

STADTVERWALTUNG KAISERSLAUTERN

Beschlussvorlage Nr. 0368/2019

02.08.2019

Referat Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung

Az.: Frau Franzreb
Telefon: 365-1610

Top	Gremium	Status	Sitzungstermin
	Stadtrat	öffentlich	19.08.2019

Beratungsgegenstand:

Neue Stadtmitte, 2. Realisierungsabschnitt

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die vorliegende Entwurfsplanung für

- a) die Neugestaltung des Bereiches zwischen der Stadtgalerie „K in Lautern“ und der Fruchthalle inklusive der Neuorganisation und des barrierefreien Ausbaus der zentralen Bushaltestelle der SWK Verkehrs AG und
- b) die Neugestaltung und den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle für die Regionalbusse in der Maxstraße.

Begründung:

Mit der Ansiedlung der Stadtgalerie „K in Lautern“, der Umsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes für die Innenstadt und der Neugestaltung des Umfeldes der Stadtgalerie wurde der 1. Realisierungsabschnitt der Neuen Stadtmitte bereits vor einigen Jahren abgeschlossen. Mit der zurzeit in der Umsetzung befindlichen Neugestaltung von Schillerplatz und der angrenzenden Straßen wurde mittlerweile mit der Umsetzung des 2. Realisierungsabschnitts begonnen.

Dabei steht die Neugestaltung des Bereiches zwischen der Stadtgalerie und der Fruchthalle mit der Neuorganisation und dem barrierefreien Ausbau der zentralen Haltestelle der SWK Verkehrs AG und der Haltestellen der Regionalbusse in der Maxstraße noch aus. Grundlage hierfür ist der vom Stadtrat beschlossene Bebauungsplan „Burgstraße - Fruchthallstraße“.

Im Juni 2017 hatte der Stadtrat auf Antrag der CDU-Fraktion beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, die Verkehrsführung und die Anordnung der zentralen Bushaltestelle des 2. Realisierungsabschnittes zu überprüfen. Hierzu hatte das Referat Stadtentwicklung in der Sitzung des Stadtrates am 11.12.2017 einen Zwischenbericht vorgelegt. Daneben fanden am 16.01.2018 und am 13.03.2018 Besprechungen zu der Thematik mit Vertretern der Fraktionen, Vereinen, der SWK Verkehrs AG und den beauftragten Planungsbüros statt.

In seiner Sitzung am 19.03.2018 hat der Stadtrat schließlich beschlossen, die in der Sitzung vorgestellte Variante 7 (siehe Anlage) als Grundlage für die weitere Planung zu nehmen.

Daraufhin wurden die erforderlichen Plangrundlagen ermittelt (u.a. Vermessung, Baugrunduntersuchungen, Abstimmungen mit Leitungsträgern, etc.) und die von der Stadt mit der Planung beauftragte Arbeitsgemeinschaft aus den Büros Obermeyer, L.A.U.B. und AV1 (ARGE) hat die Entwurfsplanung erarbeitet und mit den betroffenen Dienststellen abgestimmt.

Die Planung wurde anschließend dem Gestaltungsbeirat in seiner Sitzung am 15.11.2018 vorgestellt. Dieser hat zu der Planung zu folgenden Punkten Verbesserungen bzw. Modifizierungen angeregt:

- a) Neugestaltung des zentralen Wartebereiches für Fahrgäste rund um den Fackelbrunnen inkl. der Anordnung der Fahrgastunterstände,
- b) Verlegung der Bushaltestellen nördlich des zentralen Wartebereiches rund um den Fackelbrunnen in der Burgstraße auf die Südseite der Fruchthallstraße und
- c) Entfall des Buswartesteiges mit zwei Haltestellen in der Burgstraße als Insel auf der südlichen Fahrbahnseite,

Gemeinsam mit der ARGE wurden daraufhin folgende Vorschläge entwickelt, wie den Anregungen des Gestaltungsbeirates entsprochen werden kann:

zu a) Der zentrale Wartebereich wurde nutzerfreundlicher, d.h. in seiner gesamten Fläche begehbar gestaltet und die zwei vorher in Nord-Süd Richtung orientierten Wartehallen wurden in vier kleinere, in Ost-West Richtung orientierte Wartehallen verändert. Dadurch stehen für die Fahrgäste witterungsgeschützte Bereiche unmittelbar an den jeweiligen Haltestellen zur Verfügung. Allerdings entfallen die bestehenden Rasenflächen, da davon auszugehen ist, dass aufgrund der Inanspruchnahme durch wartende Fahrgäste und sonstige Fußgänger dieser Bereich sehr stark begangen wird, so dass die Anlage einer dauerhaften Rasenfläche nur sehr schwer gewährleistet bzw. unterhalten werden könnte.

- zu b) Die Verlegung der Haltestellen von der Nordseite der zentralen Wartefläche um den Fackelbrunnen in die Fruchthallstraße wurde nicht berücksichtigt, da zum einen die zentrale Wartefläche mit möglichst kurzen Umsteigewegen in ihrer Bedeutung deutlich eingeschränkt worden wäre und zum anderen in der Fruchthallstraße mit den angrenzenden Geschäften und den starken Fußgängerströmen keine ausreichenden Warteflächen mit Witterungsschutz zur Verfügung gestanden hätten. Mit den während des Umbaus des Schillerplatzes verlegten Bushaltestellen ist dies derzeit sehr gut zu beobachten.
- zu c) Der Buswartesteig auf der Südseite der Burgstraße wurde entfernt und die beiden Haltestellen wurden auf die Nordseite westlich der Fußgänger-signalanlage in Verlängerung der bestehenden Haltestellen verlegt. Zwar kommen sie dadurch dem Casimirsaal näher, aber der Straßenraum der Burgstraße kann wesentlich klarer (weniger Verschwenke) gestaltet werden. Zudem kann die bestehende Baumreihe auf der Nordseite der Burgstraße erhalten werden, was in der ursprünglichen Planung nicht der Fall gewesen wäre. Die in der Burgstraße für die Fußgänger zu überquerende Fahrbahnbreite wird dadurch etwas größer, ist aber immer noch um etwa 3 Meter geringer, als die heute zu überquerende Fläche.

Weiterhin wurde in Abstimmung mit der SWK Verkehrs AG die ursprünglich auf der Nordseite der Fruchthallstraße im Bereich der Tourist Information/Mobilitätszentrale vorgesehene Haltestelle weggelassen. Dadurch kann die Fruchthallstraße wie bisher auch, nur im Einrichtungsverkehr (Ausnahme Radverkehr) betrieben werden, was die Busdurchfahrten und die Verkehrsbelastung in der Fruchthallstraße zwischen Fruchthalle und Schillerplatz nochmal deutlich reduziert.

Im Folgenden wird die Entwurfsplanung gegliedert nach verschiedenen Themen erläutert. Zudem werden auch Vertreter der ARGE die Planung in der Sitzung vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

Verkehrsführung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Auf Grundlage des im Rahmen der Bebauungspläne zur Neuen Stadtmitte erstellten Verkehrskonzepts und dessen Fortschreibung in Bezug auf die vom Stadtrat beschlossene Variante 7 (s.o.) wird der MIV in der Fruchthallstraße nicht mehr zugelassen. In Fahrtrichtung Westen verläuft er, wie im Bestand auch über die Burgstraße und bindet auch die Schneiderstraße an. In Fahrtrichtung Osten ist über die Burgstraße nur noch die Schneiderstraße zu erreichen. Eine Durchfahrt bis zur Spittelstraße, wie derzeit noch möglich, ist nicht mehr vorgesehen. Verkehre auf der Ost-West-Achse in Fahrtrichtung Osten werden jeweils als Rechtsabbieger über die Nordtangente (Lauter- bzw. Ludwigstraße) geführt. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde hierfür die Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Da der Abschnitt der Burgstraße zwischen Schneiderstraße und Martin-Luther-Straße weiterhin als Einbahnstraße betrieben wird, ist eine Ausfahrt aus der Schneiderstraße nur in Fahrtrichtung Westen bzw. Maxstraße möglich.

Durch die Verlegung der Fußgängersignalanlage in der Burgstraße um wenige Meter in Richtung Osten in die Achse Willy-Brandt-Platz/Schillerplatz, ist ein Rechtsabbiegen für den MIV von der Burgstraße in den Willy-Brandt-Platz nicht mehr zulässig.

Verkehrsführung Rad

Die Radverkehrsachse in der Fruchthallstraße, die sich wie die Verkehrszahlen zeigen, im Bereich der Stadtgalerie bereits als wichtige Verbindung herausgebildet hat, wird in Richtung Osten bis zur Spittelstraße fortgesetzt. Während sie im Bereich der Fruchthalle für Busse und die zugelassenen Kfz nur als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten befahren werden kann, ist sie für den Radverkehr durchgängig in beiden Fahrtrichtungen befahrbar.

In der Burgstraße wird in Fahrtrichtung Westen eine Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens angeboten und so eine Lücke im Radwegenetz geschlossen. Aufgrund der Lage des Radfahrstreifens zwischen den Bushaltestellen und den Kfz Fahrspuren soll er mit 2,0 Metern breiter als die vorgegebenen Mindestmaße ausgebildet werden. Der Radverkehr, der über die Burgstraße aus Richtung Gartenschau bzw. Hochschule kommt, wird an der Ostseite der Stadtgalerie in die Fruchthallstraße geführt. Verkehre zwischen Burg- und Fruchthallstraße werden über die Schneiderstraße oder zwischen Tourist Information/Mobilitätszentrale und Fruchthalle geführt.

Verkehrsführung Fußgänger

Durch die Herausnahme des MIV aus der Fruchthallstraße ist diese, wie heute schon im Bereich der Stadtgalerie, für Fußgänger auf der gesamten Länge einfacher zu queren. Durch die Reduzierung des befahrbaren Bereiches der Fruchthallstraße zwischen Fruchthalle und Schillerplatz um 7,5 Meter von 12 Meter auf 4,5 Meter wird der für Fußgänger nutzbare Bereich erheblich vergrößert. Die heute noch vorhandene Signalanlage in Höhe des Schillerplatzes kann entfallen. Die Aufenthaltsqualität u.a. mit Möglichkeiten für Freisitze der Gastronomie kann dadurch verbessert und die Trennwirkung gegenüber heute deutlich reduziert werden.

Zur Querung der Burgstraße werden die heute schon bestehenden Querungsmöglichkeiten erhalten. Dabei wird die Fußgängerquerung in Höhe der Tourist Information/Mobilitätszentrale in die Achse der Straße Willy-Brandt-Platz verlegt.

ÖPNV inkl. Regionalbusse Maxstraße

Die zentrale Haltestelle der SWK Verkehrs AG in der Stadtmitte wird teilweise neu organisiert. Dabei entfallen die Haltestellen im städtebaulich sensiblen Bereich entlang der historischen Kaiserpfalz zwischen Casimirschloss und Maxstraße und zwischen Schillerplatz und Fruchthalle. Dies dient der Aufwertung dieser Bereiche und der Freihaltung von Sichtbeziehungen.

Neue Haltestellen werden nördlich und südlich der Insel um den Fackelbrunnen angelegt (die südlichen Haltestellen wurden bereits vor einiger Zeit provisorisch eingerichtet). Dadurch stehen ausreichend Wartebereiche für die Fahrgäste zur Verfügung und der Wechsel zwischen einzelnen Linien ist unproblematisch und auf kurzem Wege möglich. Die Haltestellen auf der Nordseite der Burgstraße zwischen Casimirsaal und Martin-Luther-Straße, auf der Südseite der Fruchthallstraße zwischen Schneiderstraße und Schillerplatz und an der Ostseite der Stadtgalerie bleiben bestehen. Insgesamt werden 15 Haltestellen vorgehalten, (davon 9 für Gelenkbusse) die von der SWK Verkehrs AG nach dem Rendez-vousprinzip (alle Linien treffen sich zur gleichen Zeit und ermöglichen einen Umstieg zwischen den einzelnen Linien ohne lange Wartezeiten) betrieben werden.

Für den Regionalverkehr werden die Bushaltestellen auf der Ost- und Westseite der Maxstraße erneuert. Während die Haltestelle auf der Westseite im Wesentlichen im Bestand erhalten bleibt und nur den Anforderungen an die Barrierefreiheit angepasst wird, wird die Haltestelle auf der Ostseite gemäß dem bestehenden Bedarf erweitert und als Busbucht für 3 Busse ausgebildet. Dies ist erforderlich, da der MIV der Ost-West-Achse in Fahrtrichtung Osten künftig über die Nordtangente geführt wird und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit durch, wie heute am Fahrbahnrand haltende Busse, vermieden werden sollen. Für die Anlage der Busbucht entfällt der heute vorhandene Parkstreifen mit etwa 17 Parkplätzen. Die heute dort vorhandenen vier Behinderten- und zwei Car-Sharing Plätze werden auf die Westseite der Maxstraße verlegt.

Sonstige Verkehre

Der heute provisorisch angebotene Taxistellplatz an der Ostseite der Stadtgalerie wird künftig als Bushaltestelle benötigt und deshalb in die Schneiderstraße zwischen Fruchthallstraße und Am Altenhof verlegt. Der Taxistellplatz am Pfalztheater kann grundsätzlich beibehalten werden.

Auch die Anfahrbarkeit des Pfalztheaters von der Burgstraße als Rechtsabbieger in den Willy-Brandt-Platz kann grundsätzlich beibehalten werden, sofern dies auf wenige Fälle in den Tagesrandzeiten beschränkt bleibt, da die Fußgängerwartefläche an der Signalanlage überfahren werden muss. Für die Hauptnachfrage während der Schulvorstellungen in der Vorweihnachtszeit wird ein Wartebereich für die Busse im Benzinoring zwischen Morlauterer Straße und Martin-Luther-Straße angeboten. Über die Fußgängerbrücke über die Ludwigstraße ist das Pfalztheater für Schulkinder sicher ohne die ebenerdige Querung einer Straße erreichbar.

Die Anlieferung der Geschäfte in der Fruchthallstraße bzw. die Andienung des Hotels ist weiterhin, wie auch im schon ausgebauten westlichen Teil möglich. Zudem wird zwischen der Stadtgalerie und der Schneiderstraße eine Lieferzone eingerichtet.

Ausstattung (Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformation, Wartehallen, Beleuchtung, Fahrradständer VRN nextbike, etc.)

Die Bushaltestellen werden, wie heute z.T. auch schon, mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet. Diesen können die wartenden Fahrgäste die einzelnen Buslinien mit ihren Abfahrtszeiten entnehmen. Zusätzlich werden noch Vitrinen und digitale Anzeigen zur Fahrgastinformation aufgestellt.

Auf der Insel um den Fackelbrunnen werden an den Haltestellen als Witterungsschutz vier vom Architekturbüro AV1 gesondert entworfene Überdachungen aufgestellt. Die Gestaltung der Überdachungen wird dem Stadtrat in einem gesonderten Termin vorgestellt. Die Haltestellen in der Burgstraße behalten die bestehenden Wartehallen der Firma Wall bzw. an der Haltestelle westlich der Fußgängersignalanlage wird eine weitere Wartehalle aufgestellt. Die heute vorhandene Überdachung der SWK Verkehrs AG am Casimirsaal entfällt.

An den Regionalbushaltestellen werden die bestehenden Wartehallen der Firma Wall erhalten, in ihrer Lage aber an die neu gestalteten Haltestellen angepasst. Auf der Ostseite wird eine zusätzliche Wartehalle aufgestellt, so dass jeweils zwei Wartehallen auf jeder Straßenseite vorhanden sind.

Weiterhin werden in dem Mittelbereich zwischen Fruchthallstraße und Burgstraße mehrere Sitzmöglichkeiten, entweder als eigene Sitzbänke oder in Verbindung mit den Bäumen als Sitzstufen oder Sitzeinfassungen, angeboten.

Das Fahrradvermietangebot von VRN nextbike wird auf die Westseite der Tourist Information/Mobilitätszentrale verlegt. An mehreren Stellen werden zudem Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angeboten.

Auch die Beleuchtung wird erneuert und an die neuen Anforderungen angepasst. Dabei erhält die Burgstraße, wie heute auch, eine eher technische Beleuchtung mit hohen Lichtpunkten, während in der Fruchthallstraße mehr Wert auf die Gestaltung der Leuchten, wie weiter östlich im Bereich der Stadtgalerie bzw. auf dem Schillerplatz und in der Schillerstraße, gelegt wird. Die Leuchten entlang der Fruchthalle sollen gleichzeitig die Funktion übernehmen, diese entsprechend zu beleuchten bzw. anzustrahlen. Bodenleuchten sollen aufgrund der hohen Kosten und der Wartungsanfälligkeit rund um die Fruchthalle keine Verwendung finden. Vorschläge für die einzelnen Leuchten liegen noch nicht vor, sondern werden im Rahmen der Ausführungsplanung vorgelegt.

Nach Abstimmung mit dem Referat Kultur werden um die Fruchthalle entsprechende Infrastrukturen wie z.B. Stellplatz für Nightliner von Künstlern und Übertragungswagen, Anlieferungsbereich für Gastronomie und Veranstaltungen, Feuerwehraufstellflächen, Bodenhülsen etc. vorgehalten.

Barrierefreiheit

Die Bushaltestellen werden gemäß heutigen Standards barrierefrei ausgestaltet. Dies bedeutet im Wesentlichen den Einbau von 18 cm hohen Busborden, die einen niveaufreien Einstieg ermöglichen, entsprechende taktile Leitsysteme im Bodenbelag, die den Weg zu den Haltestellen weisen und die akustische Ansage der Fahrplaninformation an den dynamischen Fahrgastanzeigen.

Weiterhin wird das taktile Leitsystem so ergänzt, dass eine Führung von der Fruchthallstraße/Schillerplatz zum Willy-Brandt-Platz ermöglicht wird.

Auf der Ostseite der Fruchthalle ist eine Rampe für einen barrierefreien Zugang zur Fruchthalle vorgesehen.

Gestaltung/Beläge

Im Rahmen der Neugestaltung des gesamten Bereiches werden auch die Beläge erneuert. Um die Zielsetzung der Verbindung zwischen Innenstadt, mit insbesondere dem Schillerplatz und dem Bereich um die Fruchthalle auch gestalterisch zu entsprechen, soll das Betonsteinpflaster, das derzeit auf dem Schillerplatz und in der Schillerstraße Verwendung findet, auch in der Fruchthallstraße und in den Bereichen um die Fruchthalle und den Fackelbrunnen verlegt werden. Dabei werden allerdings nicht die größeren Formate aus dem Platzbereich sondern Größe und Verlegeart aus der Schillerstraße übernommen.

Für den für Busse und den Andienungsverkehr befahrbaren Bereich zwischen Schillerplatz und Fruchthalle kann aufgrund der Belastung kein Betonsteinpflaster verwendet werden. Deshalb wird dort eingefärbter Asphalt im Farbton des Betonsteinpflasters mit Prägung verwendet, so dass ein möglichst einheitliches Bild entsteht.

Die restlichen nur für Busse und den Andienungsverkehr befahrbaren Flächen werden mit einem, durch entsprechende Zuschlagsstoffe etwas helleren Asphalt gestaltet. Die ohne Einschränkungen befahrbaren Burg- und Schneiderstraße erhalten den klassischen dunklen Asphalt.

Aufgrund der hohen Belastungen bedarf es für die Haltestellen nochmal gesonderter Beläge, wobei darauf geachtet wird, dass diese gestalterisch mit der Asphaltfläche möglichst harmonisieren.

Der auf der südlichen Seite der Fruchthallstraße von der Stadtgalerie kommende Betonsteinpflasterbelag wird bis zur Einmündung der Schneiderstraße fortgeführt.

Auf der Nordseite der Burgstraße wird östlich vom Willy-Brandt-Platz normales Verbundsteinpflaster und im Bereich von Kaiserpfalz und des Casimirsaal ein Belag gemäß den noch festzulegenden Vorgaben aus der Planung vom Büro Meckler verwendet.

Denkmalschutz/historisches Erbe

Der Bereich entlang der historischen Kaiserpfalz bis zum Casimirsaal in der Burgstraße wird künftig nicht mehr durch Bushaltestellen beeinträchtigt. Eine Fortsetzung der begonnenen Aufwertung, auch im Bereich des Casimirsaales, kann entsprechend dem vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan umgesetzt werden. Die Planungen sollen vom Büro Meckler erarbeitet werden.

Auch einer Neugestaltung des Parkplatzes am Willy-Brandt-Platz und der Wiese vor dem Pfalztheater ggfs. unter Einbeziehung des gestalterischen Elementes Wasser steht durch die vorliegende Planung nichts im Wege. Entsprechende Planungen sind jedoch noch zu erarbeiten.

Klimaanpassung Begrünung

Auf der zentralen Fahrgastwartefläche rund um den Fackelbrunnen erhalten die beiden Bäume westlich des Fackelbrunnens eine neue großzügige Einfassung in Form einer Grünfläche mit Sitzmöglichkeiten. Auch die Stadtplatane wird mit einer neuen Einfassung mit Sitzstufen ausgestattet. Wie schon erwähnt, entfällt die Rasenfläche um den Fackelbrunnen, da davon auszugehen ist, dass sie der Beanspruchung nicht standhalten und auch die Funktion der Fahrgastwartefläche, nämlich den Aufenthalt und das schnelle Wechseln zwischen den Bussen, einschränken würde. Einer der beiden Bäume nördlich des Fackelbrunnens muss entfallen, da er im Bereich einer künftigen Warthalle steht.

Die heute etwas höher gelegene Grünfläche mit vier Bäumen und einigen Büschen westlich der Tourist Information/Mobilitätszentrale wird neu gestaltet. Dabei werden vier neue Bäume gepflanzt. Die beiden westlichen werden in eine Grünfläche integriert und mit Sitzmöglichkeiten eingefasst. Die beiden östlichen erhalten Baumscheiben und Sitzangebote in Form von Bänken, jeweils nördlich und südlich, um auch hier Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Als Abgrenzung zur Burgstraße wird eine Baumreihe mit fünf Bäumen angelegt.

Die Grünfläche zwischen Fruchthalle und Tourist Information/Mobilitätszentrale wird nach Norden und Süden etwas vergrößert und an die Breite der Fruchthalle angepasst. Um den Fußgängern und Radfahrern einen breiteren Durchgang zu ermöglichen, wird sie auf ihrer Westseite etwas verschmälert.

In der Fruchthallstraße selbst (auf der Südseite) und östlich der Fruchthalle werden insgesamt sieben neue Bäume gepflanzt. Schließlich werden im Kreuzungsbereich der Spittelstraße noch vier Bäume gepflanzt, wobei zwei Bäume in der Mittelinsel ersetzt werden.

Insgesamt werden 20 Bäume neu gepflanzt, während sieben Bäume entfallen. Der Anteil der versiegelten Fläche vergrößert sich durch den Wegfall der Rasenfläche um den Fackelbrunnen etwas. Allerdings soll im Rahmen einer künftigen Neugestaltung der heutige Parkplatz am Willy-Brandt-Platz entsiegelt werden, wodurch im Saldo mehr Fläche ent- als versiegelt wird.

Im Bereich der Regionalbushaltestellen in der Maxstraße sind auf der Ostseite drei neue Bäume vorgesehen. Aufgrund einer Veränderung der Bordsteinkante, dem Einbau der Busborde und der Gewährleistung eines 1,50 Meter breiten Bereichs für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste in die Busse, entfallen auf der Westseite fünf Bäume, während vier neu gepflanzt und einer erhalten wird.

Entwässerung

Die Anzahl der Straßenabläufe wird gegenüber heute deutlich erhöht bzw. verdichtet und orientiert sich an einem dreijährigen Regenereignis (heute einjährig). Eine Rückhaltung von Niederschlägen durch Versickerung ist in diesem innerstädtischen Bereich mit seinen intensiven Nutzungsanforderungen nicht möglich, da hierfür größere Grünflächen erforderlich wären. Hierfür steht der Platz nicht zur Verfügung. Auch technische Maßnahmen, wie z.B. unterirdische Rückhaltebecken oder Stauraumkanäle sind aufgrund der zahlreichen Leitungen im Untergrund nicht umsetzbar bzw. würden um wirksames Rückhaltevolumen zu schaffen sehr groß und kostspielig werden.

Insgesamt wird die Situation durch die Neugestaltung nicht verschlechtert und was die Straßenabläufe betrifft deutlich verbessert.

Baukosten

Die von der ARGE für die Neugestaltung zwischen Stadtgalerie und Fruchthalle (inkl. Anpassung der Kreuzung östlich der Fruchthalle) geschätzten Baukosten betragen 6.287.000 Euro (netto). Darin sind die Kosten für die vier gesonderten Wartehallen noch nicht enthalten.

Die Baukosten für den barrierefreien Umbau und teilweisen Neubau der Regionalbushaltestellen in der Maxstraße werden mit 285.000 Euro (netto) veranschlagt.

Die Fördersätze für den Teil der Maßnahme, welcher nach Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFG) gefördert wird, beträgt 85 % für ÖPNV und 65 % für sonstige Maßnahmen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass nicht immer alle Kosten als förderfähig anerkannt werden und für Einzelpositionen (wie z.B. Pflasterbeläge, Ausstattung, etc.) Fördersätze gedeckelt sind.

Der Fördersatz im Rahmen der Städtebauförderung beträgt in der Regel zwischen 80 % und 90 %. Auch hier werden nicht alle Kosten als förderfähig anerkannt und es gibt z.T. gedeckelte Förderhöchstbeträge.

Der genaue Betrag, der von der Stadt zu finanzieren ist, kann erst nach Vorlage der Förderzusagen ermittelt werden.

Insgesamt bezieht sich die Förderung nur auf den städtischen Anteil an den Baukosten. Dritte, insbesondere die Anlieger profitieren nicht von der Förderung.

Weitere Vorgehensweise

Nach dem Beschluss der Entwurfsplanung steht zunächst die Abstimmung mit den Fördergebern an. Dies ist für die Burgstraße mit den Bushaltestellen und der Neugestaltung der Regionalbushaltestellen in der Maxstraße der LBM Rheinland-Pfalz. Hier ist ein Förderantrag aufgrund des LVFG zu stellen.

Der restliche Bereich (insbesondere die Neugestaltung der Fruchthallstraße und der Mittelinseln) wird im Rahmen der Städtebauförderung durch das Innenministerium auf Grundlage des Programms „Aktive Stadtzentren“ gefördert.

Nach den Förderzusagen und der entsprechenden Mittelfreigabe im städtischen Haushalt kann die Ausführungsplanung als Grundlage für die Ausschreibung der Bauleistungen erstellt werden.

Es ist vorgesehen, zunächst mit der Neugestaltung der Regionalbushaltestellen in der Maxstraße zu beginnen und dann den Bereich zwischen der Stadtgalerie und Fruchthalle in mehreren Bauabschnitten zu erneuern.

Dr. Klaus Weichel
Oberbürgermeister

Anlagen

Plan Variante 7 - überholt

Plan Neugestaltung Bereich Regionalbushaltestellen Maxstraße

Plan Neugestaltung Bereich Fruchthallstraße/Burgstraße - Variante 8