



Sitzungsvorlage 660/361/2023

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 06.11.2023	Aktenzeichen: 66_11_00_05 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	25.09.2023	Vorberatung N	
Stadtvorstand	02.10.2023	Vorberatung N	
Mobilitätsausschuss	11.10.2023	Entscheidung Ö	
Stadtvorstand	06.11.2023	Vorberatung N	
Mobilitätsausschuss	22.11.2023	Entscheidung Ö	

Betreff:

Klimaschutz durch Radverkehr - Ausweisung von Angebotsstreifen für den Radverkehr im Nordring sowie eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Nordring/Westring

Beschlussvorschlag:

1. Der Planung zur Umgestaltung des Nordringes zwischen An 44 und Ostring nach den Anlagen 1 und 2 wird zugestimmt.
2. Der Nordring zwischen Ostring und Industriestraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen und aus dem Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr herausgenommen.

Begründung:

Der Nordring bildet im intergrierten Mobilitätskonzept der Stadt Landau eine wichtige Ost-West Verbindung im Radvorrangnetz, ist in Teilen aber auch Vorrangroute für den Kfz-Verkehr. Im Radwegeprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ ist der mittlere Abschnitt des Nordringes Teil des Radrings zur Verbindung der Schul-, Universitäts- und Bildungsstandorte.

Mit der vorliegenden Planung soll die Radwegeinfrastruktur im Nordring ausgebaut und verbessert werden. Vorgesehen sind beidseitige Rad-Angebotsstreifen, die den Radfahrenden einen eigenen Raum zur Fortbewegung anbieten. Radfahrstreifen sind auf Grund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich. Breite Rad-Angebotstreifen stellen daher eine praktikable und durchgängige Alternative dar.

Die Anlage von Angebotsstreifen für den Radverkehr ermöglicht auch die Ausweisung der Gehwege nur für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Kindern unter 10 Jahren mit Rädern. Damit werden Konfliktsituationen bei Grundstücksausfahrten und zwischen Fußverkehr und Radverkehr vermieden. Der Kfz-Verkehr wird durch die Angebotsstreifen in seiner Leichtigkeit nicht beeinträchtigt.

Der bauliche Zustand des Nordringes hat sich in den letzten Jahren verschlechtert, so dass die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr gegeben sind. Durch Straßenschäden wie Aufbrüche, Setzungen und Netzkrisse befindet sich die Straße in einem schlechten baulichen Zustand. Eine Sanierung der Asphaltdeckschicht ist daher dringend geboten. Auch in Ihrer Funktionalität erfüllt die

Straße nicht mehr die Anforderungen an einen modernen Verkehrsweg – weder für den Kfz- noch für den Radverkehr. Die Nutzungsansprüche decken sich nicht mit der bestehenden Straßenaufteilung und Verkehrsregelung. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes und einer Fahrbahnsanierung sollen die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessert werden.

Die Planung der Angebotsstreifen erstreckt sich über den gesamten Nordring zwischen Erlenbachstraße und An 44. Die Angebotstreifen sind mit 1,85 m – 1,95 m Breite konzipiert. Die Umsetzung erfolgt in zeitlich gestaffelten Abschnitten. Der Abschnitt Ostring – Fortstraße ist Teil des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“ und wird im Jahr 2024 baulich umgesetzt. Die Umsetzung des westlich anschließenden Abschnittes folgt anschließend.

Kreisel Nordring/Westring/Alter Meißplatz

Mit einem (zunächst temporären) Kreisverkehr im Knotenpunkt Nordring/Westring sollen die Zu- und Ausfahrtmöglichkeiten des Alten Meißplatzes neu geregelt und optimiert werden. Die Parkraumanalyse zur Innenstadt hatte ergeben, dass auf dem Alten Meißplatz zahlreiche Kapazitäten insbesondere für den innerstädtischen Handel ungenutzt sind. Die bessere An- und Abfahrbarkeit soll den attraktiven Parkraum stärken. Zudem werden durch einen Kreisverkehr die Abbiegebeziehungen in diesem Knotenpunkt verbessert, insbesondere vom Westring kommend in die Eichbornstraße.

Sollte sich der Kreisverkehr nach einer Testphase von maximal einem Jahr bewähren, wird das Stadtbauamt beauftragt, einen Zuschussantrag beim LBM einzureichen und nach Bewilligung den Kreisverkehr baulich umzusetzen.

Östlicher Teil des Nordrings

Mehrere Stadtratsfraktionen meldeten bezüglich des östlichen Abschnitts des Nordrings, zwischen Ostring und Industriestraße, Bedenken an. Dieser befindet sich zwar auch im Vorrangnetz motorisierter Verkehr, verläuft aber parallel zur besser ausgebauten und geeigneten Industriestraße. Zwar kündigte die Stadtverwaltung zur Kompensation der Neuaufteilung des östlichen Nordringteilstücks die Schaffung weiterer öffentlichen Stellplätze via Stellplatzablöse an, doch besteht aus Sicht der Verwaltung noch eine andere geeignete Alternative.

Der Ostteil des Nordrings könnte baulich inklusive 31 Stellplätze so verbleiben, aber als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Zwar würde sich die zu entsiegelnde Fläche für zusätzliches Stadtgrün reduzieren, aber auch die Kosten. Da dieser Teil des Nordrings eher den Charakter einer Straße in einem Wohngebiet aufweist und es dort erheblich weniger motorisierten Verkehr gibt, wäre die Ausweisung als Fahrradstraße mit Freigabe für motorisierte Fahrzeuge und die Herausnahme aus dem Vorrangroutennetz motorisierter Verkehr eine Lösung. An der Lichtsignalanlage Nordring/Ostring/Haardtstraße wäre zukünftig die Fahrbeziehung Nordring/Ostring zu bevorzugen, was zur Stärkung des Ostrings als Nord-Süd-Achse gemäß Mobilitätskonzept und Quartiersverkehrskonzept Innenstadt beitragen würde.

Stadtgrün

Die bestehenden Baumscheiben im Nordring bleiben erhalten und werden, wo möglich, vergrößert. Bisher durch Poller geschützte Bereiche sollen entsiegelt und bepflanzt werden. Dies trägt zur besseren Versickerung von Regenwasser und damit zur Bewässerung der Baumstandorte und Begrünung des Straßenraumes bei. Durch die

Entsiegelung und Begrünung werden die Standortbedingungen für die Bäume und somit deren Überlebenschancen entlang der Straße nachhaltig verbessert. Im Sinne des „Schwammstadt“-Prinzips kann durch die Entsiegelung mehr Regenwasser im Boden aufgenommen und den Bäumen zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wirkt die zusätzliche Begrünung durch vermehrte Verdunstung kühlend auf die Umgebung. Darüber hinaus wird durch die ergänzende Begrünung das Straßenbild attraktiver und die Ökologie gefördert. Insgesamt können so rd. 420 qm entsiegelt und begrünt werden. Die Flächen sind im Lageplan Grün gekennzeichnet.

Abstellmöglichkeiten

In der gesamten Straße werden zwischen Westring und Ostring die Parkflächen neu geordnet und neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Die genaue Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ergibt sich nach der baulichen Fertigstellung der Straße und wird vor Ort festgelegt.

Vereinbar mit der Anlage der Rad-Angebotsstreifen können 32 Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn des Nordrings sowie im Seitenstreifen des Abschnitts zwischen Neustadter Straße und Weißquartierstraße erhalten bleiben. Alternative Parkmöglichkeiten stehen im direkten Umfeld in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Gemäß der Parkraumanalyse sind das für den Mittelabschnitt des Nordrings durchschnittlich mindestens 26 freie Stellplätze in der Nordparkstraße sowie mindestens 17 Stellplätze auf dem Gummi-Mayer-Parkplatz und für den Westabschnitt 344 Stellplätze auf dem Alten Meßplatz.

Die 24 verbleibenden öffentlichen Stellplätze im Nordring zwischen An 44 und Ostring sollen als Teil des Parkraummanagements als Behinderten-, Kurzzeit-, Liefer- und Ladezonenstellplätze genutzt werden. Ziel ist es, die Distanzen für Menschen mit Beeinträchtigungen möglichst kurz zu halten und das Ausladen von Einkäufen in allen Abschnitten weiter zu ermöglichen. Anfahrbarkeit sowie Be- und Entlade- und Haltevorgänge sind so gewährleistet, nur das langfristige Parken für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Pendlerinnen und Pendler muss auf die Alternativen verlagert werden. Der Großteil der Stellplätze würde zukünftig nicht mehr bewirtschaftet werden.

Als Variante wurde untersucht, wie viele Stellplätze maximal zwischen die Baumreihen verlagert werden können. Die Untersuchung ergab eine Differenz von 15 Stellplätzen. Verkehrlich wäre dies jedoch die wesentlich schlechtere Lösung, da bei direkt parallel verlaufender Rad-, Park- und Fußgängerinfrastruktur die Verkehrssicherheit durch unachtsam geöffnete Autotüren, schlechte Sichtbeziehungen und einen unübersichtlichen Straßenraum stark beeinträchtigt wird. Auch wird die Leichtigkeit und Sicherheit des fließenden Kfz-Verkehrs durch ein- und ausparkende Autos in diesem Straßenzug beeinträchtigt. Zudem würde der Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger reduziert. Die Baukosten würden sich bei einer Ausbauvariante mit größtmöglicher Verlagerung der Parkplätze in die beidseitigen Baumreihen um rd. 150.000 Euro für den gesamten Ausbauabschnitt erhöhen und die Maßnahmen zur Klimaanpassung durch Flächenentsiegelung wären größtenteils unmöglich. Aus diesen Gründen wurde diese Variante verworfen.

Kosten und Umsetzung

Der Abschnitt des Nordringes zwischen Ostring und Fortstraße ist Bestandteil des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“. Förderfähig sind die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (30.000 € für Markierungsarbeiten /

Angebotsstreifen). Der Ausbau der Parkplätze außerhalb der Fahrbahn wird über Stellplatzablösemittel finanziert (350.000 €). Der Ausbau ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Die Umsetzung des weiteren Abschnittes zur An 44 erfolgt im Anschluss in den Jahren 2024 und 2025. Die Ausschreibung und Vergabe der Gesamtmaßnahme erfolgt in einem Verfahren. Wenn sich der Kreisverkehr in seiner Funktionalität bewährt und der LBM Mittel für den Ausbau bereitstellt, erfolgt die bauliche Umsetzung nach Abschluss der Baumaßnahmen im gesamten Verlauf des Nordrings im Jahre 2026.

Die Baukosten der Maßnahme stellen sich wie folgt dar:

1. Förderabschnitt Ostring - Fortstraße

Umsetzung: 2024	
Gesamtkosten:	380.000 €
Förderung:	25.500 €
Stellplatzablösemittel	350.000 €
Stadtanteil:	4.500 €

2. Abschnitt Fortstraße – An 44 mit temporärer Anlage eines Kreisverkehrs

Umsetzung: 2024/2025	
Gesamtkosten:	145.000 €
Wiederkehrende Beiträge:	93.000 €
Stadtanteil:	52.000 €

3. Kreisverkehr Nordring/Westring/Alter Meßplatz

Umsetzung: 2026	
Gesamtkosten:	300.000 €
Wiederkehrende Beiträge:	192.000 €
Förderung:	70.000 €
Stadtanteil:	38.000 €

Gesamtstrecke:

Gesamtkosten:	825.000 €
Förderung:	95.500 €
Wiederkehrende Beiträge:	285.000 €
Stellplatzablösemittel	350.000 €
Stadtanteil:	94.500 €

Finanzielle Auswirkung:

Produktkonto: 5410 096319, 5410 096319, 5410 096320, 5460.2332000

Haushaltsjahr: 2024 - 2025

Betrag: 825.000 €

1,01 Mio. €

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja X / Nein

Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja X / Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja X / Nein

Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:

Förderbescheid liegt vor: Ja X / Nein

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

Sonstige Anmerkungen:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja X / Nein
Begründung:

Anlagen:

- Anlage 1 Lageplan Teil 1
- Anlage 2 Lageplan Teil 2
- Anlage 3 Straßenquerschnitt

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat I - OB
Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung
Ordnungsamt
Umweltamt

Schlusszeichnung: