

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 1 - Wertgutachten

Für die Bewertung des Rathauscenters wurden unter Betreuung der W.E.G. drei Gutachten beauftragt:

- Bewertung der Gebäudesubstanz (Sachwertverfahren) (Beauftragung März 2014)
- Bewertung der Mietverhältnisse (Schadenersatzansprüche der Mieter wegen erforderlichem Auszug aus dem abzurechnenden Teil des RC...) (Beauftragung März 2014)
- Bewertung der Situation des RC insgesamt einschl. Perspektiven ohne Abriss der Hochstraße (Beauftragung Oktober 2014)

Alle drei Gutachten sind in Arbeit, es waren umfassende Erhebungen, Ortsbesichtigungen und Befragungen notwendig. Maßstab ist ein fiktives Planfeststellungsverfahren. Vor Weihnachten wurden als weitere Berater hinsichtlich der Umsetzung bzw. immobilienwirtschaftlichen Strategie hinzugezogen:

- Kanzlei Dolde Mayen & Partner (Herr Dr. Deutsch, ehemals GleissLutz)
- FIRU Kaiserslautern (Herr Jacob)

Abschließende Aussagen sind erst möglich, wenn die weiter entwickelte Stadtstraße vom Stadtrat beschlossen ist, denn daraus ergeben sich dann Randbedingungen hinsichtlich der Bauphasen, der Zugänglichkeiten usw. Es handelt sich um die Grundlage für Gespräche über Privateigentum, deshalb sind Zwischen- und Teilergebnisse vertraulich zu behandeln.

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 2 - Nord-Süd-Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer

Im Zuge der Weiterentwicklung der Stadtstraße wurden die Ampelsteuerungen weiter optimiert, so dass ein Queren der Stadtstraße in der Regel in einem Zug möglich wird.

Im Berufsverkehr können in den Spitzenstunden zwei Grünphasen für das Queren der Stadtstraße erforderlich werden. Um ein Warten in der Zwischenphase attraktiv und sicher zu gestalten, wurden die Mittelinseln in großzügiger Breite dimensioniert.

Unterführungen sind nicht möglich, da unmittelbar nördlich der Stadtstraße das BASF-Gleis in Tunnellage verläuft und als baulicher Konfliktpunkt unterirdisch nicht gequert werden kann. Überführungen erfordern gleichermaßen große Treppen und Rampen- bzw. Aufzuanlagen (erforderlich für die Behindertengerechtigkeit) und werden erfahrungsmäßig ungern genutzt – zumal sich gesicherte ebenerdige Querungen anbietet.

Für die fernere Zukunft ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass es zwischen Gebäudeteilen Brückenverbindungen geben kann. Dies bleibt aber eines Tages der konkreten Immobilienentwicklung überlassen.

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 3 - Umweltbelastungen

Durch den weiterentwickelten Nordkopf rückt die Brückenauffahrt weiter von der bestehenden Bebauung des Hemshof ab. Die veränderten Brückenauffahrten haben eine geringere Steigung, was ebenfalls zu Entlastungen führt. Insgesamt bleiben alle Umweltparameter nach wie vor unter den Richtwerten.

Das Baustellenkonzept muss zu gegebener Zeit ebenfalls die gesetzlich vorgeschriebenen Werte einhalten.

Ad 4 - Baustellen- und Umleitungsmanagement

Durch die Weiterentwicklung der Stadtstraße ist es gelungen, die verkehrlich kritische Bauzeit mit nur einer offenen Fahrbahn pro Fahrtrichtung weiter zu reduzieren.

Gleichzeitig kann der Straßenbahnverkehr auf der wichtigsten Strecke zwischen Oppau und der Innenstadt ohne größere Unterbrechung und ohne Wiederinbetriebnahme des C-Tunnels aufrechterhalten werden. Insofern sind wichtige Randbedingungen für die Bauzeit optimiert, auf dieser Basis kann ein Umleitungssystem konkretisiert werden.

Es fanden und finden Gespräche mit allen Straßenbaulasträgern bzw. Trägern des ÖPNV statt, um Baustellen abzustimmen und Ersatzverkehre zu planen.

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 5 - ÖPNV-Konzept

Mit den RNV fand ein intensiver Abstimmungsprozess statt, die vorliegende Konzeption beinhaltet dies. Alle Bereiche der City West sind maximal 300m von einer Haltestelle entfernt, teilweise überdecken sich die Einzugsbereiche.

Weiterhin wurden die Umsteigemöglichkeiten vom Bus auf die Straßenbahn deutlich verbessert. Die neue Haltestelle Rathaus reduziert die Umsteigewege von derzeit über 200 m auf unter 50 m.

Überlegungen, in oder neben der Stadtstraße eine Straßenbahnstrecke einzuplanen konnten nicht weiter verfolgt werden:

- die Leistungsfähigkeit der Straße würde bei Querungen durch die Straßenbahn zu stark eingeschränkt
- der Gleiskörper müsste zudem eigenständig geführt werden, was weiterem Flächenbedarf im Querschnitt mit baulichen Konflikten am Rathaus-Center und am Kreishaus mit sich bringt
- der Nutzen gegenüber der vorhandenen Strecke Hbf – Pfalzbau – Rathaus ist zweifelhaft

Mit dem Ergebnis der Ausschreibung der S-Bahn ab 2017 geht eine Erhöhung der Fahrzeugkapazität auf den Strecken nach SP und KL einher, die Strecke zur BASF wird integriert und bis zum Baubeginn die S-Bahn auch nach MZ fahren. Hinzu kommt die laufende Ertüchtigung der RHB nach DÜW. Damit steht während und nach der Bauzeit ein leistungsfähiges lokales und regionales ÖPNV-Netz zur Verfügung.

Ob und in welchem Umfang für die Bauzeit zusätzlich P+R-Anlagen oder eine Erhöhung der Bus- / Straßenbahnanzahl sinnvoll sind ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 6 - Parkraumkonzept

Durch die Weiterentwicklung des Nordkopfes und der damit verbundenen Bauabwicklung wird es grundsätzlich möglich, im Bereich der Dessauer Straße während der Bauzeit die vorhandenen Parkraumangebote über längere Zeit aufrecht zu erhalten.

Durch das zukünftig bessere Flächenangebot am Nordkopf können zusätzliche dauerhafte Parkplatzmöglichkeiten geschaffen werden, z.B. in Form eines neuen Parkhauses.

Ad 7 - Simulationen

Die schon im Frühjahr 2014 vorliegenden und präsentierten Simulationen wurden für die weiterentwickelte Stadtstraße überarbeitet und ergänzt.

Zusätzlich wurden Simulationen zur Darstellung des Verkehrsflusses zu Zeiten des Berufsverkehrs erarbeitet, dies auch mit besonderem Blickpunkt auf die Fußgängerquerungen der Stadtstraße. Hierdurch können Verkehrsfluss und -abwicklung für den Betrachter besser nachvollzogen werden

Ad 8 - Nahversorgung

Wenn die Planung der weiterentwickelten Stadtstraße vom Stadtrat bestätigt ist kann ein Konzept zur Nahversorgung konkretisiert werden. Es ist davon auszugehen, dass im verbleibenden Teil des RC die Möglichkeit besteht, eine umfassende Nahversorgung zu etablieren. Die Zugänglichkeit vom Hemshof und die Entwicklung im so genannten Hemshofcenter sind dann in die Überlegungen einzubeziehen.

Antworten Stand Januar 2015 (weiterentwickelte Stadtstraße)

Ad 9 - Grünachse

Die Weiterentwicklung der Planung schafft zusätzliche Freiräume. Einerseits durch die Reduzierung der Bebauung im Westen, andererseits durch die klarere Struktur im Osten.

Dieses Grundgerüst kann im Zuge der Entwurfsplanung mit Hilfe externer Planer, ggf. auch in Wettbewerbsform detailliert werden.

Ad 10 - Dialog mit Bürgern

Der eingeschlagene Weg der Kommunikation wird fortgesetzt.

Dies soll auch in den weiteren Schritten bis hin zur Bauphase entsprechend erfolgen.