

Anfrage 2

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	23.05.2016	öffentlich

Anfrage CDU-Stadtratsfraktion

Situation Kerschensteiner Berufsbildungszentrum

Vorlage Nr.: 20162768

Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund eines gemeinsamen Antrags der SPD- und CDU-Stadtratsfraktionen vom November 2014 wurde die Stellplatzsituation im Jahre 2015 von der Verwaltung (Bereich Stadtplanung) überprüft und mögliche Lösungsmöglichkeiten mit den Schulleitungen diskutiert.

Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen waren Erhebungen der Parkraumsituation im Bereich rund um die Berufsbildenden Schulen, das Technologiezentrum und die Hochschule im November 2014 und Januar 2015. Darauf aufbauend wurden insgesamt auf fachlicher Ebene zwei Abstimmungsgespräche und mehrere Telefonate mit den Schulleitungen und Elternvertreter der BBS geführt. Über den jeweiligen Sachstand wurde der Stadtvorstand jeweils zeitnah informiert. Darüber hinaus führte die rnv in Abstimmung mit der Verwaltung bilaterale Gespräche mit Vertretern der BBS hinsichtlich Verbesserungen im ÖPNV.

Parkplatzsituation:

Wie viele Stellplätze stehen Schülern und Lehrern zur Verfügung?

Insgesamt stehen im gesamten Gebiet ca. 1350 Parkmöglichkeiten für private Nutzung sowie ca. 650 Parkmöglichkeiten zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Auf dem Schulgelände der BBS stehen 116 kostenlose Stellplätze zur Verfügung. Durch eine Veränderung bei der Anordnung der Sammelplätze könnten auf dem Gelände der BBS (Gastrobereich) ca. 10 zusätzliche Stellplätze eingerichtet werden, deren Zufahrt von der Bruchwiesenstraße aus erfolgen würde.

Gab es in den letzten Jahren Zusatzangebote auf dem Gelände?

Der Druck auf die öffentlich nutzbaren Stellplätze hat sich in den letzten Jahren erhöht. Durch die Erhebungen wurde festgestellt, dass bei den privat genutzten Stellplatzflächen noch freie Kapazitäten vorhanden sind während im öffentlichen Verkehrsraum an Spitzentagen eine Vielzahl von Falschparkern festgestellt wurde.

Wurde über eine Bewirtschaftung der Parkplätze auf dem Schulgelände gesprochen?

Das Thema Parkraumbewirtschaftung sowohl für den öffentlichen Verkehrsraum als auch für die Lehrerparkplätze wurde bei den Schulleitungen angesprochen mit dem Ergebnis, dass eine Bewirtschaftung für die Lehrerparkplätze aus deren Sicht mit erheblichen Widerständen verbunden sein wird und daher nicht realisiert werden soll. Für den öffentlichen Verkehrsraum wären aus Sicht der Schulleitung moderate Parkgebühren dagegen denkbar.

In welchen Zeiträumen kommt es zu Engpässen?

Diese Situation tritt vor allem an Schultagen während der vormittäglichen Unterrichtszeiten auf und wird an bestimmten Tagen auch durch den Parksuchverkehr der Hochschule noch verstärkt.

Welche bestehenden Parkhäuser könnten genutzt werden?

Das im Gebiet vorhandene Parkhaus ist Luteco zugeordnet und nahezu alle dortigen Stellplätze sind vermietet. Somit steht dieses Parkhaus den Schülern und Lehrern nicht zur Verfügung.

Welche Parkgebühren wären notwendig, um ein zusätzliches Parkhaus im Gebiet zu finanzieren(Investitions- und Betriebskosten eingerechnet)?

Für den Bau eines einfachen Parkhauses ist mit Kosten von ca. 10.000-15.000 Euro pro Stellplatz zu rechnen, d.h. für ein Parkhaus in der Größenordnung von 200 Stellplätzen müssten etwa 2 bis 3 Mio Euro investiert werden. Dies wäre überschlägig nur dann rentabel, wenn eine Parkgebühr von mindestens 60 Euro pro Monat bzw. als Tageskarte von 6 Euro erhoben werden würde. Schwierig ist dabei aber auch, überhaupt einen Investor zu finden.

Mehrere Gespräche mit potentiellen Investoren wurden geführt. Eine Investition würde grundsätzlich nur Sinn machen, wenn gleichzeitig der öffentliche Parkraum gleichermaßen bewirtschaftet werden würde.

Eine Umfrage unter den Schülerinnen und Schülern im Jahr 2014 hat ergeben, dass 77 % Parkgebühren ablehnen und der Rest eine Obergrenze von 1 Euro pro Tag sieht.

Welches Parkraumkonzept besteht hinsichtlich der Erweiterung der benachbarten Hochschule?

Das Parkraumkonzept der Hochschule sieht nach bisherigem Kenntnisstand vor, dass alle baurechtlich erforderlichen Stellplätze auf dem Hochschulgrundstück selbst untergebracht werden (ca. 400P). Zudem sollen 175 zusätzliche Stellplätze auf der Fläche zum Posttunnel neu hergestellt werden. Dazu haben Hochschule und die Stadtverwaltung im Mai 2016 einen Mietvertrag abgeschlossen. Damit stehen der Hochschule am Ende insgesamt ca. 575 Stellplätze zur Verfügung, heute sind es ca. 400.

Welche Maßnahmen wurden im Zuge der Renovierung des benachbarten TZL umgesetzt?

Im Bereich TZL wurden in den letzten Jahren 19 zusätzliche Stellplätze hergestellt.

Wo befinden sich die Stellplätze für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der benachbarten Büroimmobilien?

Die gewerblichen Ansiedlungen in dem Gebiet verfügen über Stellplätze auf dem eigenen Grundstück. Die Anzahl errechnet sich aus der Landesbauordnung und muss nachgewiesen werden. Zum Teil wurde über dieses Maß hinaus gebaut.

Könnten in Grundstücksstreifen entlang der Turnhalle zusätzliche Parkplätze eingerichtet werden? Mit welchen Kosten? Sind Haftungsfragen bei einer Errichtung durch die Schulgemeinschaft zu klären?

Entlang des Grundstücksstreifens an der Sporthalle könnten Parkflächen hergestellt werden. Erste Skizzen sehen hier Raum für ca. 100 Parkmöglichkeiten. Die Kosten hängen davon ab, wie die Flächen befestigt und in welcher Qualität die Stellplätze ausgebildet werden. Ein Standardausbau (Pflaster) verursacht Kosten in Höhe von ca. 350.000 Euro. Deutlich günstiger wäre eine provisorische Anlage (Schotter bzw. wassergebunden). Die BBS hat angeboten, einen provisorischen Parkplatz herzustellen und zu unterhalten. Haftungsansprüche durch Beschilderung sind rechtlich nicht eindeutig. An einer Parkplatzherstellung und –unterhaltung resultiert rechtlich jedoch eine Haftung, die bislang ungeklärt ist.

Welche Park & Ride – Angebote können gemacht werden?

In den Gesprächen mit der BBS wurden verschiedene Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet vorgeschlagen (Bahnhof Rheingönheim, Maudacher Bruch, Hauptbahnhof), von denen eine direkte Busverbindung zu der BBS besteht und diese damit quasi als Park&Ride-Platz zu nutzen wären. Dies wurde aber seitens der BBS nicht weiter verfolgt, da keine Akzeptanz bei den Schülern zu erwarten wäre. Die Nutzung von Park&Ride-Plätzen ist grundsätzlich zweckmäßiger Weise im Umland zu organisieren.

Sicherheit:

Welche Maßnahmen sind auf Grund der aktuellen GVS in welchen Zeiträumen umzusetzen bzw. umgesetzt?

Zur Zeit wird das Konzept für die Brandschutzsanierung ausgearbeitet. Die Umsetzung ist für die Jahre 2018 bis 2025 vorgesehen. 2005 wurde das Dach komplett erneuert und der Gastrobereich neu errichtet. Nach der Brandschutzsanierung müssen die Fenster und die Fassade erneuert und die Fachklassen saniert werden.

Gibt es ausreichende Sammelplätze für die Schulgemeinschaft im Notfall?

Im Notfall sind auf dem Schulgelände mehrere Sammelplätze eingerichtet, die ausreichend sind. Durch regelmäßige Brandschutzübungen der Schule wird die Zahl und Größe der Sammelplätze bestätigt.

Die in unseren Feuerwehrplänen eingetragenen Sammelplätze liegen alle auf dem Schulgelände und sind nach unseren Erfahrungen ausreichend.

Wie oft werden die Halteverbotszonen in den Straßen überprüft? Werden Pkw, die in Notfallzufahrten und Rettungswegen parken, ggf. abgeschleppt?

Diese Örtlichkeit ist fester Bestandteil des Streifenplanes der Abteilung Verkehrsüberwachung. Der Bereich wird durch die Bruchwiesenstraße, die Christian-Weiß-Straße, die Ludwig-Reichling und die Ernst-Boehe-Straße äußerlich begrenzt. Beinhaltet werden die Franz-Zang-Straße und der Donnersbergweg. Ein Überwachungseinsatz unsererseits beinhaltet immer eine Kontrolle aller genannten Straßen. Hier muss angemerkt werden, dass die Bereiche Bruchwiesenstraße und Ernst-Boehe-Straße bestimmungs- und bauartbedingt so gut wie keine Parkplatzmöglichkeiten ausweisen.

Im Jahr 2016 wurden monatlich 2 – 3 Einsätze in diesem Bereich durchgeführt. Insgesamt gab es bis dato 268 Verwarnungen. Es muss erwähnt werden, dass $\frac{3}{4}$ aller Verwarnungen in der Franz-Zang-Straße ausgestellt werden. Selbstverständlich werden auch Fahrzeuge, die Notfallzufahrten sowie Rettungswege durch ordnungswidriges Parken blockieren, abgeschleppt. Im bisherigen Jahresverlauf wurden 7 Fahrzeuge anlassbedingt abgeschleppt.

Welche weiteren Maßnahmen können unternommen werden, um die Sicherheit in einer Notsituation für die Schülerinnen und Schüler zu erhöhen?

Zur Zeit werden durch die Polizei alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen mit der Schule besprochen und praktiziert.

Sofern die Mängel aus den aktuellen Niederschriften umgesetzt worden sind, sind aus brandschutzrechtlicher Sicht keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Struktur der Schulgemeinschaft:

Wie viele Schülerinnen und Schüler besuchen das Berufsbildungszentrum, die von außerhalb kommen?

Täglich sind etwa 3.000 Schüler anwesend. Nach Angaben der BBS (Schuljahr 2014/2015) wohnen die Schüler zu 37% in einer Entfernung von bis zu 15 km. In einer Entfernung von 16-30 km sind es 33%, von 31-45 km 16%, die übrigen 14% wohnen weiter als 45 km entfernt.

Im Schuljahr 2015/16 besuchen 3.025 Schüler die BBS Technik 1. Davon sind 2.276 Auswärtige.

BBS Technik 2: Gesamt 2.338; 1.577 Auswärtige.

BBS Naturwissenschaften: Gesamt 1.669; 1.236 Auswärtige.

Schule	Schüler gesamt	Auswärtige	%
BBS Technik 1	3.025	2.276	75,2
BBS Technik 2	2.338	1.577	67,5
BBS NW	1.669	1.236	74,1
Gesamt	7.032	5.089	72,4

Gibt es Erkenntnisse, wie viele der Schülerinnen und Schüler im direkten Einzugsbereich des regionalen oder lokalen ÖPNV wohnen?

Eine eigene Auswertung der Wohnstandorte ergab, dass 35% der Schüler in Ludwigshafen (29%) bzw. Mannheim (6%) wohnen, also einen sehr guten Zugang zum ÖPNV haben. 24% der Schüler wohnen in Kommunen mit S-Bahn-Anschluss, 15% in Kommunen mit sonstigen DB bzw. RHB-Anschluss. Dazu kommen noch 7% der Schüler, die in Kommunen im Rhein-Pfalz-Kreis wohnen, die einen Regionalbusanschluss haben. 20% der Schüler wohnen in Kommunen, die keinen oder nur sehr schlechten ÖPNV-Anschluss haben.

Nach Angaben der BBS kommen 32% der Schüler als Alleinfahrer mit dem Auto, 26% in Fahrgemeinschaften. 36% der Schüler nutzen den ÖPNV. Eher gering ist der Anteil zu Fuß bzw. dem Fahrrad mit jeweils nur 3%.

Legt man der Auswertung als „direkten regionalen oder lokalen Einzugsbereich“ das Stadtgebiet Ludwigshafen sowie den Rhein-Pfalz-Kreis und die Stadt Frankenthal zu Grunde, so wohnen in diesem Bereich **3.438** (48,9%) der insgesamt 7.032 Schüler. Zu den Schülern aus Baden-Württemberg liegt keine Aufschlüsselung auf die Gemeinden vor.

Welche Bemühungen seitens der Schulen wurden unternommen, dass Schülerinnen und Schüler verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen und /oder Fahrgemeinschaften bilden?

Welche Nutzungen außerhalb des Schulbetriebs finden in den Räumlichkeiten statt?

Insbesondere die Sportstätten (Sporthalle und Krafraum) des Berufsbildungszentrums werden an den Wochentagen ab 16:30 Uhr (freitags 15:00 Uhr) außerschulisch genutzt. Nutzer sind:

- Kraftsportverein 1895 e.V. Mundenheim
- TSV Ludwigshafen e.V.
- Turn- und Fechtclub 1861 e.V.
- TV Rheingönheim
- Volleyballclub Olympia 72 e.V.

Neben den Wochenendnutzungen der Sportstätten durch die Sportvereine gibt es in den Räumen der Schulen jährlich ca. 20 bis 25 Vermietungen, die zum Großteil auf Prüfungen der HWK/IHK während der regulären Unterrichtszeit entfallen.

ÖPNV:

Welche Anpassungen der bestehenden Linien der RNV wurden durch die Stadt in den letzten Jahren beauftragt?

In den Gesprächen zwischen rnv und der Schulleitung BBS wurden verschiedene Maßnahmen beim Einsatz der zusätzlichen E-Fahrten zu Unterrichtsbeginn bzw. -ende diskutiert. Die Abfahrtszeiten dieser E-Fahrten sollten besser auf den Unterrichtsbeginn bzw. -ende abgestimmt werden. Im Einzelnen wurden letztlich in Abstimmung mit der Verwaltung/Beauftragung durch die Stadtverwaltung Ludwigshafen umgesetzt:

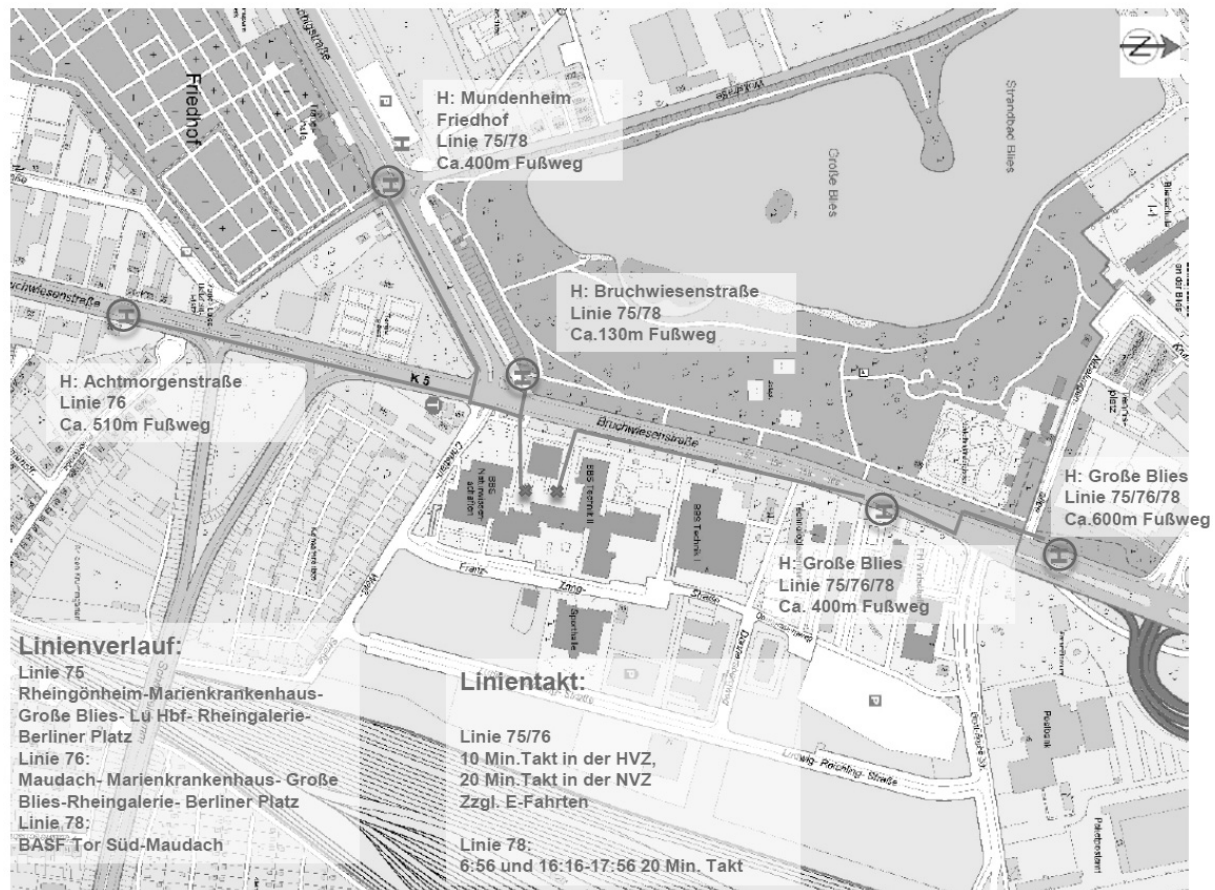
- Im Frühverkehr
 - verbesserter Anschluss Linie 75 am Bahnhof Rheingönheim
 - zusätzlicher Einsatz Gelenkbus ab LU-Hbf
 - Verschiebung Abfahrtszeit LU-Hbf (besserer Übergang von DB)

- Im Nachmittagsverkehr
 - insgesamt 3 zusätzliche E-Fahrten
 - Änderung Fahrweg E-Fahrt (statt Direktfahrt Berliner Platz nun zum Hauptbahnhof)
 - Verschiebung Abfahrtszeit wegen besserem Anschluss an DB am Hauptbahnhof

Wie ist das derzeitige Angebot, vor allem hinsichtlich der Verbindungen zu LU Hbf und LU Mitte?

Durch das Angebot mehrerer Linien besteht in der Hauptverkehrszeit (ca. 7-9 Uhr und ca. 16-18 Uhr) in bzw. aus Richtung Berliner Platz alle 5 Minuten eine Fahrtmöglichkeit, in bzw. aus Richtung LU-Hauptbahnhof alle 10 Minuten. Außerhalb dieser Hauptverkehrszeit ist es alle 10 bzw. 20 Minuten. Vor Schulbeginn bzw. nach Schulschluss verkehren zusätzliche E-Fahrten Richtung Berliner Platz und Hauptbahnhof. Die Fahrzeit zum Berliner Platz beträgt je nach Linie zwischen 7 und 11 Minuten, Richtung LU-Hauptbahnhof ca. 7 Minuten.

Das derzeitige Linienangebot zeigt die folgende Abbildung :



Wie ist der Sachstand "Posttunnel"?

Die Planung und die Ausführung hat die Deutsche Bahn übernommen. Die Ertüchtigung der Tunnelanlage wird erarbeitet sowie die Erschließung selbst. Die Planungsleistungen befinden sich aufgrund der vielen Beteiligten noch im Stadium der Vorplanung. In einem alle 4 Wochen stattfindenden Gespräch werden die Aufgaben und die Ziele zwischen den Beteilig-

ten (Stadt, TWL, Bahn) festgelegt und abgeglichen. Dies dient der zeitnahen Steuerung. Zurzeit wird die Kanalbestandvermessung ausgewertet, um Kenntnis zum Zustand der Entwässerungsleitungen zu erhalten. Mit den Ergebnissen der Kanal- und Entwässerungsinspektion kann der Entwurf zur Ertüchtigung und der Erschließung der Tunnelanlage erarbeitet werden.

Die Verträge zwischen der Deutschen Bahn, der Stadt und der TWL, die die Nutzung der Tunnelanlage ermöglichen, werden voraussichtlich noch im Mai von der Deutschen Bahn an die Stadt und der TWL zur Prüfung vorgelegt werden können.

Aussicht: Wegen umfangreicher Entscheidungsprozesse der Deutschen Bahn voraussichtliche Bauausführung erst in 2018.

Die Stadt hat bisher das Grundstück für die Zuwegung gekauft, den ehemaligen Zugang auf dem Postgelände abgebrochen und Teile des Grundstücks als Parkplatz an die Hochschule vermietet.

Entwicklung der so genannten Technologiemeile:

Wie viele Arbeitsplätze sind in den letzten ca. 10 Jahren entstanden?

Es sind ca. 600 Arbeitsplätze entstanden.

Wann wurde der heute gültige Bebauungsplan rechtsgültig? Gab es im Rahmen des Baurechtes spezielle Festlegungen hinsichtlich privater und öffentlicher Parkplätze?

Der heutige Bebauungsplan Nr. 583 "Ludwig-Reichling-Straße" wurde am 30.06.2004 rechtskräftig. Zuvor galten die Bebauungspläne 425 (ab 31.07.1997), geändert durch B-Plan 539 (ab 27.11.2000). In den beiden früheren Bebauungsplänen waren entlang der östlichen Seite Ludwig-Reichling-Straße Flächen für Senkrecht-Parkplätze festgesetzt, die als private Stellplätze den Gewerbeflächen zugeordnet werden sollten. Das wurde mit dem Bebauungsplan 583 geändert. Die Parkplätze entlang der Ludwig-Reichling-Straße wurden allesamt als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt und sind daher seit der Planänderung 2004 von Jedermann nutzbar. Die privaten Stellplätze müssen - wie oben gesagt - vollständig auf Privatgelände nachgewiesen werden.

Wie viele städtische Grundstücke sind noch nicht verkauft bzw. befinden sich derzeit nicht in Gesprächen zu Unternehmensansiedlungen?

Keine.

Kommunikation:

Welche Kommunikationsstruktur zwischen Stadtverwaltung und Schulleitungen gab und gibt es?

Dialoggespräche mit den Berufsbildenden Schulen unter Beteiligung des Gebäudemanagements gibt es 2 Mal im Jahr. Zudem findet ein ständiger Austausch durch den Objektmanager des Gebäudemanagements mit den Schulleitungen statt.

Es gibt regelmäßige Dialoge mit den Dez. 3, 4, den Bereichen 3-13 und 4-13. Bei Bedarf sind die Bereiche 4-21, 2-17 und die Abteilung 3-118 mit in die Dialoge eingebunden.

Darüber hinaus führt der Bereich 3-13 kontinuierlich direkte Gespräche mit den Schulleitungen, um anstehenden Sachverhalte / Angelegenheiten zu besprechen.