



Sitzungsvorlage

Amt/Abteilung: Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung Datum: 03.02.2011	Aktenzeichen: 610-St1		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	14.02.2011	Vorberatung	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Landespflege	22.02.2011	Vorberatung	
Hauptausschuss	01.03.2011	Vorberatung	
Stadtrat	15.03.2011	Entscheidung	

Betreff:

Fortschreibung des Radwegekonzeptes der Stadt Landau in der Pfalz

Beschlussvorschlag:

Die Fortschreibung des Radwegekonzeptes der Stadt Landau in der Fassung vom 28.01.2011 entsprechend der Anlage 2 wird beschlossen.

Begründung:

Hintergrund:

Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel aus einer modernen und zukunftsfähigen Stadtentwicklungsplanung nicht mehr wegzudenken. Radverkehrsförderung gewinnt immer mehr an Bedeutung, nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus ökonomischer Sicht. Im Jahr 2008 hat die Stadt Landau ihr Radwegekonzept beschlossen.

Das Konzept sollte dabei nicht als reine Bedarfs-, sondern eine Angebotsplanung verstanden werden, um neue Nachfragegruppen für den Radverkehr zu generieren. Folgende Grundsätze wurden damals als zukünftig tragende Leitbilder bei der Neuanlage oder Umgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur in Landau beschlossen:

- Grundsatzbeschluss, Radverkehr als gleichberechtigter Verkehrspartner im Stadtraum,
- Ausbau von Radverbindungen zum Erhalt eines geschlossenen Radwegenetzes,
- Verdeutlichung von Radwegen,
- Vermeidung von Umwegen und direkte Wegführung des Radverkehrs,
- Fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten,
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, SPNV (Schienenpersonen-Nahverkehr), KFZ-Verkehr,
- Beseitigung von Hindernissen, wie Bordsteinkanten etc.,
- Regelmäßige Wartung und Pflege der Radverkehrsanlagen.

Seit Beschluss wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Radfahrstreifen im Ostring
- Radfahrstreifen in der Dammühlstraße
- Installation von Fahrradabstellanlagen an diversen Stellen in der Stadt, insbesondere in der Innenstadt
- Unterführung in der Weißenburgerstraße wurde geschlossen und ein ebenerdiger Übergang geschaffen (kein Absteigen, keine Treppen).
- sukzessive Ausweisung der Tempo-30 Zonen - Fahrradfahrer gleichberechtigt im Straßenraum
- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr

Um die Potenziale des Rades im Alltagsverkehr stärker zu fördern, muss Radfahren zügig, sicher und bequem sein. Ziel war es deshalb ein Netz zu erarbeiten, dass eine breitmaschige Erschließung der

Stadt mit direkten Wegeverbindungen vorsieht und gleichzeitig dem Radfahrer Wahlmöglichkeiten und Alternativen anbietet, die sich ihm aufgrund der gewählten Netzstruktur leicht erschließen. So wurde ein Ringsystem mit Durchgangsrouten zur Erschließung der Innenstadt entwickelt, das zusammen mit den daran anschließenden Radialrouten eine gute Erreichbarkeit der Kernstadt aus den einzelnen Stadtteilen bzw. Stadteildörfern sicherstellt und umgekehrt. Zur Orientierungserleichterung des Radverkehrs wurde empfohlen, im Zuge der Verfeinerung des Rahmenkonzeptes, ein Beschilderungskonzept als Leitsystem für den Radverkehr in Landau zu entwickeln. Dieses sollte leicht verständlich sein, konzeptionell das Haupt-routensystem der Stadt abbilden und zusätzlich den Radfahrer zu den wichtigsten Punkten der Stadt führen.

Die Verwaltung hat daher ein Büro mit der Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes nach HBR beauftragt, das die Stadtdörfer an die Innenstadt anbindet. Die Erarbeitung des Konzeptes ist noch im Gange. Bei HBR handelt es sich um ein einheitliches Beschilderungskonzept, das das Land Rheinland-Pfalz insbesondere im Hinblick auf den Fahrradtourismus stärken soll (**HBR = Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung der Radwege in Rheinland-Pfalz**). Im Rahmen dieser Erarbeitung konnte festgestellt werden, dass auch benachbarte Kommunen und Gemeinden (darunter der Kreis südliche Weinstraße und Kreis Germersheim) eine Vielzahl ihrer Radwege mit diesem System beschildern. Es wurde innerhalb der Abstimmungsgespräche mit dem bearbeitenden Büro vereinbart, auch benachbarte Ziele (z.B. Offenbach an der Queich) oder auch Fernziele (z.B. Speyer) mit auf die Hinweistafeln aufzunehmen. Damit soll ein durchgängiges Radverkehrsnetz innerhalb der Region geschaffen werden.

Anlass:

Im Rahmen der Planungen für die Entwicklung der ehemaligen Kaserne Estienne-et-Foch ist eine Nord-Süd und Ost-West-Querung des zukünftigen Wohngebietes mit Hilfe von sogenannten Velorouten angedacht, die die Nutzung des Fahrrades fördern und somit den CO₂-neutralen Charakter der Siedlung unterstützen sollen – Fahrrad statt Auto, zumindest im Hinblick auf den Nahverkehr. Diese Veloroute soll im Osten des Gebietes gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr über eine Brücke zum Gewerbegebiet östlich der Bahnanlagen geführt werden und dort auf eine regionale Verbindung über Mörlheim nach Offenbach und weitere Fernziele treffen.

Diese Verbindung über die neue Brücke stellt eine sehr gute Ergänzung / Alternative zur Queichheimer Brücke dar, um die Querung der Bahnanlagen für den Fuß- als auch den Radverkehr wesentlich zu fördern und zu vereinfachen. Zum einen stellt die neue Brücke eine wichtige Verbindung zwischen der Wohnfunktion im Westen (Wohnpark Am Ebenberg und gesamte Südstadt) und der Arbeits-, Erholungs-, Versorgungs- sowie Freizeitfunktion (Gewerbegebiet, Grünzug entlang des Birnbachs, Lebensmittelmarkt sowie Kino, Reptilium und diverses Sportangebot) östlich der Bahnanlagen dar. Zum anderen befindet sich östlich der Gleisanlagen eine Verbindung nach Mörlheim, die im Rahmen des HBR-Beschilderungskonzeptes weiter in Richtung Osten den Anschluss u.a. nach Offenbach (und weitere Fernziele) bildet. Auch vom Osten her kommend, würden die Radfahrer über das Gewerbegebiet und das neue Wohngebiet (Veloroute) zur Innenstadt geführt werden, wo weitere Stadtdörfer und im Anschluss jeweils weitere Fernziele insbesondere nördlich und westlich der Stadt Landau angefahren werden können. Darüber hinaus bietet diese Verbindung eine deutlich bessere (ungefährlichere) Verbindung der Innenstadt mit dem Ortsteil Mörlheim und weiteren Fernzielen als die Queichheimer Brücke dar; fernab vom Auto – und LKW-Verkehr, Ampelanlagen und stark belasteten Kreuzungsbereichen. Zumal die Kreuzung westlich der Queichheimer Brücke zu den am stärksten belasteten Knotenpunkten innerhalb der Stadt Landau zählt und der im Radialroutennetz (Anlage 1) dargestellte Netzschluss entlang der Rheinstraße / Marienring nach aktuellem Stand nicht umgesetzt wird.

Da zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Radwegkonzeptes die genaue Wegführung nicht abschließend geklärt war, ist diese Route im Radialroutensystem nicht berücksichtigt worden, sondern endete mit einem Pfeil (Weiterführung) innerhalb der Estienne-Foch Kaserne (Anlage 1). Aufgrund des Planungsstandes bei der Entwicklung des Wohnparks sowie unter Berücksichtigung des Arbeitsstandes „Anbindung der Stadtdörfer nach HBR“ soll die Radwegführung im Bereich des zukünftigen Wohnparks Am Ebenberg nun konkretisiert werden. Die neue Wegführung (vgl. Anlage

2 – Route 5b) greift Teile der geplanten Velorouten innerhalb des zukünftigen Wohnparks auf und wird mit Hilfe des geplanten Brückenbauwerks über die Gleisanlagen zum Gewerbegebiet mit Anschluss nach Mörlheim und Offenbach geführt.

Gleichzeitig wird im neuen Netzplan (Anlage 2) die Darstellung der Ergänzungsrouten im Bereich des Wohnparks und seiner Umgebung angepasst. Hierzu zählt

- die Ergänzung der Velorouten innerhalb des geplanten Wohnparks Am Ebenberg,
- Anlegung einer neuen Ergänzungsrouten in die Verbindungsspanne zwischen der Queichheimer-Brücke und der Veloroute (Ost-West-Veloroute innerhalb des Wohnparks am Ebenberg),
- die Verlegung der Ergänzungsrouten zwischen Queichheimer-Brücke und dem Hauptbahnhof auf die Maximilianstraße (geplanter Umbau der Maximilianstraße bis 2014),
- die Erweiterung der Ergänzungsrouten innerhalb der Cornichonstraße Richtung Osten bis hin zur neuen Verbindungsspanne,
- die Erweiterung der Ergänzungsrouten innerhalb der Beethovenstraße in Richtung Süden bis zur Ost-West-Veloroute)
- sowie die Entfernung der Ergänzungsrouten südlich des Gleisbogens. Diese führte im alten Plan zu einer Bahnquerung die nicht vorhanden ist.

Zum besseren Verständnis können beide Anlagen miteinander verglichen werden.

Im Zuge der Planänderung wird für den Bereich des neuen Wohnparks Am Ebenberg der neue Rahmenplan eingefügt, da hier im Vergleich zum vorherigen Rahmenplan das Straßennetz geringfügig verändert wurde.

Anlagen:

1. Netzplan in der Fassung vom 15. August 2008, mit Planzeichnungen und Erläuterungstext
2. Netzplan in der Fassung vom 28. Januar 2011 mit Planzeichnungen und Erläuterungstext

Beteiligtes Amt/Ämter:

300

BGM

Schlusszeichnung:

