

STADT LANDAU IN DER PFALZ

**BEBAUUNGSPLAN „D 7c“
„Park & Ride-Anlage Bahnhof“**

Öffentlichkeitsbeteiligung
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

SYNOPSE VOM SEPTEMBER 2010

ZUR

ENTWURFSFASSUNG VOM MAI 2010

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGS- ERGEBNIS
1	ADFC Landau SÜW Alfons Houben Kölner Straße 18 76829 Landau	e-mail vom 27. Juli 2010 Das Konzept des P+R aus dem Amtsblatt 42 zeigt, dass auf die Brücke aus der Variante von 1996 (siehe Anlage 1996_PuR_Hbf.pdf) verzichtet wurde. Seitens der Verwaltung wurde uns (ADFC/AKHO) seinerzeit vorgeworfen, wir würden durch unseren Einspruch gegenüber der geplanten provisorischen Zufahrt durch die Wilhelm Wüst Straße die Unterführung und den Einsatz des Pendolinos verhindern, da die Unterführung nicht gebaut werden könne. Wir wiesen damals darauf hin, dass sowohl die Unterführung, die Brücke sowie die Zuwegung für Fuß- / Radverkehr unabhängig von der Frage der Zufahrt sofort gebaut werden könnten. Dies wurde dann auch so ausgeführt jedoch ohne Brücke. Hier hat man nur den Platz für die Brückenköpfe berücksichtigt und die Ausbildung der Stützmauern entsprechend gestaltet. In der heutigen Planung wird jedoch auf die Brücke verzichtet, stattdessen kreuzt der PKW-Verkehr mit dem Fußgänger- Radverkehr. Dies sollte unbedingt wie unter Anlage 2010_PuR_Hbf_mit-Bruecke.pdf dargestellt geändert werden.	In den 90er Jahren war nördlich der geplanten P&R-Anlage bis zur Horstbrücke eine Bebauung durch einen privaten Investor geplant. Die von der Straße ‚In den Grabengärten‘ ausgehende, parallel zur Bahnlinie geplante, Erschließungsstraße sollte dabei sowohl die P&R-Anlage als auch die Wohnbebauung erschließen. Auf Grund der zu erwartenden Verkehrsmengen war damals eine Fortführung der Straße nach Norden über eine Straßenbrücke im Bereich der Fußgängerunterführung vorgesehen. Heute besteht zwar grundsätzlich noch die Möglichkeit der Realisierung der Wohnbebauung; allerdings ist eine Verbindung zwischen einem möglichen Wohngebiet und der P+R-Anlage aus folgenden Gründen planerisch nicht gewollt: Zum einem würde eine solche Verbindung eine zusätzliche Zerschneidung des FFH-Gebietes Queichau bedeuten, und zum anderen würde Parkverkehr das Wohngebiet belasten und Wohngebietsverkehr den Knotenpunkt "In den Grabengärten / L509". Die planerisch sinnvollere Variante ist demnach die klare Trennung von Parken und Wohnen. Aus diesem Grund wird die Verlängerung der Straße ‚In den Grabengärten‘ nur zur Erschließung der P&R-Anlage mit entsprechend weniger Verkehr heran gezogen.. Eine Überbrückung der Fußgängerunterführung lediglich zur Erschließung des nördlichen Teils der P&R-Anlage ist in Anbetracht der Kosten einer solchen Brücke nicht gerechtfertigt. Bei entsprechender Gestaltung des plangleichen Überfahrbereiches vom südlichen in den nördlichen Teil der Anlage lässt sich dieser mögliche Konfliktpunkt zwischen Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern verkehrssicher abwickeln und die Kosten werden auf ein vernünftiges Maß beschränkt.		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.
2	Inge-Rose Ziegler In den Grabengärten 8 76829 Landau	Die Zufahrt sollte hinter SBK geplant werden, da zu viele Anwohner durch die vielen Fahrzeuge gestört werden	Eine alternative Erschließung der Park & Ride-Anlage über die Johannes-Kopp und Werner-Heisenberg-Straße, d.h. auf der rückwärtigen Seite des Supermarktes SBK, ist nicht vorgesehen, da eine solche Erschließung eine Umwegefahrt in einer Länge von rund 1,2 km bedeuten würde. Diese deutlich längere Streckenführung wäre verkehrstechnisch nachteilig und würde die Attraktivität und damit auch den Sinn der Park & Ride-Anlage in Frage stellen. Zudem ist die Stadt verpflichtet, die wirtschaftlichste zulässige Trassenvariante vorzusehen. Die zusätzlichen Kosten für Grundstückserwerb und Straßenausbau durch Realisierung einer deutlich längeren Erschließung wären sowohl für die Stadt Landau als auch für das Land Rheinland-Pfalz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und zudem nicht förderfähig.		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGSG- ERGEBNIS
3	Hans-Joachim und Gerlinde Klein In den Grabengärten 10 76829 Landau	Schreiben vom 21. Juli 2010 gegen die geplante Erschließung der Park&Ride-Anlage am Bahngelände über die Straße „In den Grabengärten“ möchten wir als Anwohner des Hauses in den Grabengärten 10 Widerspruch (einen Einwand) einlegen. Begründung: Die Erschließung und geplante Zufahrt der Park&Ride-Anlage über o.g. Straße würde aus unserer Sicht als Bewohner der Straße „In den Grabengärten“ eine unzumutbare und unverhältnismäßige Mehrbelastung durch Verkehr bedeuten. Ein gesichertes Ausfahren aus dem anliegenden Weg vom Grundstück „In den Grabengärten 10“ auf die Zufahrt wäre nicht mehr gewährleistet, die Möglichkeit von Unfällen schon vorprogrammiert, berücksichtigt man, dass eine Ausfahrt mit dem eigenem KFZ aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeiten teilweise nur rückwärts möglich ist und schon heute aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse eine besondere Belastung darstellt. Außerdem entsteht eine unverhältnismäßige Risikogefährdung für dort anwohnende Kinder, die auf die Zufahrt täglich einmünden müssen.	Zunächst ist darauf zu verweisen, dass das Gebäude „In den Grabengärten 10“ in einer Stichstraße liegt, die von der eigentlichen Straße „In den Grabengärten“ abzweigt. Diese Stichstraße wird nicht zur Erschließung der Park & Ride-Anlage herangezogen. Die Straße „In den Grabengärten“ ist grundsätzlich geeignet, den Verkehr zur P&R-Anlage aufzunehmen. Gehwege sind in Teilen vorhanden, z.T. jedoch unbefestigt und niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt, so dass sie auch zum Parken herangezogen werden. Das Ausfahren aus der Stichstraße in die Straße „In den Grabengärten“ ist aus verkehrstechnischen Gründen zunächst als unproblematisch einzuschätzen, da keine Sichtbehinderungen durch Gebäude bestehen. Sollte sich herausstellen, dass aufgrund einer höheren Frequentierung der Straße „In den Grabengärten“ erhebliche Probleme beim Ausfahren aus der Stichstraße entstehen, besteht generell die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Verkehrsspiegel aufzustellen, der eine bessere Einsehbarkeit gewährleistet. Auch bauliche Veränderungen an der Straße sind in diesem Fall – unabhängig vom Bebauungsplan – grundsätzlich möglich. Generell ist darauf hinzuweisen, dass Kinder nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in Wohngebieten an fast jedem Grundstück mit Ein- und Ausfahrten konfrontiert sind, und diese auch durch (Neben-)Gebäude, die unmittelbar an der Straße stehen, aber auch Einfriedungen, Sträucher, Bäume usw. z.T. nur schwer einsehbar sind. Dies bedeutet, dass Kinder auf diese Gefahrenpunkte aufmerksam zu machen sind und Wege erst alleine zurücklegen dürfen, wenn sie mit den entsprechenden Gefährdungen umgehen können. Die verkehrstechnische Untersuchung durch die Modus Consult Ulm GmbH (Stand 02. Juli 2009). bescheinigt dem Knoten mit Lichtsignalanlage auch mit Anbindung der P & R-Anlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch in den Spitzenstunden. Sollten sich dennoch Probleme durch die Zusatzbelastung im Knotenpunkt ergeben, werden geeignete Maßnahmen zur Umgestaltung des Knotenpunktes vorgesehen werden. Dies kann jedoch unabhängig vom Bebauungsplanverfahren „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“ erfolgen.		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGSG- ERGEBNIS
		Auch das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt L509/In den Grabengärten würde für uns ein unverhältnismäßiges Mehraufkommen von Verkehr bedeuten. Die Ausfahrt wird täglich insbesondere für die Fahrt zum Arbeitsplatz und zurück genutzt. Ein geordneter Weg zur Arbeit würde für uns durch die Verkehrsbelastung unmöglich gemacht. Durch das zu erwartenden starke Verkehrsaufkommen würde eine zu hohe Immissionsbelastung besonders auch in den Abendstunden bedeuten. Eine erholsame Nacht, wie sie für die tägliche Verfolgung der Erwerbsarbeit gefordert ist, wäre unmöglich gemacht. Insofern schlagen wir vor, die Zufahrt zum Parkplatz über die strategisch besser gelegene „Werner von Heisenbergstraße“ jenseits des SBK zu planen. Die Zufahrt hätte auch eine bessere, leistungsfähigere Zufahrt an der Kreuzung L509/Joh.-Kopp-Str. zur Folge, deren Ampelanlage jener an dem o.g. Knotenpunkt u.E. weit überlegen ist. Zusätzlich könnte ggfs. eine zu erwartende Rückstauung auf der Queicheimer Brücke im Falle der Einmündung L509/In den Grabengärten	Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde geprüft, ob die Park & Ride-Anlage und deren Erschließung (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚In den Grabengärten‘) mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Erschließung im Einwirkungsbereich der Straße ‚In den Grabengärten‘, westlich der Einmündung der ‚Klaus-von-Klitzing-Straße‘, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten wird. Für die Stadt Landau wurde zudem ein Lärmaktionsplan erstellt (Stand April 2009), der die bestehende Lärmsituation im Nachtzeitraum sowie im sogenannten ‚Day Evening Night‘ –Zeitraum (24 Stundenwert) untersucht. Die Lärmkartierung zum Lärmaktionsplan zeigt, dass im Bereich der L509 (Abschnitt Queicheimer Brücke) der Lärmsanierungswert im Nachtzeitraum nicht erreicht wird, so dass in diesem Teilbereich der Stadt Landau derzeit kein Handlungsbedarf besteht. Im Beurteilungszeitraum ‚Day Evening Night‘ werden die von der Stadt Landau definierten Schwellenwerte für eine Lärmsanierung ebenfalls nicht erreicht. Es ist noch darauf zu verweisen, dass eventuelle Steigerungen der Verkehrszahlen bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (alle 5 Jahre) bzw. der Aktualisierung der Lärmkartierung berücksichtigt werden. Eine alternative Erschließung der Park & Ride-Anlage über die Johannes-Kopp und Werner-Heisenberg-Straße, d.h. auf der rückwärtigen Seite des Supermarktes SBK, ist nicht vorgesehen, da eine solche Erschließung eine Umwegefahrt in einer Länge von rund 1,2 km bedeuten würde. Diese deutlich längere Streckenführung wäre verkehrstechnisch nachteilig und würde die Attraktivität und damit auch den Sinn der Park & Ride-Anlage in Frage stellen. Zudem ist die Stadt verpflichtet, die wirtschaftlichste zulässige Trassenvariante vorzusehen. Die zusätzlichen Kosten für Grundstückserwerb und Straßenausbau durch Realisierung einer deutlich längeren Erschließung wären sowohl für die Stadt Landau als auch für das Land Rheinland-Pfalz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und zudem nicht förderfähig. Aufgrund der eigenständigen Signalschaltung des Rechtsabbiegers kann ein durch die Park & Ride-Anlage bedingter Rückstau auf die Queicheimer Brücke ausgeschlossen werden. Wie oben bereits ausgeführt bescheinigt die verkehrstechnische Untersuchung durch die Modus Consult Ulm GmbH (Stand 02. Juli 2009) dem Knoten mit Lichtsignalanlage auch mit Anbindung der P&R-Anlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch in den Spitzen-		

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGSG- ERGEBNIS
		durch die Zufahrt über Joh.Kopp-Str. vermieden werden. Ferner möchten wir gegen die geplante Rodung des Baumbestandes auf dem Bauabschnitt M3 widersprechen: Der Baumbestand sorgt für eine Lärmdämmung gegen an- und abfahrende Züge der DB. Eine Entfernung dieses Baumbestandes würde eine zusätzliche Lärmbelastung bedeuten, die u.E. einem Bewohner in Nachbarschaft zu M3 auf keinem Fall zuzumuten ist. Wir bitten eindringlichst darum, diesen Widerspruch bei den Planungsvorhaben als berechtigten Einwand zu berücksichtigen und das bestehende Planverfahren auf den o.g. Vorschläge der Erschließung des Parkplatzes über die „von Heisenberg-Str.2 nochmals zu überprüfen.	stunden. Grundsätzlich kommt eine Bepflanzung als städtebauliche Maßnahme für den Lärmschutz kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz. Jedoch bewirkt eine Bepflanzung eine optische Abschirmung und weist daher eine positive psychologische Wirkung für die Betroffenen auf. Es ist nicht geplant die gesamte Fläche M3 zu roden; Ziel der Planung ist es vielmehr, den Robinienbestand auf der mit „M3“ gekennzeichneten Fläche im Osten teilweise zurück zu nehmen und zu entwickeln, um die Artenvielfalt zu erhöhen. Insofern besteht nach wie vor eine optische Abschirmung durch eine Bepflanzung auf der Fläche M3.		
4	Sandra und Bernd Herbst In den Grabengärten 12a 76829 Landau	Wir sind unbedingt dagegen weil, Die Einfahrt in unsere Seitenstraße nicht übersichtlich ist und wir um unser Kind und unsere eigene Gesundheit Angst haben. Die Lärmbelästigung auf das SBK-Gelände, welches nicht bewohnt ist, geleitet werden kann (siehe die Ablehnung der anderen Wohngebiete). Unsere nicht befestigte Straße niemand bekümmert, oder mit den besten Ausreden abgespeist wird. Wann passiert hier etwas? Die Zufahrtsstraße „In den Grabengärten“ in unserem Bereich sich viel zu eng darstellt, obwohl jetzt keine Gehweg vorhanden ist. Wir werden gegen Ihr Vorhaben sicherlich vorgehen und wie die anderen Ablehnungen (Woogstraße etc.) erfolgreich sein!	Die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist grundsätzlich geeignet, den Verkehr zur P&R-Anlage aufzunehmen. Gehwege sind in Teilen vorhanden, z.T. jedoch unbefestigt und niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt, so dass sie auch zum Parken herangezogen werden. Das Ausfahren aus der Stichstraße in die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist aus verkehrstechnischen Gründen zunächst als unproblematisch einzuschätzen, da keine Sichtbehinderungen durch Gebäude bestehen. Sollte sich herausstellen, dass aufgrund einer höheren Frequentierung der Straße ‚In den Grabengärten‘ erhebliche Probleme beim Ausfahren aus der Stichstraße entstehen, besteht generell die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Verkehrsspiegel aufzustellen, der eine bessere Einsehbarkeit gewährleistet. Auch bauliche Veränderungen an der Straße sind in diesem Fall – unabhängig vom Bebauungsplan – grundsätzlich möglich. Generell ist darauf hinzuweisen, dass Kinder nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in Wohngebieten an fast jedem Grundstück mit Ein- und Ausfahrten konfrontiert sind, und diese auch durch (Neben-)Gebäude, die unmittelbar an der Straße stehen, aber auch Einfriedungen, Sträucher, Bäume usw. z.T. nur schwer einsehbar sind. Dies bedeutet, dass Kinder auf diese Gefahrenpunkte aufmerksam zu machen sind und Wege erst alleine zurücklegen dürfen, wenn sie mit den entsprechenden Gefährdungen umgehen können. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde geprüft, ob die Park & Ride-Anlage und deren Erschließung (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚in den Grabengärten‘) mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzun-		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGS- ERGEBNIS
			gen verträglich ist. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Erschließung im Einwirkungsbereich der Straße „In den Grabengärten“, westlich der Einmündung der Klaus-von-Klitzing-Straße, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten wird. Eine alternative Erschließung der Park & Ride-Anlage über die Johannes-Kopp und Werner-Heisenberg-Straße, d.h. auf der rückwärtigen Seite des Supermarktes SBK, ist nicht vorgesehen, da eine solche Erschließung eine Umwegefahrt in einer Länge von rund 1,2 km bedeuten würde. Diese deutlich längere Streckenführung wäre verkehrstechnisch nachteilig und würde die Attraktivität und damit auch den Sinn der Park & Ride-Anlage in Frage stellen. Zudem ist die Stadt verpflichtet, die wirtschaftlichste zulässige Trassenvariante vorzusehen. Die zusätzlichen Kosten für Grundstückserwerb und Straßenausbau durch Realisierung einer deutlich längeren Erschließung wären sowohl für die Stadt Landau als auch für das Land Rheinland-Pfalz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und zudem nicht förderfähig.		
5	Hugo Schramm und Corinna Weber In den Grabengärten 12 76829 Landau	Wir sind gegen eine Zufahrt über die Grabengärten da jetzt schon die Ausfahrt aus den Grabengärten nicht ganz ungefährlich ist. Die Straße ist in diesem Bereich unüberschaubar. Auch für Fußgänger ist es nicht gefahrlos da kein Fußweg vorhanden ist. Zudem verengen parkende Autos die Fahrbahn. Nicht zuletzt wäre das hohe Verkehrsaufkommen mit wesentlicher Verkehrsbelastung sowie eine erhöhte Gefahr für Kinder verbunden. Vorschlag: Die Zufahrt hinter dem SBK. Weg von Kindern. Denn dort ist sowieso reger Verkehr durch die umliegenden Geschäfte und keine Mehrbelastung für die Anwohner.	Die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist grundsätzlich geeignet, den Verkehr zur P&R-Anlage aufzunehmen. Gehwege sind in Teilen vorhanden, z.T. jedoch unbefestigt und niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt, so dass sie auch zum Parken herangezogen werden. Das Ausfahren aus der Stichstraße in die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist aus verkehrstechnischen Gründen zunächst als unproblematisch einzuschätzen, da keine Sichtbehinderungen durch Gebäude bestehen. Sollte sich herausstellen, dass aufgrund einer höheren Frequentierung der Straße ‚In den Grabengärten‘ erhebliche Probleme beim Ausfahren aus der Stichstraße entstehen, besteht generell die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Verkehrsspiegel aufzustellen, der eine bessere Einsehbarkeit gewährleistet. Auch bauliche Veränderungen an der Straße sind in diesem Fall – unabhängig vom Bebauungsplan – grundsätzlich möglich. Generell ist darauf hinzuweisen, dass Kinder nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in Wohngebieten an fast jedem Grundstück mit Ein- und Ausfahrten konfrontiert sind, und diese auch durch (Neben-)Gebäude, die unmittelbar an der Straße stehen, aber auch Einfriedungen, Sträucher, Bäume usw. z.T. nur schwer einsehbar sind. Dies bedeutet, dass Kinder auf diese Gefahrenpunkte aufmerksam zu machen sind und Wege erst alleine zurücklegen dürfen, wenn sie mit den entsprechenden Gefährdungen umgehen können.		

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG AB- WÄGUNGS- ERGEBNIS
			Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde geprüft, ob die Park & Ride-Anlage und deren Erschließung (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚In den Grabengärten‘) mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Erschließung im Einwirkungsbereich der Straße ‚In den Grabengärten‘, westlich der Einmündung der ‚Klaus-von-Klitzing-Straße‘, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten wird. Für die Stadt Landau wurde zudem ein Lärmaktionsplan erstellt (Stand April 2009), der die bestehende Lärmsituation im Nachtzeitraum sowie im sogenannten ‚Day Evening Night‘ –Zeitraum (24 Stundenwert) untersucht. Die Lärmkartierung zum Lärmaktionsplan zeigt, dass im Bereich der L509 (Abschnitt Queichheimer Brücke) der Lärmsanierungswert im Nachtzeitraum nicht erreicht wird, so dass in diesem Teilbereich der Stadt Landau derzeit kein Handlungsbedarf besteht. Im Beurteilungszeitraum ‚Day Evening Night‘ werden die von der Stadt Landau definierten Schwellenwerte für eine Lärmsanierung ebenfalls nicht erreicht. Es ist noch darauf zu verweisen, dass eventuelle Steigerungen der Verkehrszahlen bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (alle 5 Jahre) bzw. der Aktualisierung der Lärmkartierung berücksichtigt werden. Eine alternative Erschließung der Park & Ride-Anlage über die Johannes-Kopp und Werner-Heisenberg-Straße, d.h. auf der rückwärtigen Seite des Supermarktes SBK, ist nicht vorgesehen, da eine solche Erschließung eine Umwegefahrt in einer Länge von rund 1,2 km bedeuten würde. Diese deutlich längere Streckenführung wäre verkehrstechnisch nachteilig und würde die Attraktivität und damit auch den Sinn der Park & Ride-Anlage in Frage stellen. Zudem ist die Stadt verpflichtet, die wirtschaftlichste zulässige Trassenvariante vorzusehen. Die zusätzlichen Kosten für Grundstückserwerb und Straßenausbau durch Realisierung einer deutlich längeren Erschließung wären sowohl für die Stadt Landau als auch für das Land Rheinland-Pfalz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und zudem nicht förderfähig.		
6	Herbert Simon In den Grabengärten 6 76829 Landau	Punkte warum ich gegen die Zufahrt für den Park & Ride über die Straße „In den Grabengärten“ bin Erhöhtes Verkehrsaufkommen Keine Regelung über die Ausfahrt der Gasse (rechts vor links?) Merkt man jetzt schon durch die Bauarbeiten 10mal fest schon	Die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist grundsätzlich geeignet, den Verkehr zur P&R-Anlage aufzunehmen. Gehwege sind in Teilen vorhanden, z.T. jedoch unbefestigt und niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt, so dass sie auch zum Parken herangezogen werden. Das Ausfahren aus der Stichstraße in die Straße ‚In den		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG AB- WÄGUNGS- ERGEBNIS
		gekracht Vorne an der Kreuzung an die Abfahrt zur Klaus-von-Klitzing-Straße. Ist jetzt schon so, dass die Kurven und rechts vor links nicht beachtet wird wie sieht es dann erst bei uns aus? Gutachten über die Lärmbelästigung ist fehlerhaft. Es wurde nicht berücksichtigt, dass auf meinem Grundstück 6 noch ein genehmigter Bauantrag liegt und der wurde nicht bei dem Lärmgutachten berücksichtigt Belästigung durch sog. Mac-Donalds-Jugendlichen die dann ihre Reifen quietschen und Rennen auf unsere Straße verlegen. Werden dann vom SBK und C&C Parkplatz abwandern (mehrere Beschwerden bei der Polizei aber es wurde nichts unternommen. Dieses Reifenquietschen ist bis zu mir zu hören, leider. Parkplätze an der Straße fallen weg. Straße ist dann zu schmal (leider hat das keine berücksichtigt). Deshalb lege ich gegen dieses Bauvorhaben und den Bebauungsplan über die Zufahrt in den Grabengärten Rechtsspruch ein. Werde mir auch rechtliche Schritte vorbehalten.	Grabengärten' ist aus verkehrstechnischen Gründen zunächst als unproblematisch einzuschätzen, da keine Sichtbehinderungen durch Gebäude bestehen. Sollte sich herausstellen, dass aufgrund einer höheren Frequentierung der Straße ‚In den Grabengärten‘ erhebliche Probleme beim Ausfahren aus der Stichstraße entstehen, besteht generell die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Verkehrsspiegel aufzustellen, der eine bessere Einsehbarkeit gewährleistet. Auch bauliche Veränderungen an der Straße sind in diesem Fall – unabhängig vom Bebauungsplan – grundsätzlich möglich. Die Einhaltung örtlicher Verkehrsvorschriften wie z.B. ‚Rechts vor Links‘- Fahrbeziehungen ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes. Die Prüfung der Geräuscheinwirkungen durch den Neubau bzw. die wesentliche Änderung einer Straße im Zusammenhang mit der Planung einer als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten P & R-Anlage auf den Bauplatz ‚In den Grabengärten 6‘ hat ergeben, dass durch das Vorhaben an einem Immissionsort 3 m nördlich der Grundstücksgrenze des Flurstücks Nr. 3223 Beurteilungspegel tags/nachts zu erwarten sind, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete tags/nachts liegen. Eventuelle Lärmbelästigungen durch das Verhalten Einzelner im Bereich der angesprochenen Parkplätze fallen in den Zuständigkeitsbereich der Ordnungsbehörde / Polizei und sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.		
7	Oswald Pede In den Grabengärten 17 76829 Landau	Nachts fahren die Autos, Lärmbelästigung jetzt (Bauphase der Bahn), Staub-, Lärm- und Abgasbelästigungen sind die Folge des Parkplatzes. Beim C&C wäre auch noch Platz für den Parkplatz	<i>-Lärm-</i> Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde geprüft, ob die Park & Ride-Anlage und deren Erschließung (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚In den Grabengärten‘) mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Erschließung im Einwirkungsbereich der Straße ‚In den Grabengärten‘, westlich der Einmündung der ‚Klaus-von-Klitzing-Straße‘, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten wird. Für die Stadt Landau wurde zudem ein Lärmaktionsplan erstellt (Stand April 2009), der die bestehende Lärmsituation im Nachtzeitraum sowie im sogenannten ‚Day Evening Night‘ –Zeitraum (24 Stundenwert) untersucht. Die Lärmkartierung zum Lärmaktionsplan zeigt, dass im Bereich der L509 (Abschnitt Queichheimer Brücke) der Lärmsanierungswert im		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGS- ERGEBNIS
			Nachtzeitraum nicht erreicht wird, so dass in diesem Teilbereich der Stadt Landau derzeit kein Handlungsbedarf besteht. Im Beurteilungszeitraum ‚Day Evening Night‘ werden die von der Stadt Landau definierten Schwellenwerte für eine Lärmsanierung ebenfalls nicht erreicht. Es ist noch darauf zu verweisen, dass eventuelle Steigerungen der Verkehrszahlen bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (alle 5 Jahre) bzw. der Aktualisierung der Lärmkartierung berücksichtigt werden. <i>-Abgase-</i> Die Abgasbelastung, die infolge der zusätzlichen erzeugten Verkehrs auftritt, wächst nicht proportional zur Verkehrsmenge. Insgesamt ist angesichts der Reduzierung des spezifischen Verbrauchs der Fahrzeuge, der rückläufigen Zulassungen von Dieselfahrzeugen, der neuen Richtlinien für den CO₂-Ausstoß von Dieselfahrzeugen und der Abkehr vom klassischen Verbrennungsmotor sicher gestellt, dass der Schadstoffausstoß der Fahrzeugflotte in Deutschland in den nächsten 10 bis 15 Jahren drastisch zurückgeht. So ist trotz des zusätzlichen Verkehrs durch die Park&Ride-Anlage und auch unter Berücksichtigung steigender Verkehrszahlen allgemein davon auszugehen, dass die Abgasbelastung sinkt. <i>-Feinstaub-</i> Hinsichtlich der Feinstaubsituation ist auszuführen, dass der Verkehr nur ein Drittel bis ein Viertel der gesamten Feinstaubbelastung verursacht und die Hauptverursacher im Bereich Gewerbe/Industrie, und größere Baustellen zu finden sind. Das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz betreibt im Auftrag des Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz seit 1978 das Zentrale Immissionsmessnetz - ZIMEN - für Rheinland-Pfalz. Das ZIMEN besteht aus 33 Messstationen, die von einer Messnetzzentrale in Mainz aus telemetrisch betreut werden. Es hat die Aufgabe, in Städten und Waldgebieten des Landes die Luftqualität fortlaufend zu überwachen und die langfristige Entwicklung der Luftschadstoffe zu ermitteln. In Städten mit hohem Verkehrsaufkommen wurden straßennahe Luftmessstationen zur Überwachung der Immissionen des Kfz-Verkehrs eingerichtet. Diese Messstelle sind vor allem dort eingerichtet worden, wo mit einer Überschreitung des zulässigen Tagesmittelwert von 50 µg/m³ an 35 Tagen im Jahr annäherungsweise zu rechnen ist. In der Stadt Landau und Umgebung ist keine Feinstaubmessstelle eingerichtet worden, so dass davon auszugehen ist, dass die Fachplaner des Landes Rheinland-Pfalz nicht von einer Überschreitung der entsprechenden Grenzwerte in der Stadt Landau Raum ausgehen.		

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG ABWÄGUNGS- ERGEBNIS
			Die Planung dient der Realisierung einer Park & Ride –Anlage in Zuordnung zum Bahnhof der Stadt Landau. Das Plangebiet grenzt östlich an die Gleisanlagen auf der Höhe des Bahnhofs an und befindet sich größtenteils bereits im Eigentum der Stadt Landau. Der Parkplatz beim C&C Großeinkauf ist zu weit vom Bahnhof der Stadt Landau entfernt und stellt daher keine vergleichbare Standortalternative für die Anlage eines P & R-Parkplatzes dar.		
8	Viktor Groo In den Grabengärten 12b 76829 Landau	Wir sind dagegen, weil wir die neu entstehende Lärmbelästigung nicht wollen Durch die enge und unübersichtliche Straßeneinfahrt entsteht ein sehr großes und hohes Unfallrisiko, wodurch auch Menschen stark gefährdet werden Die Zufahrtstraße könnte an SBK vorbeigeführt werden, wo keine Anwohner gefährdet bzw. belästigt werden.	In der schalltechnischen Untersuchung war abschließend zu prüfen, ob die Park & Ride-Anlage und deren Erschließung (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚In den Grabengärten‘) mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Erschließung im Einwirkungsbereich der Straße ‚In den Grabengärten‘, westlich der Einmündung der ‚Klaus-von-Klitzing-Straße‘, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten wird. Die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist grundsätzlich geeignet, den Verkehr zur P&R-Anlage aufzunehmen. Gehwege sind in Teilen vorhanden, z.T. jedoch unbefestigt und niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt, so dass sie auch zum Parken herangezogen werden. Das Ausfahren aus der Stichstraße in die Straße ‚In den Grabengärten‘ ist aus verkehrstechnischen Gründen zunächst als unproblematisch einzuschätzen, da keine Sichtbehinderungen durch Gebäude bestehen. Sollte sich herausstellen, dass aufgrund einer höheren Frequentierung der Straße ‚In den Grabengärten‘ erhebliche Probleme beim Ausfahren aus der Stichstraße entstehen, besteht generell die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen Verkehrsspiegel aufzustellen, der eine bessere Einsehbarkeit gewährleistet. Auch bauliche Veränderungen an der Straße sind in diesem Fall – unabhängig vom Bebauungsplan – grundsätzlich möglich. Eine alternative Erschließung der Park & Ride-Anlage über die Johannes-Kopp und Werner-Heisenberg-Straße, d.h. auf der rückwärtigen Seite des Supermarktes SBK, ist nicht vorgesehen, da eine solche Erschließung eine Umwegefahrt in einer Länge von rund 1,2 km bedeuten würde. Diese deutlich längere Streckenführung wäre verkehrstechnisch nachteilig und würde die Attraktivität und damit auch den Sinn der Park & Ride-Anlage in Frage stellen. Zudem ist die Stadt verpflichtet, die wirtschaftlichste zulässige Trassenvariante vorzusehen. Die zusätzlichen Kosten für		Keine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich.

LFD. NR.	NAME UND ANSCHRIFT	STELLUNGNAHMEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „D 7c – Park & Ride-Anlage Bahnhof“	STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG	+/-	VORSCHLAG AB- WÄGUNGS- ERGEBNIS
		Falls Sie weiterhin an Ihrer Planung festhalten, werden die Bewohner der „Grabengärten“ dagegen vorgehen.	Grundstückserwerb und Straßenausbau durch Realisierung einer deutlich längeren Erschließung wären sowohl für die Stadt Landau als auch für das Land Rheinland-Pfalz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen und zudem nicht förderfähig.		