

**Niederschrift über die Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses
vom 14.09.2021**

Anwesend:

(stimmberechtigte)

Hebich, Martin	Oberbürgermeister	
Bindert, Gabriele	CDU	
Haselmaier, Heike	CDU	bis 19:00 Uhr
Krantz, Stefan	CDU	bis 19:00 Uhr
Schuff, Martin	CDU	
Süling, Carsten, Dr.	CDU	
Winkes, Daniel	CDU	ab 19:00 Uhr
Hoppenrath, Anneliese	SPD	
Koch, Gunther	SPD	
Sielaff, Kirsten	SPD	bis 19:00 Uhr
Bruder, Gerhard, Dr.	Die Grünen/Offene Liste	bis 19:00 Uhr
Werner, Konstantin	Die Grünen/Offene Liste	
Högele, Igor	AfD	
Best, Birgit	FWG	
Gürtler, Arno	FDP	
Schwarzendahl, David	Die Linke	

(nicht stimmberechtigte)

Bestvater, Lea	Verwaltung
Brehme, Sascha	Verwaltung
Denzer, Marika	Verwaltung
Felger, Johannes	Verwaltung
Hauck, Christian	Verwaltung
Hubertus, Frank	Verwaltung
Kattler, Matthias, Dr.	Verwaltung
Reinhardt, Michael	Verwaltung
Schwarz, Matthias	Verwaltung
Zimmermann, Sandra	Verwaltung

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr Ende der Sitzung: 21:59 Uhr

Die Mitglieder des Planungs- und Umweltausschusses waren durch Einladung vom 09.09.2021 auf Dienstag, den 14.09.2021 unter Mitteilung der Tagesordnung eingeladen worden.

Zugleich mit der Einladung wurde die Sitzung unter Angabe der Tagesordnung ortsüblich bekanntgegeben.

Die Tagesordnungspunkte 1 bis 10 wurden in öffentlicher Sitzung im großen Saal des CongressForums Frankenthal, Stephan-Cosacchi-Platz 5, behandelt.

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

Oberbürgermeister Martin Hebich
(Vorsitzender)

Christian Hauck
(Schriftführer)

Tagesordnung

Frau Sturm schlägt vor, über den TOP 1, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, heute keine Entscheidung herbeiführen zu lassen. Die Fraktion bittet um mehr Zeit für die internen Beratungen.

Frau Bindert äußert sich in gleicher Weise.

Herr Oberbürgermeister Hebich gibt zu bedenken, dass die Verwaltung ebenfalls an Termine gebunden sei. Zudem seien externe Gäste heute anwesend, um anfallende Fragen zu beantworten. Um die grundsätzliche Richtung der Fraktionen zu erfahren, sollte dieser Tagesordnungspunkt mindestens beraten werden.

Der Ausschuss ist hiermit einverstanden.

Herr Oberbürgermeister Hebich bittet darum, die Tagesordnung um TOP 5.1, einen Bauantrag zum Wiederaufbau des Schützenhauses zu ergänzen. Die Drucksache würde als Tischvorlage ausgeteilt.

Gegen diese Änderung der Tagesordnung bestehen keine Einwände.

Herr Dr. Bruder bittet darauf zu achten, dass die Terminfestsetzungen verschiedener Sitzungen besser abgesprochen und Überschneidungen zwischen dem Ende einer Sitzung und dem Beginn einer Anschlussitzung vermieden werden sollten.

Herr Oberbürgermeister Hebich stimmt Herrn Dr. Bruder zu. Bei der Aufstellung des Sitzungskalenders sollte hierauf besser geachtet werden.

I. Öffentliche Sitzung

Vorlagen der Verwaltung

1. Neugestaltung Bahnhofsvorplatz ZOB, hier: Erläuterung der Planung und Beschluss der Planungsanpassungen
Vorlage: XVII/1769
2. Vollautomatisiertes Fahrradparkhaus (Bike-Safe-Tower)
Vorlage: XVII/1768
3. Neubau zweier Kindertagesstätten "Am Ostparkstadion"
Vorlage: XVII/1802
4. Bauantrag zum Umbau und der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795; hier: Ablehnung der Befreiung zum Bebauungsplan
Vorlage: XVII/1550
- 4.1. Ergänzungsdrucksache: Bauantrag zum Umbau und der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795; hier: Ablehnung der Befreiung zum Bebauungsplan
Vorlage: XVII/1677
5. Befreiung vom Bebauungsplan "Ostparksiedlung Änderung III (Am Nachtweideweg) Errichtung eines Einfamilienhauses mit Garage; Nachweideweg, Flurstück-Nr.: 1426/1; hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens nach § 36 BauGB i. V. m. § 31 BauGB
Vorlage: XVII/1764

- 5.1. Bauantrag zum Wiederaufbau eines Schützenhauses mit Aufstockung des Vorderhauses; Mahlastraße, Frankenthal, Flurstück-Nr.: 6001/1; hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens nach § 36 BauGB i. V. m. § 34 BauGB
Vorlage: XVII/1839

Mitteilungen und Berichte der Verwaltung

6. Vorstellung Sozialverträglichkeitsanalyse;
hier: mündlicher Bericht
7. Bauvorhaben GoetheQuartier
Vorlage: XVII/1757
8. Bebauungsplan "Am Speyerbach, Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt II", Sachstandsbericht
Vorlage: XVII/1743
9. Aktueller Stand zur Pendler-Radrouten Worms-Frankenthal-Ludwigshafen: Fertigstellung der Machbarkeitsstudie
Vorlage: XVII/1825

Anträge der Fraktionen

10. Zebrastreifen Heinrich Reffert Straße;
hier: Antrag der FWG-Stadtratsfraktion
Vorlage: XVII/1772



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz ZOB, hier: Erläuterung der Planung und Beschluss der Planungsanpassungen

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 1	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Abdruck an: 61-S					

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der vorliegenden Entwurfsplanung für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit den Teilbereichen Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz wird als Grundlage für den weiteren Planungsprozess zugestimmt.
2. Der Weiterführung der Planung des Wasserspiels in der durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Ausführungsvariante als längliches Wasserbecken mit 14 beleuchteten Wasserfontänen und Wasserüberlauf zur Platzseite samt Wasserrinne wird zugestimmt.
3. Der Weiterführung der Planung der öffentlichen Toilettenanlage in der durch die Verwaltung vorgeschlagenen Ausführungsvariante als barrierefreie und vandalismussichere WC-Anlage mit separatem Pissoir und Technikraum wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt das Planungsbüro Mailänder Consult mit der Erarbeitung von zwei Alternativen bezüglich der Überdachung des Mittelbussteiges zu beauftragen. Dabei soll eine kostengünstigere Alternative sowie eine Alternative mit optimaler Integration einer Photovoltaikanlage erarbeitet werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Planung die europaweite Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen (LPH 5-9) und Fachplanungsleistungen vorzubereiten.

Begründung:

Als eines der wesentlichsten Infrastruktur- und Leuchtturmprojekte innerhalb des Stadterneuerungsgebietes „Innenstadt“ ist die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes, dem Teilausbau der Eisenbahnstraße inklusive des Kreisverkehrsplatzes Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße und dem Ausbau des ZOB vorgesehen. Ziel der Neugestaltung ist die Schaffung eines modernen, barrierefreien, klimafreundlichen innerstädtischen ÖPNV-Knotenpunktes sowie eines attraktiven städtebaulichen Entrees in die Innenstadt. Durch die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenspiel mit dem ZOB und der Eisenbahnstraße soll ein Stadtraum mit eigener Identität und Aufenthaltsqualität entstehen.

Die Vorentwurfsplanung des Planungsbüros Mailänder Consult hierzu wurde zuletzt im Rahmen der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 07.10.2014 vorgestellt. Die damalige Vorentwurfsplanung ist als Anlage 1 beigefügt. Bezüglich des Werdegangs der Planung wird auf die Drucksachen Nr. XVI/0027 sowie XVI/0185 verwiesen. Die Grundzüge der Planung wurden seither nicht verändert. Es erfolgten lediglich geringfügige Anpassungen und Optimierungen der Planung aufgrund von Anregungen und Forderungen der DB-Station&Service AG und des Landesbetriebes Mobilität (LBM).

Die Konzeption der Planung wird nachfolgend noch einmal erläutert und es werden die zwischenzeitlich erforderlichen Planungsanpassungen sowie die erfolgte Fördermittelbeantragung dargestellt:

Die Konzeption ist in drei Teile gegliedert. Es handelt sich um den Bahnhofsvorplatz, den ZOB und den Bereich der Eisenbahnstraße mit dem dazugehörigen Kreisverkehr (siehe Anlage 1). Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist die städtebauliche Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfeldes. Dabei soll sowohl der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) neu geordnet und den heutigen verkehrlichen Anforderungen angepasst werden, als auch der bisherige Bahnhofsvorplatz als städtebauliche Fläche aufgewertet werden.

Teilbereich Bahnhofsvorplatz

Ausbau Bahnhofsvorplatz (Flächenausbau)

Der Bahnhofsvorplatz soll im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als großzügiger und hochwertig gestalteter Platzbereich mit Aufenthaltsfunktion hergestellt werden. Durch die Freiräumung des Bereiches und dessen Befreiung von den derzeit dort vorhandenen PKW-Stellplätzen wird ein attraktiver innerstädtischer Platzraum geschaffen, der optisch über die Eisenbahnstraße bis zur gegenüberliegenden Bebauung gezogen werden soll. Dadurch entsteht ein attraktives Entree zur Innenstadt. Der Bahnhofsvorplatz soll nach dem Umbau eine wesentlich klarere Hinführung zur Stadtmitte und zum ZOB ermöglichen.

Die Baumstandorte an der Ostseite des Platzes unterstützen die Lenkungsfunktion zur Innenstadt und tragen zur Attraktivierung des Platzrandes sowie zur Beschattung bei.

Durch die Herstellung eines taktilen Leitsystems, das an das bestehende taktiler Leitsystem des Bahnsteiges angeschlossen wird und sich im Bereich des ZOB und der Eisenbahnstraße fortsetzt, wird den Belangen der Barrierefreiheit Rechnung getra-

gen. Die Maßnahme wurde im Vorfeld mit dem hierfür zuständigen Beirat für Menschen mit Behinderungen abgestimmt.

Vor dem südlichen Flügel des Bahnhofsgebäudes wird ein Bereich für Außengastronomie auf dem Platz geschaffen. Dieser trägt zur Belebung des Platzes bei und lädt zum Verweilen ein. Hieran schließen sich im Süden vier Behindertenstellplätze an. Im nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind angrenzend an die Eisenbahnstraße fünf Stellplätze für Taxen vorgesehen. Zusätzlich zu den vier Behindertenstellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude und den fünf vorgesehenen Stellplätzen für Taxen sind des Weiteren drei für den Betriebsablauf der DB unverzichtbare PKW-Stellplätze für Mitarbeiter der DB im Bereich südlich des Stellwerkes vorzusehen.

Die Beleuchtung soll gemäß Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes mittels Stabmasten-Sonderleuchten mit ein bis drei Leuchtenansätzen erfolgen.
(siehe Anlage 11)

Die Ausbaufäche des Bahnhofsvorplatzes beläuft sich abzüglich der Flächen für das Sonderbauwerk Brunnenanlage / Wasserspiel und die in diesem Bereich vorgesehene öffentliche Toilettenanlage auf 3.057 qm. Die Förderung dieses Teilbereiches soll mittels Städtebauförderungsmitteln aus dem Programm „Lebendige Zentren“ erfolgen. Die Maßnahme ist Gegenstand des Jahresförderantrages 2021, der inzwischen bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Neustadt eingereicht wurde. Die Förderung für den Flächenausbau erfolgt bei Städtebauförderungsmaßnahmen im Rahmen einer durch den Fördermittelgeber festzulegenden Förderobergrenze pro qm Ausbaufäche.

Die hierfür mögliche Spanne liegt derzeit in einem Bereich zwischen 185,- €/qm und 400,- €/qm und ist von der städtebaulichen Bedeutung sowie angestrebten Ausbaugqualität abhängig. Der Flächenpauschale pro qm Ausbaufäche unterliegen die Kosten für den Rückbau des Tiefbaubestandes samt vorhandener Ausstattung, die Kosten der Herstellung des neuen Unterbaus und Oberbaus, der Bepflanzung, der Beleuchtung sowie der Stadtmöblierung mit Sitzbänken, Pollern, Mülleimern, Fahnenmasten, Wegeleitsystemen oder Bodenhülsen inklusive anteiliger Kosten für die Baustelleneinrichtung, die Mehrwertsteuer und die anteiligen Baunebenkosten.

Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des gesamten Ausbaubereiches, der angestrebten Ausbaugqualität und den damit einhergehenden hohen Baukosten wurde der Fördermittelgeber seitens der Verwaltung um Festlegung der maximal möglichen Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche gebeten, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau des Bahnhofsvorplatzes i.H.v. 1.222.800,00 € (= 3.057 qm * 400,- €/qm) entspricht.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Flächenausbaus des Bahnhofsvorplatzes inkl. Baunebenkosten belaufen sich gemäß Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 1.674.417,01 €, was bei 3.057 qm Ausbaufäche durchschnittlichen Ausbaugkosten i.H.v. 547,73 €/qm Ausbaufäche entspricht. Die hohen Baukosten sind auf die Notwendigkeiten des angestrebten hochwertigen Ausbaus mit einer qualitativ hochwertigen Pflasterung, einer entsprechenden Ausstattung mit hochwertigen Sitzbänken, Pollern, Leuchtmasten,

Mülleimern, einem Wegeleitsystem und einer Bodenhülse zur Aufstellung eines Weihnachtsbaumes sowie einer erforderlichen Begrünung mittels Bäumen in einer entsprechenden Größe mit dazugehörigen Baumscheiben zurückzuführen.

Ebenso muss der gesamte Unterbau des Platzbereiches so hergestellt werden, dass eine Befahrbarkeit mit PKW und LKW im Bedarfsfall möglich ist z.B. für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge oder Fahrzeuge der DB. Es bestehen hier somit keine nennenswerten Einsparpotentiale ohne die Grundzielsetzung der Schaffung eines hochwertig gestalteten Entreebereiches zu gefährden.

Die Kosten sind daher vor dem Hintergrund der städtebaulichen Bedeutung und hohen Frequentierung des Bereiches sowie der damit einhergehenden städtebaulichen Zielsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes aus Sicht der Verwaltung als gerechtfertigt anzusehen.

Abbruch Buswartehalle im Bereich Bahnhofsvorplatz

Eines der Ziele der Neugestaltung des Bereiches Bahnhofsvorplatz, ZOB ist es, eine bessere Verbindung zwischen dem Bahnsteig und den öffentlichen Bereichen des Bahnhofsvorplatzes und ZOB zu erreichen. Durch eine offene Gestaltung sollen die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus erleichtert werden. Hierzu soll die ursprüngliche Buswartehalle, die sich derzeit zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk befindet, abgebrochen werden. Durch die Überdachung der neu geplanten zentralen Bussteigmittelinsel im Bereich des ZOB sowie durch drei neue Einzelüberdachungen der Buswartehäuschen am gegenüberliegenden Seitenbussteig vor dem Stellwerk sind ausreichend neue, attraktive Unterstellmöglichkeiten vorgesehen. Die bisherige Buswartehalle weist zudem erhebliche gestalterische Defizite auf.

Ebenso sind Begrünungsmaßnahmen durch Neupflanzung von Bäumen als Ersatz für die durch die Planung abgängigen Bäume und zur Ausbildung der westlichen Platzraumkante sowie die Errichtung einer barrierefreien Toilettenanlage im Bereich zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk vorgesehen.

Der Rückbau der Buswartehalle fällt als Gebäudeabbruch nicht unter die Förderpauschale des Flächenausbaus, sondern wird bei förderrechtlicher Anerkennung als eigenständige Teilmaßnahme in Höhe der geschätzten Kosten gefördert. Gemäß der Kostenberechnung belaufen sich die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Abbruchs der Buswartehalle inklusive Entsorgung, anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung auf einen Betrag i.H.v. 68.156,47 € (gerundet: 68.150,- €). Es wird derzeit davon ausgegangen, dass aufgrund der verbauten Materialien der Buswartehalle eine Entsorgung des Abbruchmaterials als Sondermüll auf der Deponie erforderlich sein wird. Entsprechende Untersuchungen finden vorher statt.

Sonderbauwerk Brunnenanlagen / Wasserspiel

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofsvorplatzes soll auch ein längliches Wasserspiel mit 14 Wasserdüsen bzw. Wasserfontänen vor dem vorgesehenen Bereich für die Außengastronomie entstehen.

Hierzu stehen folgende Ausführungsalternativen zur Auswahl:

Das Wasserspiel kann entweder als ebenerdige Wasserdüsen oder als Wasserbecken mit integrierten Wasserfontänen ausgeführt werden.

Der Vorteil der ebenerdigen Wasserdüsenvariante liegt in der Möglichkeit der Überfahrbarkeit der Fläche, wenn die Düsen abgeschaltet sind und in den etwas geringeren Herstellungskosten.

Der Vorteil eines Wasserbeckens mit integrierten Wasserfontänen liegt in der Möglichkeit das Element Wasser als gestalterisches Highlight besser wahrnehmbar auf der großen Platzfläche zu inszenieren und dessen Effekt als Teilmaßnahme zur Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels durch eine deutlich größere Wasseroberfläche besser zur Geltung zu bringen.

Das Planungsbüro hat daher mit fachlicher Unterstützung eines Brunnenanlagenherstellers einen interessanten Vorschlag für ein Wasserbecken mit integrierten Wasserfontänen vorgelegt.

Das Wasserspiel mit 14 einzeln ansteuerbaren, beleuchteten Fontänen ist dabei in eine Sichtbetoneinfassung integriert, die zum Gastronomiebetrieb und zu den Behindertenstellplätzen hin eine etwas höhere Sitzkante aufweist und zum Platzbereich hin eine niedrigere Kante mit Wasserüberlauf und Ablaufrinne. Die Wasserfläche ist somit vom Platzbereich aus direkt sichtbar und läuft dabei über die Ablaufkante in die auf Platzniveau befindliche Rinne vor dem Becken. Verschmutzungen z.B. durch herabfallende Blätter werden durch den Wasserüberlauf an die Ablaufkante bzw. zur Ablaufrinne befördert und können so leichter entfernt werden.

Das Element Wasser wird durch die vorgeschlagene Ausführungsvariante des Wasserspiels als Wasserbecken mit Fontänen und Überlauf als Highlight auf dem Platzbereich inszeniert, trägt durch seine 14 Wasserfontänen und der fast 50 qm großen Wasseroberfläche zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse bei und stellt somit auch eine Maßnahme zur Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels dar (Stichwort: Abkühlung in Hitzesommern). Die Lenkungsfunction zur Innenstadt soll durch das Wasserspiel zusätzlich unterstützt werden. Zudem schirmen die plätschernden Wassergeräusche der Fontänen die sonstigen Verkehrsgeräusche ab. Durch eine Beleuchtung der Wasserfontänen bei Nacht wird das Wasserspiel in die Lichtkonzeption mit eingebunden.

Die Größe des Wasserbeckens mit 3 m Breite, 19 m Länge und ca. 30 – 50 cm Höhe stellt angesichts der Gesamtausbaufäche des Bahnhofsumfeldes von fast 12.000 qm eine angemessene Dimensionierung dar, wodurch die erforderliche Wahrnehmbarkeit des Wasserbeckens als besonderes Ausstattungselement der Platzgestaltung mit Lenkungsfunction gewährleistet wird.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten für die Brunnenanlage mit Bodenaushub, Fundamentierung des Wasserbeckens, Betonfertigteile des Wasserbeckens, Grundleitungen, wassertechnischer Ausstattung (Pumpenkammer, Wasserreservoir, Düsenköpfe, Zu- und Ablaufsystem, Steuerungsprogramm etc.) sowie Fontänenbeleuchtung inklusive anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung belaufen sich gemäß der Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 546.797,13 € (gerundet: 546.800,- €) und wurden im Rahmen des Jahresförderantrages 2021 als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt. Alternativ zum Wasserbecken mit sichtbarer Wasseroberfläche und Überlauf ist auch eine Ausführung mit platzniveaugleichen Wasserdüsen möglich, deren Wahrnehmbarkeit auf der großen Platzfläche weniger stark ausgeprägt ist, als dies bei dem dreidimensionalen Was-

serbecken mit Wasserfontänen der Fall ist. Wasserdüsen entfalten ihre gestalterische Wirkung eher als mehrreihige Wasserdüsenfelder. Der Vorteil der Überfahrbarkeit platzniveaugleicher Wasserdüsen ist für den vorgesehenen Standort aus Sicht der Verwaltung nicht besonders relevant, da die Platzfläche insgesamt sehr groß ist, keine nennenswerte Erleichterung bezüglich der Erreichbarkeit des Bahnhofsgebäudes entsteht und der Bahnhofsvorplatz auch bei Festen in der Innenstadt nicht den zentralen Veranstaltungsort darstellt.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Bahnhofsvorplatzgestaltung (Schaffung eines attraktiven Entrees in die Innenstadt) sowie den Vorteilen bezüglich der Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse (Kühlungseffekt durch Wasserverdunstung, geringere Oberflächenerwärmung) hält die Verwaltung die vom Planungsbüro vorgeschlagene Ausführungsvariante als Wasserbecken mit Fontänen und Überlaufkante und somit die Schaffung eines gut wahrnehmbaren Highlights der Platzausstattung für geeignet, um den gewünschten Effekt der Wasserinszenierung als Gestaltungselement optimal zu erreichen.

Sonderbauwerk Entsorgung belasteter Böden LAGA > Z2

Im Jahr 2014 wurden durch das hierfür beauftragte Büro WPW Geoconsult Südwest GmbH ein Baugrundgutachten (Geo- und abfalltechnischer Bericht) erstellt, aus dem hervorgeht, dass in wenigen Teilabschnitten des Ausbaubereiches auch Belastungen mit Benzo(a)pyren und PAK festgestellt wurden, die eine Einstufung gemäß LAGA > Z2 und somit eine Entsorgung belasteter Böden auf der Deponie als Sondermüll erfordern, was mit erhöhten Entsorgungskosten verbunden ist. Derartige Baugrunduntersuchungen können jedoch nur als Orientierungsrahmen dienen. Bezüglich des Umfangs der ggf. notwendigen Entsorgungskosten müssen somit in der Kostenberechnung grobe Annahmen getroffen werden. Es ist vorgesehen, kurz vor Beginn der Bauarbeiten erneut Baugrunduntersuchungen durchführen zu lassen, da deren Ergebnisse für eine Entsorgung maximal 6 Monate gültig sind. Während der Baumaßnahme werden zusätzlich die vorgeschriebenen Beprobungen des Aushubmaterials erfolgen. Beim eingereichten Jahresförderantrag 2021 wurde vorsorglich auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse aus dem bereits vorliegenden Baugrundgutachten und der Tatsache, dass es sich bei der Ausbaufäche um Flächen des DB-Konzerns mit unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen handelt, was Schadstoffbelastungen vermuten lässt, von einem Kostenansatz brutto inklusiver anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung i.H.v. 7.132,65 € (gerundet: 7.100,- €) für die Entsorgung belasteter Böden > Z2 ausgegangen. Auch diese Kosten wurden als Sonderbauwerk außerhalb der Förderpauschale des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Rückbau der im Boden befindlichen Mauern der Kellerräume des ehemaligen Bahnhofsgebäudes

Unter dem jetzigen Bahnhofsvorplatz befinden sich im Bereich zwischen dem heutigen Bahnhofsgebäude und der Buswarte Halle die alten Grundmauern des Kellers des früheren, historischen Bahnhofsgebäudes. Die Kellerräume wurden bis auf einen Versorgungstunnel und einen Kellerraum verfüllt. Die im Boden vorhandenen Grundmauern des Kellers sowie die Infrastruktur des Versorgungstunnels müssen im Rahmen der neuen Baumaßnahme zurückgebaut und der Bereich neu verfüllt werden, da die Neuplanung die Anpflanzung von Bäumen sowie eine neue Toilettenanlage sowie Teile der DFI-Anlage in diesem Bereich vorsehen, die mit neuen Leitungen versorgt werden müssen. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros

Mailänder Consult rechnet die Verwaltung für den Rückbau der ehemaligen Kellermauern inklusive Entsorgung des Aushubmaterials und Neuverfüllung sowie anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 252.020,42 € (gerundet: 252.000,- €). Da es sich hier um außergewöhnliche und unvermeidbar notwendige Zusatzarbeiten handelt, wurde die Anerkennung dieser Kosten als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Abgrenzungsmauer + Toreinfahrt und Müllplatzeinzäunung zwischen Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und Bahnhofsgebäude

Da im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes neben der Fläche für die Außengastronomie auch vier behindertengerechte PKW-Stellplätze vorgesehen sind, um diese in möglichst kurzer Entfernung zum Bahnhofsgebäude zu platzieren, kann künftig die bisherige Toreinfahrt zum Hofbereich zwischen dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und dem Bahnhofsgebäude nicht mehr angefahren werden, da sich die behindertengerechten PKW-Stellplätze direkt davor befinden. Da der Hofbereich u.a. auch als Abstellplatz für Müllcontainern und als Anlieferung für den Gastronomiebetrieb dienen soll, muss die bestehende Abgrenzungsmauer samt dem alte Tor und der Tür zwischen dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und dem Bahnhofsgebäude abgebrochen und durch eine neue Abgrenzungsmauer mit dann passend platziertem Tor samt Tür ersetzt werden, damit künftig die Müllfahrzeuge den Bereich anfahren können und die Anlieferung des Gastronomiebetriebes sichergestellt werden kann. Zur Abgrenzung des Müllbereiches zum benachbarten Grundstück 2551/18 sowie zum Seiteneingang des Gastronomiebetriebes im Bahnhofsgebäude soll hinter der neu zu errichtenden Mauer eine Einzäunung des Mülllagers erfolgen. Die Verlagerung des Mülllagers an diesen Standort ist erforderlich, da aufgrund der Planungsziele das Mülllager nicht mehr an seinem bisherigen Standort zwischen dem Bahnhofsgebäude und der abzubrechenden Buswartehalle verbleiben kann. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult rechnet die Stadt für den Abbruch und die Neuerrichtung der Mauer inklusive Tor und Tür sowie für die Errichtung der Einzäunung des Mülllagers inklusive anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 47.630,27 € (gerundet: 47.600,- €). Da diese Baumaßnahme eine Folge der Neuplanung des Platzbereiches ist, wurde die Anerkennung dieser Kosten als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Gabionenbrüstung an DB-Stellplätzen

Aus Gründen des Betriebsablaufes besteht die DB darauf, dass die vorhandenen PKW-Stellplätze südlich des Stellwerkes weiterhin erhalten bleiben. Diese werden derzeit durch einen massiven Zaun, der sich zwischen dem Stellwerk und der Buswartehalle befindet, vom Bahnsteig abgetrennt. Mit Abbruch der Buswartehalle und Umsetzung der Tiefbaumaßnahmen entfällt auch dieser Zaun. Da jedoch aufgrund von Sicherheitsvorschriften der Bahn durch bauliche Maßnahmen zu verhindern ist, dass PKW oder LKW eine direkte Zufahrtsmöglichkeit auf den Bahnsteig haben, ist hier eine neue Abgrenzung herzustellen. Dies soll nun durch eine Gabionenbrüstung erfolgen. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult rechnet die Stadtverwaltung für die Herstellung der Gabionenbrüstung inklusive anteiliger Baunebenkosten sowie anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 11.095,24 € (gerundet: 11.100,- €). Diese Kosten wurden eben-

falls als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Herstellung öffentliche Toilettenanlage im Bereich Bahnhofsvorplatz, ZOB

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk soll eine barrierefreie und vandalismussichere Toilettenanlage entstehen. Diese soll aus einem behindertengerechten WC mit ausreichend Rangierfläche für Rollstuhlfahrer, entsprechenden Haltegriffen und geneigten Spiegeln nach heutigen Standards bestehen und sowohl für Menschen mit als auch für Menschen ohne Behinderungen zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll ein separates Pissoir zur Entlastung der Frequentierung des barrierefreien WC beitragen. Im rückwärtigen Bereich der Anlage befindet sich der notwendige Technikraum. Entsprechende Planunterlagen zur vorgesehenen Toilettenanlage mit Beispielbildern eines bereits bestehenden Vergleichsmodells sowie weiteren Herstellerinformationen sind als Anlage beigefügt. (siehe Anlagen 12 u. 13)

Gemäß der Kostenberechnung geht die Verwaltung für eine derartige Anlage inklusive Bodenaushub, Gründung, Grundleitungen sowie anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung von Bruttobaukosten i.H.v. 232.366,00 € (gerundet: 232.400,00 €) aus. Als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung erfolgte die Beantragung der Städtebauförderungsmittel hier ebenfalls außerhalb der Förderpauschale des Flächenausbaus.

Teilbereich ZOB

Mittelbussteig, Seitenbussteig und Fahrradabstellanlagen

Die Planung des ZOB sieht einen überdachten Mittelbussteig sowie einen Seitenbussteig mit drei Einzelüberdachungen vor. Zum Stellwerk hin sollen Mittelbussteig und Seitenbussteig in Sägezahnaufstellung ausgebildet werden, um eine optimale Anfahrbarkeit der Bussteige zu gewährleisten und die Länge des Mittelbussteiges zu reduzieren. Entlang der Eisenbahnstraße erfolgt die Anordnung der Bussteigkante parallel zur Fahrbahn. Im Bereich des Mittelbussteiges sind insgesamt sieben Haltestellen vorgesehen von denen sechs Haltestellen für Busse mit 12 m Länge und eine Haltestelle für einen Bus mit 18 m Länge ausgelegt sind. Beim Seitenbussteig sind zwei Haltestellen für Busse mit 18 m Länge und eine Haltestelle für einen Bus mit 12 m Länge geplant. Derzeit sind zwar noch keine Gelenkbusse mit 18 m Länge in Frankenthal im Einsatz, jedoch soll die Planung vorsorglich bereits auf ggf. in der Zukunft entstehende Änderungen der Bedarfe ausgelegt sein. Somit sind insgesamt 10 Bushaltestellen im Bereich des ZOB vorgesehen.

Neben den drei Bushaltestellen am Mittelbussteig entlang der Eisenbahnstraße sind zusätzlich drei Kiss&Ride-Parkplätze geplant.

Im Norden sind vom Parkhaus auf den Mittelbussteig und im Süden vom Mittelbussteig zum Bahnhofsvorplatz Fußgängerüberwege vorgesehen. Der Mittelbussteig ist im Süden ausgeweitet und ermöglicht ebenfalls ein Überqueren der Eisenbahnstraße (optische Einengung). Zusätzlich gibt es eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger vom Seitenbussteig zum Mittelbussteig.

Das taktile Leitsystem führt jeweils auch zu den vorgesehenen Querungsmöglichkeiten. Die Bordsteine werden in diesen Bereichen abgesenkt.

Im Bereich der Bussteige sind erhöhte Bussteigkanten (sog. „Kasseler Sonderbord“) vorgesehen. Durch seine auffallend helle Farbe erfüllt dieser Profilstein die Forderung nach einer deutlichen Markierung der Bordsteinkante. Die optimal reduzierten Abstände zwischen Fahrzeug und Haltestelle machen den Einstieg bequem und sicher für alle Busreisenden. Dies stellt neben dem taktilen Leitsystem ein weiteres wichtiges Glied der barrierefreien Mobilitätskette dar.

Der Mittelbussteig des ZOB wird mit einem schlanken, filigranen, glatten Stahldach ausgebildet, das zur Belichtung runde Einschnitte erhält. Die Überdachung stellt ein architektonisches Highlight der Bahnhofsumfeldgestaltung dar. Im Zuge der weiteren Planung werden hierzu noch eine kostengünstigere Alternative sowie eine Alternative mit Einbeziehung einer Photovoltaikanlage geprüft.

Die Haltestellen werden mit sogenannten Mobilitätsinseln ausgestattet. Hierbei handelt es sich um Möblierungselemente aus ansprechend gestalteten Betonfertigteilen mit Glasrückwand, die die erforderlichen Nutzungen wie Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Fahrplananzeigen der DFI-Anlage etc. aufnehmen. Ergänzend wäre hier auch der Einbau von Handy-Ladestationen mittels USB-Anschluss integrierbar.

Die Fahrbahnbreite zwischen Mittelbussteig und Seitenbussteig ist ausreichend dimensioniert und den Schleppkurven der Busse angepasst.

Durch den Abbruch der Abgrenzungsmauer zum Bahnsteig wird eine direkte Verbindung zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig geschaffen. Hier entsteht Raum zur Anordnung von Fahrradabstellanlagen und zur Begrünung mittels Baumpflanzungen. Der Bereich des ZOB wird durch den LBM mit Fördermitteln nach LVFGKom/LFAG gefördert. Ein entsprechender Bewilligungsbescheid liegt bereits vor. (vgl. Drs. XVII/1506)

DFI-Anlage

Die Mobilitätsinseln an den Bushaltestellen sowie eine Anzeigetafel auf dem Bahnhofsvorplatz neben dem Fußgängerüberweg enthalten Fahrgastinformationsanzeigen eines dynamischen Fahrgastinformationssystems. Die DFI-Anlage wird derzeit durch ein hierfür beauftragtes Fachbüro geplant und der Förderantrag im Rahmen der Echtzeitinitiative vorbereitet. Nach Fertigstellung der Unterlagen wird der Förderantrag beim hierfür zuständigen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eingereicht. An den Mobilitätsinseln werden die DFI-Elemente als LED-Anzeigen mit vier Zeilen hergestellt, so dass bei Bedarf auch eine Doppelbelegung der Bushaltestellen mit zwei zeitlich versetzt fahrenden Buslinien möglich ist. Die Anzeigetafel auf dem Bahnhofsvorplatz soll sowohl Fahrgastinformationen zum Busverkehr als auch zum Bahnverkehr enthalten.

Durch einen jeweils in den Mobilitätsinseln integrierten Druckknopf kann eine akustische Wiedergabe der Fahrgastinformationen der DFI-Anlage abgerufen und somit auch Menschen mit Sehbehinderungen zugänglich gemacht werden.

Teilbereich Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz

Teilausbau Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße

Der Teilausbau der Eisenbahnstraße inklusive des Kreisverkehrsplatzes mit den Einmündungen Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße und Eisenbahnstraße ist neben dem Bereich des Bahnhofsvorplatzes und dem Bereich des

ZOB der dritte Teilbereich, der nach dem einheitlichen, hochwertigen Gestaltungsprinzip im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ausgebaut werden soll.

In diesem Zuge sollen die Fahrbahnflächen der Eisenbahnstraße auf das Notwendigste reduziert und die gewonnenen Flächen den Fußgängern zugeschlagen werden. Entlang des Bahnhofsvorplatzes zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der südlichen Einmündung/Ausfahrt des ZOB soll der Platzbereich durch eine angepasste und für Busverkehr taugliche Belagswahl der Fahrbahn optisch über die Eisenbahnstraße bis zur gegenüberliegenden Bebauung gezogen werden. Die Gehwegflächen entlang der Eisenbahnstraße sollen dabei dem Gestaltungsprinzip der Platzfläche entsprechen und die Fahrbahnflächen sollen mit diesem harmonisieren. So wird eine optische Einheit geschaffen, die den Bahnhofsvorplatz mit der Innenstadt verbindet. Da in diesem Bereich ein flächenhaftes queren durch Fußgänger ermöglicht werden soll und die Entschleunigung des Verkehrs eine weitere Zielsetzung dieser Maßnahme darstellt, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich auf maximal 20 km/h reduziert. Durch die Teilanhebung der Fahrbahnflächen der Eisenbahnstraße auf Höhe des Parkhauses vor der Einmündung Kurze Straße wird eine erste Entschleunigung bereits vor der nördlichen Einmündung des ZOB erreicht.

Die Breite der Fahrbahn ist mit 6,5 m auf den Begegnungsfall Bus/Bus ausgelegt. Westlich der Eisenbahnstraße soll zwischen Fahrbahn und Gehweg ein Bereich für PKW-Stellplätze (Kurzzeitparker, Kiss+Ride-Parkplätze) und für die Ausbildung einer Baumreihe entstehen.

Die Pflanzung von 12 Bäumen als Straßenraumbegrünung erhöht die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld, trägt zur Entschleunigung des Verkehrs mit bei und leistet einen Beitrag zur weiteren Durchgrünung der Innenstadt sowie zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse. Durch die Verbreiterung des Gehweges inklusive taktilem Leitsystem und die vorgesehenen PKW-Stellplätze samt Baumreihe westlich der Fahrbahn wird die Fahrbahnbreite gegenüber der Bestandssituation deutlich reduziert und verschiebt sich etwas nach Osten in Richtung Bahnhofsvorplatz.

Die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes mit den vier Einmündungen Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße und Eisenbahnstraße und der überfahrbaren Mittelinsel sowie den dazugehörigen seitlichen Gehwegbereichen, die dem Gestaltungsprinzip des Bahnhofsvorplatzes entsprechen, markiert den südlichen Beginn bzw. das Ende des neugestalteten Bahnhofsumfeldes. Im Norden beginnt bzw. endet der Ausbaubereich wenige Meter nördlich der Einmündung der Kurzen Straße in die Eisenbahnstraße. All diese Maßnahmen tragen zur gewünschten Entschleunigung des Verkehrs bei. Die bisherige Funktion der Eisenbahnstraße als Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die damit einhergehende Trennwirkung der Straße wird durch die Neugestaltung und vorgesehenen Entschleunigungsmaßnahmen aufgehoben. Der städtebauliche Bereich erfährt dadurch eine Aufwertung und neue Bedeutung und wird seiner Funktion als Entree in die Innenstadt künftig gerecht.

Um die Auswirkungen der geplanten Entschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnstraße zwischen Minikreisel und der Einmündung Heinrich-Heine-Straße auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu überprüfen wurde im Januar 2015 eine verkehrstechnische Untersuchung dieser Fragestellung durch das hierfür beauftragte Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung durchgeführt (siehe Anlage 14). Dabei wurde mit Hilfe einer mikroskopischen Einzelfahrzeugsimulation die Verkehrssituation (MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer, Kiss+Ride) durch das

Simulationsmodell realitätsnah abgebildet und die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf ausgewertet. Dabei ergab die Auswertung der mittleren Wartezeiten für die Knotenpunkte, dass die Leistungsfähigkeit sowohl in der vormittäglichen, wie auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde gegeben ist.

Die Auswirkungen der Ein- und Ausparkvorgänge auf den Verkehrsablauf wurden anhand der mittleren Wartezeiten und durch visuelle Auswertung der Simulation überprüft. Dabei zeigte sich, dass der Einfluss der Kiss+Ride-Parkplätze auf die mittleren Wartezeiten unproblematisch ist. Kurzzeitig entstehende Rückstaus werden rasch wieder abgebaut. Die Rückstaus auf der Ostseite der Eisenbahnstraße, die bis in den Mittelkreisel reichen, sind aber unschön, weil sie dort Ein- und Abbiegevorgänge behindern. Dieser Nachteil ist mit den Vorteilen der Kiss+Ride-Plätze abzuwägen. Für den Verkehrsablauf wäre es besser, auf die Kiss+Ride-Plätze südlich der Fußgängerpassage zur Westlichen Ringstraße zu verzichten und die nördlich der Fußgängerpassage liegenden Parkstände als Kiss+Ride-Plätze auszuweisen. Dies würde auch die Sicht auf die querenden Fußgänger verbessern.

Die Auswertung der Simulation zeigt, dass der Einfluss der Fußgänger auf den Verkehrsfluss deutlich größer ist als der der Kiss+Ride-Plätze. Gerade bei der Ankunft eines Zuges kommt es durch den starken Fußgängerverkehr zu Staubildungen in der Eisenbahnstraße, die im Osten bis über den Minikreisel hinaus reichen. Auch diese Staus werden rasch wieder abgebaut.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Einrichtung von Kiss+Ride-Plätzen vor dem Bahnhof möglich. Die Störungen im Verkehrsfluss sind akzeptabel. Verbesserungen sind durch den Verzicht auf die Kiss+Ride-Plätze südlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße möglich.

Die Simulation basiert auf der Annahme, dass zwischen dem Minikreisel und der Einmündung Heinrich-Heine-Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h beträgt. Die Verkehrsstrombelastungen des MIV für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde wurden auf Grundlage von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2014 ermittelt. Ebenso liegen den Verkehrsbelastungen des querenden Rad- und Fußgängerverkehrs Verkehrszählungen aus dem Jahr 2014 zu Grunde. Im Gegensatz zu heute wurde gemäß der Planung simuliert, dass nicht nur Fußgängerquerungsstellen gegenüber dem Bahnhof und an der Bahnhofsstraße genutzt werden, sondern ein flächenhaftes queren im Bereich der Eisenbahnstraße zwischen dem Minikreisel und den Kiss+Ride-Plätzen stattfindet. In der Simulation erhalten die Fußgänger eine absolute Bevorrechtigung vor dem Kfz-Verkehr. Die Verkehrsströme zum Bahnhof hin wurden zufallsverteilt über die gesamte Spitzenstunde angenommen. Die Fußgängerströme aus dem Bahnhof erfolgen gepulkt zu den damals fahrplanmäßigen Zeiten. Der Busverkehr wurde gemäß dem damals geltenden Fahrplan in das Modell integriert.

Die Verwaltung wird mit dem Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung erörtern, ob eine Änderung der Annahmen der damaligen Simulation im Hinblick auf inzwischen geänderte Fahrpläne des Zug und Busverkehrs und einer ggf. künftig erforderlichen Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich des Neumayerrings zwischen dem Minikreisel und Höhe Speyerer Tor auf 30 km/h als Folge der Lärmaktionsplanung (siehe DRS. XVII/1595) nennenswerte Auswirkungen auf das Ergebnis der Simulation erwarten lässt. Bei Bedarf wird die Simulation mit den aktuellen Grundlagendaten wiederholt.

Da die Eisenbahnstraße aufgrund der gewünschten städtebaulichen Zielsetzung nach ihrem Ausbau nicht mehr dem Charakter einer Hauptverkehrsstraße entspricht,

fällt die Maßnahme auch nicht mehr in das Förderspektrum des LBM nach LVFG-Kom/LFAG, sondern in das Förderspektrum der städtebaulichen Erneuerung. Es wurde eine entsprechende Anfrage an den LBM-Koblenz gesendet mit der Bitte um diesbezügliche Rückkopplung mit ADD und MDI. Aus o.g. Gründen erfolgte somit die Beantragung von Städtebauförderungsmitteln für diese Teilmaßnahme im Rahmen dieses Jahresförderantrages 2021. Die betroffene Ausbaufäche der Eisenbahnstraße inklusive der Fläche des Kreisverkehrsplatzes beläuft sich auf 4.756 qm. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des gesamten Ausbaubereiches, der angestrebten Ausbaugualität und den damit einhergehenden hohen Baukosten wurde um Festlegung der maximal möglichen Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche gebeten, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau i.H.v. 1.902.400,00 € (= 4,756 qm * 400,- €/qm) entspricht.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Flächenausbaus inkl. Baunebenkosten belaufen sich gemäß Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 2.370.978,31 €, was bei 4.756 qm Ausbaufäche durchschnittlichen Ausbaugkosten i.H.v. 498,52 €/qm Ausbaufäche entspricht.

Die hohen Baukosten sind auf die Notwendigkeiten des angestrebten hochwertigen Ausbaus mit hohen Anteilen einer qualitativ hochwertigen Pflasterung, einer entsprechenden Ausstattung mit hochwertigen Pollern und Leuchtmasten sowie einer erforderlichen Begrünung mittels Bäumen mit dazugehörigen Baumscheiben zurückzuführen. Ebenso muss der gesamte Unterbau des Straßenraumes und des Kreisverkehrsplatzes so hergestellt werden, dass eine dauerhafte Befahrbarkeit mit PKW, LKW und Bussen möglich ist, insbesondere aufgrund der zahlreichen Busse, die täglich diesen Straßenabschnitt zum ZOB hin bzw. von diesem weg befahren. Es bestehen hier somit keine nennenswerten Einsparpotentiale ohne die Grundzielsetzung der Schaffung eines hochwertig gestalteten Entreebereiches zu gefährden. Die Kosten sind daher vor dem Hintergrund der städtebaulichen Bedeutung und hohen Frequentierung des Bereiches sowie der damit einhergehenden städtebaulichen Zielsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als gerechtfertigt anzusehen.

Für den Teilausbau der Eisenbahnstraße und den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße sind Ausbaubeiträge nach KAG zu erheben. Da sich der Ausbaubereich der Eisenbahnstraße sowie des Kreisverkehrsplatzes gemäß der Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau von öffentlichen Verkehrsanlagen (-AusbauwiederkehrBeitrS-) vom 09.09.2020 im Bereich der Abrechnungseinheit V "FT-Mitte" befindet, liegt der Anwohneranteil nach WKB bei 65 %. Die Einnahmen aus den wiederkehrenden Beiträgen sind als zweckgebundene Einnahme im Rahmen der Gesamtmaßnahme anzurechnen. Der Anwohneranteil von 65 % bezieht sich dabei auf die Förderobergrenze zum Flächenausbau und somit auf einen Betrag i.H.v. 1.236.560,00 € (= 65 % von 4.756 qm * 400,- €/qm).

Darstellung der wesentlichen Planungsanpassungen gegenüber der Vorentwurfplanung aus dem Jahr 2014

Verzicht auf eine zusätzliche Ausfahrt des Parkhauses

In Prüfvermerk zum Bewilligungsbescheid des LBM wurde von Seiten des Fördermitelgebers darauf aufmerksam gemacht, dass es durch die zusätzlich geplante Aus-

fahrt am Parkhaus zu erheblichen Konfliktpunkten zwischen ausfahrenden PKW's, Fußgängern, Radfahrern und Bussen kommen kann. Es wurde daher, wie angeraten, die Planung diesbezüglich noch einmal kritisch hinsichtlich der Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer hinterfragt. Die diesbezüglich durch den LBM vorgetragenen Bedenken sind aus Sicht der Verwaltung sachlich richtig und nachvollziehbar. Von Seiten des Betreibers des Parkhauses wird weder eine zusätzliche Ausfahrt gefordert noch für erforderlich gehalten. Daher wird im Rahmen der weiteren Planung auf eine zusätzliche Ausfahrt an dieser Stelle verzichtet. Die vorhandene Pflasterung in diesem Bereich samt Begrünung kann somit erhalten bleiben.

Reduzierung der lichten Höhe der Überdachung des Mittelbussteiges

Ebenso wird im Prüfvermerk durch den LBM darauf hingewiesen, dass für die Überdachung des Mittelbussteiges eine Dachhöhe von 4,5 m ausreichend sei. Es wurde daraufhin die lichte Höhe der Überdachung von bisher 5 m auf nun 4,5 m reduziert.

Verlegung der vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage

Die Vertreter der DB haben eine Verlegung der ursprünglich nördlich des Stellwerkes vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage in den Bereich zwischen dem Bahnhofshauptgebäude und dem Stellwerk gefordert, da diese somit besser wahrnehmbar ist und einer größeren sozialen Kontrolle unterliegt. Diesem Wunsch wurde entsprochen und die Toilettenanlage entsprechend in der Planung verschoben.

Weitere Vorhaltung der vorhandenen drei PKW-Stellplätze neben dem Stellwerk für DB-Mitarbeiter

Aus Gründen des Betriebsablaufes besteht die DB darauf, dass die vorhandenen PKW-Stellplätze für DB-Mitarbeiter südlich des Stellwerkes weiterhin erhalten bleiben. Dies kann durch eine geringfügige Verschiebung der südlichen Einzelüberdachung des Buswartehäuschens etwas weiter in Richtung Süden und das Absenken der Bordsteine im Zufahrtsbereich der Stellplätze gewährleistet werden. Da diese Stellplätze ausschließlich für die DB-Mitarbeiter im Stellwerk und für Techniker der DB vorgehalten werden, wird es hier nur zum Schichtwechsel im Stellwerk zu Ein- und Ausparkvorgängen kommen. Es handelt sich somit um nur wenige Fahrzeugbewegungen am Tag, weshalb keine nennenswerte Störung des Busbetriebsablaufes im Bereich des ZOB zu erwarten ist. Angebotene Alternativunterbringungen im nahegelegenen Parkhaus am Bahnhof wurden durch die DB abgelehnt. Da diese Forderung der DB eine Bedingung des Grundstückseigentümers im Rahmen des Gestattungsvertrages darstellt, hat die Stadt diese zu erfüllen, was jedoch durch die genannten Anpassungen möglich ist.

Neuanordnung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des ZOB

Eines der Ziele im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist es u.a. auch eine Neuanordnung, Erweiterung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen zu erreichen. Die Angebote zur Abstellung von Fahrrädern sollen sowohl auf den Bereich zwischen der Fahrradunterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 sowie den Bereich zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof verteilt werden. Im Bereich des ZOB waren ursprünglich hierzu 23 Bike-Safestores (Fahrradboxen mit E-Ladefunktion) sowie 30 überdachte Fahrradabstellanlagen in der bis-

herigen Planung vorgesehen.

Da die Überdachung der Fahrradabstellanlage den Fahrleitungsmast der DB umschlossen hätte, dieser jedoch gemäß Vorgaben der DB in einem Abstand von 1,5 m zur Mastmitte freizuhalten ist, war hier eine Anpassung erforderlich.

Ebenso wurden inzwischen neue Überlegungen bezüglich der Abstellanlagen im Bereich zwischen der Fahrradunterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 angestellt, die entweder die Errichtung eines Fahrradparkhauses oder als Alternativvorschlag der Verwaltung die Errichtung eines vollautomatisierten Bike-Safe-Towers, in dem bei geringem Platzbedarf die sichere und wettergeschützte Unterbringung einer großen Anzahl von Fahrrädern möglich ist, vorsieht.

Auf die in Drucksache Nr. XVII/1768 enthaltenen Ausführungen zu vollautomatisierten Fahrradparkhäusern (Bike-Safe-Tower) wird verwiesen.

Daraufhin wurde die Anzahl der im Bereich des ZOB vorgesehenen Bike-Safestores von zuvor 23 Stück auf nun fünf Stück reduziert, da durch ein Fahrradparkhaus oder einen Bike-Safe-Tower ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld hergestellt werden können. Die verbleibenden fünf Bike-Safestores im Bereich des ZOB sollen hier als kleines Zusatzangebot und insbesondere wegen der E-Ladefunktion vorgehalten werden. Die Reduzierung der Bike-Safestores erfolgte auch vor dem Hintergrund der hierfür erreichbaren Förderquote. So belaufen sich die Bruttokosten für einen Bike-Safestore inklusiver anteiliger Baunebenkosten auf einen Betrag i.H.v. ca. 5.000,- € wobei die Landeszuwendung pro Fahrradbox lediglich bei ca. 1.000,- €/Stück liegt.

Bei der Errichtung eines Bike-Safe-Towers ist von einer deutlich besseren Förderquote pro Fahrradabstellmöglichkeit auszugehen, wodurch sich bei gleichem finanziellem Einsatz der Stadt eine wesentlich größere Anzahl sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten herstellen lässt. Die diesbezüglichen Fördermöglichkeiten werden in Drucksache XVII/1768 dargestellt. Nicht zuletzt stellen aneinandergereihte Bike-Safestores, wie ursprünglich vorgesehen, ein massives bauliches Element zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig dar, das als Hindernis wirkt und die Übersichtlichkeit des Bereiches stört. Auch die Anzahl der überdachten Fahrradabstellanlagen hat sich durch die erforderliche Neupositionierung der Überdachung verändert. Hier werden künftig insgesamt 12 Fahrradhaltebügel in ausreichendem Abstand zueinander (ca. 1,2 m) unter den Überdachungen vorgesehen. Da pro Haltebügel zwei Fahrräder anschließbar sind, werden somit nun 24 überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Im Bereich zwischen dem Stellwerk und den überdachten Fahrradbügeln sollen als Ergänzung des Angebotes nun weitere 15 unüberdachte Fahrradhaltebügel und westlich des Erschließungsturmes des Parkhauses vier unüberdachte Fahrradhaltebügel vorgesehen werden, so dass im Bereich des ZOB nun insgesamt 19 unüberdachte Haltebügel für maximal 38 Fahrräder entstehen sollen. Hierdurch wird ein breitgefächertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des ZOB geschaffen und die Gesamtanzahl der nun vorgesehenen Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich von ursprünglich 53 auf nun 67 erhöht.

Die unüberdachten Fahrradhaltebügel fügen sich deutlich filigraner in den Bereich zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig ein, als dies bei einer großen Anzahl an Bike-Safestores oder weiteren überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten der Fall wäre. Der Bereich wird somit übersichtlicher und wirkt nicht überladen.

Überblick der Planungsanpassungen nach Teilbereichen mit Gegenüberstellung der Vorentwurfsplanung aus dem Jahr 2014 und der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2021

ZOB / Teilbereich zwischen Stellwerk und Parkhaus	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 23 Fahrradboxen/Bike-Safestores - 30 überdachte Fahrradabstellplätze - Fahrleistungsmast von Überdachung der Fahrradabstellanlage umschlossen - Keine Aufstellfläche für Feuerwehr neben Parkhaus - Toilettenanlage (WC-Kabine) nördlich des Stellwerkes - 4 Bäume - taktiles Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Zweite Ausfahrt für Parkhaus vorgesehen mit Aufpflasterung der Fläche und Entfernung der vorhandene Begrünung 	<ul style="list-style-type: none"> - 5 Fahrradboxen/Bike-Safestores - 24 überdachte Fahrradabstellplätze - 38 unüberdachte Fahrradabstellplätze - Fahrleistungsmast frei zugänglich - Aufstellfläche für Feuerwehr neben Parkhaus (gleichzeitig optionale Zufahrtsmöglichkeit für Müllfahrzeuge zu alternativem Müllcontainerstandort) - Keine Toilettenanlage zwischen Stellwerk und Parkhaus (nun zwischen Bahnhofsgebäude und Stellwerk) - 4 Bäume - 2 Anbindungen des taktiles Leitsystems des ZOB an das taktile Leitsystem des Bahnsteiges - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - keine zweite Ausfahrt für Parkhaus mehr vorgesehen, Erhalt der vorhandenen Pflasterung und der vorhandenen Begrünung in diesem Bereich

ZOB / Mittelbussteig	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe der Überdachung: 5 m - taktiles Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt 	<ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe der Überdachung: 4,5 m - taktiles Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen und einzelnen Haltestellen

Bahnhofsvorplatz / Teilbereich zwischen Bahnhofsgebäude und Stellwerk	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - keine PKW-Stellplätze - Toilettenanlage (Einraumanlage) nördlich des Stellwerkes - 8 Bäume - keine Poller - taktiles Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 PKW-Stellplätze für DB-Mitarbeiter südlich des Stellwerkes mit Gabionenbrüstung als Abgrenzung zum Bahnsteig - Toilettenanlage (WC-Kabine, Pissoire, Technikraum) nördlich des Bahnhofsgebäudes - 5 Bäume (Anpassung der Positionierung der Bäume) - 9 Poller als Abgrenzung zum Bahnsteig - eine Anbindungen des taktilen Leitsystems des Bahnhofsvorplatzes an das taktile Leitsystem des Bahnsteiges, Anbindung an das taktile Leitsystem des ZOB, der Seitenbussteige und der Toilettenanlage - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes

Bahnhofsvorplatz / Teilbereich zwischen Bahnhofsgebäude und Straße	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiles Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Wasserspiel als ebenerdige Wasserdüsen 	<ul style="list-style-type: none"> - 13 Bäume (Anpassung der Positionierung der Bäume) - taktiles Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - Wasserspiel als Wasserbecken mit Sitzkante an West- und Nordseite so-

	<p>wie Wasserüberlauf an Ost und Südseite mit Überlaufkante und Ablaufrinne auf Platzniveau sowie 14 beleuchteten Wasserfontänen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bodenhülse für Weihnachtsbaum - Erneuerung der Abgrenzungsmauer zwischen Bahnhofsgebäude und Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 wg. Positionierung Tor und Tür
--	---

Eisenbahnstraße / Kreisverkehrsplatz	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiler Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Die Kiss+Ride-Parkplätze auf der Ostseite sind im Bereich südlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße vorgesehen 	<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiler Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - Die Kiss+Ride-Parkplätze auf der Ostseite sind nun im Bereich nördlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße vorgesehen

Auswirkungen der Planung auf die Lärmausbreitung des Schienenverkehrs

Durch den Abbruch der Buswartehalle und sowie der Mauer zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof mit dem Ziel einer besseren Verknüpfung von Bahnsteig und ZOB sowie Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz wird ein Teil der baulichen Abschirmung des öffentlichen Raumes vom Lärm des Schienenverkehrs entfernt. In welchem Umfang dies Auswirkungen auf die Lärmausbreitung im Umfeld hat, wird im Zuge der Planung noch genauer untersucht.

Zur Weiterführung der Planung ist ein Beschluss über die vorgeschlagenen Planungskonkretisierungen (Art des Wasserspiels, Größe und Ausstattung der öffentlichen Toilettenanlage) sowie über die vorgenommenen Anpassungen der Planung (Verzicht auf eine zusätzliche Ausfahrt des Parkhauses, Reduzierung der lichten Höhe der Überdachung des Mittelbussteiges, Verlegung der vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage, PKW-Stellplätze neben dem Stellwerk, Neuordnung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des ZOB) erforderlich.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Vorentwurfsplanung mit Ansichten Stand 30.09.2014
2. Abgrenzungsplan der Förderbereiche
3. Entwurfsplanung Grundrissplan mit Ansichten Stand 30.07.2021
4. Regelquerschnitt Bereich Bahnhofsvorplatz, Eisenbahnstraße
5. Regelquerschnitt Bereich ZOB, Eisenbahnstraße
6. Technischer Lageplan
7. Bauwerksskizze ZOB-Überdachung
8. Kostenberechnung des Büros Mailänder Consult vom 30.07.2021
9. Ermittlung des Kostenanteils der Sonderbauwerke auf Basis der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult
10. Präsentation Planungsbüro Mailänder Consult zur Planungskonzeption inklusive 3D-Visualisierung
11. Beleuchtungskonzept des Büros Urbane Lichtkonzepte vom 02.12.2015
12. Planunterlagen und Bilder zur vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage
13. Herstellerinformationen zu vergleichbaren Toilettenanlagen
14. Verkehrstechnische Untersuchung Eisenbahnstraße des Ingenieurbüros R+T Verkehrsplanung vom 16.01.2015

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 1 auf und begrüßt Herrn Eckmann vom Planungsbüro Mailänder Consult.

Herr Eckmann stellt die Entwurfsplanung für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des zentralen Omnibusbahnhofs (kurz ZOB) anhand einer Power Point Präsentation vor. Die Präsentation ist Bestandteil dieses Protokolls. Er geht insbesondere auf das Planungsgebiet, die Zielsetzung der Planung des Umfeldes des Bahnhofs und die zukünftige Verkehrsführung ein.

Frau Bindert vermisst eine Verkehrsführung für Radfahrer.

Durch eine starke Geschwindigkeitsreduzierung auf maximal 20 km/h sei eine zusätzliche Fahrbahn für Radfahrer, so Herr Eckmann, nicht notwendig. Bei der Gestaltungsplanung habe man auch an ausreichende Stellplätze, eine Begrünung und geeignete Beleuchtung gedacht und zur Verschönerung sich ein Wasserspiel sowie Sitzmöbel überlegt.

Frau Bindert zeigt sich beunruhigt hinsichtlich der 6 gut gewachsenen, vitalen Platanen, welche aufgrund der gegenwärtigen Planung gefällt werden müssten. Die Fällung weiterer, im Bereich des zukünftigen ZOB stehenden Bäume wäre zwar bedauerlich aber wohl notwendig, wogegen die Platanen durchaus erhaltenswert seien.

Herr Oberbürgermeister Hebich meint, dass man diesen Wunsch durchaus in die Planungen mit einbeziehen könnte.

Frau Bindert bedankt sich für die gut ausgearbeitete Präsentation. Sie bringt in Erinnerung, dass der Bahnhofsvorplatz bereits durch entsprechenden Stadtratsbeschluss in „Richard-von-Weizsäcker-Platz“ umbenannt sei. Daher sei es angebracht, den konkreten Namen anstelle von Bahnhofsvorplatz zu nennen.

Auf Nachfrage von Frau Bindert beziffert Herr Oberbürgermeister Hebich die veranschlagten Bruttobaukosten auf ca. 1.600.000,-- Euro. Die Maßnahme sei jedoch förderfähig.

Herr Dr. Bruder freut sich über den Fortschritt des Projekts. Dies sei für die Umgestaltung der Innenstadt von Frankenthal sehr wichtig. Nicht zufrieden zeigt er sich über die Eisenbahnstraße, welche in den Platz integriert sei. Dadurch würde die Eisenbahnstraße zur Durchgangsstraße und der Platz würde seinen Charme verlieren. Daher schlägt er einen zum übrigen Platz identischen Belag vor, der den Autofahrern suggeriere, sich nunmehr in einer verkehrsberuhigten Zone zu befinden. Er erinnert an seine Forderung nach einem Verkehrskonzept und an eine ausreichende Begrünung. Ein Anfang wäre, wie von Frau Bindert bereits angesprochen, die Erhaltung eines Teils der bereits vorhandenen Bäume.

Es folgt eine kurze Aussprache über die Beläge von Fahrbahn und Vorplatz.

Auch Herr Koch regt an, den Fraktionen mehr Zeit für eine detailliertere Beratung zu geben und daher in der heutigen Sitzung kein Beratungsergebnis abzufragen. Er zeigt sich zudem besorgt über die hohe Kostensteigerung gegenüber dem ursprünglich angedachten Plan.

Herr Oberbürgermeister Hebich stellt fest, dass heute keine Abstimmung über die

Vorlage erfolgen soll. Als Ergebnis könne die Verwaltung mitnehmen, dass der Ausschuss grundsätzlich an der Neugestaltung des Platzes interessiert sei.



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Vollautomatisiertes Fahrradparkhaus (Bike-Safe-Tower)

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 1409.2021	Top 2	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Abdruck an: 61-S					

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der „Informationsstelle Fahrradparken an Bahnhöfen“ eine Konzeption zur Schaffung von attraktiven Fahrradabstellanlagen unter Einbeziehung eines oder mehrerer vollautomatisierter Fahrradparkhäuser („Bike-Safe-Tower“) als Alternative zu einem individuell geplanten Fahrradparkhaus zu erarbeiten.

Begründung:

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes soll, künftig ein attraktives und auskömmliches Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die derzeit im Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße 1 befindlichen 120 Fahrradabstellmöglichkeiten reichen nicht aus, um dem vorhandenen Bedarf gerecht zu werden. Dies hat zur Folge, dass im Bahnhofsumfeld zahlreiche Fahrräder wild abgestellt und an Lampenmasten, Verkehrsschildern und Zäunen angeschlossen werden. Da durch die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ein attraktives Entree in die Innenstadt geschaffen werden und zusammen mit dem ZOB und dem Bahnhof ein moderner Verkehrsknotenpunkt entstehen soll, der die unterschiedlichen Verkehrsarten zusammenführt und miteinander verknüpft, ist bezüglich der Fahrradabstellanlagen dringender Handlungsbedarf geboten.

In einem ersten Schritt sollen dabei im Bereich des künftigen ZOB zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof neue Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden. Die Planung sieht in diesem Bereich fünf Bike-Safestores mit E-Ladefunktion, 24 überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an 12 Fahrradhaltebügeln sowie 38 unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an 19 Fahrradhaltebügeln vor, die jeweils einen Abstand von ca. 1,2 m haben sollen und somit ein bequemes abstellen der Fahrräder ermöglichen werden. Diese neuen Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzen die im Parkhaus am Bahnhof bereits vorhandenen 22 Fahrradabstellmöglichkeiten, die in einem eingezäunten und abgeschlossenen Bereich des Parkhauses als feste Mietplätze angeboten werden.

Als künftig letzten Teilbereich der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes soll der Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 überplant werden. Dieser Teilbereich ist somit bisher noch nicht Gegenstand der aktuell vorgesehenen Baumaßnahmen, die sich auf die Bereiche Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße samt Kreisverkehrsplatz beziehen. Die vorhandenen Überdachungen der Fahrradabstellanlagen sind vielfach veraltet und schadhaft, die darunter abgestellten Fahrräder stehen sehr eng zusammen. Dadurch entsteht ein wenig ansprechendes Bild der angebotenen Fahrradabstellanlage. Es gilt hier künftig ein komplett neues, attraktives und vielschichtiges Angebot zu schaffen, um die Mobilitätswende in Frankenthal aktiv zu fördern.

Hierzu hat die Stadt im Eckpunktebeschluss zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes definiert, dass am Endpunkt Bahnhofstraße westlich der Eisenbahnstraße ein mindestens zweigeschossiges Radhaus entstehen soll, dass neben seiner Funktion als sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeit auch Funktionen, wie Radservicestation, Fahrradverleih, Mobilitätszentrale, Information etc. beinhalten könnte.

Ein derartiges Gebäude ist sowohl in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht als auch bezüglich der erzielbaren Anzahl sicherer und witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen eine attraktive Vision.

Die Umsetzbarkeit eines solchen Projektes stellt dabei jedoch im Hinblick auf die konkrete Projektierung, die Aktivierung notwendiger Kooperationspartner und die Finanzierung der absehbar hohen Kosten eines derart großen und individuellen Gebäudes eine große Herausforderung dar. Da neben der reinen Nutzung als Fahrradparkhaus hier ergänzende Nutzungen durch die Vermietung von Flächen an Dritte vorgesehen sind, müssten sich die Kostenanteile für die Herstellung der Flächen für

die Zusatznutzungen aus den Mieteinnahmen refinanzieren und wären nicht Gegenstand einer Förderung. Ob und für wie lange hier solvente Mieter für die Nutzung der Zusatzflächen gefunden werden können, ist dabei bisher noch völlig offen. Es bedarf somit erheblicher Vorlaufzeiten zur Projektierung eines solchen Vorhabens, intensiver Werbemaßnahmen zur Gewinnung von verlässlichen Kooperationspartnern und damit eines entsprechend umfangreichen Zeit- und Personaleinsatzes, bevor eine konkrete Planung für ein solches Projekt ausgeschrieben werden kann, um die planerischen Grundlagen für einen Förderantrag zu erlangen.

Es stellt sich somit die Frage, ob nicht zunächst im Hinblick auf die grundlegende Zielsetzung der Schaffung attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten alternative Lösungsansätze mit weniger zeit- und personalintensiven Projektierungsphasen sowie absehbar geringeren Projektkosten und höherer Förderwahrscheinlichkeit eruiert werden sollten.

Eine solche Alternative stellen vollautomatisierte Fahrradparkhäuser, sogenannte „Bike-Safe-Towers“ von darauf spezialisierten Herstellern dar. Derartige Anlagen wurden in den letzten Jahren bereits in mehreren Städten und Gemeinde wie beispielsweise Offenburg, Fellbach, Reutlingen, Rutesheim oder Halle (Saale) umgesetzt, so dass hier inzwischen entsprechende Erfahrungswerte zur Projektierung und Umsetzung vorliegen und sich mehrere Anbieter in diesem Segment etabliert haben.

Bike-Safe-Tower funktionieren nach dem Prinzip bewährter, vollautomatisierter Industrielagertechnik. Dabei werden die Fahrräder mittels eines Schienen- oder Einzelboxsystems in einem Turm übereinander sicher und witterungsgeschützt eingelagert. Die Fahrräder werden über entsprechende Gates in die Boxen geschoben bzw. auf die Schienen gestellt und dann vollautomatisch im Turm eingelagert. Die Systeme funktionieren digitalisiert und erlauben schnelle Zugriffszeiten auf das Fahrrad (max. 15 Sekunden Schnellzugriff). Die Systeme sind modular konstruiert und lassen sich bezüglich der benötigten Fahrradparkplatzkapazitäten individuell anpassen. Dabei können von sechs bis über 300 Fahrradparkplätze in einem Turm realisiert werden. Der Platzbedarf ist dabei minimal. Auf einer Grundfläche zwischen 25 und 40 qm lässt sich dabei bereits eine große Anzahl an Fahrrädern sicher übereinander unterbringen. Dabei basieren die Einzelboxsysteme auf einer bewährten Paternoster-Technik. Die Modulare Stahlrahmenkonstruktion ist äußerst robust und lässt sich mit einer Vielzahl von Fassadenverkleidungselementen individuell gestalten. Dabei sind beleuchtete Glasfassaden aber auch Metall oder Holzverkleidungen möglich.

Je nach System handelt es sich um quadratische, rechteckige oder mehreckige bzw. runde Türme. Dabei können die Türme als städtebaulich Dominante mit ansprechender Beleuchtung inszeniert werden.

Vollautomatisierte Fahrradparkhäuser können sowohl als reine Türme im Hochbau, reine Tiefbauanlagen oder als kombinierte Anlagen aus Turm und Tiefbauanlage konzipiert werden.

Die Buchung und Steuerung der Tower ist per App über das Smartphone möglich. Die Tower stellen somit eine moderne digitalisierte Anlage dar.

Da es sich um modulare Systeme handelt und bereits zahlreiche derartige Anlagen konzeptioniert und gebaut wurden, lässt sich ein solches Projekt deutlich schneller projektieren und in die Phase der Förderantragsstellung bringen, als dies bei individuell geplanten Fahrradparkhäusern mit Zusatznutzungen der Fall wäre. Somit ist eine zeitnahe Umsetzung eines solchen Projektes deutlich wahrscheinlicher und

schneller möglich. Durch die industrielle Fertigungsmethoden und den inzwischen entstandenen Konkurrenzkampf der unterschiedlichen Anbieter, lassen sich die Bike-Safe-Tower deutlich kostengünstiger realisieren, als ein individuell geplantes Gebäude für ein Fahrradparkhaus, das die gleiche Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten auf einer wesentlich größeren Grundfläche realisieren muss, was zu einer deutlich größeren Baumasse und damit höheren Kosten führt.

Da es sich bei den Bike-Safe-Towern um bereits bewährte Anlagen handelt, die auch Fördermittelgebern bereits bekannt sind, bestehen gute Aussichten bezüglich einer Bewilligung benötigter Fördergelder. Hierzu lässt sich ggf. auch künftig das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ heranziehen. So wird es zum bevorstehenden Jahreswechsel eine Ablösung der derzeit gültigen Verwaltungsvorschrift „Förderung der städtebaulichen Erneuerung“ (VV-StBauE) durch die dann gültige Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE) geben. Im Zuge dieser Änderung gewinnen auch aktuelle Themen wie Klimaschutz und Klimaanpassung an Bedeutung, was zu einer Erweiterung künftiger Förderoptionen führt. So werden gemäß dem Entwurf der neuen RL-StEE künftig Fahrradparkhäuser explizit als Fördergegenstand benannt (Ziffer 9.3.5.1).

Zwar gilt weiterhin das Subsidiaritätsprinzip, wonach vorrangig fachspezifischer Förderprogramme einzusetzen sind, jedoch sollen künftig gem. Ziffer 7.4 RL-StEE abweichend vom Verbot der Doppelförderung gem. § 18 Abs. 12 Nr. 1 LFAG auch Zuwendungen für Baumaßnahmen gewährt werden können, die zugleich über ein den Zielen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und/oder des nachhaltigen Bauens dienliches Programm gefördert werden. Ein solches Programm stellt z.B. die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (sog. „Kommunalrichtlinie“) des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit dar, in dem die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern gem. Ziffer 2.11.2 h explizit als Fördergegenstand benannt sind. Demnach könnte die Förderquote der Kommunalrichtlinie, die bei 60 % liegt, durch eine Zusatzförderung der Städtebauförderung künftig auf 90 % angehoben werden, was die Finanzierung der Herstellungskosten für die Stadt deutlich erleichtern würde.

Bezüglich der Bike-Safe-Tower ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die laufenden Betriebskosten des Turmes (Wartungskosten, Energiekosten, Lizenzgebühren, Winterdienst, Rufbereitschaft), die je nach System zwischen 10.000,- bis 20.000,- € pro Jahr liegen, in der Regel nicht durch die erzielbaren Parkgebühren abgedeckt werden können, da die Preise für die Nutzung des Towers nicht zu hoch sein dürfen um das Angebot attraktiv zu halten und Anreize für dessen Nutzung zu schaffen. Die Nutzungsgebühren sind somit i.d.R. politisch gewollte Preise und entsprechen nicht dem marktwirtschaftlich notwendigen Preis, der für einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage erhoben werden müsste. Dies trifft jedoch auch in ähnlicher Weise auf nicht vollautomatisierte Fahrradparkhäuser zu.

Seit dem 01.07.2021 besteht die neu gegründete „Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof“, die bei der DB-Station&Service AG in Berlin angesiedelt ist. Die Verwaltung hat zu dieser Informationsstelle einen ersten Kontakt hergestellt. Man verfügt dort über Erfahrungen und Kontakte auch im Hinblick auf vollautomatisierte Fahrradparkhäuser (Bike-Safe-Tower). Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und der damit einhergehenden Neukonzeptionierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 hat die Informationsstelle bezüglich der Konzeptionierung, Planung und Fördermittelbeschaffung der Verwaltung beratende Unterstützung an-

geboten.

Um die Konzeptionierung neuer Fahrradabstellangebote in diesem Bereich weiter voran zu treiben, bedarf es der Entscheidung dieses Gremiums, ob die Option der Projektierung eines Bike-Safe-Towers durch die Verwaltung weiterverfolgt werden soll.

In der Anlage sind sowohl Beispielbilder unterschiedlicher Fahrradtürme mit Einzelboxsystemen als auch Schienensystemen beigefügt.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Beispielbilder vollautomatisierter Fahrradparkhäuser mit Einzelboxsystem
2. Beispielbilder vollautomatisierter Fahrradparkhäuser mit Schienensystem

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 2 auf.

Herr Seifert stellt das Konzept zur Schaffung einer attraktiven Fahrradabstellanlage vor. Er zeigt die unterschiedlichen Alternativen anhand von Bildern, welche als Anlage der Vorlage beigefügt sind, und erklärt die jeweiligen Vor- und Nachteile. Nach Abwägung aller Informationen schlägt die Verwaltung vor, sich für einen vollautomatisierten Bike-Safe-Tower zu entscheiden. Da Lizenzgebühren, Wartung und Energie laufende Kosten verursachen, könnte allerdings mit einer Kostentragung nicht gerechnet werden.

Auf Nachfrage von Herrn Werner erklärt Herr Seifert, dass so genannte Rad-Service-Stationen nicht geplant seien. Es stünden jedoch mehrere Einzelhändler in der Innenstadt hierfür zur Verfügung. Man wolle lediglich ein sicheres System zur Unterstellung von Fahrrädern anbieten können.

Es folgt eine kurze Diskussion über das äußere Erscheinungsbild einer Abstellanlage und die Frage, ob auch E-Bikes eingestellt und dort geladen werden könnten.

Herr Seifert bejaht die Möglichkeit, E-Bikes im Tower einzustellen. Im Tower selbst könnten keine E-bikes geladen werden, allerdings seien mit dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes unter anderem auch Ladestationen für E-Bikes geplant.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich die Vorlage zur Abstimmung. Sie wird einstimmig beschlossen.



Aktenzeichen: 25/Br/Hu/Pe

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Neubau zweier Kindertagesstätten "Am Ostparkstadion"

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 14.09.2021	Top 3	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Abdruck an: 25					

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der beigefügten Planung für den Neubau von zwei 6-gruppigen Kindertagesstätten auf dem städtischen Grundstück, Flurstück-Nr. 1407/22 zwischen dem Nachtweideweg und der Straße Am Kanal wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Vorliegen der Baugenehmigung die beigefügte Planung mit den Baukosten von insgesamt 13.149.484,18 € umzusetzen.

Begründung:

Zur Deckung der Versorgung des Bedarfs an Kindertagesstätten beabsichtigt die Stadt Frankenthal (Pfalz) die Entwicklung der Grünfläche am Ostparkstadion zum Bau von 2 Kindertagesstätten mit je 6 Gruppen.

Auch um den gesetzlichen Rechtsansprüchen des am 01.07.2021 vollumfänglich in Kraft tretenden Landesgesetz über die Weiterentwicklung der Erziehung, Bildung und Betreuung von Kindern in Kindertageseinrichtungen und in Kindertagespflege (KiTa-Zukunftsgesetz oder KiTaG) vom 03. September 2019, sowie die Landesverordnung zur Ausführung von Bestimmungen des Landesgesetzes über die Erziehung, Bildung und Betreuung von Kindern in Tageseinrichtungen und in Kindertagespflege (KiTaG-AVO) vom 17.März 2021 umsetzen zu können, wird mit dem Neubau zweier Kindertagesstätten am Ostparkstadion entsprochen und die Kapazität um 250 Plätze erweitert.

Die Gesamtkapazität pro Einrichtung umfasst 125 Kinder in flexiblen Gruppenstrukturen. Pro Kindertagesstätte sind 70 Schlafplätze (U3=40; Ü3=30) vorgesehen.

Mit der Drucksache XVII/1306 wurde das Architekturbüro a|sh sander.hofrichter Architekten GmbH mit der Planung des Neubaus der zwei gespiegelten Kindertagesstätten Am Ostparkstadion beauftragt.

Durch das Architekturbüro wurde die Planung vorgelegt, die mit dem Bereich Familie, Jugend und Soziales abgestimmt und eingehend besprochen wurde.

Daraus resultierende Pläne zum Grundriss sowie Ansichten und Lageplan liegen der Drucksache bei.

Nach der derzeitigen Planung entstehen auf einer Fläche von rund 10.026m² zwei gespiegelte 2-geschossige Kindertagesstätten incl. Außenanlagen.

Eine Präsentation des Architekturbüros a|sh soll den Erarbeitungsstand und die Planung der zwei Kindertagesstätten aufzeigen und den Variantenvergleich von Holzbau (nachwachsender klimafreundlicher Bauweise) und Massivbau gegenüberstellen.

Die Verwaltung empfiehlt die ökonomische Planungsvariante des Massivbaus mit einer Holzfassade um die Mehrkosten des Holzbaues von mind. 1,1 Mio.€ einzusparen.

Die Eckdaten der Gebäude sind:

Gebäudekonzept

- Massivbau mit Wärmeverbundsystem
- Zweigeschossige Bauweise
- Nutzfläche für ein Gebäude ca. 1094 m² (1880 m² für zwei Gebäude)
- Hinterlüftete Holzfassade, Lochfassade
- Flachdach mit extensiver Begrünung, PV- Anlage
- Wände: Mauerwerk / Leichtbauwände
- Bodenbeläge Kautschuk/Linoleum
- Fest eingebaute Möbel
- Metallbautüren Flure mit Festverglasung

Energiekonzept

- Energiestandard nach EnEV 2016
- Energieeffiziente Haustechnik
- Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung in den Sanitärbereichen
- Fußbodenheizung
- Nachtauskühlung über Lüftungsflügel

Nutzungskonzept

- Foyer
- 6 Gruppenräume / 2 Spielflure / 6 Stillbeschäftigungsräume
- 2 Multifunktionsräume / 2 Schlafräume
- WC-Räume Gruppen / WC-Räume Personal / Behinderten WC
- Speisesaal / Kinder- und Teeküche
- Leitungs- / Personal- / Umkleideraum
- Elternsprechzimmer / Erste-Hilfe-Raum
- 2 Lagerräume / Hauswirtschaftsräume / Technikraum / PV-Anlage / Hausanschlussraum
- Aufzug

Kostengruppe (KG)	Bezeichnung	Kostenschätzung in Euro
100	Kosten Grundstück	0,00
200	Herrichten/Ererschließen	575.430,00
300	Bauwerk/-konstruktion	7.043.816,93
400	Techn. Anlagen	2.060.485,00
500	Außenanlage	748.533,80
600	Ausstattung	350.000,00
700	Baunebenkosten	2.361.249,97
	Gesamtkosten	<u>13.149.484,18</u>

Der Baubeginn ist nach der Genehmigung durch den Zuwendungsgeber für das Frühjahr 2022 vorgesehen. Mit einer voraussichtlichen Fertigstellung Mitte 2023 wird derzeit gerechnet.

Kostenentwicklung des Projektes

In einer ersten Planung sollte eine Gesamtvergabe (Generalplanung) des Neubauprojektes zweier Kindertagesstätten in Modulbauweise angestrebt werden. Diese ersten überschlägigen ganz grob ermittelten Kosten wurden zur Projektierung im HH-Plan 2019 mit einer Bausumme von ca. 7,0 Mio.€ angesetzt.

Um die Fördermittelansprüche hinsichtlich der Gesamtvergabe an einen Generalplaner zu klären, wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch das Büro VBD Beratungsgesellschaft für Behörden mbH durchgeführt. Es wurden 2 Modellberechnun-

gen erarbeitet.

Die im Gutachten berechneten Kosten wurden zum einen mit ca. 10.440.389 € für eine konventionelle Bauweise und mit 9.860.643 € für einer Gesamtvergabe in Modulbauweise berechnet.

Die Gesamtvergabe fand beim Rechnungshof keine Zustimmung mit der Folge, dass eine Förderung der Maßnahme nicht in Betracht kam.

Aufgrund dieser Entscheidung wurde ein VgV - Verfahren zur Vergabe der Planungsleitungen auf den Weg gebracht.

Im Rahmen des VgV- Verfahrens wurde vom Architekturbüro a|sh ein Raumprogramm auf Grundlage der Orientierungshilfe „Raumkonzepte für Kindertagesstätten“ des Landesamtes für Soziales, Jugend und Versorgung angenommen.

Nach mehreren Abstimmungen mit den Fachbereich Familie, Jugend und Soziales wurde das Raumprogramm auf die Nutzungsbedingten Bedürfnisse der Kindertagesstätten, auf eine Fläche von 2.188 m² NUF entwickelt. Beispiele hierfür ist eine Optimierung des Grundrisses für die Beaufsichtigung der Gruppen von den Fluren (Sicherheitsaspekte), die Planung eines Speisesaales zur Sicherstellung der Vollverpflegung, sowie einer Schmutzschleuse.

Zusätzlich wurde die Entwicklung der Baupreise in Bezug auf das Basisjahr 2021 (BKI) und der explodierenden Preissteigerungen (bspw. Holz, Stahl und Gebäudetechnik) aufgrund der Corona Pandemie angerechnet.

Nach abgestimmter Planung, vorbehaltlich der Zustimmung der ADD und des Landesjugendamtes als Fördermittelgeber für den Bau zweier Kindertagesstätten der Kitas Am Ostparkstadion ergibt sich ein Gesamtprojektbudget von 13.149.484,18 €.

Die im Haushaltsplan 2021 veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen sind für die in 2021 notwendigen Beauftragungen ausreichend. Auch die im Haushaltsplan 2021 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel reichen gemäß geplantem Mittelabfluss aus. Aufgrund der vorliegenden Kostenberechnung belaufen sich Gesamtprojektbudgetkosten auf 13.149.484,18 Die erstmalige Kostenermittlung ist nach heutigen Erkenntnissen nicht haltbar. Eine Anpassung der Haushaltsmittel erfolgt zum Haushalt 2022 auf Grundlage der aktuellen Kostenberechnung.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlagen

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 3 auf. Er begrüßt Herrn Hartmann von dem Ingenieurbüro a/sh Sander.Hofrichter Architekten GmbH in Ludwigshafen am Rhein sowie Herrn Wagner und Herrn Stier von der ITG – Ingenieurbüro Technische Gebäudeausrüstung GmbH mit Hauptsitz in Lorsch.

Herr Hartmann stellt die Planung des Gebäudes Am Ostparkstation, in welches zwei Kindertagesstätten mit jeweils 6 Gruppen, anhand einer Power Point Präsentation vor, welche als Anlage 1-5 dem Protokoll beiliegen. Er geht insbesondere auf die Lage des Grundstücks, die Architektur, die technische Gebäudeausstattung sowie zur Gestaltung der Außenanlagen ein.

Herr Stier fährt mit der Präsentation der technischen Gebäudeausrüstung fort. Das Gebäude soll mit Luft-Wasser-Wärmepumpen geheizt werden. Die kindgerechten sanitären Einrichtungen und die Trinkwasserversorgung seien auf dem neuesten Stand der Technik.

Auf Anregung von Herrn Oberbürgermeister Hebich wird die Möglichkeit eines Sonnenschutzes zwischen den Glasscheiben angesprochen. Herr Stier sagt zu, diese Variante eines Sonnenschutzes mit in die Planung und Kostenübersicht aufzunehmen.

Es folgt die Vorstellung der Außenanlagen durch Herrn Kampmann von L.A.U.B. Ingenieuresellschaft mbH, Planungsbüro Kaiserslautern. Die Ausstattung mit altersgerechten Spielgeräten und die Anlegung eines naturnahen Spielbereichs mit Wasser- und Matschecken und einer ausreichenden Begrünung sei mit dem Bereich Familie, Jugend und Soziales abgesprochen, aber noch nicht endgültig festgelegt.

Der Ausschuss diskutiert über die Anpflanzung weiterer Bäume und Sträucher sowie über die Beschaffenheit des Rasenbereichs, da auch an die Möglichkeit einer Zufahrt durch den EWF für Instandhaltungsarbeiten gedacht werden soll.

Herr Kampmann sagt eine diesbezügliche Überprüfung zu.

Nach einer kurzen Aussprache über den Baubeginn der Maßnahmen, der Abschätzung, ob ein Baum im Eingangsbereich der Anlage erhalten bleiben kann, und der Frage, ob unsere eigene Vorgabe, künftige nur noch CO₂-reduziert zu bauen hier richtig umgesetzt wurde, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich die Vorlage zur Abstimmung. Sie wird einstimmig beschlossen.



Aktenzeichen: 614/re

Datum: 23.04.2021

Hinweis:

Bauantrag zum Umbau und der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795; hier: Ablehnung der Befreiung zum Bebauungsplan

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 4	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Abdruck an: 614						

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

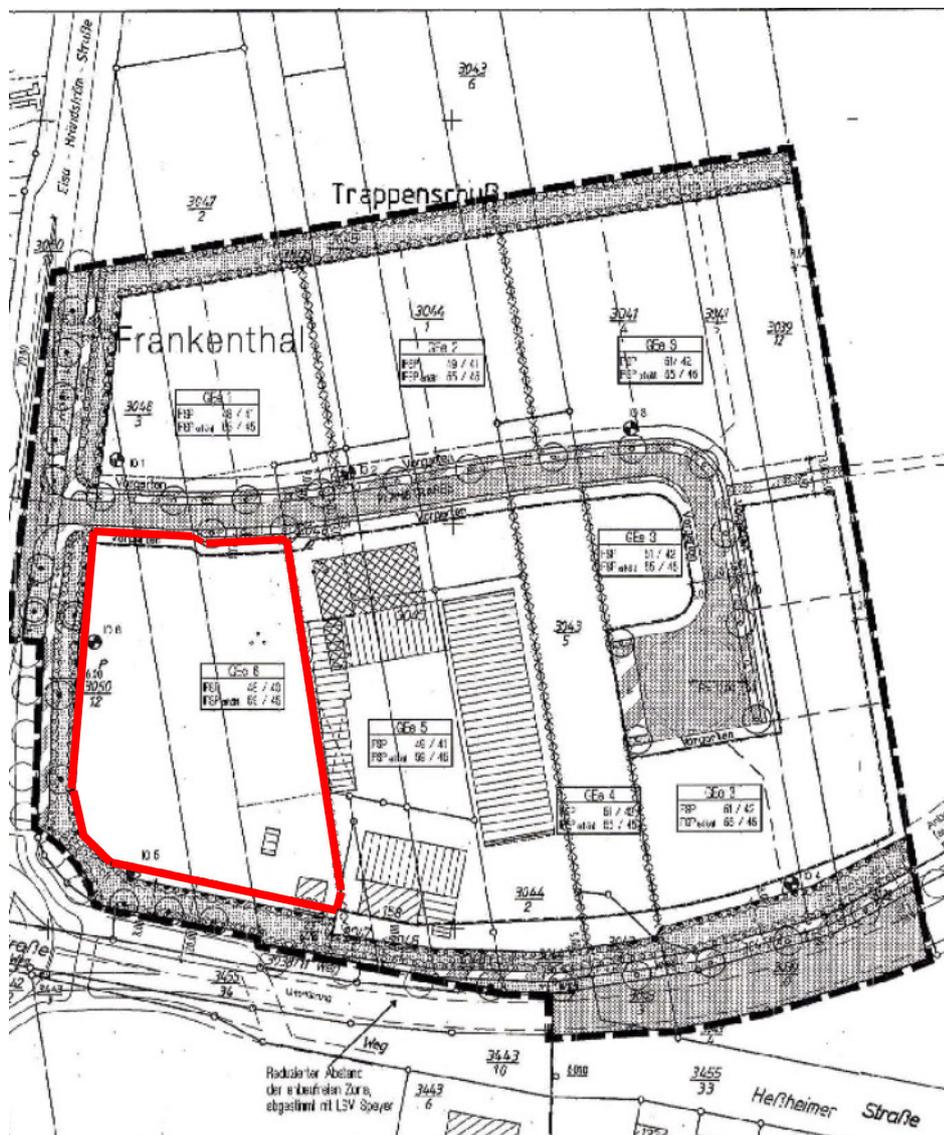
Das Einvernehmen nach § 36 BauGB zur Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans bezgl. der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795 wird versagt.

Begründung:

Der Bauherr beabsichtigt, einen bestehenden Discountermarkt umzubauen und die Verkaufsfläche um ca. 170 m² auf ca. 1.038 m² zu erweitern. Der Discountermarkt würde somit als großflächiger Einzelhandel gelten. Der ursprüngliche Bauantrag aus dem Jahr 2006 umfasste zunächst eine reine Verkaufsfläche (ohne Backshop) von ca. 760 m². Zur Beurteilung des Bauantrages wurde in der Genehmigung fälschlicherweise die Verkaufsfläche ohne die Kassenzone beurteilt. Diese ist jedoch gemäß Rechtsprechung mit einzubeziehen, da auch diese als Fläche zum Verkauf von Waren bestimmt ist (vgl. Kommentar Ernst-Zinkhahn-Bielenberg, § 11). Somit ergibt sich eine genehmigte Verkaufsfläche aus dem Jahr 2006 in Höhe von 868 m².

Das Bauvorhaben liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans „Nördlich der Heßheimer Straße“, der für diesen Bereich ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO festsetzt. Gemäß BauNVO § 11 ist für großflächigen Einzelhandel ab 800 m² Verkaufsfläche jedoch die Festsetzung als „Sonstige Sondergebiete“ nach § 11 (3) zwingend erforderlich (vgl. Kommentar Ernst-Zinkhahn-Bielenberg, § 11, Abs. 3). Eine Genehmigung würde eine Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans darstellen, die den Planungszielen der Stadt widerspricht und ist somit nicht zu erteilen.

Die beantragte Verkaufsfläche zieht grundsätzlich ein Planungserfordernis nach sich, welches eine festgesetzte Fläche als „Sonstiges Sondergebiet“ nach § 11 (3) BauGB ausweist.



Vorhabensgrundstück ———

Zudem widerspricht die Erweiterung den Zielen des Einzelhandelskonzeptes. Die Bedeutung von kommunalen Einzelhandelsentwicklungskonzepten wurde dabei durch die Rechtsprechung in den vergangenen Jahren deutlich gestärkt, u.a. durch entsprechende Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) (vgl. BVerwG Urteile vom 27.03.2013 – AZ: 4 CN 6/11, 4 CN 7/11, 4 C 13/11).

Die Gesamtfortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Frankenthal „mit den dort ausgeführten Instrumenten „Räumliches Einzelhandelskonzept (Zentrale Versorgungsbereiche, Ergänzungsstandorte, Nahversorgungsstandorte und sonstige Standorte)“, „Frankenthaler Sortimentsliste“ und „Entwicklungsziele für den Einzelhandel“ wurde am 27.02.2020 vom Stadtrat einstimmig als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen (siehe Drucksache XVII/0316). Das Einzelhandelskonzept gilt damit als abwägungsrelevanter Belang im Rahmen der Bauleitplanung.

Im räumlichen Einzelhandelskonzept, das mit der Landes- und Regionalplanung abgestimmt wurde, wird der Discountermarkt in der Elsa-Brändström-Straße als Nahversorgungsstandort ohne Entwicklung festgelegt. Damit widerspricht die angestrebte Erweiterung dem Planungswillen der Stadt. Ein informelles Planungsinstrument wie ein Einzelhandelskonzept bekommt jedoch erst durch die Umsetzung im Rah-

men der Bauleitplanung rechtliche Verbindlichkeit.

Da für die angestrebte Erweiterung des Discountermarktes jedoch die Änderung des bestehenden Bebauungsplanes notwendig wäre (u.a. Ausweisung eines Sondergebietes „großflächiger Einzelhandel“) können die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes als abwägungsrelevanter Belang herangezogen werden, die im Bebauungsverfahren besondere Berücksichtigung finden müssen. Eine Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans ist in diesem Fall grundsätzlich nicht möglich, da die Grundzüge der Planung berührt werden. Da die Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes den hier geäußerten Planungsabsichten widersprechen, kann das Vorhaben unter Hinweis auf die Planungsziele der Stadt für diesen Einzelhandelsstandort abgelehnt werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, der Befreiung zu den Festsetzungen des Bebauungsplans „Nördlich der Heßheimer Straße“ nicht zuzustimmen und das gemeindliche Einvernehmen zur Erweiterung des Discountermarktes zu versagen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

- Lageplan

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 4 und TOP 4.1 aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam auf. Das Thema sei regionalplanerisch von erheblicher Bedeutung.

Herr Oberbürgermeister Hebich begrüßt Herr Dr. Schreiber von der Fa. isoplan Marktforschung GbR mit Sitz in Saarbrücken.

Herr Dr. Schreiber bezieht sich bei seinen Ausführungen auf die Hintergründe und die Zielsetzung des im Jahr 2008 beschlossenen Einzelhandelskonzepts. Für die beantragte Erweiterung des NETTO-Marktes in der Elsa-Brändström-Straße sei eine Verträglichkeitsanalyse der Firma GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH mit Hauptsitz in Ludwigsburg erstellt worden. Bei großflächigen Erweiterungsanträgen sei die Struktur- und Genehmigungsbehörde Süd zu informieren und das Einzugsgebiet mit konkurrierenden Hauptwettbewerbern, in diesem Fall mit anderen Lebensmittelmärkten, gegenüberzustellen. Hier müsste noch der Bebauungsplan entsprechend geändert werden. Die grundlegende Frage sei, ob die beantragte Vergrößerung des NETTO-Marktes den im Einzelhandelskonzept festgelegten Planungszielen entspreche. Ein Ziel dieses Konzepts sei es, unversorgte oder unterversorgte Stadtbereiche mit einem Lebensmittelmarkt wohnungsnah zu versorgen. Ein weiteres Ziel sei es, eine flächendeckende Grundversorgung in jedem Stadtbereich zu gewährleisten.

Herr Dr. Schreiber schlägt daher vor, die beantragte Erweiterung des NETTO-Marktes in der Elsa-Brändström-Straße zugunsten des vorgesehenen, großflächigen Lebensmittelmarktes im künftigen Albert-Frankenthal-Quartier in der Lamsheimer Straße abzulehnen, um diese Investition zu schützen. Ein Kaufkraftpotential für Lebens-, Nahrungs- und Genussmittel sei für zwei große Märkte nicht gegeben.

In diesem Zusammenhang wird der aktuelle Stand der Planung des Projekts Albert-Frankenthal-Quartiers angesprochen.

Frau Bindert erkundigt sich nach einer Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts.

Herr Oberbürgermeister Hebich ist der Auffassung, dass alle 5-7 Jahre eine Überarbeitung des Konzepts angebracht sei. Das Konzept würde jedoch bei allen Bauanträgen mit im Auge behalten werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich die Vorlage zur Abstimmung. Das Einvernehmen zur Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans wird einvernehmlich versagt.



Aktenzeichen: 614/re

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Ergänzungsdrucksache: Bauantrag zum Umbau und der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795; hier: Ablehnung der Befreiung zum Bebauungsplan

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 4.1	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Abdruck an: 614						

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Das Einvernehmen nach § 36 BauGB zur Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans bezgl. der Erweiterung eines Discountermarktes in der Elsa-Brändström-Straße, Flurstück-Nr.: 6795 wird versagt.

Begründung:

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 29.04.2021 wurde das geplante Vorhaben bereits vorgestellt und in der Drucksache XVII/1525 ausführlich dargelegt.

Dieses sieht die Erweiterung der Verkaufsfläche des bestehenden Discountermarktes um ca. 170 m² vor.

Im Zuge der Beratung wurde vom Gremium gewünscht, das Einzelhandelskonzept, die Einschätzung des Antragstellers sowie die Stellungnahme des Gutachters des Einzelhandelskonzeptes hierzu zur Verfügung gestellt zu bekommen. Auf diese Unterlagen wurde in der Drucksache Bezug genommen.

In der Auswirkungsanalyse des Gutachters der Bauherrschaft wird in der abschließenden Bewertung darauf hingewiesen, dass eine Änderung des Bebauungsplans für den Bereich des Marktstandortes zum Sondergebiet nach § 11 BauNVO erfolgen muss. Dies wurde dem Antragsteller von Verwaltungsseite mitgeteilt.

Die gutachterliche Bewertung des Einzelhandelsgutachters zur vorgelegten Verträglichkeitsanalyse des Antragstellers ist ebenfalls dieser Ergänzungsdrucksache beigelegt und bestätigt die Einschätzung der Verwaltung und die Notwendigkeit einer Bebauungsplanänderung bzw. der Erstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für diesen Standort.

Die Unterlagen werden mit der Ergänzungsdrucksache geliefert. Der Gutachter wird für Fragen in der Sitzung zur Verfügung stehen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

A / 61 / 614

Anlage:

- Einzelhandelskonzept Stadt Frankenthal (Pfalz)
- Einschätzung des Antragstellers
- Stellungnahme des Erstellers Einzelhandelskonzept

Protokoll:

TOP 4.1 wurde gemeinsam mit TOP 4 aufgerufen und behandelt. Das Einvernehmen der Gemeinde wurde einvernehmlich versagt.



Aktenzeichen: 614/Kn

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Befreiung vom Bebauungsplan "Ostparksiedlung Änderung III (Am Nachtweideweg) Errichtung eines Einfamilienhauses mit Garage; Nachtweideweg, Flurstück-Nr.: 1426/1; hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens nach § 36 BauGB i. V. m. § 31 BauGB

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 14.09.2021	Top 5	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Abdruck an: 614						

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Gem. § 36 BauGB i. V. mit § 31 BauGB wird das Einvernehmen für den Neubau eines Einfamilienwohnhauses in dem Nachtweideweg auf der Flurstücksnummer 1426/1 in der vorgelegten Form erteilt.

Begründung:

Der Bauherr beabsichtigt auf dem Flurstück 3763/2 den Neubau eines freistehenden Einfamilienhauses mit Garage. Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans „Ostparksiedlung – Änderung III (Am Nachtweideweg)“ und hier im allgemeinen Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO.

Gemäß Bebauungsplan ist ein Kniestock **nur bei Doppelhäusern** bis zu einer Höhe von 80 cm zulässig. Die vorgelegte Planung sieht für das **freistehende Einzelhaus** jedoch einen Kniestock in Höhe von 80 cm vor.

Ebenso sollen Dachgauben errichtet werden, die eine Höhe von ca. 2,20 Metern aufweisen. Bei einer Gesamtdachhöhe von ca. 4,80 Metern entspricht dies ca. 45 %. Laut Bebauungsplan ist jedoch lediglich eine prozentuale Höhe von 30 % zulässig. Gemäß § 31 Abs. 2 BauGB kann von den Festsetzungen des Bebauungsplans befreit werden, wenn:

- die Grundzüge der Planung nicht berührt werden,
- die Abweichung städtebaulich vertretbar ist und wenn
- die Befreiung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.



Zur Bestimmung bzgl. des Einfügekriteriums sind folgende Gebäude zur Beurteilung heranzuziehen:

Hausnummer	Traufhöhe	Firsthöhe
Nachtweideweg 43	5,05 m	8,05 m
Nachtweideweg 52	3,98 m	7,43 m
Amselweg 46	6,80 m	9,30 m
Drosselweg 25	7,05 m	8,85 m
Bauvorhaben	4,08 m	8,87 m

Mit dem Gebäude Nachtweideweg 52 befindet sich direkt gegenüber des beplanten Grundstücks ein freistehendes Einzelhaus in direktem Umfeld zum geplanten Bauvorhaben, welches bereits 2010 von den gleichen Festsetzungen des Bebauungsplanes befreit wurde. Auch das zu beurteilende Vorhaben fügt sich trotz der Abweichungen bzgl. des geplanten Kniestockes in die umliegende Umgebung mit der geplanten Trauf- und Firsthöhe ein. Nach Prüfung der Bebauungsplanunterlagen können aus Sicht der Verwaltung keine nachvollziehbaren Ziele erkannt werden, die durch die Festsetzung verfolgt wurden, dass Kniestöcke lediglich bei Doppelhäusern zulässig sind.

Auch zur im Bebauungsplan festgesetzten prozentualen Begrenzung der Dachgaubenhöhe zur Gesamtdachhöhe findet sich keine hinreichende Begründung. Im Beurteilungsgebiet ist eine sehr uneinheitliche Dachlandschaft vorzufinden, die lediglich die geneigte Form gemein hat.

Das Gebäude Nachtweideweg 52 ist ebenfalls in der Genehmigung aus dem Jahr 2010 aufgrund mangelnder Begründung der Festsetzung im Bebauungsplan in diesem Punkt befreit worden (ca. 43 %).

Der Antragsteller begründet den Befreiungsantrag nachvollziehbar mit der Nutzbarkeit der geplanten Räume im Obergeschoss, da hierdurch z. B. die Möglichkeit von ausreichend hohen Schrankstellflächen und Badausstattung entsteht.

Aus Sicht der Verwaltung werden durch die Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes „Ostparksiedlung – Änderung III“ die Grundzüge der Planung nicht berührt. Eine Abweichung aus städtebaulicher Sicht ist vertretbar, da nachbarliche Interessen nicht negativ beeinflusst werden. Somit stehen den beantragten Befreiungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans und der Genehmigung des Vorhabens keine öffentlichen Belange entgegen.

Die Verwaltung schlägt vor, das gemeindliche Einvernehmen mit der beantragten Planung herzustellen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

A / 61 / 614

Anlage:

- Lageplan
- Schnitt
- Ansicht

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 5 auf.

Da keine Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich die Vorlage zur Abstimmung. Sie wird einstimmig beschlossen.



Aktenzeichen: 614/re

Datum: 14.09.2021

Hinweis:

Bauantrag zum Wiederaufbau eines Schützenhauses mit Aufstockung des Vorderhauses; Mahlastraße, Frankenthal, Flurstück-Nr.: 6001/1; hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens nach § 36 BauGB i. V. m. § 34 BauGB

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 5.1	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input checked="" type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Abdruck an: 614						

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Gem. § 36 BauGB i. V. mit § 34 BauGB wird das Einvernehmen für den Wiederaufbau und die Aufstockung eines Schützenhauses in Frankenthal (Pfalz), Flurstück-Nr.: 6001/1 in der vorgelegten Form erteilt.

Begründung:

Die Bauherrin möchte auf dem Grundstück mit der Flurstücksnummer 6001/1 in der Mahlastraße in Frankenthal (Pfalz) das im Juli 2019 durch einen Brand zerstörte Schützenhaus wiederaufbauen. In diesem Zuge soll der westliche Gebäudeteil an der Mahlastraße um ein Geschoss erhöht werden. Für den Wiederaufbau besteht mit diversen Erweiterungsgenehmigungen eine weiterhin auch nach heutigen Beurteilungskriterien gültige Baugenehmigung. Für die Erweiterung des westlichen Gebäudeteils auf zwei Geschosse ist jedoch das Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 BauGB in Verbindung mit § 34 BauGB herzustellen. In dieser Aufstockung sollen zwei Wohneinheiten mit ca. 77 m² und ca. 102 m² sowie ein Druckluftschießstand auf der Grundfläche des Erdgeschosses mit den Abmessungen von 39,18 m x 15,75 m untergebracht werden.

In der näheren Umgebung bestehen eine Garagenanlage (Fl.-St.-Nr.: 4960), eine Tankstelle (Fl.-St.-Nr.: 2023/2 und 2023/8) sowie mehrere Mehrfamilienhäuser (Fl.-St.-Nr.: 2023/9, 5999/4).

Die notwendigen Stellplätze (56 Stück) werden sämtlich auf dem Grundstück nachgewiesen.

Das Grundstück befindet sich nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplans, somit ist die planungsrechtliche Zulässigkeit nach § 34 BauGB zu beurteilen.

Gemäß § 34 Abs. 2 BauGB beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach seiner Art alleine danach, ob es nach der auf Grund des § 9a BauGB erlassenen Verordnung in einem der dort verzeichneten Baugebiete allgemein zulässig wäre. Das Gebiet stellt in der näheren Umgebung ein faktisches allgemeines Wohngebiet (WA) mit der ausnahmsweisen Zulässigkeit einer Tankstelle gemäß § 4 BauNVO dar. Ansonsten befinden sich hier vorwiegend Wohngebäude. Somit fügt sich das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 2 BauGB als Sportstätte hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung ein.

Des Weiteren, so § 34 Abs. 1 BauGB, bestimmt sich die Zulässigkeit eines Vorhabens nach dem Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll und ob es sich in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden und die Erschließung muss gesichert sein.



○ Bereich des Vorhabens
 Abb. 1: Luftbild der näheren Umgebung o. M.

Nähere Umgebung ———

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung ist zu prüfen, ob sich das Vorhaben bezüglich der tatsächlich überbauten Fläche, der Geschossigkeit sowie der Höhe in die nähere Umgebung einfügt. Die geplante Aufstockung verändert die bebaute Fläche nicht.

Von der Mahlastraße erschlossen und somit nach § 34 BauGB für die Beurteilung heranzuziehen sind lediglich die benachbarte Tankstelle sowie die Wohnbebauung auf dem Flurstück 2023/9. Hier liegen die zu beurteilenden Kriterien innerhalb des zulässigen Rahmens.

Die Gebäude südlich des Vorhabens (erschlossen über den Albrecht-Dürer-Ring) auf dem Flurstück 5999/4 sind nach § 34 BauGB nicht zur Beurteilung des Vorhabens heranzuziehen. Städtebaulich sind diese jedoch ebenfalls sehr prägend im Bereich des Ortseingangs der Mahlastraße und liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhaben. Aus diesem Grund sind diese, obwohl nicht beurteilungsrelevant, in den Vergleich aufgenommen (siehe Tabelle 1).

Fl.-St.-Nummer	Firsthöhe (m)	Traufhöhe (m)	Geschossigkeit
Fl.-St. 2023/2 + 2023/8	4,80	3,70	I

Fl.-St. 2023/9	11,85	10,90	III
(Fl.-St. 5999/4)	(16,36)	(12,10)	(III + IV)
Fl.-St. 6001/1	11,21	7,64	II

Tabelle 1 Maß der baulichen Nutzung

Bei der Bauweise handelt es sich in der näheren Umgebung sowohl um eine offene Bauweise als auch geschlossene Bauweise. Somit fügt sich das Bauvorhaben auch hinsichtlich der Bauweise ein.

Die überbaubaren Grundstücksflächen der näheren Umgebung bestimmen sich durch Baulinien, -grenzen oder -tiefen.

Die Bautiefe des geplanten Vorhabens wird durch die Aufstockung nicht verändert. Somit bewegt sich das Vorhaben auch weiterhin im Rahmen dieser Grenzen.

Die Erschließung des Grundstücks ist über die Mahlastraße gesichert.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie das Ortsbild werden nicht beeinträchtigt.

Die Verwaltung empfiehlt aus den vorgenannten Gründen das Einvernehmen zum Bauvorhaben in der vorgelegten Form herzustellen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

A / 61 / 614

Anlage:

- Lageplan
- Schnitt
- Ansichten

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 5.1 auf. Vor über zwei Jahren sei das Schützenhaus aufgrund eines Brandschadens zerstört worden.

Auf Nachfrage von Frau Bindert erklärt Frau Denzer die Gründe für die Erteilung der Genehmigung, das Gebäude zweigeschossig zu bauen.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich die Vorlage zur Abstimmung. Sie wird einstimmig beschlossen.



XVII. Wahlperiode 2019 – 2024

Aktenzeichen:

Datum:

Hinweis:

**Vorstellung Sozialverträglichkeitsanalyse;
hier: mündlicher Bericht**

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 6	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
					Enthaltungen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag: <input type="checkbox"/>	Protokollanmerkungen und Änderungen <input type="checkbox"/>	Kenntnisnahme: <input checked="" type="checkbox"/>	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt: <input type="checkbox"/>	Unterschrift:	
Abdruck an: 61-S					

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 6 auf. Er begrüßt Herrn Professor Dr. Albert von der Hochschule Heidelberg.

Herr Professor Dr. Albert informiert den Ausschuss über die zeitgemäßen Auswirkungen des Bauens auf das Wohnen vor Ort und beginnt seinen Vortrag mit einer Reihe von Bildern, welche die aktuelle Wohnsituation der Bevölkerung zeigen. Er trägt seine Analyse, welche für den Bereich des Jakobsplatzes durchgeführt wurde, anhand einer Power Point Präsentation vor. Die Präsentation sowie das Gutachten von Herrn Professor Dr. Albert sind Bestandteile dieses Protokolls.

Bei seinem Vortrag geht Herr Professor Dr. Albert auf alle analysierten Rahmenbedingungen wie die Ergebnisse der Bürgerbefragungen, die sozialverträgliche Nutzung in diesem Gebiet und die professionelle Quartiersarbeit ein. Er sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Stadtteil um den Jakobsplatz dringend einer Aufwertung, am besten eine familien- und altersgerechte Bebauung, bedürfe. Dies würde zu einer Steigerung der Wohnqualität führen.

Herr Koch bedankt sich bei Herrn Professor Dr. Albert für seine detaillierten Ausführungen und befürwortet das Ergebnis. Er freue sich bereits auf die weiterführenden Planungen zur Bebauung des Geländes. Um das weitere Vorgehen innerhalb der Fraktion besprechen zu können, bittet er, dem Ausschuss das Gutachten zur Verfügung zu stellen. Herr Koch möchte wissen, mit wie vielen Wohneinheiten man am Jakobsplatz rechnen könne.

Herr Professor Dr. Albert führt aus, er könne zu den Wohneinheiten leider keine konkreten Angaben machen. Sein Gutachten stelle er gerne zur Verfügung.

Nach kurzer Aussprache über die weiteren Arbeiten stellt Herr Oberbürgermeister Hebich fest, dass der Bericht vom Gremium zur Kenntnis genommen wurde.



Aktenzeichen: 612/Fe

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Bauvorhaben GoetheQuartier

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 14.09.2021	Top 7	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Abdruck an: 614, 612-S					

Die Verwaltung berichtet:

An die Verwaltung traten Investoren mit dem Wunsch heran, das Grundstück Goethestraße 14 (Flurstücke 2243, 2243/17, 2243/22 sowie 2243/23 auf Gemarkung Frankenthal) baulich zu entwickeln (siehe Anlage 1).

1. Bestandssituation

Das Gebiet „Wohngebiet Lauterecken“ weist den Charakter einer Gartenstadt mit einer überwiegenden Bebauung aus Siedlungshäusern, welche augenscheinlich aus den 20er Jahren stammen. Hierbei kommen sowohl Einfamilien- als auch Doppel-, Reihen- sowie Mehrfamilienhäuser innerhalb des Gebietes vor. Die Firsthöhe der Gebäude variiert hierbei zwischen ca. 10 und 13 Meter, die Traufhöhe beträgt in der Regel zwischen 5 und 8 Meter. Als prägende Dachformen sind sowohl das Walm- als auch das Satteldach zu nennen. Die öffentlichen Erschließungsanlagen werden durch in unregelmäßiger Abfolge wiederkehrenden Platzsituationen geprägt, diese weisen unterschiedliche Größen auf.

Das Wohngebäude Goethestraße 14 steht innerhalb eines als repräsentative Gartenanlage angelegten Hausgartens. Unmittelbar an den Gehweg angrenzend befindet sich nördlich des Zuwegs zum Gebäude eine Doppelgarage. Beim Wohnhaus ist ein Anbau vorhanden, dessen Flachdach als Dachterrasse ausgebildet wurde. Das Gelände ist durch eine tote Einfriedung (Zaun- bzw. Maueranlage) umschlossen.

Durch eine Pergola, die sich östlich an das Wohngebäude anschließt, wird das Gartengelände in einen nördlichen und einen südlichen Teil untergliedert. Der nördliche Bereich des Gartens wurde ursprünglich als Nutzgarten genutzt, hier befinden sich noch heute ein Gewächshäuschen sowie ein Schuppen. Aktuell ist der Bereich bis

auf wenige Bäume nur als Rasenfläche angelegt.

Im südlichen Teil ist eine rahmende Baumkulisse zu den Grundstücksgrenzen mit verschiedenen zum Teil exotischen Laub- und Nadelbäumen angepflanzt worden. In der mittig liegenden, weiträumigen Rasenfläche sind weitere Bäume verstreut vorhanden. Um das Wohngebäude liegen Stauden- und Strauchpflanzungen. Aus der vorliegenden Liste des durch die Investoren beauftragten Baumkontrolleurs (siehe Anlage 5) geht hervor, dass von den 83 aufgeführten Bäumen in den letzten Jahren 22 gefällt wurden. Aktuell ist absehbar, dass die beiden hohen Lärchen (*Larix spec.*) abgängig sind. Im Rahmen des weiteren Verfahrens ist der Zustand der Bäume durch eine fachlich qualifizierte Sichtprüfung zu beurteilen, die vorliegende Auflistung zum Baumbestand ist aus dem Jahr 2019 (siehe Anlage 5).

2. Aktuelles Planungsrecht

Städtebauliche Regelungen

Das Vorhaben liegt innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Wohngebiet Lauterecken“. Dieser setzt die Flächen als reines Wohngebiet fest. Insgesamt sind hierbei 5 Baufenster ausgewiesen, in denen je Baufenster maximal 2 Wohneinheiten zulässig sind. Die überbaubare Fläche ist durch die Festsetzung von Baufenstern definiert, diese weisen im Norden und in der Mitte des Plangebietes eine Größe von je 520 m² sowie im Süden von 120 m² auf. Durch eine zusätzliche Baugrenze innerhalb der Baufenster sind Grundstücksflächen, auf denen nur Anbauten errichtet werden können, gekennzeichnet. Diese wiederum haben im Norden und in der Mitte des Plangebietes eine Größe von 120 m² sowie im Süden von 39 m². Die Anbauten sind in ihrer äußeren Gestaltung vom Hauptgebäude abzusetzen und haben im Grundriss bei freistehenden Gebäuden einen seitlichen Rücksprung von mind. 1,00 Meter vorzusehen (siehe Anlage 3).

Das bauliche Maß der Nutzung ergibt sich entsprechend den Festsetzung des Bebauungsplanes aus § 34 BauGB, somit ist die Bebaubarkeit aus der umgebenden Bebauung abzuleiten, dies bezieht sich auf die Anzahl der Vollgeschosse, die zulässige Gebäudehöhe sowie dem Verhältnis zwischen der bebauten sowie unbebauten Fläche.

Landschaftsplanerische Regelungen

Die im Bebauungsplan „Wohngebiet Lauterecken“ als zu erhalten dargestellten beiden Blutbuchen (*Fagus sylvatica* „Purpurea“) im Südosten des Grundstücks mit Stammdurchmessern von 85 bzw. 90 cm sowie Höhen von 26 bzw. 27 m prägen das Straßenbild der Uhlandstraße, die Kronen ragen über die Mitte der Fahrbahn hinaus.

Im Bebauungsplan sind weitere 5 Bäume mit Symbol als zu erhalten dargestellt. Eine Eibe (*Taxus baccata*) in einer Eibengruppe an der Goethestraße, ein Tulpenbau (*Liriodendron tulipifera*) nördlich des Wohngebäudes und weiter östlich eine weitere Eibe (*Taxus baccata*). Mittig zur Schopenhauerstraße hin wurden ein Japanischer Götterbaum (*Ginkgo biloba*) und ein Eschenahorn (*Acer negundo*) als zu erhalten aufgenommen. Diese beiden Bäume werden in der Liste des Baumgutachters als Habitatbäume mit Höhlungen aufgeführt.

Weiterhin wird in der Liste des Baumkontrolleurs besonders auf einen erhaltenswerten 11 m hohen Magnolienbaum (*Magnolia grandiflora*) im nördlichen Gartenteil sowie eine 35 m hohe immergrüne Eiche (*Quercus turneri* „Pseudoturneri“) und einen Zürgelbaum (*Celtis spec.*) an der südlichen Grundstücksgrenze zur Schopenhauerstraße hingewiesen. Der stärkste Baum mit einem Stammumfang von rd. 100 cm und

einer Höhe von 30 m ist eine Pyramidenpappel (*Populus nigra* "Italica"), die mit Kronensicherungsmaßnahmen verkehrssicher gemacht wurde.

An der Goethestraße entlang der westlichen Grundstücksgrenze des zu entwickelnden GoetheQuartiers verläuft neben dem 2,5 m breiten Gehweg ein über 3 m breiter städtischer Grünstreifen mit einer Linden-Baumreihe (siehe Anlage 6). Diese Bäume sind im Bebauungsplan „Wohngebiet Lauterecken“ als zu erhalten aufgenommen und sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Weder das Bestandsgebäude noch die Gartenanlage werden im Verzeichnis der Kulturdenkmäler geführt.

3. Erläuterung des Bauvorhabens

Seitens der Investorengruppe wurden insgesamt sieben Varianten erstellt, von denen anschließend jedoch lediglich zwei Varianten weiterentwickelt wurden.

Variante A3:

Die Variante sieht die Errichtung von insgesamt 6 Gebäuden vor. Hierbei setzen die geplanten Gebäude entlang der Goethestraße und Uhlandstraße die bestehende Gebäudeflucht fort. Die Gebäudelängen betragen zwischen 18 und 33 Metern. Die Gebäude weisen eine durchgängige Gebäudetiefe von 16 Metern auf. Zwischen den Gebäuden ist ein Abstand von ca. 10 Metern vorgesehen, der innere Bereich, welcher weiterhin als Gartenfläche genutzt werden soll, hat eine Breite von ca. 20 Metern. Die Gebäude, welche an den in der Goethestraße bzw. Uhlandstraße angrenzenden Bestand anschließen, weisen eine Firsthöhe von 13,85 Metern auf. Die Gebäude im mittleren sowie südlichen Bereich des Gebietes heben sich mit einer Firsthöhe von ca. 16,90 Meter deutlich von dem umliegenden Bestand mit einer Firsthöhe von ca. 13 Metern ab. Die Traufhöhe der geplanten Gebäude beträgt 6,90 Meter.

Insgesamt sollen durch die Variante A3 ca. 56 Wohnungen entstehen, die in ihrer Größe flexibel gestaltet werden können. Die Erschließung erfolgt hierbei überirdisch, so sind insgesamt 59 Stellplätze vorgesehen, zu deren Anbindung der öffentliche Grünstreifen entlang der Goethestraße zum Großteil aufgegeben werden müsste. Im Rahmen der weiteren Planung müsste die Anzahl an Stellplätzen vergrößert werden, sodass innerhalb des Gebietes ein Stellplatznachweis von mindestens 1,25 Stellplätze je Wohneinheit erbracht wird, also von insgesamt 70 Stellplätzen. Diese könnten nur dann oberirdisch realisiert werden, wenn gleichzeitig teilweise auf die geplanten Grünflächen verzichtet werden würde.

Variante B2b

Wie auch die Variante A3 sieht diese Variante die Errichtung von 6 Gebäuden vor, wobei die beiden südlichsten Gebäude entlang der Schopenhauerstraße durch einen Zwischenbau aus Glas miteinander verbunden sind. Die Gebäude weisen eine Tiefe von ca. 15 bis 17,50 Metern auf, die Länge der Gebäude variiert zwischen ca. 20 bis 24 Metern. Die Firsthöhe der Gebäude beträgt angrenzend an den Bestand ca. 13,76 Meter und steigt in Richtung Süden auf ca. 15,60 Meter an. Die geplante Traufhöhe beträgt im Norden und in der Mitte des Gebietes 7,60 Meter und im Süden 10,50 Meter. Zwischen den Gebäuden ist ein Abstand von ca. 10 Metern vorgesehen, der innere Bereich, welcher weiterhin als Gartenfläche genutzt werden soll, hat eine Breite von ca. 22 Metern.

Die Variante B2b sieht die Ausweisung von insgesamt ca. 58 Wohnungen vor. Der Stellplatzbedarf soll durch die Errichtung einer Tiefgarage mit ca. 70 Stellplätzen, sowie weiteren 12 oberirdischen Stellplätze gedeckt werden, dies entspricht einem Stellplatznachweis von 1,25 Stellplätzen je Wohneinheit.

Durch die Entwicklung beider Varianten werden Teile der bestehenden Gartenanlage überplant, auch kommt es zum Verlust mehrerer Bäume innerhalb des Gebietes.

4. Abgleich Bauvorhaben mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes „Wohngebiet Lauterecken“

Durch die Realisierung beider Varianten kommt es zu einer Überschreitung der bestehenden Baufenster um teilweise bis zu zwei Metern in beliebige Richtung. Auch ist eine Gliederung der Gebäude in Hauptgebäude sowie in Anbauten, wie dies durch den Bebauungsplan vorgegeben wird, nicht zu erkennen. Des Weiteren befindet sich in beiden Varianten das Gebäude Nr. 6 in einem gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes von Bebauung freizuhaltenden Bereich.

Auch gibt der Bebauungsplan vor, dass je Baufenster maximal 2 Wohneinheiten zulässig sind und ausnahmsweise eine dritte Wohneinheit genehmigt werden kann. Gemäß dieser Festsetzung wären derzeit lediglich max. 12 Wohneinheiten innerhalb des Plangebietes zulässig.

Der Bebauungsplan setzt bezüglich der überbaubaren Fläche fest, dass sich diese gem. § 34 BauGB an die Umgebung anpassen muss. Gleichzeitig dürfen die in § 17 BauNVO (Grundflächenzahl) vorgegebenen Maximalwerte nicht überschritten werden. Im Bereich der Planung liegt die maximal zulässige GRZ bei 0,4. Die Planung sieht derzeit eine GRZ von 0,36 (Variante A3) bzw. 0,38 (Variante B2b) vor. Unter Berücksichtigung der geplanten Nebenanlagen steigt diese auf 0,53 (Variante A3) bzw. 0,66 (Variante B2b) an, dementsprechend überschreitet die Variante B2b die maximal zulässige GRZ um 0,06 unter Berücksichtigung des § 19 Abs. 4 BauNVO.

Die zulässige Höhe ergibt sich aus § 34 BauGB. Hierbei ist in der Regel die Traufhöhe maßgebend, es kann jedoch auch die absolute Höhe der vorhandenen Gebäude prägend sein. Sind in der näheren Umgebung unterschiedliche Höhen vorhanden, ist grundsätzlich eine Höhe innerhalb dieses Rahmens zulässig. In beiden Fällen weicht die Planung von den vorhandenen Höhen ab und überschreitet diese. Die geplante Traufhöhe bei der Variante B2b überschreitet die vorhandene Traufhöhen der Umgebung um ca. 0,60 Meter. Die Variante A3 orientiert sich an der vorhandenen Traufhöhe der Umgebung. Die absolute Höhe (Firsthöhe) der umliegenden Bebauung wird bis zu ca. 3,60 Meter (Variante A3) bzw. ca. 2,40 Meter (Variant B2b) überschritten.

Im Bebauungsplan wird des Weiteren in Anlehnung an § 34 BauGB geregelt, dass die Anzahl der Vollgeschosse entsprechend der umgebenden Bebauung zu regeln ist. Dies bedeutet, dass die Vollgeschosszahl der Umgebung für die Bestimmung der zulässigen Vollgeschosse entsprechend heranzuziehen ist. In diesem Punkt weicht die Festsetzung von den eigentlichen Vorgaben des § 34 BauGB ab, da in diesem Bezug auf die Zahl der Geschosse und nicht der Vollgeschosse genommen wird. Somit entspricht die Variante A3 den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Die Variante B2b weicht hingegen im westlichen sowie südlichen Bereich um ein Geschoss ab. Die Umgebung ist durch Gebäude mit zwei Vollgeschossen geprägt.

Innerhalb des Plangebietes werden durch den Bebauungsplan „Wohngebiet Lauterecken“ insgesamt 7 Bäume als zu pflanzen bzw. zu erhalten festgesetzt. Bei einer

Realisierung der beiden Varianten würde keiner dieser Bäume erhalten bleiben.

Das Vorhaben entspricht nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan müsste somit geändert werden, wenn das Vorhaben umgesetzt werden soll.

Weiteres Vorgehen

Vonseiten der Investoren werden im nächsten Schritt die Bürger mit einer Bürgerinformationsveranstaltung über das Vorhaben informiert. Hierbei soll der Bürgerschaft auch die Möglichkeit gegeben werden, sich über das Vorhaben zu äußern.

Anlage:

- Anlage 1: Abgrenzungsplan
- Anlage 2: Luftbild
- Anlage 3: Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan
„Wohngebiet Lauterecken“
- Anlage 4: Erläuterungsbericht
- Anlage 5: Liste Baumkontrolleur
- Anlage 6: Bilder öffentliche Grünfläche entlang Goethestraße

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 7 auf. Er heißt die Gäste, Herrn Kuffler von Kuffler GmbH Bauunternehmung, Frau Kim vom Architektenbüro P4-Architekten BDA und Frau Kühlborth als Mitvertreterin der Investorengruppe, herzlich willkommen.

Herr Oberbürgermeister Hebich bittet um eine Korrektur in der Vorlage. Im Bereich der Gebiete WA 2 und WR 2 sei die Zahl der zulässigen Wohneinheiten je Wohngebäude auf 2 begrenzt. Hierzu gäbe es eine Ausnahmeregelung. Eine 3. Wohneinheit sei unter bestimmten Bedingungen zulässig.

Frau Kühlborth berichtet über die Geschichte des Hauses, welches auf dem Grundstück Goethestraße 14 stehe und seit Jahren im Besitz der Familie sei. Das Ergebnis von über 2 Jahren Gespräche und Planungen mit verschiedenen Architekten sei nunmehr das Bauvorhaben GoetheQuartier für ca. 50-60 Familien.

Frau Kim fährt mit dem Erläuterungsbericht des P4—Architektenbüros BDA fort. Sie stellt mehrere Varianten einer möglichen Bebauung vor.

Herr Kuffler ergänzt die Ausführungen von Frau Kimm. Alle Mehrfamilienhäuser würden nach den neuesten energetischen Vorschriften und barrierefrei sowohl familien- als auch altersgerecht gebaut. Die geplanten Flachdächer könnten zur Begrünung genutzt werden und die Dachgeschoßwohnungen voll genutzt werden, da die Dachschrägen wegfallen würden. Es sei vorgesehen, die notwendigen Stellplätze bis zu 90% Auslastung in eine Tiefgarage zu verlegen. Das würde die Verkehrssituation in diesem Areal entlasten. Er sieht das GoetheQuartier als zukunftssträchtiges Projekt. Hierzu müsste jedoch der bestehende Bebauungsplan an die Anzahl der Wohneinheiten je Gebäude angepasst werden.

Da keine Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich fest, dass der Bericht zur Kenntnis genommen wurde.



Aktenzeichen: 612/Fe

Datum:09.09.2021

Hinweis:

Bebauungsplan "Am Speyerbach, Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt II", Sachstandsbericht

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 14.09.2021	Top 8	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag: <input type="checkbox"/>	Protokollanmerkungen und Änderungen <input type="checkbox"/>	Kenntnisnahme: <input checked="" type="checkbox"/>	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt: <input type="checkbox"/>	Unterschrift: <input type="checkbox"/>	
Abdruck an: 612-S					

Die Verwaltung berichtet:

1. Bisheriger Verfahrensverlauf

Bereits 1992 wurde die Verwaltung mit der Bearbeitung eines Bebauungsplanes für das Gebiet mit der Bezeichnung „Am Speyerbach, Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt II“ beauftragt. Der ursprüngliche Aufstellungsbeschluss wurde am 23.01.1992 (DRS XI/2171) gefasst. Ziel der damaligen Planung war die Entwicklung eines Wohn- und Mischgebietes zwischen der Schraderstraße im Norden, der Mahlastraße im Osten, der Tennisanlage sowie dem Umspannwerk im Süden und der Bahnlinie im Westen. Aufgrund damaliger Widerstände vonseiten der Bürgerschaft wurde das Vorhaben ab dem Jahr 1997 nicht weiterverfolgt. Gründe waren unter anderem die geplante starke Verdichtung, ausgehend von einer durchgängigen vier- bis fünfgeschossigen Blockbebauung und der daraus resultierenden einseitigen Bevölkerungsstruktur. Auch wurde vonseiten der Bürger das ursprünglich geplante Freigängerhaus kritisch gesehen.

Am 08.11.2017 stimmte der Stadtrat dem geänderten Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplans „Am Speyerbach Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt II“ (siehe DRS XVI/1984) zu. Ziel des Bebauungsplans ist die Entwicklung eines Wohn- und Mischgebietes, dabei soll im Anschluss an die bestehende gewerbliche Nutzung im Norden ein eingeschränkter Gewerbegebietsstreifen ausgewiesen werden. Die Restfläche wird als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Innerhalb des Gebietes soll eine homogene Durchmischung der unterschiedlichen Wohnformen angeboten werden, dabei ist auch die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu beachten. Anhand dieser Zielsetzungen wurde durch den Bereich Planen und Bauen ein städtebauliches Konzept erstellt, welchem durch den Stadtrat am 17.04.2019 zugestimmt wurde. In

der selben Sitzung wurde auch die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden § 4 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplans „Am Speyerbach Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt II“ beschlossen (siehe DRS XVI/3015).

2. Änderungen und Hinweise am städtebaulichen Konzept

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden vonseiten der Bürger sowie Behörden und Träger öffentlicher Belange folgende Hinweise bzw. Anregungen vorgebracht. Diese wurden soweit möglich, bei der weiteren Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfes beachtet.

Untere Naturschutzbehörde

Vonseiten der unteren Naturschutzbehörde wurde auf die entlang der Bahnlinie verlaufenden, hochwertigen Grünflächen verwiesen, sowie einen schonenden Umgang bzw. den Erhalt gefordert.

Auf Grund des Hinweises wurde entlang der Bahnlinie ein ca. 15 Meter breiter Grüngürtel vorgesehen. Dieser verbindet die hochwertigen Grünflächen miteinander.

Bereich Kultur und Sport

Von Seiten des Bereiches wurde ein Bedarf an Sportanlagen geäußert. Dieser sollte im Bereich des geplanten eingeschränkten Gewerbegebietes realisiert werden. Aussagen hinsichtlich des tatsächlichen Bedarfes sowie der Größe der Anlagen stehen auf Grund fehlender Gremienbeschlüsse noch aus. Aus diesem Grund konnte diese Anregung im städtebaulichen Entwurf nicht abschließend eingearbeitet werden.

Bereich Schule

Durch den Bereich wurde nochmals der grundsätzliche Bedarf an einer Grundschule geäußert, Aussagen hinsichtlich der Größe der Einrichtung und ob es sich bei dieser um einen Ersatz- oder Ergänzungsstandort handelt, stehen jedoch noch aus. Auch hier konnte auf Grund des erwähnten Verfahrenstandes der städtebauliche Entwurf noch nicht final fertiggestellt werden.

Weitere Änderungen

Neben Änderungen aufgrund der eingereichten Hinweise bzw. Anregungen vonseiten der Bürger gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung, wurde bei der weiteren Bearbeitung auch angrenzende Planungen sowie Ergebnisse der Gutachten berücksichtigt und in die Planung eingearbeitet.

Kita-Standort

Aufgrund der geplanten Kita im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Sondergebiet Lebensmittelmarkt mit Kita Daniel-Bechtel-Straße“, wurde im Rahmen des weiteren Verfahrens beschlossen, den ursprünglichen Kita-Standort im Bereich des eingeschränkten Gewerbegebietes nicht weiter zu verfolgen.

Geänderte Abgrenzung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde die Abgrenzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Sondergebiet Lebensmittelmarkt mit Kita Daniel-Bechtel-Straße“ berücksichtigt und die Abgrenzung des Bebauungsplanes „Am Speyerbach, Wohn- und Mischgebiet, Abschnitt III“ entsprechend abgeändert. Die Größe des Plangebietes verringert sich dadurch von ca. 8,4 ha auf nun ca. 7,9 ha.

Kreisverkehr

Der bisherige Stand der beauftragten verkehrstechnischen Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der bislang vorgesehene Kreisverkehr für die Erschließung des Wohngebietes nicht zwingend erforderlich ist. Aus diesem Grund wurde dieser bei der weiteren Planung nicht weiter berücksichtigt und stattdessen ein Kreuzungsbe- reich vorgesehen.

Der Endbericht der verkehrstechnischen Untersuchung wird der Verwaltung erst nach Fertigstellung dieser Drucksache vorliegen.

Anpassung des Straßenraums

Das bisherige Konzept sah weder die Ausweisung von Gehwegen noch von öffentli- chen Stellplätzen vor. Auch wurde die Möglichkeit des Parkens auf privater Fläche bislang nur sekundär behandelt. All diese Aspekte wurden in der weiteren Planung näher betrachtet. So wurden für den Bereich des Wohnens die Erschließungsstraßen auf eine Breite von 5,50 Meter sowie für den Bereich des eingeschränkten Gewerbe- gebietes auf 7,50 Meter erweitert. Des Weiteren wurden entlang der Haupteerschlie- ßungsstraßen Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 Meter vorgesehen. An die- se schließen zusätzlich noch ein 2,00 Meter breiter Längsparkierungstreifen an, in dem in regelmäßigen Abständen die Pflanzung von Straßenbäumen vorgesehen ist.

3. Erläuterung Entwicklungsvarianten

Wohnen

Das beschlossene Konzept sah die Ausweisung von ca. 370 neuen Wohneinheiten (ca. 775 Einwohner/innen) in Mehrfamilien-, Reihen- sowie Doppel- und Einfamilien- häusern vor.

Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten wurde aufgrund der Verkleinerung des Ge- bietes wegen der Anpassung des Geltungsbereichs im Norden an die neue Abgren- zung des Bebauungsplanes „Sondergebiet Lebensmittelmarkt mit Kita Daniel- Bechtel-Straße“, der Anpassung der Straßenführung sowie -breite geringfügig auf ca. 356 Wohneinheiten (ca. 748 Einwohner) reduziert, wobei durch eine Erhöhung der Anzahl der Mehrfamilienhäuser eine kompaktere Bebauung erreicht wird.

Für den westlichen Bereich ergeben sich derzeit mehrere Alternativen:

Alternative 1:

Die Alternative 1 sieht die Entwicklung eines eingeschränkten Gewerbegebietes, oh- ne die Ansiedlung einer Grundschule oder die Errichtung von Sportanlagen vor. Durch die Ausweisung des Gebiets könnten ca. 1,85 ha eingeschränkte gewerbliche Bauflächen entwickelt werden. Hierbei wäre die Realisierung einer zweigeschossigen Bebauung denkbar.

Alternative 2:

Alternativ wäre weiterhin die Realisierung einer Grundschule im Bereich des einge- schränkten Gewerbegebietes, wie bislang durch den Stadtrat beschlossen, denkbar. Durch die Berücksichtigung des Grundschulstandortes würde sich die Größe der eingeschränkten Gewerbeflächen auf ca. 1,25 ha reduzieren. Die Lage des Grund- schulstandortes würde sich im Vergleich zu dem beschlossenen Konzept nicht ver- ändern. Die tatsächliche Grundstücksgröße als auch die Geschossigkeit des Gebäu- des ist auf Grundlage der noch fehlenden Beschlüsse der Fachausschüsse einzuar- beiten.

Alternative 3:

Als dritte Alternative wäre neben der Realisierung eines Grundschulstandortes auch die Errichtung notwendiger Sportanlagen denkbar. Hierbei würde das Schulgebäude, aufgrund der zu erwartenden Sportlärmimmissionen, in Richtung des Wohngebietes sowie die Sportanlagen im Anschluss an die Wendeanlage bzw. westlich der Stichstraße errichtet werden. Das Gebäude würde dadurch das Wohnen zum Teil in Richtung der Sportanlagen abschirmen. Die Gewerbefläche verkleinert sich in diesem Fall auf ca. 0,4 ha.

4. Weiteres Vorgehen

Nachdem die noch ausstehenden Beschlüsse hinsichtlich des Grundschulstandortes sowie der Sportanlagen vorliegen, wird das städtebauliche Konzept diesbezüglich final fertiggestellt. Im Anschluss daran soll zunächst eine erste lärmtechnische Abschätzung eingeholt und ggf. notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen im städtebaulichen Konzept ergänzt werden bevor das Konzept dann den Gremien zur Beratung vorgelegt wird.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL(PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage
Abgrenzungsplan

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 8 auf.

Das weitere Verfahren sei von zwei wichtigen Themen abhängig, und zwar der Frage nach dem Bedarf einer zusätzlichen Grundschule und der Frage nach einer Sportanlage für dieses Gebiet. Die sportlichen Anlagen bei der Friedrich-Ebert-Schule seien am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt.

Herr Felger fasst den gegenwärtigen Sachstand des Verfahrens zusammen.

Frau Sturm bittet darum, den Bedarf an einer Grundschule ermitteln zu lassen und in der nächsten Sitzung des Schulträgerausschusses mitzuteilen. Das Gleiche gelte für die Ermittlung eines Bedarfs an einer Sportanlage. Diese Information sollte bis zur nächsten Sitzung des Sportausschusses zur Verfügung stehen.

Herr Oberbürgermeister Hebich weist darauf hin, dass auch eine Abstimmung mit der Schulbehörde zu erfolgen habe. Er könne nicht mit Gewissheit sagen, ob dies bis zur nächsten Sitzung des Schulträgerausschusses bereits vorliege.

Frau Bindert wünscht sich mehr Hintergrundinformationen zu diesem städtebaulichen Konzept. Zudem stelle sich ihr die Frage, ob ein neuer Feuerwehrstandort nicht in diesem Gebiet angemessen wäre. Man könnte damit die Anfahrtzeiten im Einsatzfall für den Süden Frankenthals und die Vororte Eppstein, Flomersheim und Studernheim erheblich verkürzen.

Herr Oberbürgermeister Hebich verdeutlicht, dass heute der vorgelegte Sachstandsbericht dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben wurde, um die derzeitigen Faktenlage aufzuzeigen. Weitere Informationen würden in den hierauf folgenden Verfahren noch mitgeteilt. Eine neue Sportanlage sei als Ersatz für die wegfallenden sportlichen Anlagen bei der Friedrich-Ebert-Schule gedacht. Ein Konzept für einen eventuell neuen Standort unserer Feuerwehr dürfte seines Erachtens nicht übereilt werden. Dies bedürfe einer sorgfältigen, umfangreichen Planung.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich fest, dass der Bericht zur Kenntnis genommen wurde.



Aktenzeichen: 613/MA

Datum: 10.09.2021

Hinweis:

Aktueller Stand zur Pendler-Radroute Worms-Frankenthal-Ludwigshafen: Fertigstellung der Machbarkeitsstudie

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmWA	Sitzung am 14.09.2021	Top 9	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Abdruck an: 613					

Die Verwaltung berichtet:

Der Sachstand zur Pendler-Radroute Worms-Frankenthal-Ludwigshafen ist wie folgt:

In Form einer Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 20.05.2021 ist die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie zur Pendler-Radroute Worms-Frankenthal-Ludwigshafen erfolgt.

Auf Basis einer Potentialstudie durch das Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2014 wurde das Thema Radschnellwege aufgegriffen. Das Ziel der Studie bestand darin, Räume für Pendler-Radrouten (PRR) und Radschnellverbindungen (RSV) zu ermitteln.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Verkehr (MWVLW) vereinbart, die Entwicklungsmöglichkeiten eines Radschnellweges zwischen Worms und Ludwigshafen, welcher auch die Stadt Frankenthal tangiert aufzuzeigen, sowie den Pendlerverkehr als Untersuchungsgegenstand anzuvisieren. Die Machbarkeitsstudie soll dabei als Grundlage der weiteren Arbeit dienen.

Der Radschnellweg soll zu einer verbesserten Erreichbarkeit von Zielen zwischen Städten und Regionen beitragen. Zudem bietet er ein Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad durch ein verbessertes Reiseverhältnis gegenüber dem MIV. Gleichzeitig bietet er ein neues Erlebnisangebot mit der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens sowie der Möglichkeit zum Überholen. Darüber hinaus kann er zu einer infrastrukturu-

rellen Qualitätssteigerung beitragen und das regionale Image verbessern.

Als Kriterien zur Beurteilung der Streckenabschnitte wurden z.B. Möglichkeiten zur Linienführung, Art der heutigen Radverkehrsführung, Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen, aktuelle Fahrbahnbreiten sowie mögliche zukünftige Fahrbahnbreiten, Störungen anderer Verkehrsteilnehmer oder die Führung von Knotenpunkten untersucht.

Insgesamt wird das Handlungskonzept Maßnahmen auf einer Streckenlänge von rund 22,7 km umfassen. Hinzu kommen weitere 144 Knotenpunktmaßnahmen.

Die vorgesehene Trasse auf Frankenthaler Gemarkung wird voraussichtlich nach aktuellem Stand wie folgt verlaufen: Weg parallel zur L523 zwischen Gemeindegrenze Bobenheim-Roxheim und Auffahrt zur A6 Nord - Weg zwischen den Unterführungen - Weg parallel zur L523 zwischen Auffahrt zur A6 Nord und Auffahrt zur A6 Süd - Weg parallel zur L523 zwischen Auffahrt zur A6 Süd und Industriestraße - Wormser Straße / Berliner Straße / Nordring zwischen Industriestraße und Mörscher Straße - Ostring zwischen Mörscher Straße und Weg hinter Ostring 9 - Weg zwischen Ostring und Abzweig - Weg zwischen Ostring und Amselweg - Weg zwischen Amselweg und Schwalbenweg - Weg zwischen Schwalbenweg und Abzweig - Weg zwischen Am Kanal und Abzweig Brücke.

Am 12.03.2020 hat die Stadt Frankenthal ein Haupttroutennetz Radverkehr beschlossen (DRS: XVII/0317). Die vorgesehene Trasse der geplanten Radroute verläuft zum Großteil entlang des Haupttroutennetzes.

Die geschätzten Gesamtkosten betragen bei Radschnellverbindungsqualität (Strecke mit höchsten in Richtlinien formulierten Qualitätsstandards) etwa 13,4 Mio. Euro brutto. Als Pendlerradroute (reduziertere Standards gegenüber PRR) hingegen würden sich die Kosten auf rund 7,5 Mio. Euro brutto verringern. Eine kostengünstigere Alternative, die sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) orientiert, würde Mindestkosten i.H. von 4,5 Mio. Euro verursachen. Diese Kategorie erfüllt lediglich das Mindestmaß für jegliche Radverbindungen. Die exakte Höhe der Kosten, welche die Stadt Frankenthal tragen würde, steht noch nicht fest. Nach Rücksprache mit dem Planungsbüro wird der Eigenanteil schätzungsweise auf circa 1-1,5 Mio. Euro beziffert.

Aufgrund des Radverkehrspotentials auf vielen Abschnitten wird die Variante der sogenannten Pendler-Radroute empfohlen, da bei dieser viele Streckenabschnitte nicht umgebaut oder verbreitert werden, sondern lediglich ertüchtigt werden müssen. Anzumerken ist auch, dass der Nutzen die Kosten deutlich überwiegt (Nutzen-Kosten-Verhältnis 4,4). Somit finden auch unvorhergesehene Schwierigkeiten oder zusätzliche Ingenieurbauwerke Berücksichtigung in der Analyse. Die Verringerung von Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen, Vermeidung von Unfällen und die Verbesserung der Gesundheit durch mehr körperliche Aktivität sind einige Aspekte, die den Nutzen hervorheben. Zusammenfassend kann der neue Radschnellweg einen wichtigen Beitrag leisten um nachhaltig die Mobilität des Umweltverbundes voranzu-

bringen.

Um eine möglichst zeitnahe Realisierung des Projekts voranzubringen ist eine Kooperation mit allen beteiligten Akteuren und Projektpartnern notwendig. Diese soll durch eine sogenannte Kooperationsvereinbarung 2 (KVV II) unter den kommunalen Gebietskörperschaften und dem LBM erfolgen. Die KVV II regelt die Aufgabenverteilung zwischen den Projektpartnern und wird voraussichtlich Ende September den betroffenen Kommunen zugesandt.

Zu den Projektpartnern gehören das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Verkehr (MWVLW), der Landesbetrieb Mobilität Speyer, der Rheinpfalz-Kreis, die kreisfreien Städte Worms, Frankenthal und Ludwigshafen sowie die Gemeinde Bobenheim-Roxheim.

Im weiteren Schritt ist, nach Festlegung einer Vorzugstrasse, von den Projektpartnern die Beauftragung der Detailplanungen an ein Fachbüro einzuleiten. Auf Basis dessen können weitere Planungsprozesse, wie die Schaffung von Baurecht oder die Abstimmung mit Fachbehörden, in die Wege geleitet werden.

Am 31.08.2021 hat eine Auftaktveranstaltung zur Pendler-Radrouten mit den Vertretern der direkt betroffenen Gebietskörperschaften stattgefunden. Inhalte dieser Veranstaltung waren eine Kurzpräsentation der abgestimmten Trasse aus der Machbarkeitsstudie sowie die Feststellung von weiterem Planungsbedarf zur Konkretisierung der Planungsaufträge. Zudem wurde der Entwurf einer Kooperationsvereinbarung II zur Regelung und Beauftragung weiterer Planungsaufträge vorgetragen.

Eine gemeinsame Befahrung der Strecke der Machbarkeitsstudie fand am 09.09.2021 mit den jeweiligen Vertretern der Projektpartner statt.

In der Sitzung wird das Projekt „Machbarkeitsstudie - Radschnellweg Worms-Frankenthal-Ludwigshafen“ durch einen Vertreter des Verbands Region Rhein-Neckar vorgestellt.

Anlage:

Anlage 1 Pendler Radroute Machbarkeitsstudie

Anlage 2 Alle Anlagen zur Pendler Radroute

Anlage 3 Trassenvarianten

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 9 auf. Hierzu gebe es eine Machbarkeitsstudie Radschnellweg von der Metroregion Rhein-Neckar.

Herr Oberbürgermeister Hebich begrüßt Herrn Gröger vom Verband Region Rhein-Neckar, Abteilung Energie und Klimaschutz.

Herr Gröger bringt den Ausschuss auf den neuesten Stand der Studie. Er unterstützt seinen Vortrag mit einer Power Point Präsentation, welche Bestandteil dieses Protokolls ist. Er geht dabei insbesondere auf die Anforderungen an die Beschaffenheit der Wege und der Zusammenlegung bereits bestehender Wege und Nebenstraßen mit den noch neu zu errichtenden Radwegen ein. Die von der Fa. R+T Verkehrsplanung GmbH in Darmstadt vorgeschlagenen Routen seien nur als Empfehlungen zu sehen, seien aber eine fundierte Grundlage für Beratungen.

Herr Gröger fährt fort, dass das Büro Durth Roos Consulting GmbH in Darmstadt vom Landesbetrieb Mobilität beauftragt wurde, die Umsetzungsplanung und weitere Koordinierung vorzunehmen.

Nach einer kurzen Aussprache über notwendige bauliche und straßenverkehrsbehördliche Veränderungen, welche die Voraussetzung dafür seien, dass der Radweg ohne Unterbrechungen genutzt werden könne, stellt Herr Oberbürgermeister Hebich fest, dass der Bericht zur Kenntnis genommen wurde.



Aktenzeichen: FWG

Datum:02.08.2021

Hinweis:

**Zebrastrreifen Heinrich Reffert Straße;
hier: Antrag der FWG-Stadtratsfraktion**

Beratungsergebnis:

Gremium PlaUmwA	Sitzung am 14.09.2021	Top 10	Öffentlich: <input checked="" type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen: <input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich: <input type="checkbox"/>	Mit Stimmenmehrheit: <input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen: <input type="checkbox"/>
Laut Beschluss- vorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Ver- waltung ist beigefügt:	Unterschrift:	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Abdruck an: 613					

Die FWG-Stadtratsfraktion beantragt die Einrichtung eines Zebrastrreifens in der Heinrich-Reffert-Straße. Wir schlagen vor diesen Zebrastrreifen etwa fünf Meter vor die Einmündung in die Frankenthaler Straße einzuzeichnen.

Der überwiegende Anteil der Grundschüler kommt aus dem südlichen Ortsteil, in dem sich auch das Neubaugebiet befindet. Auf ihrem täglichen Schulweg müssen die Kinder mindestens zweimal die Heinrich-Reffert-Straße überqueren. Dabei kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit den dort fahrenden PKWs.

Wir bitten um Ihre Zustimmung!

Jesko Piana

Fraktionsvorsitzender

Protokoll:

Herr Oberbürgermeister Hebich ruft TOP 10 auf.

Frau Mester trägt die Gründe für den Antrag vor.

Herr Oberbürgermeister Hebich bringt in Erinnerung, dass es für die Anbringung von Zebrastreifen Richtlinien gebe, die einzuhalten seien. Danach sei ein Fußgängerüberweg nicht angezeigt, da das Mindestaufkommen an Fahrzeugen und Fußgänger nicht erreicht werde.

