht, die Überquerung der Godramsteiner Straße zu verbessern. Daraufhin wurden gemeinsam mit der Leitung der Kindertagesstätte zwei Standorte einer Überquerungshilfe in Augenschein genommen. Ein Standort scheidet aus, da er im Bereich einer Kurve liegt und deshalb die Sicht eingeschränkt ist. Der vorgesehene Standort befindet sich in der Nähe des Eingangs der Kindertagesstätte. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich ein Gehweg zum Wohngebiet Schützenhof. Allerdings werden auf der Nordseite der Godramsteiner Straße fünf Parkplätze entfallen, damit die Sichtverhältnisse gewährleistet sind. Ein weiterer Vorteil für den Standort ist die bereits vorhandene Beleuchtung.

Herr Demmerle fragt nach, ob eine Abbiegespur als Zufahrt für die Kindertagesstätte vorgesehen ist.

Herr Bernhard führt aus, dass es nicht vorgesehen ist eine Abbiegespur einzurichten.

Herr Eisold fragt nach, ob die Zufahrt zum Anwesen Nr. 55 aus Richtung Godramstein gewährleistet ist.



Herr Bernhard antwortet, dass die Zufahrt zum Anwesen Nr. 55 problemlos möglich ist. Auch für die weiteren Grundstücke ist die Zufahrt gewährleistet.

Herr Eisold fragt nach, ob es vorgesehen ist im Bereich der Überquerungshilfe eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Herr Bernhard erläutert, dass eine Änderung der Straßenverkehrsordnung bevorsteht. Teil dieser Änderung ist die Ausweitung von Tempo-30-Strecken in Bereichen vor sozialen Einrichtungen. Da noch weitere Bereiche im Stadtgebiet davon betroffen sind, ist es vorgesehen diese zu bündeln und nach der Ratifizierung der Straßenverkehrsordnung in einem Schritt als Tempo-30-Strecken auszuweisen.

Im Anschluss stimmt das Gremium über den Beschlussvorschlag 3 ab. Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende ruft den Beschlussvorschlag 4 auf. Dabei geht es um die Verkehrsberuhigung und Ordnung der Parksituation im Bereich des Fliegerviertels. Der Vorsitzende erläutert die aktuelle Situation im Bereich des Fliegerviertels. In der Bürgerversammlung im Juni 2016 wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Der Lösungsvorschlag der Verwaltung konzentriert sich auf Parkboxen in wechselseitiger Anordnung. Damit soll erreicht werden, dass das Parken auf den Gehwegen verhindert wird, um mehr Sicherheit für Fußgänger zu schaffen. Er erteilt Herrn Bernhard das Wort für weitere Erläuterungen.

Herr Bernhard informiert, Hintergrund der Initiative sind die durchgängig zugeparkten Gehwege, dass zum Teil kein Fußgängerverkehr mehr möglich ist. Die Anwohner des Fliegerviertels haben sich mehrfach über die Situation beschwert. Es soll erreicht werden, dass die Gehwege wieder vollständig für die Fußgänger zur Verfügung gestellt werden. Durch das Parken auf den Gehwegen wurden diese massiv beschädigt, da sie nicht für eine solche Belastung ausgelegt sind.

Eine Möglichkeit um das Problem in den Griff zu bekommen, wären regelmäßige Kontrollen und die Erteilung von Strafzetteln wegen Parkens auf den Gehwegen. Dies würde aber mit sich bringen, dass die Fahrzeuge komplett auf der Straße geparkt werden. Wenn beidseitig auf der Straße geparkt wird, reicht die Fahrbahnbreite nicht zum Durchfahren eines Fahrzeuges aus. Auch die Sichtbeziehungen würden sich dadurch nicht verbessern. Um die Verkehrssicherheit herzustellen, sieht die Verwaltung nur die Einrichtung von wechselseitigen Parkboxen. Dadurch ist Begegnungsverkehr gewährleistet, des Weiteren wird auch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht. Durchgängige beidseitige Parkreihen wären nur mit einer Einbahnstraßenregelung möglich gewesen. Diese Möglichkeiten wurden in der Bürgerversammlung vorgestellt. Das überwiegende Meinungsbild in der Bürgerversammlung war die Regelung mit wechselseitigen Parkboxen. Dadurch wird die größtmögliche Verkehrssicherheit gewährleistet. Als Nachteil bleibt festzuhalten, dass sich die Anzahl der Parkplätze um 1/3 reduziert. Unter Abwägung aller Belange wird es als gerechtfertigt gesehen, dass dieser Nachteil in Kauf genommen wird.

Der Vorsitzende ergänzt, dass mit der Einrichtung der Parkboxen eine Beschilderung erfolgt, dass das Parken nur noch in den markierten Bereichen zulässig ist. Des Weiteren wurde in der Bürgerversammlung auch die Einrichtung von Anwohnerparken diskutiert. Hierzu wurde von der Verwaltung eine Stellungnahme ausgearbeitet. Es gibt keine rechtliche Grundlage für die Ausweisung von Anwohnerparkplätzen. Er bittet hierzu um weitere Erläuterungen durch Herrn Bernhard.

Herr Bernhard führt aus, dass es gewisse Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkplätzen bedarf. Eine Voraussetzung ist, dass auf privaten Flächen nicht genügend Stellplätze nachgewiesen werden können. Des Weiteren ist lt. Rechtsprechung den Anwohnern ein Fußweg von bis zu 1.000 m bis zu ihren Parkplätzen zuzumuten. Beide Voraussetzungen sind im



Bereich des Fliegerviertels nicht gegeben, weshalb das Einrichten von Bewohnerparken nicht möglich ist.

Herr Bernhard merkt an, dass es nicht vorgesehen ist, die Markierung der Parkboxen endgültig aufzubringen. Testweise würde Klebmarkierung zum Einsatz kommen, die u. U. entfernt werden könnte, wenn die Praxis zeigt, dass dies nötig ist. Erst wenn sich die Parkboxen bewährt haben, würden diese endgültig markiert werden.

Herr Eichhorn führt aus, dass der AK Verkehr in seiner Sitzung informiert wurde, dass die wechselseitigen Parkboxen die mehrheitliche Meinung der Bürgerversammlung war. Mittlerweile liege eine Unterschriftenliste der Anwohner vor, aus der hervorgeht, dass dies nicht das Mehrheitsergebnis war. Vielmehr sei gewünscht, dass der aktuelle Zustand beibehalten werden solle. Hierauf gründet sich der CDU-Antrag, mit dem Inhalt eine 2-stündige Parkscheibenregelung einzuführen. Bei dieser Regelung müsste jedoch das Parken auf den Gehwegen weiterhin erlaubt sein. Unter Berücksichtigung der neuen Gesichtspunkte schlägt Herr Eichhorn vor, diesen Punkt von der Tagesordnung zu nehmen und zunächst nochmals im AK Verkehr zu behandeln. Dies biete die Möglichkeit eine Lösung zu finden, bei der nur wenige Parkplätze entfallen. Gleichzeitig könnte auch noch der Parkstreifen entlang der Hindenburgstraße in die Diskussion miteinbezogen werden.

Der Vorsitzende merkt hierzu an, dass der Stadtrat in der Vergangenheit den Beschluss gefasst hat, dass der Parkstreifen im Rahmen des KEF bewirtschaftet wird. Dies bedeutet eine Einnahme der Stadt von jährlich rd. 17.000 €.

Er erinnert, dass die Einführung der wechselseitigen Parkboxen ein Modellversuch darstellt, der der Verwaltung die Möglichkeit gibt einzugreifen, wenn die Regelung nicht funktioniere. Er hält es für angezeigt, diesen Versuch zu unternehmen. Es werde sicherlich keine Lösung geben, die alle Beteiligten zufrieden stellt.

Herr Eichhorn ergänzt, dass die Anwohner von der 2-stündigen Parkscheibenregelung ausgenommen werden müssen. Er stellt nochmals den Antrag, diesen Punkt von der Tagesordnung zu nehmen und erneut im AK Verkehr zu diskutieren.

Herr Heuberger fragt nach, ob es baurechtliche Vorgaben gebe, die die Herstellung von Stellplätzen auf Privatgrundstücken verbiete.

Herr Kamplade antwortet, dass baurechtlich jeder Eigentümer verpflichtet ist auf seinem Grundstück Stellplätze herzustellen.

Herr Lerch betont, dass die Situation sehr problematisch ist. Mit der Einführung der Bewirtschaftung des Parkstreifens in der Hindenburgstraße ist es zu einer Verschiebung des Parkens in das Fliegerviertel gekommen. Dazu komme noch die hohe Anzahl von Studenten, die ebenfalls dort ihr Fahrzeug abstellen. Durch die Einführung der Parkboxen wäre das Problem im Fliegerviertel gelöst, würde jedoch seiner Meinung nach nur an andere Stelle verschoben werden.

Herr Lerch zweifelt an, dass die Einführung der Parkboxen tatsächlich die mehrheitliche Meinung bei der Bürgerversammlung war. Dies sei ihm in Gesprächen mit Anwohnern bewusst geworden. Es ist ihm klar, dass es keine Lösung gebe, die alle zufrieden stelle, deshalb schlägt er vor, nochmals eine Bürgerversammlung abzuhalten.

Herr Lichtenthäler hält es nicht für sinnvoll diesen Punkt erneut im AK Verkehr zu behandeln. Er bezweifle nicht die Aussage der Verwaltung, dass die vorgeschlagene Lösung die mehrheitliche Meinung der Bürgerversammlung war. Er möchte sich aber nicht gegen eine erneute Bürgerversammlung aussprechen.

Herr Eichhorn betont, dass es vorrangig darum gehe Dauerparker aus dem Fliegerviertel fernzuhalten. Dies ginge nur mit einer Parkzeitregelung.



Herr Scharhag merkt an, dass den Anwohnern durchaus zuzumuten ist, ihre Fahrzeuge in ihren Garagen bzw. Hofeinfahrten zu parken.

Herr Bernhard ergänzt, dass bei der Bürgerversammlung die Anwesenden auch darauf hingewiesen haben, dass die Anwohner ihre Fahrzeuge auf ihrem Grundstück parken sollten.

Er zeigt sich verwundert über die Aussagen. In der Bürgerversammlung wurde das Thema Bewohnerparken angesprochen. Von Seiten der Verwaltung wurde informiert, dass hierzu die Voraussetzungen fehlen und dies rechtlich nicht möglich ist.

In der Bürgerversammlung wurde das Resümee gezogen, dass eine Einbahnstraßenregelung nicht befürwortet wird und die angedachte Parkregelung weiter verfolgt werde.

Er möchte sich verwahren, dass dieses Resümee im Nachhinein in Frage gestellt werde.

Herr Freiermuth führt aus, dass er das Resümee nicht anzweifle, aber für ihn stellt sich die Frage wie im Nachgang die Unterschriftenliste zustande kommen kann. Er gehe davon aus, dass das Parkplatzproblem in diesem Bereich durch die Parkboxen noch verschärft werde. Deshalb sehe er auch die Universität in der Pflicht Parkplätze herzustellen. Er schließt sich deshalb der Auffassung von Herrn Eichhorn an, dieses Thema erneut im AK Verkehr zu diskutieren.

Der Vorsitzende merkt an, dass er das Thema für ausdiskutiert hält. Die Anwohner wurde angeschrieben und die Lösung mitgeteilt. Aus diesem Grund gebe es die Unterschriftenliste, weil die Umsetzung jetzt konkret werde.

Frau Heß zeigt sich verwundert über die Diskussion, nur weil sich Verkehrsteilnehmer nicht an die Straßenverkehrsordnung halten.

Herr Scharhag fragt nach der Dauer der Testphase für die Einrichtung der Parkboxen.

Herr Bernhard antwortet, dass dies flexibel gehandhabt werden kann. Witterungsbedingt wird im Frühjahr 2017 die Markierung aufgetragen. Ende des Jahres 2017 werden dann erste Ergebnisse vorliegen.

Herr Eichhorn erläutert, dass er den Antrag auf die erneute Behandlung im AK Verkehr deshalb gestellt habe, weil man von falschen Voraussetzungen ausgegangen ist.

Herr Dürphold stellt klar, es besteht ein Parkplatzproblem, welches gelöst werden muss. Eine Einbahnstraßenregelung komme nicht in Betracht, also müsse die andere Lösung her.

Herr Lerch beantragt, dass eine erneute Bürgerversammlung abgehalten wird. Mit den Erkenntnissen aus dieser Versammlung soll das Thema erneut im AK Verkehr diskutiert werden und ein neuer Lösungsvorschlag erarbeitet werden.

Auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse, kann die CDU-Fraktion dem Vorschlag der Verwaltung nicht zustimmen.

Herr Heuberger schlägt vor, die Anwohner anzuschreiben und aufzufordern Stellplätze auf Ihren Grundstücken anzulegen. Diese sollen sie an die Verwaltung melden. Wenn eine neue Zufahrt für ein Grundstück hergestellt wird, muss gewährleistet sein, dass dort keine Parkbox aufgezeichnet wird.

Herr Bernhard merkt an, dass die Markierung in der Testphase nur aufgeklebt ist und man flexibel reagieren könne.

Der Vorsitzende fasst zusammen, dass die Argumente ausgetauscht sind und schlägt vor über den Beschlussvorschlag abzustimmen.

Der Bauausschuss stimmt dem Beschlussvorschlag mit 5 Gegenstimmen und einer Enthaltung mehrheitlich zu.



Beschlussvorschlag:

1. Die Straße An 44 sowie die Straßenabschnitte der Pestalozzistraße, Langstraße und Badstraße zwischen dem Westring und der An 44 werden als Fahrradstraßen ausgewiesen. Das Befahren mit Kraftfahrzeugen wird gestattet.

Zwischen der Queichbrücke und der Badstraße wird eine Einbahnstraße in nördlicher Richtung und zwischen Nordring und Pestalozzistraße in südlicher Richtung eingerichtet. Die Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

2. Der bestehende Schutzstreifen für Radfahrer auf der Südseite der Annweiler Straße wird bis vor das Anwesen Annweiler Straße 40 verlängert und mit einem absoluten Halteverbot versehen.
3. In der Godramsteiner Straße wird in Höhe des Anwesens Nr.48 eine Überquerungshilfe installiert.
4. Im Fliegerviertel werden zur Verkehrsberuhigung und Ordnung der Parksituation Parkplätze wechselseitig auf der Fahrbahn markiert und mit der Ausschilderung, dass Parken nur auf den markierten Flächen erlaubt ist, versehen.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 6.1. (öffentlich)

Antrag der CDU-Stadtratsfraktion zur Parksituation im Fliegerviertel

Der Vorsitzende hat den Antrag der CDU-Stadtratsfraktion zusammen mit dem Tagesordnungspunkt 6 aufgerufen.

Im Beschlussvorschlag 4 des Tagesordnungspunktes 6 wurde das Gremium informiert, dass die Ausweisung von Bewohnerparken rechtlich unzulässig ist. Deshalb wurde auf eine gesonderte Abstimmung des CDU-Antrages verzichtet.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 7. (öffentlich)

Bauantrag über den Umbau der bestehenden Reithalle, die Errichtung einer Mistlege und einer Brücke sowie die Herstellung eines Pferdespringplatzes auf den städtischen Grundstücken Fl. Nr. 1028/22 und 1125/3.

Der Vorsitzende erläutert die Sitzungsvorlage der Abteilung Bauordnung vom 26. Oktober 2016, welche dieser Niederschrift als Anlage beigelegt ist. Antragsteller des Bauantrages ist der Reiterverein, der damit die Zukunft des Vereinslebens sichern möchte. Dem Bauantrag sind in den vergangenen Jahren viele intensive Diskussionen vorausgegangen. Mit Eingang des Bauantrages besteht endlich die Möglichkeit das Projekt auf den Weg zu bringen und eine Problemlage zu lösen, das ist die Mistlege. Die Umweltaspekte und sonstigen Belange wurden im Vorfeld geklärt und im Bauantrag berücksichtigt. Der Vorsitzende erteilt Herrn Kamplade das Wort für weitere Ausführungen.

Herr Kamplade führt aus, dass der Bauausschuss bereits im Jahr 2011 dem Umbau der Reithalle zugestimmt habe. In der heutigen Vorlage gehe es um die Befreiung für die Errichtung der Mistlege. Diese ist erforderlich, um den Gesamtumbau zu realisieren. Ein weiterer Grund sei, dass die beiden Stallungen, südlich der Straße Am Birnbach, die noch aus der Militärzeit stammen, dauerhaft dort nicht erhalten bleiben können. Die bestehende Reithalle südlich des Birnbachs, nördlich der Straße Am Birnbach, soll modernisiert und umgebaut werden. Dies ist genehmigungsfähig und es bestehe auch ein Anspruch auf Genehmigung. Realisierbar ist dies aber nur, wenn auch die Errichtung der Mistlege möglich ist.

Der Bauausschuss beschloss einstimmig folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt dem Vorhaben einschließlich der Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes C 25 hinsichtlich der Errichtung der Mistlege, der Zuwegung und der Brücke im Bereich der öffentlichen Grünfläche zu.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 8. (öffentlich)

Bauantrag zum Neubau eines Lager- und Ausstellungsgebäudes für den Holzfachhandel auf dem Grundstück Lotschstraße 2

Der Vorsitzende führt in die Sitzungsvorlage der Abteilung Bauordnung vom 26. Oktober 2016 ein, welche dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist. Er merkt an, dass der Antragsteller die Firma Holz-Wickert ist, die Verwaltung dankbar dafür ist, dass es das Signal gibt den Standort Landau neu aufzubauen und somit eine Zukunft gegeben werde. Der Vorsitzende führt aus, dass es bei der heutigen Abstimmung um eine Befreiung wegen einer geringfügigen Überschreitung der zulässigen Gebäudehöhe und der GRZ sowie um den Verzicht auf eine Dach- und Fassadenbegrünung gehe.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass seine Fraktion der Beschlussvorlage dem Grunde nach zustimmen kann und gibt dem Vorsitzenden Recht in der Aussage, dass es ein positives Signal für die Stadt ist, den Standort Landau neu aufzubauen.

Des Weiteren führt er aus, seit er wieder Mitglied des Stadtrates ist, eine Vielzahl von Befreiungen zur Abstimmung dem Ausschuss vorgelegt werde. Im vorliegenden Fall, gehe es um die Festsetzung zur Dach- und Fassadenbegrünung. Seiner Auffassung nach werden solche Festsetzungen nicht in dem erforderlichen Maß berücksichtigt. Man gehe zu leichtfertig mit Befreiungen um.

Der Vorsitzende entgegnet ihm, dass es eine Vielzahl von Bauanträgen gebe, die keiner Befreiung bedürfen. Diese Anzahl kenne der Bauausschuss nicht. Er halte es für nicht richtig, einen Tunnelblick zu haben und sich starr an die Festsetzungen zu halten. Die Verwaltung brauche ein gewisses Maß an Spielraum.

Herr Lichtenthäler merkt an, dass es ihm wichtig sei, hierauf nochmals darauf hinzuweisen. Für ihn ist es denkbar, beispielsweise in einem Werkstattgespräch, das Thema aufzugreifen und zu versuchen positiv daraufhin zu wirken, dass Bauwillige die Festsetzungen bei Einreichung ihrer Bauanträge auch einhalten.

Der Bauausschuss beschloss einstimmig folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt dem Bauvorhaben einschließlich der Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes C 17 hinsichtlich der Überschreitung der zulässigen Gebäudehöhe, der geringfügigen Überschreitung der GRZ sowie dem Verzicht auf eine Dach- und Fassadenbegrünung zu.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 9. (öffentlich)

Antrag nach § 16 Abs. 1 BImSchG zum Neubau eines Betriebsgebäudes mit sieben Motorenprüfständen, Werkräumen für Motorenmontage, Büro- und Besprechungsräumen sowie Laborräumen auf dem Grundstück Fl. Nr. 929/103 im Gewerbegebiet F 6 in Mörlheim

Der Vorsitzende führt kurz in die Sitzungsvorlage der Abteilung Bauordnung vom 26. Oktober 2016 ein, welche als Anlage dieser Niederschrift beigefügt ist. Auch hier ist über eine Befreiung der Überschreitung der nördlichen Baugrenze abzustimmen. Der Vorsitzende merkt an, dass auch in diesem Fall die Befreiung sachgerecht und angemessen ist. Mit der Befreiung wird einem erfolgreichen Unternehmen ein Stück Zukunftssicherung ermöglicht.

Herr Freiermuth merkt an, dass an der nördlichen Baugrenze zwar eine Überschreitung bestehe, aber an anderer Stelle der Baukörper auch zurückbleibt. Deshalb mache es für ihn Sinn hierauf auch flexibel zu reagieren.

Der Bauausschuss beschloss einstimmig folgenden Beschlussvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss stimmt dem Bauvorhaben einschließlich der Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes F 6 hinsichtlich der geringfügigen Überschreitung der nördlichen Baugrenze zu.



Niederschrift des Tagesordnungspunktes 10. (öffentlich)

Verschiedenes

Auftaktveranstaltung Mobilitätskonzept am 3. November 2016; Weiteres Vorgehen und nächste Termine

Der Vorsitzende führt aus, dass am 3. November 2016 die Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept stattgefunden hat. Einige Ratsmitglieder seien auch anwesend gewesen und hätten sich in die Diskussion eingebracht. Von der Verwaltung ist beabsichtigt das Projekt noch weiter in die Bürgerschaft zu tragen. Hier sei noch Luft nach oben. Das Projekt lebe von einer großen Beteiligung.

Am 22. November 2016 wird sich der Fachbeirat gründen. Im Fachbeirat wird Sachverstand aus unterschiedlichen Bereichen gebündelt. Im Anschluss daran ist es auch vorgesehen die Homepage freizuschalten. Der Vorsitzende ist sich sicher, dass damit die Durchschlagskraft des Projektes nochmals erhöht wird.

Herr Bernhard weist nochmals auf die erste Sitzung des Fachbeirates hin. Die Einladungen sind versandt. In dieser Sitzung wird der „Fahrplan“ für die nächsten zwei Jahre besprochen und festgelegt. Der Fachbeirat wird in einem regelmäßigen Turnus tagen und die jeweilig anstehenden Arbeitsschritte können so frühzeitig terminiert werden.

Der Vorsitzende bedankt sich bei Herrn Bernhard und bittet die Mitglieder des Bauausschusses um Unterstützung des Projektes.

Grundsteinlegung 3.0 der Baugemeinschaften im Wohnpark Am Ebenberg am 28. Oktober 2016

Der Vorsitzende bedankt sich bei der Verwaltung für die erfolgreiche Veranstaltung im Wohnpark Am Ebenberg am 28. Oktober 2016. Frau Ministerin Ahnen war bei der Grundsteinlegung anwesend. Man sehe deutlich wie engagiert die Menschen ans Werk gehen, ein hohes Maß an Kreativität sei vorhanden. Dies sind Indizien, dass es die richtige Entscheidung war, diesen Prozess auf den Weg gebracht zu haben und zu unterstützen. Das Land Rheinland-Pfalz schaue auf das Projekt in Landau, das beispielgebend ist. Er hoffe sehr, dass dieser Prozess noch nicht beendet ist. Im Rahmen des Projektes Landau baut Zukunft wäre es denkbar und auch wünschenswert, dass Flächen für Baugemeinschaften ausgewiesen werden. Auch Baugemeinschaften seien ein Beitrag zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum. Sie stellen eine Bereicherung des Diskussionsprozesses dar.

Landau baut Zukunft – Terminankündigung für die nächste Veranstaltung am Mittwoch, 23. November 2016

Der Vorsitzende informiert über die nächste Veranstaltung im Rahmen Landau baut Zukunft am 23. November 2016 um 19.00 Uhr in der Festhalle. Bei dieser Veranstaltung sollen der Öffentlichkeit die Zwischenergebnisse, die bislang erarbeitet worden sind, vorgestellt werden. Eine rege Beteiligung aus der Bürgerschaft, aber auch aus den Reihen der Ratsmitglieder ist wünschenswert.

Universitätsparkplatz

Herr Eisold berichtet, dass Frau Maroc angeregt hätte den Universitätsparkplatz durch die Stadt bewirtschaften lassen zu wollen. Er fragt nach, ob dies umsetzbar wäre, da die Fläche im Eigentum des LBB ist.

Der Vorsitzende entgegnet, dass es sich hier lediglich um eine öffentliche Äußerung von Frau Maroc handle. Mehr sei derzeit zu diesem Thema nicht zu sagen.



Weißquartierplatz

Herr Löffel weist darauf hin, dass im Bereich des Weißquartierplatzes generell schräg einzuparken ist. Durch fehlende Markierungen werde oftmals in beide Richtungen geparkt, wodurch mehrere Parkplätze verloren gehen und die Bewirtschaftungsquote nach unten zeige.

Herr Bernhard informiert, dass die Markierungen aufgefrischt werden müssen. Der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur standen nicht immer die personellen und maschinellen Ressourcen des Bauhofes in ausreichendem Maß zur Verfügung.

Der Vorsitzende bedankt sich für den Hinweis und sichert zu, die Situation zu verbessern.



Die Niederschrift über die 19. Sitzung des Bauausschusses der Stadt Landau in der Pfalz am 15.11.2016 umfasst 12 Teilprotokolle. Sie enthält die fortlaufend nummerierten Blätter 1 bis 73.

Vorsitzender

Dr. Maximilian Ingenthron
Bürgermeister

Brigitte Schlösser
Schriftführer