



**Sitzungsvorlage**  
**660/231/2020**

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 05.06.2020	Aktenzeichen: 66_10_04 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	25.05.2020	Vorberatung N	
Mobilitätsausschuss	03.06.2020	Vorberatung Ö	
Stadtvorstand	08.06.2020	Vorberatung N	
Hauptausschuss	09.06.2020	Entscheidung Ö	

**Betreff:**

Förderprogramm und Modellprojekt "Klimaschutz durch Radverkehr"  
Förderantrag "Biken/Bewegen/Bildung - Landau tritt in die Pedale"

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Einreichung des Förderantrages nach Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Der Ausweisung von Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Verkehr nach Vorlage der verkehrlichen Voraussetzungen in der Marktstraße zwischen Nordring und Kramstraße, Pestalozzistraße zwischen Marktstraße und Westring, Waffenstraße, Wallstraße, Parkstraße, Robert-Koch-Straße, Eutzinger Straße, Hartmannstraße, Bismarckstraße zwischen Cornichonstraße und Marienring, Glacisstraße, Moltkestraße zwischen Glacisstraße und Marienring, Ferdinand-Koch-Straße, August-Croissant-Straße, Boelckestraße und Bodelschwingstraße auf Basis des Mobilitätskonzeptes wird zugestimmt.
3. Dem Ausbau der nördlichen Fortstraße, Waffenstraße, Parkstraße/Übergang Südring, Glacisstraße, Moltkestraße und Nordring wird grundsätzlich zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, bei einer Förderzusage die Finanzierung des Straßenausbaus für das Bauprogramm 2022 – 2025 und die mittelfristige Finanzplanung anzumelden, um in den Haushaltsberatungen über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Die Weiterführung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung zur Haushaltsplanung 2022 – 2025.

4. Dem Umbau der Bahnunterführung zwischen Parkstraße und Goethepark, der Erweiterung der Bahnüberführung zwischen der Merowinger Straße und der Hartmannstraße zu einer Rad- und Fußwegebrücke und der Planung und dem Neubau einer neuen Radwegebrücke über die Bahnanlagen und die Maximilianstraße zwischen der Queichheimer Brücke und der Horstbrücke wird grundsätzlich zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, bei einer Förderzusage die Bauwerke für die mittelfristige Finanzplanung anzumelden, um in den Haushaltsberatungen über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Die Weiterführung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung zur Haushaltsplanung 2022 – 2025.

### **Begründung:**

Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat die Bundesregierung im November 2016 ein strategisches Maßnahmenpaket für die Umsetzung des Klimaschutzzieles 2050 beschlossen. Eine Maßnahme daraus ist die Stärkung und klimafreundliche Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs durch die finanzielle Unterstützung integrierter Modellvorhaben.

Im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation gefördert. Ziel ist es, neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen, den Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung zu erhöhen und einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zu leisten. Durch ihren Vorbildcharakter regen die Förderprojekte bundesweit zur Nachahmung an.

Das Antragsverfahren für die Förderung von Radverkehrs-Modellvorhaben ist zweistufig aufgebaut. In einem ersten Schritt hat die Stadt Landau die Projektskizze „Biken/Bewegen/Bildung - Landau tritt in die Pedale“ eingereicht. Diese Skizze wurde vom Projektträger positiv beurteilt und die Stadt wurde aufgefordert, in einem nächsten Schritt den konkreten Förderantrag bis zum 15. Juni 2020 zu stellen.

Gefördert werden die Baukosten für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, bei ganzheitlicher Straßenneugestaltung die Anteile, die dem Radverkehr zu Gute kommen. Die Förderquote beträgt bis zu 65 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Finanzschwache Kommunen können vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit eine Förderquote von bis zu 90 Prozent erhalten. Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beträgt 200.000 Euro. Die Zuwendung für ein Vorhaben, unabhängig von seiner Struktur als Einzel- oder Verbundvorhaben, soll 10 Millionen Euro nicht überschreiten. Bestandteil der Förderung sind auch Maßnahmen zur Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Modellhaftigkeit der Bewerbung Landaus wurde in der radfahrgerechten Verknüpfung der über das gesamte Stadtgebiet verteilten Universitäts-, Schul-, Kindergärten und sonstigen Bildungseinrichtungen aufgezeigt. Neben elf Grundschulen, sieben weiterführenden Schulen, vier Förderschulen und einer berufsbildenden Schule bildet auch die Universität Koblenz-Landau über 8.700 Studenten in vier Fachrichtungen aus.

Landau verfügt über ein leistungsfähiges klassifiziertes Straßennetz, das die Stadt an die überregionalen Verkehrswege anbindet. Ein Innenstadtring dient als Verteiler der innerstädtischen Verkehre. Mit dem Hauptbahnhof und drei weiteren Haltepunkten ist Landau gut mit Schienenwegen an die ICE-Bahnhöfe Neustadt und Karlsruhe sowie in Richtung Pirmasens verknüpft.

Im Hauptstraßennetz wurden in den letzten Jahren verstärkt Radwege angelegt. Eine flächendeckende und lückenlose Erschließung der Hauptstraßen mit Radverkehrsinfrastruktur existiert jedoch weder im Streckennetz noch an allen Knotenpunkten. Vereinzelt wurden im Nebennetz Fahrradstraßen angelegt. Die bereits bestehenden Fahrradstraßen erfahren einen großen Zuspruch.

Die Stadt Landau hat sich zum Ziel gesetzt, das Verkehrssystem auf Basis einer verkehrsträgerübergreifenden, integrierten Verkehrsplanung weiterzuentwickeln. Daher wurde 2019 ein integriertes Mobilitätskonzept verabschiedet. Dort wurde ein

Vorrangnetz für den Radverkehr entwickelt, das neben Radwegen entlang der Hauptstraßen möglichst verkehrsarme Verbindungen durch das Nebennetz ermöglicht.

### **Projektziele, Zielgruppen und Akteure**

Ziel des Förderprojektes ist die Einrichtung eines die Innenstadt umfassenden Fahrradrings, der die Bildungseinrichtungen untereinander und mit wichtigen Halten des ÖPNV verknüpft. Spezielle Adressaten der Maßnahmen sind damit die Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende Landaus. Aber auch Familien mit Kindern und allgemein alle Radfahrende profitieren von der neuen Verkehrsinfrastruktur. Allein die Besucher der Bildungseinrichtungen stellen eine Gruppe von ca. 17.000 Personen dar. Dies unterstreicht die Relevanz, die allein der Schüler, Ausbildungs- und Studierendenverkehr in Landau hat.

Die Einzelmaßnahmen bilden gut durchdachte Lückenschlüsse oder schaffen neue Verbindungen. Auf den Ausbaustrecken soll durch eine Neuaufteilung des Straßenraums eine für den Radverkehr besonders komfortable Infrastruktur geschaffen und damit das Vorrangnetz für den Radverkehr gestärkt werden. Durch die erhöhte Aufenthaltsqualität profitieren dabei auch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Anwohnerinnen und Anwohnern. Für den Radverkehr in Landau wird ein sichtbares und positives Image geschaffen und die Zufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur gesteigert. Ziel ist eine Erhöhung des Radverkehrsanteils im gesamten Stadtgebiet, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der guten Erreichbarkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs.

Zur Herstellung eines Netzes, das diesen Anforderungen genügt, sind umfassende Umbaumaßnahmen notwendig. Neben baulichen Maßnahmen sind zudem begleitende Kommunikationsmaßnahmen und Imagekampagnen für das Fahrradfahren in Landau notwendig. Diese sollen Akzeptanz und Wissen über ein verträgliches und gutes Miteinander der Verkehrsmittel noch weiter erhöhen. Eine integrierte Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenspiel mit einem zielgerichteten Kommunikationsprozess hat daher großes Potential, das Verkehrssystem in Landau auf ein neues Fundament zu stellen.

### **Beschreibung der Maßnahmen**

Um das Ziel einer durchgängigen Erschließung für den Radverkehr in Landau in der Pfalz zu erreichen sollen Lücken im bestehenden Radverkehrsnetz geschlossen werden. Dies wird durch die Ausweisung von Fahrradstraßen, dem radgerechten Umbau von Straßenräumen und dem Ausbau und Neubau von Brückenbauwerken und der Unterführung im Goethepark erreicht.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

#### **1. Ausweisung von Fahrradstraßen im bestehenden Querschnitt:**

Verkehrsrechtliche Ausweisung von Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Verkehr durch Beschilderung und Markierung.

- Marktstraße zwischen Nordring und Kramstraße
- Pestalozzistraße zwischen Marktstraße und Waffenstraße
- Wallstraße
- Robert-Koch-Straße
- Dörrenbergstraße
- Eutzinger Straße
- Bismarckstraße
- August-Croissant-Straße

- Boelckestraße
- Bodelschwinghstraße

## 2. Radgerechter Umbau von Straßenräumen mit Ausweisung als Fahrradstraße

Neugestaltung der Straßenräume mit neuer Querschnittsaufteilung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Nach der Umgestaltung erfolgt die Ausweisung als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr

- Nördliche Fortstraße
- Waffenstraße
- Parkstraße / Übergang Südring
- Glacisstraße
- Moltkestraße
- Hartmannstraße

## 3. Einbau von Radfahrstreifen:

Beidseitige Herstellung von Radfahrstreifen mit Abgrenzung zur Fahrbahn. Eine radgerechte Umgestaltung des gesamten Straßenraumes ist im Vorrangnetz Kfz nicht zielführend. Auf Grund der Straßenraumbreite ist die Anlage von Radfahrstreifen möglich.

- Nordring

## 4. Radgerechter Umbau der Unterführung Goethepark:

Bau von Rampen und Erhöhung der lichten Höhe der Unterführung.

## 5. Verbreiterung des Brückenbauwerks über die Bahn in der Merowinger Straße:

Die Fußgängerbrücke in der Merowinger Straße ist sanierungsbedürftig und soll verbreitert werden. In einer Machbarkeitsstudie wurde eine Rad- und Fußgängerbrücke sowie eine auch für die mögliche Nutzung durch Kraftfahrzeuge ausgelegte Brücke untersucht:

- Rad- und Fußgängerbrücke:  
Breite: 4,00 m  
Kosten: 960.000 €
- Rad- und Fußgängerbrücke mit der Möglichkeit der Kfz-Nutzung im Einrichtungsverkehr:  
Breite: 11,50 m  
(Gehwege 2 x 2,00 m, Radfahrstreifen 2 x 1,50 m, Fahrbahn 4,50 m)  
Kosten: 1,32 Mio. €

Bei einer Rad- und Fußgängerbrücke wird über das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr die Baukosten für den Radwegeanteil in Höhe von 50 % gefördert, bei einer für alle Verkehrsarten offenen Brücke nur die Anteile der Radfahrstreifen in einer Größenordnung von 25%. Eine Förderung über das Landesprogramm LVFGKomm ist nicht möglich. Bei einer Fuß- und Radwegebrücke beträgt der Eigenanteil der Stadt Landau rd. 600.000 €, bei einer auch für die Befahrung mit Kfz-Verkehr möglichen Brücke bei rd. 1,1 Mio. €.

Aus fachlicher Sicht wäre eine für alle Verkehrsarten offene Brücke überlegenswert, da verkehrsartenübergreifend auf Nutzungsänderungen und Nutzungsansprüche reagiert werden könnte und eine Erreichbarkeit des Unistandes mit allen Verkehrsmitteln und unabhängig von Verkehrseinschränkungen in der Südstadt gewährleistet wäre.

In Abwägung der finanziellen und verkehrspolitischen Aspekte, muss jedoch derzeit der reinen Rad- und Fußgängerbrücke der Vorzug gegeben werden.

#### 6. Planung und Neubau einer neuen Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen:

Horstbrücke, Queichheimer Brücke und Landesgartenschaubrücke sind sehr stark von Radfahrern und Fußgängern frequentiert. Die neue Landesgartenschaubrücke trägt erheblich zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Süden von Landau bei und wird sehr stark genutzt.

Horstbrücke und Queichheimer Brücke haben einen Abstand von 850 m. Durch eine neue Radwegebrücke in Verlängerung der Queichpromenade kann in Ergänzung zu der Fußwegeverbindung am Hauptbahnhof eine sehr attraktive Querverbindung zwischen der Kernstadt und den auf der östlichen Seite der Bahnanlagen liegenden Stadtteilen und Schulstandorten geschaffen werden. In einem ersten Schritt wird die Machbarkeit dieser neuen Verbindung untersucht. Darauf aufbauend erfolgt die Entwurfsplanung und der Bau der Brücke bis zum Jahr 2025. Die Machbarkeitsstudie wird aus den bereits im Haushalt veranschlagten Mitteln zur Verbesserung des Radwegesystems (Produktkonto 5410 096328) finanziert. Eine Mehrbelastung des Haushaltes durch die Machbarkeitsstudie erfolgt nicht.

Um die Übersichtlichkeit der Maßnahmen zu verbessern, wurden Maßnahmenpakete gebildet, die räumlich einander zugeordnet werden können. Je Maßnahmenpaket sind somit unterschiedliche Prozesse in der Umsetzung erforderlich.

#### **Zeitplan**

Das Förderprogramm ist auf eine Laufzeit von 4 Jahren ab Bewilligung ausgelegt. Mit einer Bewilligung kann in der ersten Hälfte des Jahres 2021 gerechnet werden, so dass die Maßnahmen spätestens im Laufe des Jahres 2025 fertiggestellt und abgerechnet sein müssen. Der Zeitraum ist deckungsgleich mit dem neuen Bauprogramm 2022 – 2025 der wiederkehrenden Beiträge.

#### **Finanzierung**

Das Gesamtvolumen aller Maßnahmen beträgt rd. 9,6 Mio. Euro. Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

Gesamtkosten:	9.600.000 €
Förderfähige Kosten:	6.500.000 €
Förderung (90%):	5.900.000 €
Wiederkehrende Anliegerbeiträge:	1.700.000 €
Eigenanteil der Stadt Landau:	2.000.000 €

(Nicht förderfähige Kosten, Eigenanteil 10% bei Förderung, Stadtanteil 36% bei WKB)

Die Finanzierung erfolgt über Förderung und beim Umbau von Straßen über wiederkehrende Beiträge. Die beitragspflichtigen und zum Ausbau bestimmten Straßen Fortstraße und Waffenstraße sind bereits Bestandteil des laufenden Bauprogrammes. Die weiteren zum Ausbau bestimmten Straßen Parkstraße, Glacisstraße, Moltkestraße

und Nordring mit einem Kostenvolumen von rd. 3,5 Mio. € müssen neu in das Bauprogramm 2022 – 2025 eingestellt werden und binden voraussichtlich einen Großteil der in diesem Zeitraum für das Abrechnungsgebiet Landau-Mitte zur Verfügung stehenden Mittel.

Die Erweiterung und der Neubau von Brückenbauwerken und Unterführungen sind nicht beitragsfähig und somit komplett über die Förderung und städtische Haushaltsmittel zu finanzieren.

**Finanzielle Auswirkung:**

Produktkonto:

Haushaltsjahr:2020 - 2025

Betrag: 9,6 Mio. Euro

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja  / Nein

**Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:**

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja  / Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja  / Nein

**Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:**

Förderbescheid liegt vor: Ja  / Nein

Drittmittel, z.B. Förderhöhe und Kassenwirksamkeit entsprechen den veranschlagten Haushaltsansätzen und wirken nicht krediterhöhend: Ja  / Nein

Sonstige Anmerkungen:

**Nachhaltigkeitseinschätzung:**

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja  / Nein

Begründung:

**Anlagen:**

Anlage 1: Förderantrag

**Beteiligtes Amt/Ämter:**

Dezernat III - hauptamtlicher BGO  
Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung  
Ordnungsamt

Schlusszeichnung: