



## Sitzungsvorlage 660/341/2023

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 18.01.2023	Aktenzeichen: 66_10_04 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	23.01.2023	Vorberatung N	
Ortsbeirat Wollmesheim	02.02.2023	Vorberatung Ö	
Ortsbeirat Queichheim	02.02.2023	Vorberatung Ö	
Ortsbeirat Arzheim	08.02.2023	Vorberatung Ö	
Mobilitätsausschuss	08.02.2023	Entscheidung Ö	

### **Betreff:**

Ausbau der Radwegeinfrastruktur - Förderprogramm Stadt und Land

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Planung zum Ausbau der in Anlage 1 gekennzeichneten Wege wird zugestimmt
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt, den Förderantrag einzureichen und nach Bewilligung der Fördergelder und in Abhängigkeit der vorhandenen Haushaltsmittel sowie dem zur Verfügung stehenden und von der Aufsichtsbehörde genehmigten Kreditkontingent die Maßnahmen umzusetzen.

### **Begründung:**

Die Stadt Landau in der Pfalz bietet mit einer überwiegend flachen Topographie hervorragende Ausgangsbedingungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Auch die Stadtstruktur mit einem verdichteten Zentrum und acht sternförmig um die Stadt herum angeordneten Stadtteilen begünstigt die Radnutzung aufgrund kurzer Wege von allen Stadtteilen in das Zentrum. Jeder Stadtteil liegt vom Zentrum aus mit dem Fahrrad maximal fünf Kilometer entfernt, die maximale Entfernung der Stadtteile untereinander liegt bei zehn Kilometern. Die an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden der Verbandsgemeinden Herxheim, Offenbach und Landau-Land sind bei Entfernungen von maximal 10 Km ebenfalls prädestiniert für eine Radnutzung.

Der Radverkehrsanteil im Stadtgebiet Landau bewegt sich bereits heute auf einem hohen Niveau. Nach der Modal - Split - Untersuchung aus dem Jahre 2018 liegt der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen bei 22 %. Im Binnenverkehr sogar bei 29 %. Ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens wird also bereits heute schon über den Radverkehr abgewickelt. Die Stadt Landau will diese Anteile durch Schaffung einer radgerechten Infrastruktur sowohl im bebauten Bereich als auch im Außenbereich weiter erhöhen und damit einen wichtigen Beitrag zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem leisten.

Neben den Verbesserungen innerhalb des bebauten Gebietes der Innenstadt hat sich die Stadt Landau jedoch auch die Verbesserung der Verbindungen in die Stadtdörfer und das angrenzende Kreisgebiet zum Ziel gesetzt. Ausgebaute, gut befahrbare Radwegeverbindungen von den Verbandsgemeinden und Stadtdörfern zur Innenstadt

und umgekehrt würden die Nachfrage begünstigen und einen Anreiz schaffen, auch als Stadtdorfbewohner bzw. Stadtdorfbewohnerin auf das Auto zu verzichten.

In Ermangelung eigenständiger und straßenbegleitender Radwege nehmen dabei die Wirtschaftswegeverbindungen eine wichtige Rolle ein. Diese werden bereits heute von Radpendlerinnen und Pendlern sowie Radtouristinnen und Touristen als direkte Verbindungen zwischen den um Landau gelegenen Gemeinden und der Innenstadt genutzt. Auch unter dem Aspekt der Flächenversiegelung und der Kosten ist ein eigenständiges Radwegenetz nicht zu befürworten. Die Wirtschaftswege in Landau werden von den Landwirten und Winzern ausschließlich zur Bewirtschaftung der angrenzenden Felder und Weinberge genutzt. Das Verkehrsaufkommen dadurch ist sehr gering, so dass die Wege die überwiegende Zeit nicht befahren werden. Eine Mischnutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr, Radfahrer und Fußgänger ist daher bei gegenseitiger Rücksichtnahme im Begegnungsfall unproblematisch.

Viele der Wirtschaftswegeverbindungen zwischen den Stadtdörfern und der Kernstadt, zwischen allen Stadtdörfern untereinander und zu den angrenzenden Verbandsgemeinden befinden sich jedoch in einem baulich schlechten Zustand und müssen ertüchtigt werden, damit attraktive, sichere und komfortable Wegeverbindungen für Radfahrerinnen und Radfahrer geschaffen werden können. Neben den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Landau soll dieser Schritt ein weiterer wichtiger Baustein zur Verbesserung und Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes darstellen.

Ziel der Stadt Landau ist die Verknüpfung der einzelnen Radwegeverbindungen zu einem Radring rund um die Kernstadt mit Verbindungen zu den Stadtdörfern und den umliegenden Verbandsgemeinden. Die Stadt Landau hat dafür ein Wegenetzkonzept für das gesamte Stadtgebiet unter Nutzung der bestehenden Wirtschaftswege erstellt. Der Neubau von Radwegen ist unter dem Aspekt der Flächenversiegelung, der Kosten, des erforderlichen Grunderwerbs und der unsicheren Baurechtsbeschaffung nicht vorgesehen.

Die vorgesehenen Strecken des Radnetzes stellen bestehende Wirtschaftswege dar, deren Oberflächen sanierungsbedürftig sind oder befestigt werden müssen. Zur Herstellung des Netzes sind daher abschnittsweise entsprechende Umbaumaßnahmen erforderlich. Eine Befestigung durch Asphaltierung gewährleistet einen dauerhaft guten, sicheren und ebenen Zustand der Strecken. Durch die Befestigung dieser Wege sollen weitere Schlaglöcher vermieden und die Unterhaltungskosten minimiert werden.

Das geplante Radnetz berücksichtigt die Belange von Pendlern, Schülern, Touristen, Alltags- und Gelegenheitsradfahrern und schafft für den Radverkehr ausgewiesene Routen. In die Kernstadt von Landau fahren täglich rund 15 000 Einpendlerinnen und Einpendler. Diesen soll eine Alternative für die Nutzung des Motorisierten Individualverkehr angeboten werden. Die dargestellten Radverkehrsverbindungen sind zudem Teil (über-)regionaler Radwegenetze.

Im Rahmen des Radwegeprogramms „Stadt-Land“ sind im Haushalt 2023 Kostenpositionen in Höhe von 800.000 Euro (2023) sowie in den Finanzplanungsjahren 1,2 Mio. Euro (2024) und jeweils 0,5 Mio. (2025 und 2026) für die Gesamtmaßnahme vorgesehen.

In einem ersten Maßnahmenpaket werden die wichtigen Wege in den Bereichen Queichheim und Mörlheim ausgebaut. Der entsprechende Förderantrag wurde bereits vom Bundesamt für Logistik und Mobilität positiv beurteilt und wird derzeit vom LBM

fachlich geprüft. An diese bereits beantragten Maßnahmen sollen sich die in Anlage 1 dargestellten Verbindungen nach Wollmesheim, Queichheim sowie Wegeverbindungen von Arzheim nach Ranschbach und Siebeldingen anschließen.

Die Wege befinden sich derzeit in einem schlechten baulichen Zustand und können von Radfahrenden nicht oder nur sehr schlecht genutzt werden. Die Verkehrssicherheit für Radfahrende ist im momentanen Zustand nicht gewährleistet.

Weg 1 stellt die direkte Verbindung zwischen Arzheim und Siebeldingen dar und ist Teil des Winzer-Radrundweges. Es handelt sich um einen unbefestigten Wirtschaftsweg, der sich zwischen zwei Böschungen entlang eines Grabens befindet. Der Teilabschnitt von Arzheim bis zu Weg 1 wurde bereits vor Jahren asphaltiert. Der Weg soll auf einer Länge von 600 m mit einer Breite von 3,00 m zzgl. Banketten von 0,5 m befestigt werden. Die Kosten des Abschnittes betragen rd. 120.000 €

Weg 2 verläuft auf der ehemaligen K 3 und verbindet Arzheim und das Stadtgebiet von Landau mit der Deutschen Weinstraße und den dortigen Gemeinden und Wegen. Die K 3 wurde auf Grund ihres desolaten Zustandes eingezogen und bietet sich optimal als Radwegeverbindung in das Gebiet des Kreises Südliche Weinstraße und Ranschbach an. Für eine Ausbaulänge von 2.000 m und einer Ausbaubreite im Bestand von 4,00 m zzgl. Banketten von 0,5 m sind Kosten in Höhe von rd. 470.000 € veranschlagt. Parallel zur alten K 3 befinden sich beidseits Graswege, so dass die ehemalige K 3 nicht von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden muss. Da es sich bei der ehemaligen K 3 um eine wichtige Radverbindung zwischen dem Stadtgebiet von Landau und den Gemeinden entlang der Deutschen Weinstraße handelt, soll diese Verbindung als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Entlang des Birnbachs verläuft Weg 3. Der Weg stellt die direkte Verbindung zwischen Wollmesheim und der Kernstadt dar und ist bereits heute sehr stark von Radfahrenden frequentiert. Der Zustand verschlechtert sich insbesondere durch Wurzelschäden zusehends. Die angrenzenden Felder werden in Längsrichtung bewirtschaftet. Die Kosten liegen bei einer Länge von 1.100 m und einer Ausbaubreite von 3,00 m zzgl. Banketten von 0,5 m bei rd. 320.000 €. Die Verwaltung hat zuvor die Möglichkeit eines größeren Projektes im Rahmen einer Renaturierung des Birnbachs auch als Beitrag zur Biotopvernetzung und zum Hochwasserschutz geprüft. Nötig wäre hierfür aber ein projektbezogenes Flurbereinigungsverfahren, für das nach Auskunft übergeordneter Behörden auf unabsehbare Zeit keine personellen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Aufgrund dieser Erkenntnisse soll der Weg am Birnbach nun zumindest mittelfristig ertüchtigt werden.

Weg 4 befindet sich im Südwesten von Landau zwischen Hagenauer Straße und Wollmesheim. Das Wegeteilstück stellt einen Lückenschluss zwischen den befestigten Wegen an der Hagenauer Straße und in Richtung Wollmesheim dar. Derzeit ist dieses Teilstück nur ein Grasweg. Der Weg soll auf einer Länge von 225 m mit einer Breite von 3,00 m zzgl. Banketten von 0,5 m befestigt werden. Die Kosten liegen bei rd. 70.000 €.

Weg 5 verläuft entlang des Birnbaches im Gewerbepark Am Messegelände zwischen Johannes-Koppstraße und Kraftgasse und stellt einen Teilabschnitt der Ost-West-Verbindung zwischen der Südstadt und Queichheim und Mörlheim dar. Die wassergebundene Befestigung des Weges befindet sich in sehr schlechtem Zustand und muss dringend erneuert werden. Die Kosten der Erneuerung des 2,50 m breiten Weges liegen bei 80.000 €.

Bei einer erstmaligen Befestigung und Asphaltierung der Wege erfolgt ein naturschutzrechtlicher Ausgleich. Dieser ist in den Kosten berücksichtigt.

Für den Ausbau der Wege wird ein Förderantrag im Sofortprogramm Stadt-Land des Bundes eingereicht. Sollte Landau weiterhin als besonders finanzschwach eingestuft werden liegt die Förderquote bei 90 % der zuwendungsfähigen Kosten, andernfalls bei 75 %. Hierzu finden derzeit Abstimmungen mit dem Ministerium des Innern statt. Da Planung, Ausschreibung und Baubegleitung durch das Stadtbauamt erfolgt, ist davon auszugehen, dass die gesamten Kosten förderfähig sind. Bei Gesamtkosten in Höhe von 1.060.000 € liegt bei einer Förderung in Höhe von 90% der Förderbetrag bei 954.000 € und der Eigenanteil bei 106.000 €. Bei einer Förderung von 75 % beträgt der Förderbetrag 795.000 € und der Eigenanteil 265.000 €. Sollte ein Teil der Kosten nach Prüfung der Förderbehörde als nicht förderfähig angesehen werden und sich damit der Eigenanteil erhöht, müssen diese Kosten in gleicher Höhe durch echte Einsparungen (Reduzierung des Maßnahmenumfangs innerhalb der Gesamtmaßnahme oder Streichungen bei anderen Maßnahmen) kompensiert werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt nach Vorlage des Förderbescheides und Freigabe der erforderlichen Eigenmittel. Der Umfang der auszuschreibenden Maßnahmen erfolgt mit Blick auf das von Aufsichtsbehörde für das jeweilige Haushaltsjahr zu genehmigende Kreditkontingent in Abhängigkeit der Haushaltsmittel und steht damit unter Haushaltsvorbehalt.

#### **Finanzielle Auswirkung:**

Produktkonto: 5410 096310 und 55412 5231

Haushaltsjahr: 2023 und 2024

Betrag: Weg 1 – 4: PK 5410 096310 2023 + 2024: 980.000 €

Weg 5: PK 55412 5231 2023: 80.000 €

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 Lageplan

**Beteiligtes Amt/Ämter:**

Dezernat I - OB  
Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung  
Ordnungsamt  
Umweltamt

Schlusszeichnung:

