

BIKEN
BEWEGEN
BILDUNG

V
E
R
N
E
T
Z
E
N

Landau tritt in die Pedale

Förderantrag
Klimaschutz durch Radverkehr



Landau in der Pfalz im Mai 2020

Stadtverwaltung
Landau in der Pfalz
Marktstraße 50
76829 Landau in der Pfalz

PROJEKTANTRAG - KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR

Inhalt

1.	Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf.....	4
2.	Projektziele, Zielgruppen und Akteure	6
3.	Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken	7
3.1.	Maßnahmenpaket 1	7
3.2.	Maßnahmenpaket 2	10
3.3.	Maßnahmenpaket 3	12
3.4.	Maßnahmenpaket 4	14
3.5.	Maßnahmenpaket 5	16
4.	Regionale Modellhaftigkeit.....	19
5.	Treibhausgasminderung	20
6.	Monitoring	22
7.	Öffentlichkeitsarbeit.....	23
8.	Arbeits- und Meilensteinplanung.....	30
8.1.	Arbeitsplanung	30
8.2.	Planungs- und Genehmigungsverfahren.....	31
9.	Flächenverfügbarkeit.....	32
10.	Ausgabenübersicht	33
10.1.	Ermittlung des förderfähigen Radanteils bei Infrastrukturmaßnahmen.....	33
11.	Finanzierungsübersicht.....	36
12.	Anlagen.....	37
12.1.	Anlage 1: Plandarstellung.....	37
12.2.	Anlage 2: Projektsteckbrief des Gesamtprojekts.....	37

12.3.	Anlage 3: Ausgabenübersicht.....	37
12.4.	Anlage 4: Datenblätter mit detaillierter Kostenaufstellung	37
12.5.	Anlage 5: Zeit – und Arbeitsplan als Balkenplan.....	37
12.6.	Anlage 6: Bestätigungen der Kämmerei	37

1. PROJEKTGEBIET, AUSGANGSLAGE, FÖRDERBEDARF

Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz stellt mit rund 48.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 82,94 km² Fläche ein bedeutendes Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums in der Region Deutsche Weinstraße dar. Aufgrund ihrer Lage in der oberrheinischen Tiefebene mit einer überwiegend flachen Topographie und einer milden Witterung bietet die Stadt hervorragende Ausgangsbedingungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Auch die Stadtstruktur mit einem verdichteten Zentrum (34.500 Einwohner) und sternförmig um die Stadt herum angeordneten Stadtteilen (insgesamt 13.560 Einwohner) 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. Somit liegen alle innerstädtischen Relationen in einer Distanzklasse, die mit dem Fahrrad gut zu bewältigen ist.

Eine wichtige Funktion nimmt Landau als regionaler Bildungsstandort ein. Neben elf Grundschulen, sieben weiterführenden Schulen, vier Förderschulen und einer berufsbildenden Schule ist auch die Universität Koblenz-Landau ansässig und bildet über 8.700 Studenten in vier Fachrichtungen aus. Der Einzugsbereich Landaus erstreckt sich auf rund 250.000 Menschen.

Landau hat als Deutschlands größte weinbautreibende Gemeinde Deutschlands zudem eine große Bedeutung für den regionalen und überregionalen Tourismus.

Entsprechend haben die Verkehrsströme innerhalb der letzten Jahrzehnte kontinuierlich zugenommen. Auch durch das anhaltende Bevölkerungswachstum im Landauer Stadtgebiet (Zuwachs von 10,6% zwischen 2005 und 2019) durch Nachverdichtung und Neubaugebiete wird eine weitere Zunahme des Verkehrs prognostiziert.

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.

Auf dem Hauptstraßennetz wurden in den letzten Jahren verstärkt Radwege angelegt. Eine netzartige Erschließung der Hauptstraßen mit Radverkehrsinfrastruktur existiert jedoch noch nicht. Vereinzelt wurden im Nebennetz Fahrradstraßen angelegt. Vereinzelt wurden Fahrradstraßen angelegt, die großen Zuspruch erfahren

Die Stadt Landau hat sich zum Ziel gesetzt, das Verkehrssystem auf Basis einer verkehrsträgerübergreifenden, integrierten Verkehrsplanung weiterzuentwickeln. Daher wurde 2019 ein integriertes Mobilitätskonzept aufgestellt. Ein Hauptthema war dabei die Wege zu und zwischen den Schulen und Bildungseinrichtungen. Im Fokus stand hierbei der erweiterte Altstadtring, an dem sich zahlreiche Universitätsstandorte und Schulen befinden.

Die Universitäts-, Schul-, Kindergarten- und Ausbildungsstandorte in Landau sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Universität, ohne zentralen Campus, verteilt sich ebenfalls auf das gesamte Stadtgebiet.

Die Bildungseinrichtungen sind nicht auf direkter Route zügig mit dem Fahrrad zu erreichen. Gerade für den Schülerverkehr sind beispielsweise mangelnde Querungshilfen stark befahrener Straßen kritisch zu sehen. Insgesamt ist die Beschilderung und Erkennbarkeit von Radverbindungen mangelhaft. Die Radverkehrsführung ist auch für den Kfz-Verkehr oftmals nicht auffällig genug, um ein angemessenes Fahrverhalten zu bewirken.

Eine im Rahmen des Mobilitätskonzepts online durchgeführte Radverkehrsumfrage weist weiterhin auf die starke Bedeutung der Wegebeziehung der Universitätsstandorte zum Bahnhof hin. Dies wird auch durch die Tatsache unterstrichen, dass viele Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende aus den umliegenden (Groß-)Städten, wie z.B. Mannheim und Karlsruhe, und Landkreisen nach Landau einpendeln. Eine gute Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist daher eine zentrale Anforderung, um die Verkehrsmittel des Umweltverbunds für den Bildungsverkehr zu stärken.

Auch auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept hat die Stadt Landau bereits wichtige Umbaumaßnahmen und Weiterentwicklungen im Verkehrssystem auf den Weg gebracht. Innerhalb der beiden bestehenden Stadtumbaugebiete Östliche Innenstadt, Stadtbau West und Aktive Stadtzentren (Förderung über Aktive Stadt- und Ortsteilzentren) wurden zahlreiche städtebauliche und verkehrsbezogene Maßnahmen gefördert. Diese Maßnahmen zielen auf ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsträger ab, wodurch die Attraktivität der Innenstadt insgesamt erhöht wird. Im Rahmen dieser Projekte findet der Radverkehr Beachtung, kann aber nicht spezifisch gefördert werden. Über die Studie „Stadtverkehr in Landau“ wurde das Nahverkehrssystem Landaus untersucht und Empfehlungen für den Ausbau des Angebots im öffentlichen Nahverkehr mit der Neuausschreibung der Linienbündel erarbeitet.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde ein Vorrangnetz für den Radverkehr entwickelt, das neben Radwegen entlang der Hauptstraßen möglichst verkehrsarme Verbindungen durch das Nebennetz ermöglicht. Dadurch sollen potentielle Nutzer angesprochen werden, die aufgrund von Sicherheitsbedenken die Radnutzung auf Hauptverkehrswegen scheuen, wie zum Beispiel Familien, die mit Kindern unterwegs sind. Die Bürgerbeteiligung und die Radverkehrsumfrage im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzeptes haben gezeigt, dass Sicherheitsbedenken und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr ein wesentlicher Hemmfaktor für das Fahrradfahren in Landau sind. Ein weiterer Grund für eine radgerechte Infrastruktur ist der Anspruch, dass es ein Radverkehrsnetz gibt, auf dem das Fahrradfahren Freude bereitet und möglichst stressfrei ist.

2. PROJEKTZIELE, ZIELGRUPPEN UND AKTEURE

Ziel des Projektes ist die Einrichtung eines die Innenstadt umfassenden Fahrradrings. Dieser verknüpft die Bildungseinrichtungen untereinander und mit wichtigen Halten des ÖPNV. Zielgruppen der Maßnahmen sind damit die Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildenden Landaus. Aber auch Familien mit Kindern und allgemein alle Radfahrenden profitieren von einer neuen Verkehrsinfrastruktur. Allein die Besucher der Bildungseinrichtungen stellen eine Gruppe von ca. 17.000 Personen dar. Dies unterstreicht die Relevanz, die der Ausbildungsverkehr in Landau hat.

Die Einzelmaßnahmen bilden gut durchdachte Lückenschlüsse oder schaffen neue Verbindungen. Auf allen Strecken 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 nicht nur Radfahrerinnen und Radfahrer, auch Fußgängerinnen, Fußgänger und Anwohnerinnen und Anwohnern kommt das Netz zu Gute und stärkt die nicht-motorisierte Nahmobilität.

Der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer soll stärker in den Vordergrund der Verkehrspolitik gerückt und dadurch gesellschaftlich thematisiert werden. Dies kann als integratives Leitbild wirken, um alle Interessengruppen im Verkehr auf ein gemeinsames Ziel, die Erhöhung der Sicherheit, zu verpflichten. Dies erleichtert die Maßnahmenumsetzung und die Schaffung von Akzeptanz in der Bevölkerung, beispielsweise bei Konflikten um wegfallenden Parkraum. Die Schülerinnen und Schüler sowie Studierende werden wiederum durch eine Einbeziehung in das Projekt frühzeitig für Probleme der Verkehrsplanung sensibilisiert und als Multiplikatoren für eine nachhaltigere Verkehrsraumgestaltung gewonnen.

Durch die Maßnahmen wird der Schülerinnen- und Schüler-, Studierenden- und Ausbildungsverkehr in Landau nachhaltiger abgewickelt. Eltern können ihre Kinder angstfrei selbstständig zur Schule schicken und Ausbildungsstätten aktive Schulwege ihrer Schülerinnen und Schüler fördern. Angestrebte Wirkung ist die deutliche Erhöhung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs sowohl im Ausbildungsverkehr als auch im Alltagsverkehr. Dazu muss der Radverkehr in Landau präsenster, ein positives Image geschaffen und die Zufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur allgemein gesteigert werden. Ziel ist eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils im gesamten Stadtgebiet. Um eine langfristige und gesellschaftsübergreifende Wirkung zu erreichen, werden alle gesellschaftlichen Akteure über die Kommunikationsmaßnahmen aktiv eingebunden.

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.

3. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN UND DEREN ZUSAMMENWIRKEN

Um näher an das Ziel einer durchgängigen Erschließung für den Radverkehr in Landau in der Pfalz heranzurücken, sollen Lücken im bestehenden Verkehrsnetz geschlossen werden. Vordergründig Bildungseinrichtungen sollen im Zuge dieses Projekts auf direkter Route und zügig mit dem Fahrrad erreicht werden können.

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. Hier wird unterschieden zwischen radgerechtem Umbau des Straßenraums und der Ausweisung als Fahrradstraße.

Im Folgenden werden die Maßnahmenpakete und die jeweils dazugehörigen Einzelmaßnahmen beschrieben.

3.1. MASSNAHMENPAKET 1

Das Maßnahmenpaket 1 umfasst mehrere Straßenzüge im Westen der Innenstadt und verbindet den Campus der Universität mit einer weiteren Außenstelle in der Waffestraße und mit der Grundschule Süd.

1.1 Fortstraße Nord, radgerechter Umbau

Die Fortstraße dient als wichtige Verbindung zwischen dem Campus Nord und der Innenstadt von Landau. Zwischen der Straße Am Kronwerk und Nordring wird die Fortstraße Süd von beidseitigen Parkmöglichkeiten flankiert. Dahinter sind ausreichend groß dimensionierte Gehwege angeordnet. Die Fahrbahn weist eine Breite von nur 5 m auf. Der Straßenabschnitt zwischen Nordring um Am Kronwerk ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen.

Der Streckenabschnitt zwischen Am Kronwerk und dem Universitätscampus (Fortstraße Nord) hingegen weist einen baulich schlechteren Zustand auf und soll deshalb radgerecht ausgebaut werden.

1.2 Marktstraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Als Bindeglied zwischen der Nordstadt und dem Stadtzentrum und zum Lückenschluss des bestehenden Radnetzes ist eine Ausweisung der Marktstraße zwischen dem Nordring und der Pestalozzistraße als Fahrradstraße eine logische Konsequenz, um ein geschlossenes Radwegenetz herstellen zu können. Der Radverkehr wird zum momentanen Zeitpunkt auf der Fahrbahn, nicht separiert vom Kfz-Verkehr, geführt. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Nordring/Marktstraße steht zum Umbau zugunsten des Radverkehrs an. Signale für den Radverkehr und Radaufstellflächen werden eingerichtet. Der Kfz-Verkehr soll auf einer Spur gebündelt über die Kreuzung geführt und dem Radverkehr damit eine höhere Bedeutung beigetragen werden.

1.3 Pestalozzistraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Die Pestalozzistraße zwischen Waffenstraße und Marktstraße weist einen ausreichend groß dimensionierten Querschnitt auf, um den Kfz-Verkehr zusammen mit dem Radverkehr unter zu bringen. Im Zuge des Projekts soll die Pestalozzistraße verkehrsrechtlich zu einer Fahrradstraße ausgewiesen werden. Der Radverkehr wurde bisher auf der Fahrbahn geführt. Mit der Ausweisung einer Fahrradstraße wird dem Radverkehr eine höhere Bedeutung beigemessen. Die Pestalozzistraße wird nach Ausweisung als Fahrradstraße dem Radverkehr vorbehalten. Weiterer Verkehr wird durch ein Zusatzschild erlaubt.

1.4 Waffenstraße, radgerechter Umbau

Die entlang der Innenstadt gestreckte Waffenstraße weist eine durchschnittliche Querschnittsbreite von ca. 10 m auf. Aufgrund der unterschiedlichen Breiten und Anordnungen von Parkständen, Gehwegen, Haltestellen und größeren platzähnlichen Elementen wirkt die Waffenstraße unübersichtlich und vor allem für den Radverkehr als eine nicht komfortable Verkehrsinfrastruktur. Definierte Bereiche, sichere Radwege oder sonstige Radfahreinrichtungen sind nicht vorhanden.

Als wichtige Nord-Süd Verbindung am Rande der Innenstadt wird die Waffenstraße vor allem für den Radverkehr von großer Bedeutung sein. Mit dem Ende 2019 beschlossenen Konzept der Neuen Innenstadtmobilität soll in der parallel verlaufenden Marktstraße Radverkehr außerhalb der Zeiten für den Lieferverkehr nicht mehr erlaubt sein. Zur Verbesserung der Radfahrsituation ist eine Umgestaltung der Waffenstraße nach den aktuellen Richtlinien und zur Attraktivierung der Nord-Süd-Verbindung von enormer Bedeutung.

1.5 Wallstraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Die Wallstraße liegt im Südwesten der Innenstadt und verbindet die Waffenstraße mit dem Westring bzw. Südring. In der Wallstraße ist einseitiges Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Die Straße weist eine Gesamtbreite von ca. 11,50 m und eine Fahrbahnbreite von 7 m auf. Im Zuge des Projekts soll die Wallstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Es soll dadurch eine durchgehende Verbindung zwischen Waffenstraße und der sich der Wallstraße in Richtung Goethepark anschließende Parkstraße hergestellt werden.

1.6 Parkstraße/Südring, radgerechter Umbau

Die Parkstraße parallel zur Bahnlinie zeichnet sich momentan durch einseitige Parkstände und einen insgesamt geringen Straßenquerschnitt aus. Parkplätze sind einseitig und auf der westlichen Seite über die gesamte Länge der Parkstraße ausgewiesen. Ein einseitiger Gehweg auf der Ostseite in einer Breite von ca. 2 m ist vorhanden. Somit bleibt nur eine Breite von knapp 4 m für den Radverkehr und den Parkplatzsuchverkehr übrig. Zur Verbesserung der Radfahrsituation soll der Straßenraum der Parkstraße neu geordnet und nach modernen Gesichtspunkten und nach den aktuellen Richtlinien umgestaltet werden.

Um den Radverkehr sicher über den hochfrequentierten Südring führen zu können, sind ebenso umfangreiche Umbaumaßnahmen an der Kreuzung Südring/Wallstraße/Parkstraße notwendig. Der Südring kann zum jetzigen Zeitpunkt über einen Zebrastreifen von den Fußgängerinnen und Fußgängern sowie den vom Rad abgestiegenen Radfahrerinnen und Radfahrern passiert werden.

1.7 Bahnunterführung Parkstraße-Goethepark, radgerechter Umbau

Der Goethepark liegt als wichtige Erholungseinrichtung am südwestlichen Rand der Innenstadt und ist durch die Bahnlinie, die sich über die gesamte Länge des Parks erstreckt von der Innenstadt getrennt. Der Kfz-Verkehr hat die Möglichkeit, diese Barriere über die Schloßstraße am südlichen Ende oder die Westbahnstraße am nördlichen Ende des Goetheparks zu überwinden. Für den Fußgängerverkehr ist eine Unterführung im südlichen Drittel des Parks vorhanden. Es handelt sich hierbei um eine steile Treppeanlage, die nur mühevoll und durch Absteigen vom Rad überwunden werden kann.

Die Bahnunterführung soll barrierefrei und zugunsten des Radverkehrs umgebaut werden, sodass es abseits der Hauptverkehrsstraßen dem Radfahrer bzw. der Radfahrerin möglich ist, die Bahnlinie als Barriere zu überwinden und somit einen weiteren Lückenschluss im Radwegenetz vorzunehmen.

1.8 Hauptweg Goethepark, radgerechter Umbau

Der Hauptweg im Landauer Goethepark soll im Zuge des Projekts für den Radverkehr ausgebaut werden. Hier spielt neben dem Aspekt der Funktionalität auch eine optisch ansprechende und einer Erholungsstätte angepasste Umgestaltung eine wichtige Rolle. Bei der Planung muss neben der Funktionalität und der optischen Verbesserung der Denkmalschutz beachtet und bei der Planung berücksichtigt werden. Die Umgestaltung des Hauptweges im Goethepark trägt als wichtiges Verknüpfungselement zwischen der Innenstadt von Landau und der Südstadt zum Lückenschluss des Radverkehrsnetzes bei.

1.9 Robert-Koch-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße

Vom Goethepark aus muss eine weitere Barriere, die Zweibrücker Straße, überwunden werden, um die Südstadt von Landau erreichen zu können. Bereits im letzten Jahr wurden im Zuge der Deckenerneuerung die Gehwege in der Zweibrücker Straße verbreitert und Querungshilfen eingerichtet, um ein sicheres Queren für den Radverkehr in Nord-Süd sowie umgekehrt zu ermöglichen.

Die Robert-Koch-Straße zeichnet sich durch eine 6 m breite Fahrbahn aus. Abschnittsweise und wechselseitig sind Parkplätze entlang der Robert-Koch-Straße ausgewiesen. Dem Radverkehr steht dennoch eine ausreichende Breite zur Verfügung, um schnell und sicher an das südliche Ende zu gelangen und damit weiteren Bildungseinrichtungen der Stadt erreichen zu können. Im Zuge des Projekts soll die Robert-Koch-Straße verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

1.10 Charles-de-Gaulle-Straße, keine Maßnahmen erforderlich

Die Charles-de-Gaulle-Straße als Weiterführung der Robert-Koch-Straße wurde bereits in den vergangenen Jahren ausgebaut und weist einen sehr guten baulichen Zustand auf. Durch die Umgestaltung des Straßenraums und die Erneuerung des Straßenoberbaus ist ein dynamisches und barrierefreies Befahren der Charles-de-Gaulle-Straße für den Radverkehr möglich. Im Zuge des Projekts sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

1.11 Luise-Harteneck-Straße, keine Maßnahmen erforderlich

Nach einem kurzen Verbindungsstück für den nicht motorisierten Verkehr am südlichen Ende der Charles-de-Gaulle-Straße dient die Luise-Harteneck-Straße, ebenfalls in einem baulich sehr guten Zustand, als wichtiger Lückenschluss im Radwegenetz. Die Luise-Harteneck-Straße bildet zusammen mit der Robert-Koch-Straße und der Charles-de-Gaulle-Straße eine schnelle Radwegeverbindung zwischen verschiedenen Bildungseinrichtungen. Die Grundschule Süd und die Montessorischule in der sich der Luise-Harteneck-Straße anschließenden Dörrenbergstraße können somit über sichere Wege und Straßen mit dem Fahrrad gut und schnell erreicht werden. Im Zuge des Projekts sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

3.2. MASSNAHMENPAKET 2

Im Süden von Landau dienen die Einzelmaßnahmen des Maßnahmenpakets 2 der Verknüpfung wichtiger Schul- und Universitätsstandorte untereinander. Eine wichtige Komponente stellt der Neubau der Geh- und Radwegbrücke über die Bahnlinie dar, die die Hartmannstraße und die Merowinger Straße und damit mehrere Außenstellen der Universität miteinander verbindet. Nach dem Ausbau der Eutzinger Straße im aktuellen Jahr 2020 und zusammen mit den in Maßnahmenpaket 1 beschriebenen Maßnahmen (Charles-de-Gaulle-Straße, Luise-Harteneck-Straße), die sich bereits in einem baulich sehr guten Zustand befinden, soll im Zuge der Umsetzung des Projekts dem Radverkehr eine hohe Bedeutung zugemessen werden, indem diese verkehrsrechtlich als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen.

Im Maßnahmenpaket 2 sind zur Verbesserung der Radwegesituation folgende Maßnahmen vorgesehen.

2.1 Dörrenbergstraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Der Straßenraum der Dörrenbergstraße und zusammen mit der Eutzinger Straße als südlichster Streckenabschnitt im Radring um Landau, weist eine Breite von ca. 10 m auf. Auf der gesamten Länge der Dörrenbergstraße sind keine Parkplätze entlang der Straße ausgewiesen. Die Fahrbahn steht zum jetzigen Zeitpunkt somit in ihrer gesamten Breite von 6 m dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr zur Verfügung. Um dem Radverkehr eine höhere Bedeutung zuzumessen und die Dörrenbergstraße vorrangig dem Radverkehr als sichere Verbindung zwischen den Bildungsstandorten zur Verfügung zu stellen, soll diese verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße soll

die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden und Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr schaffen.

2.2 Eutzinger Straße, Ausweisung als Fahrradstraße

Die Eutzinger Straße befindet sich in einem desolaten baulichen Zustand. Aufgrund der Nutzung als Baustellenzufahrt während des Baus der Landesgartenschau im Jahr 2015 wurde die Straße in Mitleidenschaft gezogen und weist großflächige Aufbrüche und Setzungen auf. Die bestehenden Bodenplatten sind sehr uneben und verursachen zudem großen Lärm. Ein angenehmes und dynamisches Fahren für den Radverkehr ist damit enorm eingeschränkt.

Im April 2020 wurde mit dem Ausbau der Eutzinger Straße begonnen. Der Straßenquerschnitt wird neu geordnet, Parkplätze werden beidseitig der Straße, jedoch versetzt und an ausgewählten Stellen baulich hergestellt. Damit werden die Voraussetzungen für eine Stärkung des Radverkehrs in diesem Streckenabschnitt geschaffen. Im Zuge des Projektes soll die Straße verkehrsrechtlich zu einer Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Eutzinger Straße ist in diesem Abschnitt auf 30 Km/h begrenzt.

2.3 Bahnüberführung Merowinger Straße

Die Brücke zwischen Hartmannstraße und Merowinger Straße über die Bahnlinie ist zum jetzigen Zeitpunkt ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Radfahrer müssen absteigen. Um dem Radverkehr eine Möglichkeit schaffen zu können, die wichtigen Unistandorte in der Merowinger Straße und Bürgerstraße sowie Hartmannstraße sowie letzten Endes auch die Innenstadt von Landau schnell und sicher erreichen zu können, ist eine neue Rad- und Gehwegbrücke über die Bahnlinie geplant. Die Unterbrechung des Radnetzes durch die bestehende Fußgängerbrücke soll damit aufgehoben werden.

2.4 Hartmannstraße, radgerechter Umbau

Die Hartmannstraße mit einer der größten Außenstellen der Universität Landau bildet eine wichtige nördliche Zu- und Ausfahrt in und aus der Innenstadt von Landau. Die Hartmannstraße weist eine Breite von insgesamt knapp 9 m auf. Die Trennung zwischen Fahrbahn und einem Gehweg auf der Westseite erfolgt durch Hochbordsteine. Auf der Fahrbahn ist beidseitiges Parken für den Kfz-Verkehr erlaubt. Der Parkraum ist weder gekennzeichnet noch bewirtschaftet. Der südliche Streckenabschnitt der Hartmannstraße weist einen baulich sehr schlechten Zustand auf. Um die Radfahrsituation in diesem Bereich zu verbessern und dem Radverkehr eine höhere Priorität beizumessen, soll die südliche Hartmannstraße ausgebaut und danach als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

2.5 Cornichonstraße, keine Maßnahmen erforderlich

Die Cornichonstraße wurde im Zuge der Landesgartenschau im Jahr 2015 auf einer Länge von ca. 600 m ausgebaut und der Straßenraum wurde neu geordnet. Eine Baumreihe sorgt für eine Unterbrechung

der zahlreichen Parkplätze entlang der Cornichonstraße. Als Lückenschluss zwischen der neu ausgebauten Bismarckstraße und der Hartmannstraße, die beide verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollen, gilt es, das Zwischenstück der Cornichonstraße auf einer Länge von 60 m in das Radnetz zu integrieren und somit für ein durchgehendes Radverkehrsnetz zu sorgen. Auf dem Zwischenstück der Cornichonstraße soll der Kfz-Verkehr für den Radverkehr sensibilisiert werden. Es sind keine weiteren Maßnahmen im Zuge des Projekts vorgesehen.

3.3. MASSNAHMENPAKET 3

Das Maßnahmenpaket 3 verbindet die Südstadt von Landau mit Außenstellen der Universität Landau mit dem Hauptbahnhof und schlägt eine Brücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen der Strecke Neustadt-Karlsruhe in den Stadtteil Queichheim mit den Schulstandorten Eduard-Spranger-Gymnasium und der Integrierten Gesamtschule Landau. Alle Straßen im Maßnahmenpaket 3 liegen in Tempo 30-Zonen. Dies wird beibehalten.

Im Maßnahmenpaket 3 sind zur Verbesserung der Radwegesituation folgende Maßnahmen vorgesehen:

3.1 Bismarckstraße, Ausweisung zur Fahrradstraße

Die ehemals mit Natursteinpflaster befestigte Bismarckstraße wurde und wird in den Jahren 2019 und 2020 umgebaut und mit einem Asphaltbelag versehen. Im Zuge des Ausbaus wird die Parksituation geregelt, Knotenpunkte geschwindigkeitsdämpfend ausgebaut und gepflastert sowie neue Baumstandorte angelegt. Im Zuge des Projektes soll die Straße abschnittsweise verkehrsrechtlich zu einer Fahrradstraße ausgewiesen werden.

3.2 Glacisstraße, radgerechter Umbau

Die Glacisstraße zeichnet sich durch beidseitig angeordnete Parkplätze und einer sehr in Mitleidenschaft gezogenen Fahrbahndecke aus. Die Parkplätze sind weder markiert noch bewirtschaftet. Gehwege sind durch Hochborde von der Fahrbahn getrennt. Die Gesamtbreite beträgt ca. 14 m. Die Glacisstraße erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion für den Radverkehr in der Südstadt und bietet eine schnelle Verbindung zwischen dem Bahnhofsteil Süd, wichtigen Bildungseinrichtungen und dem Hauptbahnhof. Um dem Radverkehr eine sichere und schnelle Verbindung durch die Südstadt zur Verfügung stellen zu können, ist es notwendig, den Querschnitt der Glacisstraße zu ändern und diese zugunsten des Radverkehrs auszubauen.

Der in der Projektskizze dargestellte Bildungsradweg durch die Vogesenstraße und Ludowicistraße wurde aufgrund geänderter Verkehrsbeziehungen am Knotenpunkt Schloßstraße/Weißenburger Straße/Xyländerstraße durch die günstigere Verbindung durch die Glacisstraße ersetzt. Aufgrund der

geänderten Verkehrsbeziehungen wird davon ausgegangen, dass der Durchgangsverkehr in der Vogesenstraße zunimmt und eine Priorisierung des Radverkehrs in diesem Bereich schwer umsetzbar ist und von Radfahrerinnen und Radfahrern als keine sichere Verbindung eingestuft werden würde.

3.3 Moltkestraße, radgerechter Umbau

Die Glacisstraße stößt am östlichen Ende auf die ca. 25 m breite Moltkestraße. In dieser ist zum momentanen Zeitpunkt als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung ausgewiesen. Die Moltkestraße kennzeichnet sich ebenso wie die Glacisstraße durch beidseitig angeordnete, weder markierte noch bewirtschaftete Parkplätze aus. Im Zuge eines radgerechten Umbaus der Moltkestraße soll der Straßenquerschnitt geändert und eine geordnete Struktur im Straßenraum geschaffen werden. Des Weiteren soll die Einbahnstraßenregelung im nördlichen Bereich für den Radverkehr in Gegenrichtung aufgehoben werden. Über den Knotenpunkt Marienring/Rheinstraße/Moltkestraße/Ostring gelangt die RadfahrerIn bzw. der Radfahrer auf den Ostring, der als weiterer Lückenschluss im Bildungsradweg eine wichtige Rolle einnimmt.

3.4 Ostring, keine weiteren Maßnahmen erforderlich

Der Ostring zeichnet sich durch ausreichend groß dimensionierte beidseitig angelegte Radfahrstreifen aus. Dem Radverkehr steht auf dem gesamten Ostring eine sichere Radwegeverbindung zur Verfügung, um weitere Bildungseinrichtungen wie z.B. eine Außenstelle der Universität Landau erreichen zu können. Aufgrund der bereits hergestellten und deutlich hervorgehobenen Radfahrstreifen sind im Ostring keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs notwendig.

3.5 Ostbahnstraße, keine Maßnahmen erforderlich

Die Ostbahnstraße wurde in den letzten Jahren als Boulevard ausgestaltet und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Die 6,50 m breite Fahrbahn bietet ausreichend Platz, um neben dem Kfz-Verkehr auch den Radverkehr sicher zu führen und zu priorisieren. Die Ostbahnstraße dient als schnelle Verbindung zwischen der Innenstadt von Landau und dem Hauptbahnhof. Aufgrund der qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur sind auf dem in der Plandarstellung in Anlage 1 gekennzeichneten Streckenabschnitt keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

3.6 Neubau einer Radwegebrücke

Die Eisenbahnlinie Neustadt – Karlsruhe und die parallel verlaufende Maximilianstraße mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 21.000 Kfz/24 Std. durchziehen Landau in Nord-Süd-Richtung und trennen die Stadtteile Horst und Queichheim vom restlichen Stadtgebiet. Die Verbindung wird über die zwei Straßenbrücken Horstbrücke und Queichheimer Brücke im Abstand von 850 m sichergestellt. 620 m südlich der Queichheimer Brücke wurde im Jahre 2014 zur Landesgartenschau eine Rad- und Fußgängerbrücke als weitere Verbindung errichtet.

Um die großen Schulstandorte östlich der Bahnlinie besser an den Hauptbahnhof und die Kernstadt von Landau anzubinden, ist eine weitere Radwegebrücke mittig zwischen der Horst- und der Queichheimer Brücke vorgesehen. Eine Wegeverbindung über die Bahnanlage für Fußgängerinnen und Fußgänger ist durch die bestehende Personenunterführung am Hauptbahnhof gegeben. Diese ist für Radfahrer jedoch gesperrt. Eine Radwegebrücke bildet daher eine notwendige Ergänzung.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Projektskizze wurde lediglich die Innenstadt und die innerhalb dessen liegenden Bildungsstandorte betrachtet. Ein Grund dafür war die Förderhöchstgrenze von zehn Millionen Euro. Bei der Ausarbeitung der Projektskizze zu einem detaillierten Förderantrag wurden zusätzlich auch die Bildungsstandorte östlich der Bahnlinie betrachtet und eine Integrierung derer außerdem für sinnvoll erachtet. Mit einer Schülerzahl von aktuell 1.700 Schülerinnen und Schülern ist mit einem hohen Bedarf zu rechnen.

Außerdem böte eine solche Brücke eine sichere und damit attraktive, weil vom MIV getrennten, Querung der Bahnlinie für insgesamt rund 9.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Landaus und Queichheim. Nachdem bekannt wurde, dass lediglich die radverkehrsbezogenen Baukosten förderfähig sind, wurde der Betrachtungsradius erweitert und die Radwegebrücke, die seit Langem bereits diskutiert wurde, mit aufgenommen.

3.4. MASSNAHMENPAKET 4

Im Maßnahmenpaket 4 werden die großen Schul- und Universitätsstandorte im nördlichen Teil von Landau an den Radring angebunden. Insbesondere die Berufsbildende Schule BBS als größte Schule in Landau, der Nordeingang des Campus der Universität Landau sowie deren Außenstelle in der August-Croissant-Straße sind hier zu nennen. Diese sind auch der Grund dafür, warum die nachfolgend beschriebenen Straßenzüge noch nachträglich in das Gesamtprojekt mit aufgenommen und in der Projektskizze noch nicht berücksichtigt wurden.

Im Maßnahmenpaket 4 sind zur Verbesserung der Radwegesituation folgende Maßnahmen vorgesehen:

4.1 Nordring, Neubau von Radwegen

Der Nordring ist durch seinen 18 m breiten Straßenraum mit beidseitigen Baumreihen gekennzeichnet. Die beidseits ca. 2,70 m breiten Gehwege sind für Radfahrer freigegeben. Die Parkierung erfolgt beidseits auf der Fahrbahn. Der Nordring darf mit max. 50 km/h befahren werden.

Konflikte ergeben sich zwischen Radfahrern und Fußgängern einerseits bei Nutzung der Gehwege durch Radfahrer und zwischen Radfahrern, Parkenden und dem Motorisierten Individualverkehr bei Nutzung der Fahrbahn.

Ziel des Umbaus ist daher die Anlage von eigenen, von der Fahrbahn baulich abgegrenzten Radanlagen auf der derzeitigen Fahrbahn. Dazu muss die Fahrbahn zwischen den Baumreihen umgestaltet werden.

4.2 Neustadter Straße, keine Maßnahmen erforderlich

Die Neustadter Straße dient als wichtige nördlich Nord-Süd-Verbindung für den innerstädtischen Radverkehr. Diese schließt sich an die Königstraße an, die als Fortführung in die südlichen Stadtteile dient. In der Königstraße gilt zum momentanen Zeitpunkt eine Einbahnstraßenregelung in Süd-Nord-Richtung. Mitte des Jahres soll diese jedoch für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, sodass die Verbindung vom Norden in die Innenstadt mit dem Fahrrad möglich wird. Die Neustadter Straße verfügt über beidseitige Radfahrstreifen. Die Neustadter Straße stellt eine sichere und schnelle Verbindung zwischen den Bildungseinrichtungen dar. Aufgrund der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sind auf diesem Streckenabschnitt keine Maßnahmen erforderlich.

4.3 August-Croissant-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße

In der August-Croissant-Straße befinden sich wichtige Schul- und Unistandorte der Stadt Landau, eine Außenstelle des Campus der Universität und die Berufsbildende Schule. Die August-Croissant-Straße liegt zwischen der Hainbachstraße im Osten der im angrenzenden Boelckestraße im Westen. Die August-Croissant-Straße dient außerdem als wichtige Verbindungsstraße im Richtung Hauptbahnhof. Die sich im Osten anschließende Hainbachstraße verfügt über beidseitige Radfahrstreifen. Von den genannten Bildungsstandorten aus ist damit ein sicheres Erreichen des Hauptbahnhofs für den Radverkehr möglich.

Die August-Croissant-Straße weist eine Breite von insgesamt 7,50 m auf. Daran schließen sich beidseitige Gehwege an. Das Parken ist in der August-Croissant-Straße auf beiden Straßenseiten möglich. Dennoch steht dem fließenden Verkehr eine ausreichende Breite zur Verfügung. Um jedoch dem Radverkehr, besonders in Bezug auf die in der August-Croissant-Straße angesiedelten Bildungsstandorten, eine höhere Bedeutung beizumessen, soll diese verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Straße soll damit vorrangig dem Radverkehr dienen, Kraftfahrzeuge sind dennoch zugelassen. Durch eine Ausweisung als Fahrradstraße soll die August-Croissant-Straße an Attraktivität für den Radverkehr gewinnen und ein weiterer Lückenschluss des Radwegenetzes in Angriff genommen werden.

4.4 Boelckestraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Die mit Tempo 30 ausgewiesene Boelckestraße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 5,60 m. Parkplätze sind beidseitig jedoch wechselseitig angeordnet. Als Weiterführung der August-Croissant-Straße dient die Boelckestraße als weiterer Lückenschluss im Radwegenetz. Die Boelckestraße soll im Zuge des Projekts verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um die Attraktivität zu steigern und Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr zu schaffen.

4.6 Bodelschwingstraße, Ausweisung als Fahrradstraße

Die Bodelschwingstraße liegt am nördlichen Rand des Universitätscampus' und bietet gegenüber des Diakoniezentrums Bethesda einen Zugang zum Campus. Zur Verbesserung der Radfahrsituation soll die Einbahnstraßenregelung in der Bodelschwingstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und außerdem abschnittsweise als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Nach internen Abstimmungen und nach Rücksprache mit der Stadtspitze weicht der Bildungsradweg im förmlichen Antrag von der bereits eingereichten und positiv bewerteten Projektskizze ab. Die beschriebenen Streckenabschnitte auf dem Bildungsradweg wurden einzeln und im Gesamtkonzept betrachtet und damit die optimale Route für den Radverkehr gefunden.

3.5. MASSNAHMENPAKET 5

Die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen soll dazu beitragen, um für die Innenstadt von Landau und zur Verknüpfung wichtiger Bildungsstandorte, ein komfortables und hochwertiges Radwegenetz für alle Nutzergruppen zu schaffen.

Um ein einheitliches Bild hinsichtlich der auszuweisenden Fahrradstraßen abgeben zu können, werden die farblichen Markierungen der Verkehrsfläche nach den entsprechenden Regelwerken und Empfehlungen (Straßenverkehrsordnung (StVO 2013, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)) hergestellt. Die in der Ausgabenkalkulation aufgeführten Kosten für die Herstellung und Ausweisung der Fahrradstraßen ergeben sich aus der zu markierenden Fläche, der örtlichen Beschilderung sowie des entsprechenden Umfangs der dafür notwendigen Baustelleneinrichtung.

Die Stadt Landau hat sich erstmalig am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der Technischen Universität Dresden beteiligt, um eine Modal Split Untersuchung durchführen zu lassen. Die Universität erhob dabei in Haushaltsbefragungen Daten zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen der Bundesrepublik Deutschland. In Landau wurden 1.003 Personen in 425 Haushalten telefonisch oder schriftlich befragt. Die Befragung deckte einen einjährigen Zeitraum ab. Wetter- und jahreszeitspezifische Umstände flossen also mit ein.

Nach den Ergebnissen der Modal Split Untersuchung liegt der Radverkehrsanteil in Landau insgesamt bereits auf einem hohen Niveau.

In Hinblick auf die zurücklegenden Strecken der Radfahrerinnen und Radfahrer wird deutlich, dass das Fahrrad häufiger genutzt wird, um von einem Quartier in ein angrenzendes zu gelangen als von einem Ende der Stadt zum anderen. Hier liegt die Vermutung nahe, dass Radfahrende Umwege und Behinderungen an Knotenpunkten nur begrenzt in Kauf nehmen. Die Zahl der Landauerinnen und Landauern, denen ein Fahrrad uneingeschränkt zur Verfügung steht, liegt bei 80 %.

Mit der Schaffung eines umfassenden, für Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende, jedoch auch für Familien mit Kindern und allgemein allen Radfahrenden, Radwegenetzes sollen komfortable Infrastruktureinrichtungen geschaffen und damit das Vorrangnetz für den Radverkehr gestärkt werden. Zusammen mit begleitenden Kommunikationsmaßnahmen und Imagekampagnen soll die Akzeptanz und das Wissen über ein verträgliches und gutes Miteinander des Verkehrsmittels Rad noch weiter erhöht werden.

5.1 Öffentlichkeitsarbeit

Mit der Schaffung eines Radnetzes in Landau wird eine Vernetzung der Bildungseinrichtungen mit Radinfrastrukturmaßnahmen angestrebt und somit ein wichtiger nachhaltiger Beitrag zur Stadtentwicklung und zum Klimaschutz geleistet. Das beschriebene Projekt lebt jedoch ausschließlich von den täglichen Nutzerinnen und Nutzern. Daher ist eine umfassende spezifische Kommunikationsstrategie zu erarbeiten, um ein hohes Maß an gesellschaftlichem Zuspruch gewinnen und können. Die angestrebten Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit werden in Punkt 7 umfassend erläutert.

Die Bürgerinnen und Bürger sollen langfristig von dem erarbeiteten Gesamtkonzept und den Einzelmaßnahmen profitieren können. Um auch nach Abschluss des Projekts eine gewisse Eigendynamik anstreben zu können, sind die Schülerinnen und Schüler, Studierenden und Auszubildenden sowie alle Familien mit und ohne Kinder bereits während der Umsetzungsphase frühzeitig in das Projekt mit einzubeziehen.

5.2 Monitoring

Um den Fortschritt und die Akzeptanz des Gesamtprojekts erfassen zu können, sind im Zuge des Monitorings verschiedene Maßnahmen der Verkehrsbeobachtung und Berichterstattung durchzuführen. In Punkt 6 werden die Maßnahmen im Zuge des Monitorings beschrieben.

5.3 Fahrradabstellanlagen

Mit der Schaffung eines lückenlosen Radrings zur Verknüpfung unterschiedlicher Bildungseinrichtungen wird allen Nutzerinnen und Nutzern ein sicheres und möglichst stressfreies Fahrradfahren gewährleistet. Daneben ist es jedoch auch notwendig, allen Besucherinnen und Besuchern der Bildungseinrichtungen Möglichkeiten zu bieten, ihr Fahrrad sicher und möglichst nahe der Einrichtung parken zu können. Hierfür sollen neben Umbau- und verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Bewilligungszeitraum und auch darüber hinaus entsprechende Fahrradabstellanlagen an ausgewählten Standorten im Wert von insgesamt ca. 50.000,00 € aufgestellt werden. Für einen Fahrradbügel inklusive Einbau ist mit ca. 300 € zu rechnen. Für eine Überdachung der Fahrradabstellanlage ist von entsprechenden Mehrkosten auszugehen. Die Anzahl und die Art der Fahrradabstellanlagen muss an die jeweiligen Standorte angepasst werden.

5.4 Lastenräder

Eine attraktive und radgerechte Infrastruktur soll dem Fahrradfahrenden Freude bereiten, in dem durch das Radverkehrsnetz sichere und schnelle Verbindungen durch die Stadt Landau geschaffen werden. Zusammen mit einer projektspezifischen Kommunikationsstrategie sollen die Bürgerinnen und Bürger öfter auf das Fahrrad umsteigen und somit ihren Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität leisten. Die Entscheidung, mit dem Fahrrad zu fahren, muss nicht daran scheitern, dass Kinder transportiert werden wollen oder schwere Transporte zu erledigen sind.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) startete im Jahr 2013 das einjährige Projekt „Lasten auf die Räder“, das vom Umweltbundesamt gefördert wurde und dazu diente, Lastenfahrräder allgemein bekannter zu machen. Je nach Hersteller und Modell ist es möglich, mit einem Lastenrad bis zu 400 kg zu transportieren. Auf einen herkömmlichen Gepäckträger passen in der Regel nur 25 kg. Lastenräder bieten vielerlei Vorteile. Neben der Kostenersparnis für die Anschaffung, Steuern, Wartung oder die Instandhaltung ist der oder die Lastenradfahrende schneller in der Stadt unterwegs, was durch die geplanten verkehrsrechtlich und baulich geplanten Maßnahmen dieses Projekts bestärkt wird. Mit der Umgestaltung der beschriebenen Straßenzüge wird die Voraussetzung für ein sicheres Fahren mit dem Lastenrad geschaffen. Außerdem trägt die Nutzung von Lastenrädern zur Gesundheit bei und gibt der oder dem Radfahrenden die Möglichkeit, näher an sein jeweiliges Ziel zu kommen. Laut VCD sparen 20 Kilometer am Tag mit dem Lastenrad statt mit dem Auto rund 800 kg CO₂ im Jahr.¹

Im Zuge des Projekts soll ein Anreiz für den Erwerb von Lastenrädern gesetzt werden. Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt, dass sich Lastenräder derzeit als beliebtes Verkehrsmittel etablieren. Nun sollen auch die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, Anträge bei der Stadt für den Zuschuss solcher Lastenräder einzureichen. Die Förderung ist häufig an diverse Bedingungen geknüpft, beispielsweise der Hauptwohnsitz, Bezug von Ökostrom, zusätzliche Prämie bei gleichzeitiger Abmeldung eines Autos oder den Nachweis von mindestens eines Kindes unter 18 Jahren. Möglich wäre eine Förderung von 33 % des Kaufpreises, maximal jedoch 800 € pro Lastenrad. Wird die volle Fördersumme von 800 € ausgeschöpft, können 62 Lastenräder mit dem in diesem Antrag aufgeführten Budget gefördert werden.

Die Bürgerinnen und Bürger von Landau sollen auch bei schwereren Transporten vor allem in der Innenstadt nicht die bequemere jedoch umständlichere Variante des Autos wählen, sondern auf ein klimafreundliches Verkehrsmittel zurückgreifen. Die Lebensqualität in der Stadt wird verbessert und der Verkehr wird von Kraftfahrzeugen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert. Lastenräder bieten eine optimale Alternative zum Auto, um auch schwere Transporte erledigen oder Kinder zum Kindergarten oder der Grundschule bringen zu können.

¹ <https://lastenrad.vcd.org/vorteile/positive-umweltbilanz/>, abgerufen am 22.04.2020
Seite 18 von 37

5.5 Dienstreisen

Die Aufstellung der Ausgabenkalkulation beinhaltet Kosten für Dienstreisen als sonstige Ausgaben. Pro Kalenderjahr ist jeweils ein Status- bzw. Vernetzungstreffen in Berlin einkalkuliert. Für die Ausgaben für Dienstreisen wurde das Bundesreisekostengesetz zugrunde gelegt. Insgesamt fallen innerhalb des Bewilligungszeitraums Reisekosten für zwei Personen von knapp 4000 € an.

Folgende Beispielrechnung dient der Erläuterung der Zusammensetzung der anfallenden Kosten für Dienstreisen nach Berlin. Aufgrund der Entfernung ist es notwendig, eine Dienstreise von insgesamt drei Tagen anzusetzen.

Pro Person:

Reisebeginn: Montag, 01.02.2021

Tag 1: Anreise

Abfahrt: 8:00 Uhr Landau in der Pfalz Hbf

Ankunft: 16:00 Uhr Berlin, Treffpunkt

Gesamtdauer: 8 Stunden, Bahnfahrt **90 €**, Tagesgeld/Verpflegung **12 €**,

Übernachtung **45 €**

Tag 2: Status- bzw. Vernetzungstreffen

Beginn: 8:00 Uhr

Ende: 17:00 Uhr

Gesamtdauer: 9 Stunden, Tagesgeld/Verpflegung **12 €**, Übernachtung **45 €**

Tag 3: Abreise

Abfahrt: 8:00 Uhr Berlin Treffpunkt

Ankunft: 16:00 Uhr Landau in der Pfalz Hbf

Gesamtdauer: 8 Stunden, Bahnfahrt **90 €**, Tagesgeld/Verpflegung **12 €**

Reiseende: Mittwoch, 03.02.2021

Reisekosten pro Person: **311 €**

Pro Dienstreise fallen für zwei Personen Gesamtkosten von insgesamt knapp 622 € an. Bei zwei Dienstreisen nach Berlin für zwei Personen je Projektjahr sind mit insgesamt ca. 5.000 € zu rechnen.

4. REGIONALE MODELLHAFTIGKEIT

Die Modellhaftigkeit ergibt sich aus der Ausrichtung des Radverkehrsnetzes auf die optimale Verknüpfung der zahlreichen unterschiedlichen Bildungsstandorte und -einrichtungen in Landau. Beispielhaft seien hier die zahlreichen Standorte der Universität Landau genannt. Neben dem „Bildungsverkehr“ profitiert hiervon natürlich auch der allgemeine Radverkehr. In der hier angestrebten Konsequenz ist

dem Antragsteller keine Kommune bekannt, die ein ähnliches Maßnahmenpaket anstrebt und Bildungseinrichtungen in dieser Konsequenz mit Radinfrastrukturmaßnahmen vernetzt und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Stadtentwicklung und zum Klimaschutz leistet. Elemente mit Vorbildcharakter dieses Bildungsnetzes sind insbesondere die durchgehend einheitliche Gestaltung der Oberfläche und das spezielle, immer wiederkehrende Signet des Bildungsnetzes. Auch die Einbindung von den Schülerinnen, Schülern und Studierenden in die Gestaltung ihres direkten Schulumfeldes ist kennzeichnend für das Projekt und stellt ein Novum in der Verkehrsplanung dar. Der direkte „Tausch“ zwischen der Begrenzung der Pkw-Mobilität und der Gewinnung von Platz und Mitbestimmungsrechten löst die Grundproblematik der Verkehrsplanung des zeitlichen Versatzes von Maßnahmen und ihren Wirkungen teilweise auf. Die Ausrichtung des gesamten Schulumfeldes auf nachhaltige Mobilität und die Fortführung dieser Gestaltung durch die Innenstadt zur Verknüpfung mit anderen Bildungsstandorten hat hohen symbolischen Charakter. In Zusammenarbeit mit den Prinzipien der selbsterklärenden Infrastruktur und der spezifischen Kommunikationsstrategie wird daher ein hohes Maß an gesellschaftlicher Akzeptanz erwartet.

Da Landau nach RegioStaR7-Klassifikation eine zentrale Stadt im ländlichen Raum ist, kann das Projekt eine hohe regionale Strahlkraft entwickeln. Gerade vor dem Hintergrund, dass im Bundesland Rheinland-Pfalz generell ein vergleichsweise niedriger Radverkehrsanteil festzustellen ist, kann das Positivbeispiel Landau eine Art Initialzündung für andere Städte und Gemeinden zu einer konsequenten und zielgerichteten Förderung des Radverkehrs sein. Natürlich gilt dies auch für vergleichbare Kommunen im gesamten Bundesgebiet. Allein durch die in vorliegendem Antrag aufgezeigten Maßnahmen ist eine vorbildliche Bedeutung zu erwarten. Zu nennen wäre in diesem Zusammenhang die Anlage von hochwertigen und sicheren Fahrradabstellanlagen, auch für Pedelecs, E-Bikes und Lastenräder. Außerdem ist die Einbindung des Radverkehrs in das gesamte Verkehrssystem über Verknüpfungspunkte mit dem ÖV und der Einrichtung von Mobilitätsstationen mit Fahrradleihmöglichkeiten ein wichtiger Baustein in der ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs.

Durch seine Eigenschaft als Bildungsstandort besitzt Landau ein großes Potential, um hinsichtlich der Radverkehrsförderung als Vorbild für andere Standorte im Bundesgebiet zu dienen. Durch den hohen Vernetzungsgrad der Standorte an sich sowie der Studierenden bzw. der Schüler und Schülerinnen untereinander kann Landau als Positivbeispiel weiterkommuniziert werden. Vor diesem Hintergrund ist auch der Einsatz moderner Kommunikationskanäle in der Öffentlichkeitsarbeit von Vorteil.

5. TREIBHAUSGASMINDERUNG

Da für Landau noch keine Haushaltsbefragungen vorliegen, werden alle notwendigen Daten aus den Verkehrserhebungen Mobilität in Deutschland 2018 (MiD) und Mobilität in Städten 2013 (SrV) verwendet. Alle verwendeten Daten der MiD beziehen sich dabei auf den Gebietstyp „Zentrale Stadt in ländlichem Raum“. Da die SrV die RegioStaR7-Klassifizierung nicht verwendet, wurde hier der Gebietstyp „Mittelzentren – flach“ verwendet. Es wurden drei verschiedene Berechnungsverfahren angewendet,

um die unterschiedlichen Wirkmechanismen der Verkehrsvermeidung und Verlagerung darzustellen. Der Umrechnungsfaktor von Fahrzeugkilometer (des Pkw-Verkehrs) zu CO₂-Ausstoß beträgt 19,4 kg/100 km und wurde auf Basis der MiD-Flottenanteile berechnet.

Berechnung 1 – Verkehrsverlagerung auf Basis der erwarteten Verkehrsnachfrage auf den umzugestaltenden Strecken

Parameterbeschreibung	Quelle	Einheit	Wert	Code
Wegelänge Maßnahmen		km	4.6	a
Erwartetes Radverkehrsaufkommen (Radfahrer/Tag)		km	2.000	b
Aktueller Modal Split Radverkehr (im zentralen Netz, 2-5 km)	MiD	%	16	c
Anteil Verlagerung der zusätzlichen Radverkehrsleistung von Kfz-zu Radverkehr		%	50	d

Zukünftige Verkehrsleistung Radverkehr/Tag: $x = a * b = 9.200 \text{ km/Tag}$

Km davon, die heute bereits per Rad zurückgelegt werden: $y = x * c = 1.472 \text{ km/Tag}$

Km, die vom Kfz-Verkehr verlagert werden: $z = (y-x)/d = 3.864 \text{ km/Tag}$

Berechnung 2 – Eingesparte Wege im Hol- und Bringverkehr zu Ausbildungsstätten

Parameterbeschreibung	Quelle	Einheit	Wert	Code
Ø Verkehrsleistung im Binnenverkehr Landau gesamt/Tag ²	MiD	km	361.900	a
Anteil Wegezweck Bringen/Holen im Binnenverkehr	SrV	%	12	b
Anteil Ausbildung am Wegezweck Holen/Bringen im Binnenverkehr	SrV	%	65	c
Annahme Reduktion der Hol- und Bringwege	MiD	%	50	d

Tägliche Fahrleistung Hol- und Bringwege per Pkw in Landau pro Tag: $x = a*b*c = 22.582,56 \text{ km}$

Reduktion Fahrleistung im Hol- und Bringverkehr pro Tag: $y = x * d = 11.291,28 \text{ km}$

Berechnung 3 – Einsparung durch Modal-Split-Änderung in der Nahmobilität insgesamt

Parameterbeschreibung	Quelle	Einheit	Wert	Code
Ø Wegelänge/Weg in Distanzklasse 2-5 km	MiD	km	1,03	a
Ø Anzahl Wege/Tag und Person	MiD		3,10	b
Anteil Wege in der Distanzklasse 2-5 km an allen Wegen	MiD	%	0,30	c
Modal Split Pkw-Verkehr in Distanzklasse 2-5 km	MiD	%	58,00	d
Annahme zukünftiger Modal Split durch Verlagerung Pkw auf Rad in Distanzklasse 2-5 km		%	37,00	e

Tägliche Verkehrsleistung durch Pkw in der Distanzklasse 2-5 km:

$x = a*b*c*d*47.000 \text{ EW} = 26.112,35 \text{ km/Tag}$

Zukünftig eingesparte tägliche Verkehrsleistung, Distanzklasse 2-5 km:

$y = x - (a*b*c*d*47.000 \text{ EW}) = 9.454,47 \text{ km/Tag}$

² Basiert auf den Verkehrsanteilen die innerhalb der Distanzklassen bis 10 km pro Person erbracht werden, den jeweiligen durchschnittlichen Verkehrsleistungen pro Klasse und der Einwohnerzahl Landaus.

Daraus ergibt sich ein CO₂-Minderungspotential von ca. 280 t/Jahr (Berechnung 1), 800 t/Jahr (Berechnung 2) und ca. 700 t/Jahr. Diese Einsparpotentiale sind nicht zu addieren, sie zeigen aber unterschiedliche Wirkmechanismen auf (Reduktion der Hol- und Bringverkehre, also Verkehrsvermeidung und Änderung der Verkehrsmittelwahl durch allgemeine Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur). Besonders Berechnung 3 beruht auf einer sehr konservativen Schätzung, da Verlagerungspotentiale in allen anderen Distanzklassen nicht betrachtet wurden. Es wird daher von einem gesamten Einsparpotential von mindestens 1.000 t/Jahr ausgegangen.

6. MONITORING

Das Monitoring wird über verschiedene Maßnahmen der Verkehrsbeobachtung und Berichterstattung gewährleistet. Durch temporäre Radverkehrszählungen wird die Entwicklung des Radverkehrs auf allen umgestalteten Routen im Jahresrhythmus untersucht. Es sollen außerdem feste Zählstellen eingerichtet werden, die an zwei zentralen Punkten die Entwicklung des Radverkehrs öffentlichkeitswirksam demonstrieren. Dies dient auch der Schaffung von Identifikation mit dem Projekt und der Gewinnung weiterer Erkenntnisse, beispielsweise der Radverkehrsnachfrage über den Tagesverlauf, um gegebenenfalls Verkehrssteuerungsmaßnahmen ergreifen zu können. Mithilfe dieser Daten kann die Entwicklung des Radverkehrs auf den Projektstrecken nachvollzogen werden. Die Zählungen werden mindestens über einen Zeitraum von fünf Jahren durchgeführt. Weiterhin werden auf Strecken, die aktuell ein hohes Kfz-Aufkommen aufweisen, Verkehrszählungen des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs im ersten Jahr nach der Maßnahmenumsetzung durchgeführt. Dies ermöglicht es, die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr zu prüfen und etwaige Steuerungsmaßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung einzuleiten. Zudem werden wichtige Daten zur Wirkung von Radverkehrsmaßnahmen auf das gesamte Verkehrssystem gewonnen. Die Daten werden auf der Homepage der Stadt Landau der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Die Verkehrsleistung, die durch das ermittelte Radverkehrsaufkommen auf den Strecken des Bildungsnetzes erbracht wird, wird gemäß der Methodik zur Ermittlung der Treibhausgasminderung geschätzt und ebenfalls im Jahresrhythmus auf der Homepage der Stadt Landau veröffentlicht. Weiterhin nimmt Landau momentan erstmalig an der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ teil. Diese liefert Daten über das Verkehrsverhalten der Landauer vor der Maßnahmenumsetzung. Durch eine erneute Teilnahme bei der nächsten Erhebungswelle oder eine eigenständige Befragung können Änderungen im Verkehrsverhalten und eine Veränderung des Modal Split im städtischen Verkehr ermittelt werden. Aufgrund der Tatsache, dass sich im letzten Bewilligungsjahr 2024 nur noch vier Einzelprojekte in Umsetzung befinden, können die geplanten Datenerfassungen noch innerhalb des Bewilligungszeitraumes erfolgen, sodass die Daten im Rahmen des Vorhabens für eine Beurteilung genutzt werden können.

7. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Bei Projekten mit großer Außenwirkung ist es unabdingbar, die Öffentlichkeit in bestmöglichem Maße zu beteiligen. Das vorliegende Kommunikationskonzept ergänzt das Infrastrukturangebot durch zielgerichtete Informationsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Infrastruktur und unterstützt die Bildung eines kollektiven Bewusstseins zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Landau.

Das Projekt soll über den gesamten Bewilligungszeitraum von vier Jahren von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Hierzu wurde bereits in der Projektskizze das 3-Phasen-Modell vorgestellt. In der Projektskizze wurden die Grundsätze des Modells anhand verschiedenster möglicher Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit dargestellt, welche im Folgenden zu einem Kommunikationskonzept weiterentwickelt wurde.

Phase 1: Startphase

Der Auftakt erfolgt mit dem Fokus auf Informationen zum Gesamtkonzept. Die Öffentlichkeit wird für das Thema sensibilisiert, Kooperationen werden gebildet und Unterstützer gesucht und gefunden. Durch Webpräsenz und Printmedien soll die Öffentlichkeit auf das Projekt und dessen Ziel aufmerksam gemacht werden. Eine Auftaktveranstaltung in Form eines Aktionstages soll der Öffentlichkeit erste Berührungspunkte mit dem Thema bieten.

Phase 2: Vertiefungsphase

In Phase 2 werden besondere Themen wie z.B. Sicherheit oder die konkreten Umsetzungen in den Blick genommen. In Projektwochen können Zielgruppen mitdiskutieren und gestalten.

Phase 3: Verstetigungsphase

Kontinuität erzeugt nachhaltige Entwicklung. Nur durch Kontinuität im Dialog, durch sukzessive Umsetzung von Verbesserungen und Sichtbarkeit im Raum reflektieren und verändern Menschen ihr Mobilitätsverhalten. Angeboten werden sollen deshalb Fahrradtouren und Stadtspaziergänge in Verbindung mit fortlaufender Informationen zum Projektstand.

Aus dem Beteiligungsformat können eine Reihe von positiven Wirkungen abgeleitet werden, die größtmögliche Transparenz über Projektziele und – verlauf, sowie Anerkennung, Akzeptanz und Aneignung der Bürgerinnen und Bürgern des vorliegenden Projekts schaffen sollen.

Folgende Ziele sollen mit den in Folge formulierten Beteiligungsmaßnahmen erreicht werden:

- I Information und Transparenz
 - O Schaffung einer gemeinsamen Diskussionsgrundlage: Um was geht es? Was ist das Projektziel? Wo und wie kann ich mitdiskutieren und mitgestalten?
 - O Vorstellung der Wiedererkennungsmerkmale (Projektname, Logo, Flyer): Wie kann ich erkennen, dass es um dieses Projekt geht?
- B Beiträge/Input in die Planung
 - O Sammeln von Stärken und Schwächen des bestehenden innerstädtischen Radwegenetzes, insbesondere der Erreichbarkeit der Bildungsstätten mit dem Rad
 - O Sammeln von Wünschen, Ideen, Anregungen für die Neuordnung des innerstädtischen Radwegenetzes
- T Teilhabe und Mitgestaltung
 - O Partizipative Planung
 - O Partizipative Umsetzung
- A Akzeptanz und Aneignung
 - O Anerkennung der Projektziele und der Planungsbausteine
 - O Den Bildungsradweg nutzen und zum eigenen Weg machen

Durch das vorliegende Projekt sollen vorrangig Bildungseinrichtungen untereinander verknüpft werden. Zielgruppen sind jedoch nicht nur die Studierenden, Schülerinnen und Schüler, sondern weitere Fachakteure, die Politik, sowie alle Bürgerinnen und Bürger von Landau. Folgende Aufzählung stellt die unterschiedlichen **Zielgruppen** des Projekts dar.

- O Bildungseinrichtungen (Universität, Schulen, Volkshochschule)
- O Bürgerinnen und Bürger
- O Fachakteure (z.B. ADFC, VRN, ASTA, Schülersprecher/innen, Elternbeiräte, Sport- und Fahrradgeschäfte)
- O Politik
- O Verwaltung, Fachämter bzw. Fachabteilungen (Stadtbauamt, Ordnungsamt, Sozialamt, Umweltamt und weitere)
- O Projektunterstützende (siehe Fachakteure)

Die Öffentlichkeit soll anhand unterschiedlicher **Instrumente** in den Planungs- und Umsetzungsprozess des Projekts integriert werden. Die im Anschluss genannten Instrumente können einer oben aufgeführten Wirkung zugeordnet werden.

- Signet/Logo (I, A)
- Pressearbeit (I)
- Webpräsenz (eigene Projektwebseite auf städtischer Homepage und projektbezogene E-Mailadresse) (I)
- Online Beteiligung (B, T)
- Printmedien – Flyer, Plakate, Infofaltblätter (I, B)
- Give-aways (A)
- Vortrag (I)
- Bürgerwerkstatt (B, T)
- Fachkurs (I, A)
- Fahrradtouren (I, A)
- Projektwochen (B, T, A)
- Mitmachaktionen (B, T, A)
- Ausstellung (I)
- *optional ergänzend: Das Landauer Beteiligungsrad*
Möglich wäre eine Finanzierung eines Lastenrades über die Stadt Landau, das als Dialogmobil unterwegs sein kann. Es kann allgemein als Dienstfahrzeug, Werbeträger für Aktionen der Stadt sowie für partizipative Projekte insbesondere zum Thema Mobilität und Klimaschutz der Stadt verwendet werden.

Während des gesamten Bewilligungszeitraums soll die Öffentlichkeit zu ausgewählten Zeitpunkten jedoch auch durchgängig über unterschiedliche Beteiligungsformate integriert werden. Die drei Phasen werden von konkreten Maßnahmen begleitet, die im Folgenden genauer erläutert werden. Ergänzend dazu werden die genannten Wirkungen und die unterschiedlichen Zielgruppen genannt. Neben den konkreten Großveranstaltungen wie die Auftaktveranstaltung und der Finissage, der Projektwochen und Werkstätten, wird es parallel dazu während des gesamten Prozesses eine Online-Beteiligung über die Projekthomepage und Pressearbeit in Eigenleistung der Stadt Landau geben.

Phase 1: Startphase

- Logoentwicklung/Signet als Identifikations- und Wiedererkennungsmerkmal (I, A)
 Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
 Start ist die Entwicklung eines Signets, das als Bodenmarkierung (einzeln oder additiv) gleich zu Beginn zeigt, wo was ist. Mithilfe von Sprühfarbe und dem Aufstellen von Fahnen soll darauf aufmerksam gemacht werden: „Hier passiert was!“. Das Signet zeigt auf, was Ziel des Bildungsradweges ist und kann multifunktional (z.B. für Aufkleber, Radsattel-Überzieher, Klingel, Reflektoren, T-Shirts usw.) eingesetzt werden.

- Webpräsenz und Projektseite einrichten (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Es soll eine Projektseite auf der städtischen Internetseite eingerichtet werden, die folgende Inhalte hat: Zielstellungen und Karten bzw. Pläne, Veranstaltungskalender, Veranstaltungen und deren Ergebnisse, projektbezogener Pressespiegel, projektbezogene Beschlüsse, Onlinebeteiligungsplattform (B, T).
- Pressearbeit (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Auftaktveranstaltung und Webpräsenz, Aufruf zur Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst“.
- Printmedien – Flyer, Plakat, Infofaltblatt (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Auftaktveranstaltung und Webpräsenz, Aufruf zur Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst – Vorher“
- Auftaktveranstaltung: Fahrrad- Aktionstag (I, B, A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
An einem Samstag/Markttag soll eine Auftaktveranstaltung, durchgeführt vom Stadtbauamt in Landau, stattfinden. Der Infoteil soll beinhalten: Informationsvortrag zum Projekt, themenbezogene Fachvorträge, Aufruf zum Mitgestalten mit Ausblick auf den Bürgerbeteiligungsprozess. Des Weiteren soll ein Infostand auf dem Marktplatz ebenso auf das Projekt aufmerksam machen und Infomaterial für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung stellen. Die Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst“ soll beginnen und eine Fahrrad- Rallye mit Preisverleihung stattfinden. Die Rallye hat einen interessanten Wegeverlauf zur Erkundung des Bildungsradweges. An zentralen Punkten gibt es Stationen, bei denen die ersten Planungsüberlegungen aufgezeigt werden. Weiterhin soll eine Videoaufzeichnung der Fahrrad-Rallye für die Onlinebeteiligung genutzt werden.

Phase 2: Vertiefungsphase 1 mit Schwerpunkt auf B

- Mitmachaktion: Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst- Vorher“ (B, T) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Bürgerinnen und Bürger fotografieren und dokumentieren die IST-Situation für das Projekt, gute und mangelhafte Situationen auf dem zukünftigen Bildungsradweg. Die Fotos werden auf der Projektwebseite und bei der Abschlussveranstaltung ausgestellt.
- Online-Beteiligung (B, T) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Auf der Projektseite wird eine interaktive Karte des geplanten Bildungsradweges eingerichtet, auf der Anregungen und Vorschläge mit Verortung auf der Karte eingetragen werden können. Fotos der Foto-Aktion sowie das Video der Fahrrad-Rallye werden ebenfalls auf der Projektseite bereitgestellt.
- Pressearbeit (I) Zielgruppe: alle Bürgerinnen und Bürger
Über die städtische Pressestelle wird es Ankündigungen zu den anstehenden Projektwochen geben und ein Aufruf zur Projektwoche der Volkshochschule.

- Projektwoche zum Thema Mobilitäts- und Ideenlandkarte (B, T) Zielgruppen: Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer, Eltern
 Initiierung und Begleitung durch das Stadtbauamt. Die Schulen führen eigenständig durch. Die Schulen sollen ein Areal rund um ihre Schule betrachten und auf einer Ideenlandkarte die Begehungen, Befahrungen, Barrierefreiheit, Fußverkehr, Aufenthaltsqualität darstellen. Die Rückläufe und Auswertung der Ergebnisse stehen dem Stadtbauamt für den Output zur Verfügung. Die Ideenlandkarten werden außerdem bei der 1. Bürgerwerkstatt in Phase 2 präsentiert und in die weiteren Planungsschritte einbezogen.
 Optional kann den Schulen die Möglichkeit offengelassen werden, einen Elternabend von Kids für ihre Eltern zu initiieren. Die Organisation wird selbstständig von den jeweiligen Schulen durchgeführt, Initiierung und Auswertung seitens des Stadtbauamtes begleitet.
- Projektwoche Bike Diaries (B, T) Zielgruppen: Studentinnen und Studenten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universität
 Hier sollen Fahrradtouren über den künftigen Bildungsradweg als Auftakt begleitet durch das Stadtbauamt stattfinden. Die Organisation und die Durchführung sollen eigenständig durch den ASTA durchgeführt werden. Die Studierenden erzählen über ihren Radfahr-Alltag, stellen Tagebücher zusammen, in denen dokumentiert wird, warum es Freude bereitet, aufs Rad zu steigen, was die jeweiligen Wege sind, was tagtäglich auf dem Fahrrad erlebt wird, was nervt, was ärgert. Die Bike Diaries werden bei der 1. Bürgerwerkstatt in Phase 2 präsentiert und in die weiteren Planungsschritte einbezogen.
- Projekttag VHS (B, T) Zielgruppen: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VHS, Fachakteure, Bürgerinnen und Bürger
 Initiierung und Aufruf durch das Stadtbauamt, Organisation und Durchführung eigenständig durch Fachakteure. Die Ausgestaltung des Projekttages kann nach Wunsch der Fachakteure erfolgen. Möglicherweise kann eine Fachvortragsreihe mit anschließender Diskussionsrunde stattfinden. Nehmen die Fachakteure das Angebot eines Projekttages nicht wahr, entfällt dieser Beteiligungsteil.

Phase 2: Vertiefungsphase 2 mit Schwerpunkt auf T

- Pressearbeit (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
 Ankündigung der Bürgerwerkstätten und Rückblick über die Projektwochen.
- Printmedien- Flyer/Plakate (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
 Hier sollen Flyer zur Ankündigung der Bürgerwerkstätten als Mitmachkarte zum Zurückschicken an Bürgerinnen und Bürger verteilt werden. Anregungen und Wünsche für die Bürgerwerkstätten können hierbei mitgeteilt werden.

- Bürgerwerkstatt 1 (z.B. Umgestaltung der Fortstraße) (I, B, T) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Die Organisation und Durchführung erfolgt durch das Stadtbauamt. In einer moderierten Abendveranstaltung werden Ergebnisse, Auswertungen der Projektwochen und erste Planungsskizzen vorgestellt. Die Zielstellung der Bürgerwerkstatt 1 wird formuliert. Nach anschließenden Kurzinputs wird an Thementischen zu den einzelnen Maßnahmenpaketen diskutiert und an Ideensammlungen für die Planung gearbeitet. Eine Vorkonzeptionierung der Mitmachaktion in Phase 3 soll hier ebenfalls gemeinsam vorbereitet werden.
Zusammenfassung und Ausblick auf Bürgerwerkstatt 2.
- Bürgerwerkstatt 2 (I, B, T) Zielgruppen: Alle Bürgerinnen und Bürger
Aufbauend auf der Bürgerwerkstatt 1 werden in Bürgerwerkstatt 2 im Zuge einer moderierten Abendveranstaltung die Auswertungen der Bürgerwerkstatt 1 und die Formulierung der Zielstellung für Bürgerwerkstatt 2 vorgestellt. An Thementischen werden die in Projektwochen und 1. Bürgerwerkstatt gesammelten Impulse in konkrete Bausteine und Planskizzen zu den einzelnen Maßnahmenpaketen übersetzt. Das Konzept für die Mitmachaktion in Phase 3 wird abgeschlossen. Die Ergebnisse der Projektwochen und Bürgerwerkstätten werden in die weitere Planung eingebunden.

Phase 3: Verstetigungsphase 1 mit Schwerpunkt auf A

- Pressearbeit (I, A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Fachexkurse, Aufruf zur Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst – der Prozess“
- FahrRadtouren (I, A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
In Phase 3 sollen vom Stadtbauamt organisierte und geführte Radtouren über den künftigen Bildungsradweg stattfinden, um den Projektablauf transparent für alle zu gestalten. Ein Video über die FahrRadtour soll über die Projektseite der städtischen Homepage bereitgestellt werden.
- Fachkurs Bildungsradweg in Landau (I, A) Zielgruppen: Alle Bürgerinnen und Bürger
Zweimal jährlich soll im Rahmen des öffentlichen Mobilitätsausschusses über den Projektstand berichtet werden. Zusätzlich dazu sollen Stellwände den jeweiligen Planungsständen präsentieren. Durch die Berichte soll der Planungsablauf transparent gehalten werden, auch wenn zu diesem Zeitpunkt keine Anregungen mehr aufgenommen werden können.
- Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst – der Prozess“ (A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Bürgerinnen und Bürger fotografieren und dokumentieren in vorgegebenen Zeiträumen die Zwischenstände der Projektabwicklung. Die Fotos werden auf der Projektseite und bei der Abschlussveranstaltung ausgestellt.

Phase 3: Verstetigungsphase 2 mit Schwerpunkt auf A

- Pressearbeit (I, A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Mitmachaktion sowie Aufruf zur Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst – Nachher“
- Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst – Nachher“ (A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Bürgerinnen und Bürger fotografieren und dokumentieren die Ergebnisse der Maßnahmenumsetzungen. Die Fotos werden auf der Projektseite und bei der Abschlussveranstaltung ausgestellt. Die Fotos aus den Fotoaktionen können für die Projektdokumentation und Evaluation verwendet werden.
- Mitmachaktion – Partizipative Gestaltung des urbanen Umfeldes entlang des Bildungsradweges (T, A) Zielgruppen: Studentinnen und Studenten, Schülerinnen und Schüler, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universität
Die in den Bürgerwerkstätten konzeptionierten Mitmachbausteine werden unter der Organisation des Stadtbauamtes umgesetzt.

Phase 3: Verstetigungsphase Abschluss mit Schwerpunkt auf A

- Pressearbeit (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Ausstellung und der Finissage.
- Printmedien – Flyer/Plakate (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Ankündigung der Ausstellung und der Finissage.
- Werkstattausstellung (I) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Bei der Werkstattausstellung sollen die während des Planungs- und Umsetzungsprozesses erarbeiteten Skizzen, Pläne und Dokumentation des Beteiligungsprozesses sowie die Fotos der Fotoaktion „Ich sehe was, was Du nicht siehst“ ausgestellt werden.
- Finissage – Abschlussveranstaltung (I, A) Zielgruppen: alle Bürgerinnen und Bürger
Zum Abschluss des Projektes ist eine moderierte Abendveranstaltung in entspannter Atmosphäre mit Spaziergang durch die Ausstellung geplant. Hierbei sollen die Projektergebnisse bei offenem Austausch mit Wein und Häppchen, einer offenen Bühne & Open Mic sowie einer musikalischen Untermalung präsentiert werden.

8. ARBEITS- UND MEILENSTEINPLANUNG

8.1. ARBEITSPLANUNG

Die Umsetzungsphase des zugrundeliegenden Projekts und der jeweiligen Maßnahmenpakete und Einzelmaßnahmen muss in einem realistischen Zeitplan innerhalb des Bewilligungszeitraums von vier Jahren kalkuliert werden. Mit dem Projektstart ist frühestens zwölf Monate nach Einreichung der Projektskizze zu rechnen. Die Projektskizze wurde am 29.10.2019 beim Projektträger Jülich eingereicht. Projektstart wäre demnach am 01.11.2020, Projektende am 31.10.2024. Hierfür wurde ein Zeit- und Arbeitsplan erstellt, der die jeweiligen Einzelmaßnahmen und die vorgesehenen Meilensteine, sowie die anstehenden Schritte der Planung- und Genehmigungsplanung detailliert darstellt.

Wie bereits beschrieben, wurden die Einzelmaßnahmen mehreren Maßnahmenpaketen räumlich zugeordnet. Je Maßnahmenpaket wurde ein Zeitplan mit den entsprechenden Meilensteinen erarbeitet und in einem Balkenplan dargestellt. Nachdem die Einzelmaßnahmen in insgesamt drei Kategorien nach der Art der Umsetzung zusammengefasst werden können, sind unterschiedliche Meilensteine dafür angesetzt. Die Ausweisung von Fahrradstraßen bedürfen weniger Meilensteinen als die Umgestaltung des gesamten Straßenraums oder eines Brückenneubaus.

Die Planung für die Ausweisung von Fahrradstraßen wird von der Stadt Landau, hier der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur erarbeitet und vom städtischen Bauhof durchgeführt. Die Planung und Umsetzung erfolgt zeitnah in wenigen Wochen.

Für die radgerechte Umgestaltung mehrerer Straßenzüge sollen aufgrund des Personalaufwandes und der erforderlichen Planungsprogramme an externe Fachplaner von Ingenieurbüros zunächst mit der Vor- und Entwurfsplanung beauftragt werden. Bei der Vergabe der Einzelmaßnahmen an externe Ingenieurbüros fallen entsprechende Honorarkosten an, die Bestandteil der Planungskosten der Ausgabenkalkulation sind. Die Honorarkosten werden von den Ingenieurbüros in Anlehnung an die geltende HOAI 2016 ermittelt, das Grundhonorar kann jedoch nach dem EuGH Urteil vom August 2019 frei gewählt werden. Die Planung wird in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Sachbearbeiter der Kommune erarbeitet. Nach Genehmigung der Entwurfsplanung im städtischen Gremium wird in einer 2. Stufe die Ausführungsplanung in Form eines Folgeauftrages beauftragt, das Ausschreibungsverfahren eingeleitet und ebenso vom Ingenieurbüro betreut. Die Bauleistungen werden durch eine externe im Ausschreibungsverfahren ausgewählte Baufirma durchgeführt.

Dem Neubau der Ingenieurbauwerke geht ein Baurechtsverfahren voraus. Dafür wurde mindestens ein Jahr einkalkuliert. Im Baurechtsverfahren können erfahrungsgemäß Verzögerungen je nach Durchführung der einzelnen Schritte vorkommen. Parallel zum Baurechtsverfahren kann mit der Vor- und Entwurfsplanung durch ein Ingenieurbüro begonnen werden.

In Abhängigkeit von der Länge, Breite, der Art der Umgestaltung des jeweiligen Straßenzuges und des Gesamtumfangs des Vorhabens wurden unterschiedliche Zeitangaben in der tabellarischen Meilensteinplanung angesetzt.

In einem weiteren Arbeits- bzw. Balkenplan sind die zeitlichen Abhängigkeiten aller Einzelmaßnahmen klar zu erkennen. Der Beginn des Projekts wurde im Januar 2021 angesetzt. Gemäß Förderaufruf ist ein Projektstart frühestens zwölf Monate nach Einreichung der Projektskizze einzuplanen. Mit einem entsprechenden Puffer und einigen vorbereitenden Maßnahmen wurde der Projektstart auf den Januar 2021 gesetzt. Projektende ist im Oktober 2024.

Zusätzlich wird jährlich zu Beginn eines Kalenderjahres ein Zwischenbericht sowie zahlenmäßige Zwischennachweise über das vergangene Kalenderjahr erstellt. Der Projektstand wird zudem monatlich dem Fördermittelgeber mitgeteilt.

Neben der Meilensteinplanung der einzelnen Maßnahmenpakete sind unterschiedliche Phasen der Öffentlichkeitsarbeit notwendig, um eine entsprechende Außenwirkung zu erzielen. Die einzelnen Phasen der Öffentlichkeitsarbeit wurden bereits in Abschnitt 7 erläutert und sind ebenfalls Bestandteil des Balkenplans. Der Umsetzungsplan als Balkenplan befindet sich in Anlage 4.

8.2. PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Neben der parallel zur baulichen Umsetzung laufenden maßnahmenbegleitenden Kommunikation sind abhängig vom Umfang der Maßnahmen unterschiedliche Planungs- und Genehmigungsverfahren anzuwenden. Die Planungen für die Ausweisung der Fahrradstraßen werden innerhalb der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, dem Ordnungsamt und dem städtischen Bauhof erarbeitet. Die Genehmigung erfolgt durch Abstimmung im Mobilitätsausschuss und nach dessen Empfehlung im Stadtrat. Aufgrund der nur monatlich stattfindenden Gremien kann es unter Umständen zu Verzögerungen im geplanten Planungs- und Genehmigungsprozess kommen. Die Ausweisung einer Fahrradstraße kann jedoch bei Einhaltung des Zeitplans und nach Abstimmung aller Beteiligten und zuständigen Stellen schon innerhalb kurzer Zeit umgesetzt werden.

Es ist vorgesehen, die Planung von Einzelmaßnahmen, bei denen ein radgerechter Umbau des Straßenraums notwendig ist, an externe Ingenieurbüros zu vergeben. Während des Planungsverfahrens werden die unterschiedlichen Leistungsphasen abgearbeitet und weiterentwickelt. Neben der Planung selbst sind selbstverständlich auch projektbegleitende Kommunikationsmaßnahmen in Form von Informationsveranstaltungen oder Bürgerwerkstätten vorgesehen. Ebenso wie die Ausweisung der Fahrradstraßen werden auch die baulichen Maßnahmen in den genannten Gremien vorgetragen und zur Abstimmung und damit Genehmigung gebeten. Im Zuge des Planungsverfahrens sind gegebenenfalls Abstimmungsgespräche mit der Denkmalschutzbehörde notwendig.

Neben dem radgerechten Umbau einiger beschriebener Maßnahmen und der Ausweisung als Fahrradstraßen von insgesamt 16 Straßen sind Umbaumaßnahmen über und unter der Bahnlinie notwendig, um ein lückenloses Radnetz schaffen zu können. Der barrierefreie Umbau der Bahnunterführung am Goethepark, die neue Rad- und Gehwegbrücke zwischen Hartmannstraße und Merowinger Straße sowie die neue Radwegebrücke im Zuge des Maßnahmenpakets 3 nördlich des Hauptbahnhofs bedürfen eines Bebauungsplanverfahrens. Für das Bebauungsplanverfahren ist in der Regel ca. ein Jahr einzuplanen. Beim Planverfahren handelt es sich um einen demokratischen Prozess, der nicht beschleunigt werden kann. Der Zeitaufwand ist jedoch in der Regel abhängig vom Umfang des Plangebiets, der Umweltbelange, der unterschiedlichen Interessenlagen und letzten Endes der Verwaltungsstruktur, wie dem Rhythmus der Sitzungen der Gremien und personellen Ausstattung der einzelnen Ämter.

Im Zuge des Projekts und der Planungsverfahren ist es notwendig, unterschiedliche Fachämter zu beteiligen und in den Planungsprozess mit einzubeziehen. Neben der Grünflächen- und Stadtentwicklungsabteilung ist die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Landau wichtige Anlaufstelle für die Abstimmung bezüglich optischer und denkmalschutzpflegerischer Elemente im Straßenraum. Das erarbeitete Innenstadtentwicklungskonzept der Stadt Landau gibt Umsetzungsvorschläge zur Stärkung der Innenstadt unter Berücksichtigung der gesamträumlichen Stadtentwicklungsstrategie der Stadt. Wichtig bei der Umsetzung des Bildungsradweges sind Verknüpfungspunkte zum Stadtentwicklungskonzept und anderen Städtebauförderungen herzustellen, um mögliche Vorgaben der Denkmalschutzbehörde bei der Planung berücksichtigen zu können. Die Geltungsbereiche der unterschiedlichen Stadtumbaugebiete sind zu beachten. Gegebenenfalls ist eine Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde notwendig.

9. FLÄCHENVERFÜGBARKEIT

Alle geplanten baulichen Maßnahmen beziehen sich auf öffentliche Verkehrsflächen und sind somit im Besitz der Stadt.

10. AUSGABENÜBERSICHT

Die räumlich einander zugeordneten Einzelmaßnahmen und zusammengefassten Maßnahmenpakete wurden in einem Finanzierungsplan einzeln und aufgeteilt in vier Jahre dargestellt. Dem Bericht liegt für jede Einzelmaßnahme ein Datenblatt mit den wichtigsten Bestandsdaten und den jeweils geplanten Maßnahmen bei. Die Datenblätter beinhalten Kategorien, die mit Fortschreiten der Maßnahme mit Leben gefüllt werden und stellen damit auch für die Zukunft eine Gesamtübersicht der Einzelmaßnahmen dar.

Eine auf die jeweilige Einzelmaßnahme abgestimmte Kostenaufstellung nach DIN 276 wurde ebenso erstellt und schließt sich den Datenblättern an. Die Ausgabenkalkulation wurde von den Fachplanern der Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur der Stadtverwaltung Landau nach Erfahrungswerten von vergleichbaren und bereits umgesetzten Projekten erstellt. Die Kosten basieren jedoch lediglich auf Schätzungen. In den jeweiligen Kostenschätzungen sind die zu erbringenden Leistungen konkret benannt und kalkuliert.

Die Ausgabenübersicht sowie die Datenblätter befinden sich in Anlage 3 (Ausgabenübersicht) und 4 (Datenblätter mit detaillierter Kostenaufstellung).

10.1. ERMITTLUNG DES FÖRDERFÄHIGEN RADANTEILS BEI INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

Für alle beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen wurden die Gesamtkosten in der jeweiligen Kostenberechnung nach DIN 276 ermittelt. Bei der Ermittlung des förderfähigen Radanteils wurden die Einzelmaßnahmen unterschiedlich zusammengefasst und entsprechend gewertet. Nachfolgende Ausführungen stellen dar, in welcher Höhe die angegebenen Aufwendungen dem Radverkehr dienen.

Verkehrsrechtliche Ausweisung von Fahrradstraßen – Freigabe für den Kfz-Verkehr

Die Ausweisung von bestehenden Verkehrswegen als Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Verkehr erfolgt mittels Beschilderung und Markierung. Die Aufwendungen dienen in voller Höhe dem Radverkehr, da die Maßnahmen ausschließlich dem Radverkehr zu Gute kommen und dieser dadurch bevorzugt wird. Autofahrer, Fußgänger und ÖPNV profitieren nicht von dieser Maßnahme. Für folgende Abschnitte des Bildungsradweges ist eine verkehrsrechtliche Ausweisung als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr vorgesehen:

Maßnahmenpaket 1

- o Marktstraße
- o Pestalozzistraße
- o Wallstraße

Maßnahmenpaket 2

- o Dörrenbergstraße
- o Eutzinger Straße

Maßnahmenpaket 3

- o Bismarckstraße

Maßnahmenpaket 4

- o August-Croissant-Straße

Verkehrsrechtliche Ausweisung von Fahrradstraßen – Freigabe für den Kfz-Anliegerverkehr

Die Ausweisung von bestehenden Verkehrswegen als Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Anliegerverkehr erfolgt ebenso mittels Beschilderung und Markierung. Die Aufwendungen dienen in voller Höhe dem Radverkehr, da die Maßnahmen ausschließlich dem Radverkehr zu Gute kommen und dieser dadurch bevorzugt wird. Autofahrer, Fußgänger und ÖPNV profitieren nicht von dieser Maßnahme. Für folgende Abschnitte des Bildungsradweges ist eine verkehrsrechtliche Ausweisung als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Anliegerverkehr vorgesehen:

Maßnahmenpaket 1

- o Robert-Koch-Straße

Maßnahmenpaket 4

- o Boelckestraße
- o Bodelschwinghstraße

Radgerechter Umbau von Verkehrsflächen mit Ausweisung von Fahrradstraße – Freigabe für den Kfz-Verkehr

Die Straßenräume werden sowohl von Kfz, Radfahrern und Fußgängern genutzt. Je nach Aufteilung der Verkehrsflächen und verkehrsrechtlicher Ausweisung können dabei einzelne Verkehrsarten bevorzugt werden. Eine Querschnittsaufteilung mit Fahrbahn und beidseitigen Seitenflächen (Gehwege, Parkstreifen) erfolgt in der Regel im Verhältnis 60 % Fahrbahn und 40 % Seitenflächen. Dieses Verhältnis wird bei Straßenumbauten zugrunde gelegt. Eine Kostenaufteilung erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung. Da die Fahrbahn als Fahrradstraße ausgewiesen wird, werden diese 40 % der Baukosten als radfahrbedingt angesehen.

Für folgende Abschnitte des Bildungsradweges ist ein radgerechter Umbau von Verkehrsflächen mit Ausweisung als Fahrradstraße und mit Freigabe für den Kfz-Verkehr vorgesehen:

Maßnahmenpaket 1

- o Fortstraße
- o Waffenstraße

Maßnahmenpaket 2

- o Hartmannstraße

Maßnahmenpaket 3

- o Glacisstraße
- o Moltkestraße

Bau von Radfahrwegen

Die Herstellung baulich von der Fahrbahn abgegrenzter Radwege wird in voller Höhe als radfahrbedingt angesehen. Für zwei Maßnahmen des Maßnahmenpakets 4 ist die Herstellung von Radfahrwegen vorgesehen:

Maßnahmenpaket 4

- o Nordring

Erneuerung von Bauwerken

Die bestehende Bahnunterführung ist nur über eine Treppenanlage erreichbar und weist eine zu geringe lichte Höhe auf. Die Unterführung soll für den Radverkehr erweitert und mit Rampen ergänzt werden. Der Umbau dient daher zu 100 % dem Radverkehr.

Maßnahmenpaket 1

- o radgerechter Ausbau der Bahnunterführung Parkstraße - Goethepark

Verbreiterung von Bauwerken

Die bestehende Fußgängerbrücke soll für die Nutzung durch den Radverkehr verbreitert werden. Die Baukosten dienen in voller Höhe dem Radverkehr, da der Fußgängerverkehr weiterhin über das bestehende Bauwerk abgewickelt werden könnte.

Maßnahmenpaket 2

- o Bahnüberführung Merowinger Straße

Neubau von Bauwerken

Der Neubau der Brücke dient zu 100 % dem Radverkehr.

Maßnahmenpaket 3

- o Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnanlage

11. FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Um einen Gesamtüberblick der Finanzierung des Projekts zu erhalten, sind im Folgenden die wichtigsten Daten dargestellt.

Die Gesamtausgaben des Projekts belaufen sich auf insgesamt 9.606.878,18 €. Nach Ermittlung des förderfähigen Radanteils ergibt sich eine Summe von 6.525.853,41 €. Da die Stadt Landau in der Pfalz als finanzschwache Kommune eingestuft wird, wird eine erhöhte Förderhöhe von 90 % Förderung beantragt. Eine entsprechende Bestätigung der Kämmerei liegt dem Förderantrag in Anlage 6 bei. Bei einer Förderquote von 90 % der förderfähigen Kosten ergibt dies eine Gesamtzuwendung von 5.873.268,07 €. Die Stadt Landau in der Pfalz hätte damit Eigenmittel in Höhe von 3.733.610,11 € zu leisten. Eine entsprechende Bestätigung der Kämmerei, dass die Bereitstellung der Eigenmittel gesichert ist, liegt ebenfalls dem Antrag in Anlage 6 bei.

Gesamtausgaben	9.606.878,18 €
Gesamtausgaben radbedingt	6.525.853,41 €
Eigenmittel	3.733.610,11 €
Drittmittel	- €
beantragte Förderquote	90,00 %
beantragte Zuwendung	5.873.268,07 €

12. ANLAGEN

12.1. ANLAGE 1: PLANDARSTELLUNG

12.2. ANLAGE 2: PROJEKTSTECKBRIEF DES GESAMTPROJEKTS

12.3. ANLAGE 3: AUSGABENÜBERSICHT

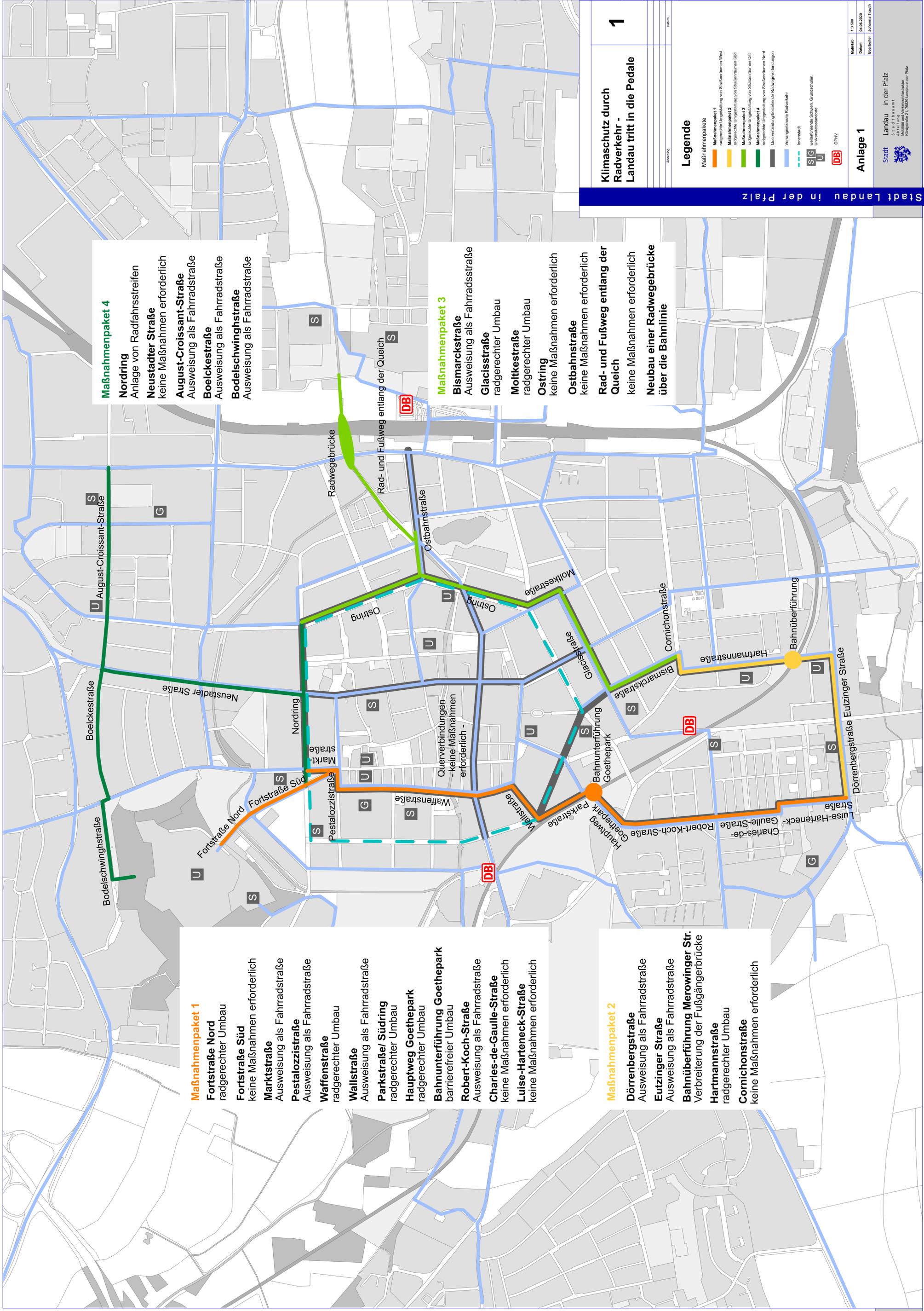
12.4. ANLAGE 4: DATENBLÄTTER MIT DETAILLIERTER KOSTENAUFSTELLUNG

12.5. ANLAGE 5: ZEIT – UND ARBEITSPLAN ALS BALKENPLAN

12.6. ANLAGE 6: BESTÄTIGUNGEN DER KÄMMEREI

- A) Konsolidierungsvertrag zum Nachweis finanzschwacher Kommunen
- B) Bereitstellung der Eigenmittel

Anlage 1: Plandarstellung



Maßnahmenpaket 1

Fortstraße Nord
radgerechter Umbau

Fortstraße Süd
keine Maßnahmen erforderlich

Marktstraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Pestalozzistraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Waffenstraße
radgerechter Umbau

Wallstraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Parkstraße/ Südring
radgerechter Umbau

Hauptweg Goethepark
radgerechter Umbau

Bahnunterführung Goethepark
barrierefreier Umbau

Robert-Koch-Straße
Ausweisung als Fahrradstraße

Charles-de-Gaulle-Straße
keine Maßnahmen erforderlich

Luise-Harteneck-Straße
keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmenpaket 2

Dörrenbergstraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Eutzinger Straße
Ausweisung als Fahrradstraße

Bahnüberführung Merowinger Str.
Verbreiterung der Fußgängerbrücke

Hartmannstraße
radgerechter Umbau

Cornichonstraße
keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmenpaket 4

Nordring
Anlage von Radfahrstreifen

Neustadter Straße
keine Maßnahmen erforderlich

August-Croissant-Straße
Ausweisung als Fahrradstraße

Boelckestraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Bodelschwinghstraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Maßnahmenpaket 3

Bismarckstraße
Ausweisung als Fahrradstraße

Glacisstraße
radgerechter Umbau

Moltkestraße
radgerechter Umbau

Ostring
keine Maßnahmen erforderlich

Ostbahnstraße
keine Maßnahmen erforderlich

Rad- und Fußweg entlang der Queich
keine Maßnahmen erforderlich

Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnlinie
keine Maßnahmen erforderlich

Klimaschutz durch Radverkehr - Landau tritt in die Pedale

Legende

- Maßnahmenpakete**
- Maßnahmenpaket 1** (orange): insg. Umgestaltung von Straßenräumen West
 - Maßnahmenpaket 2** (gelb): insg. Umgestaltung von Straßenräumen Süd
 - Maßnahmenpaket 3** (hellgrün): insg. Umgestaltung von Straßenräumen Ost
 - Maßnahmenpaket 4** (dunkelgrün): insg. Umgestaltung von Straßenräumen Nord
- Querverbindungs- und Radwegverbindungen
- Vorrangpriorisierte Radverkehrswege
 - Innenstadt
 - S/G U: wasserführende Schulen, Grundschulen, Universitätsstandorte
 - DB: ÖPNV

Anlage 1

Anlage 2: Projektsteckbrief

Titel Name des Projekts	Biken, Bewegen, Bildung vernetzen – Landau tritt in die Pedale
Kurzbeschreibung	<p>Die Stadt Landau in der Pfalz beabsichtigt die Einrichtung eines die Innenstadt umfassenden Fahrradrings. Dieser verknüpft die Bildungseinrichtungen untereinander und mit wichtigen Halten des ÖPNV.</p> <p>Durch unterschiedliche Maßnahmen, wie die Ausweisung von Fahrradstraßen, der radgerechte Umbau mehrerer Straßenzüge oder dem Bau von Radwegebrücken soll der Schüler-, Studenten- und Ausbildungsverkehr in Landau nachhaltiger abgewickelt werden. Die Einzelmaßnahmen bilden gut durchdachte Lückenschlüsse oder schaffen neue Verbindungen. Auf allen Strecken soll eine für den Radverkehr besonders komfortable Infrastruktur geschaffen werden. Die Schaffung eines Bildungsradweges fördert die nicht motorisierte Nahmobilität und trägt maßgeblich zum Klimaschutz bei.</p> <p>Das vorliegende Projekt lebt von seinen täglichen Nutzerinnen und Nutzern. Projektbegleitend sind daher unterschiedliche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen, die auf Information und Transparenz, Teilhabe und Mitgestaltung, sowie Akzeptanz und Aneignung abzielen. Neben der Herstellung einer sicheren und schnellen Radverkehrsinfrastruktur, sollen Radabstellanlagen aufgestellt und ein Lastenradleihsystem eingeführt werden.</p> <p>Der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer soll stärker in den Vordergrund der Verkehrspolitik gerückt und dadurch gesellschaftlich thematisiert werden.</p>
Website des Antragstellers zur Projektdarstellung (falls bereits bekannt)	Im Zuge von projektbegleitenden Kommunikationsmaßnahmen soll zu Beginn des Projekts eine Internetseite über die städtische Homepage erstellt werden, die während des Bewilligungszeitraums gepflegt und mit aktuellen Informationen zum Baufortschritt und den stattfindenden und stattgefundenen Öffentlichkeitsveranstaltungen informiert.

THG-Minderung in t/Jahr	Mindestens 1000 t /Jahr
induzierte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in %	Ziel ist eine Verdopplung des Radverkehrsanteils im gesamten Stadtgebiet. 72 % der Befragten sollen insgesamt dazu angeregt werden, täglich das Fahrrad zu nutzen. 36 % der Befragten gaben bereits an, täglich das Fahrrad zu nutzen.
Kurze Beschreibung des definierten Gebiets	Die Stadt Landau in der Pfalz stellt ein bedeutendes Mittelzentrum mit Teil eines Oberzentrums in der Region Deutsche Weinstraße dar. Die Kernstadt weist eine Einwohnerzahl von ca. 34.500 und die Stadtteile von ca. 13.600 Einwohnern auf. Der geplante Bildungsradweg umschließt die Innenstadt von Landau und verbindet unterschiedliche Bildungseinrichtungen miteinander, die in der gesamten Kernstadt verteilt sind.
Einwohnerzahl im definierten Gebiet	ca. 48.000 Einwohnerinnen und Einwohner in Landau
Länge zusätzlicher Radweg(e) in km	Insgesamt beträgt der Bildungsradweg ca. 6 km. Hinzu kommen drei Brückenbauwerke.
Anzahl neuer Radabstellplätze	Auf dem Bildungsradweg sollen an Bildungseinrichtungen Radabstellanlagen in Höhe von insgesamt 50.000,00 € hergestellt werden. Die Beschaffung und Montage eines einfachen Fahrradbügels würde knapp 300 € kosten. Bei einer Investition von 50.000,00 € könnten 166 Fahrradbügel montiert werden. Wird eine zusätzliche Überdachung oder sonstige Radabstellanlage bevorzugt, reduziert sich die Menge entsprechend.
Anzahl neuer Lastenräder	Förderung von 62 Lastenrädern mit 33 % des Kaufpreises, jedoch maximal 800 € pro Lastenrad.
Weitere Maßnahmen	-

Anlage 3: Ausgabenübersicht

Nr.	Straße	Maßnahme	Länge [m]	Breite [m]	Fläche [m²]	Kostenschätzung							Zeitplanung							
						Gesamtkosten [€]	Baukosten nach Kostenschätzung [€]	Planungskosten- [€] (20 % der Baukosten)	Baukosten Radbedingt	Baukosten Radbedingt [€]	Zuwendung [€] (90 % der Baukosten Radbedingt)	Eigenmittel [€]	2021		2022		2023		2024	
													Planung [€]	Bau [€]	Planung [€]	Bau [€]	Planung [€]	Bau [€]	Planung [€]	Bau [€]
1.1	Fortstraße	Radgerechter Umbau	140,00	13,00	1.820,00	457.860,53	381.550,44	76.310,09	60%	228.930,27	206.037,24	251.823,29	76.310,09			114.465,13		114.465,13		
1.2	Marktstraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	90,00	14,00	1.260,00	4.322,37	4.322,37	0,00	100%	4.322,37	3.890,13	432,24			4.322,37					
1.3	Pestallozzistraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	60,00	11,60	696,00	4.010,90	4.010,90	0,00	100%	4.010,90	3.609,81	401,09			4.010,90					
1.4	Waffenstraße	Radgerechter Umbau	550,00	9,50	5.225,00	1.352.667,22	1.127.222,68	225.444,54	60%	676.333,61	608.700,25	743.966,97	225.444,54			135.266,72		541.066,89		
1.5	Wallstraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	110,00	11,50	1.265,00	4.010,90	4.010,90	0,00	100%	4.010,90	3.609,81	401,09			4.010,90					
1.6	Parkstraße/ Südring	Radgerechter Umbau	200,00	9,50	1.900,00	563.503,01	469.585,84	93.917,17	60%	281.751,50	253.576,35	309.926,65	9.391,72		84.525,45	56.350,30		225.401,20		
1.7	Bahnunterführung Parkstraße-Goethepark	Barrierefreier Umbau	100,00	4,00	3.850,00	482.827,79	402.356,49	80.471,30	100%	402.356,49	362.120,84	120.706,95	32.188,52		48.282,78	80.471,30		321.885,19		
1.8	Hauptweg Goethepark	Radgerechter Umbau	150,00	2,50	375,00	97.674,36	81.395,30	16.279,06	60%	48.837,18	43.953,46	53.720,90	16.279,06	48.837,18						
1.9	Robert-Koch-Straße	Ausweisung einer Fahrradstraße	640,00	10,00	6.400,00	11.141,38	11.141,38	0,00	100%	11.141,38	10.027,24	1.114,14		11.141,38						
1.10	Charles-de-Gaulle-Straße	Keine Maßnahmen erforderlich	170,00																	
1.11	Luise-Harteneck-Straße	Keine Maßnahmen erforderlich	170,00																	
2.1	Dörrenbergstraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	250,00	14,00	3.500,00	6.016,34	6.016,34	0,00	100%	6.016,34	5.414,71	601,63			6.016,34					
2.2	Eutzingen Straße	Ausweisung einer Fahrradstraße	250,00	11,50	2.875,00	6.684,83	6.684,83	0,00	100%	6.684,83	6.016,34	668,48		6.684,83						
2.3	Bahnüberführung Merowinger Straße	Verbreiterung der Fußgängerbrücke	110,00	4,00	440,00	969.020,24	807.516,86	161.503,37	100%	807.516,86	726.765,18	242.255,06	80.751,69		80.751,69		403.758,43		403.758,43	
2.4	Hartmannstraße	Radgerechter Umbau	165,00	9,50	1.567,50	436.808,51	364.007,09	72.801,42	60%	218.404,25	196.563,83	240.244,68	36.400,71		36.400,71		109.202,13		109.202,13	
2.5	Cornichonstraße	Keine Maßnahmen erforderlich	60,00																	
3.1	Bismarckstraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	250,00	14,00	3.500,00	11.587,03	11.587,03	0,00	100%	11.587,03	10.428,33	1.158,70					11.587,03			
3.2	Glacisstraße	Radgerechter Umbau	320,00	14,00	4.480,00	1.181.452,23	984.543,53	196.908,71	60%	590.726,12	531.653,50	649.798,73	39.381,74		157.526,96		295.363,06		295.363,06	
3.3	Moltkestraße	Radgerechter Umbau	110,00	15,00	1.650,00	466.685,10	388.904,25	77.780,85	60%	233.342,55	210.008,30	256.676,81	15.556,17		62.224,68		116.671,28		116.671,28	
3.4	Ostring	Keine Maßnahmen erforderlich	430,00																	
3.5	Ostbahnstraße	Keine Maßnahmen erforderlich	90,00																	
3.6	Rad- und Fußweg entlang der Queich	Keine Maßnahmen erforderlich	260,00																	
3.7	Radwegebrücke über die Bahnanlagen	Planung einer Radwegebrücke	350,00	4,00	1.400,00	2.569.371,84	2.141.143,20	428.228,64	100%	2.141.143,20	1.927.028,88	642.342,96	428.228,64				1.070.571,60		1.070.571,60	
4.1	Nordring	Neubau von Radwegen	600,00	5,00	3.000,00	794.975,88	662.479,90	132.495,98	100%	662.479,90	596.231,91	198.743,97			132.495,98		331.239,95		331.239,95	
4.2	Neustadter Straße	Keine Maßnahmen erforderlich	760,00																	
4.3	August-Croissant-Straße	Ausweisung einer Fahrradstraße	600,00	12,00	7.200,00	14.483,79	14.483,79	0,00	100%	14.483,79	13.035,41	1.448,38					14.483,79			
4.4	Boelckestraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	400,00	10,00	4.000,00	4.010,90	4.010,90	0,00	100%	4.010,90	3.609,81	401,09					4.010,90			
4.5	Bodelschwingstraße	Ausweisung einer Fahrradstraße	200,00	7,00	1.400,00	2.763,06	2.763,06	0,00	100%	2.763,06	2.486,75	276,31					2.763,06			
5.1	Öffentlichkeitsarbeit					30.000,00	30.000,00				27.000,00	3.000,00								
5.2	Monitoring					50.000,00	50.000,00				45.000,00	5.000,00								
5.3	Fahrradabstellanlagen					50.000,00	50.000,00				45.000,00	5.000,00								
5.4	Lastenräder					30.000,00	30.000,00				27.000,00	3.000,00								
5.5	Dienstreisen (je Projektjahr 2 Dienstreisen, 2 Personen)					5.000,00	5.000,00				4.500,00	500,00								
	Summen		7.585,00		57.803,50	9.606.878,18	8.044.737,07	1.562.141,12		6.525.853,41	5.873.268,07	3.733.610,11	959.932,87	66.663,38	602.208,25	404.913,95	0,00	3.562.469,63	0,00	2.326.806,44

Anlage 4: Datenblätter

Maßnahmenpaket 1

Datenblatt		01.1.1_A
Maßnahme	Fortstraße, radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Nord-Süd-Verbindung - Eingang zum Campus der Universität Landau 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 5 m - beidseitige Gehwege: 3 m 	
Länge:	430 m	
Gesamtbreite:	17 m	
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Juni 2022 - Juni 2023	
Kosten		
Planung:	76.310,09 €	
Bau:	381.550,44 €	
Gesamt:	457.860,53 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	228.930,27 €	

Datenblatt		01.1.2_A
Maßnahme	Marktstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Nord-Süd-Verbindung - Zugang zur Innenstadt 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 10 m - beidseitige Gehwege: 4 m - keine Parkmöglichkeiten 	
Länge:	90 m	
Gesamtbreite:	14 m	
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2022 - August 2022	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	4.322,37 €	
Gesamt:	4.322,37 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	4.322,37 €	

Datenblatt		01.1.3_A
Maßnahme	Pestalozzistraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	- wichtiges Teilstück auf Nord-Süd-Verbindung - Eingang zum Campus der Universität Landau	
Querschnitt:	- Fahrbahn: 7 m - beidseitige Gehwege: 2,80 m - keine Parkmöglichkeiten im betroffenen Abschnitt	
Länge:	60 m	
Gesamtbreite:	11,60 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung	
Umsetzung	Januar 2022 - August 2022	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	4.010,90 €	
Gesamt:	4.010,90 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	4.010,90 €	

Datenblatt		01.1.4_A
Maßnahme	Waffenstraße, radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Nord-Süd-Verbindung - bildet die Grenze zur Innenstadt 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 6,50 m - beidseitige Gehwege: 1,30 m - punktuelle Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn 	
Länge:	550 m	
Gesamtbreite:	9,50 m	
		
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung und Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Juni 2020 - Juni 2023	
Kosten		
Planung:	225.444,54 €	
Bau:	1.127.222,68 €	
Gesamt:	1.352.667,22 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	676.333,61 €	

Datenblatt		01.1.5_A
Maßnahme	Wallstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung zwischen Waffenstraße und Westring - Eingang zum Campus der Universität Landau 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 7 m - beidseitige Gehwege: 2,25 m - einseitige Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn 	
Länge:	110 m	
Gesamtbreite:	11,50 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar.2022 - August 2022	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	4.010,90 €	
Gesamt:	4.010,90 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	4.010,90 €	

Datenblatt		01.1.6_A
Maßnahme	Parkstraße/Südring, radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	- parallel zur Bahnlinie - unübersichtlicher Knotenpunkt Wallstraße/ Südring/Westring	
Querschnitt:	- Fahrbahn: 5,80 m - einseitiger Gehweg: 1,50 m - einseitige Parkmöglichkeit: 2,20 m	
Länge:	200 m	
Gesamtbreite:	9,40 m	
		
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung	
Umsetzung	Juni 2021 - Juni 2023	
Kosten		
Planung:	93.917,17 €	
Bau:	469.585,84 €	
Gesamt:	563.503,01 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	281.751,50 €	

Datenblatt		01.1.7_A
Maßnahme	Bahnunterführung Parkstraße/Goethepark, barrierefreier Umbau	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Nord-Süd-Verbindung - Eingang zum Campus der Universität Landau 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Unterführung zwischen Innenstadt und Goethepark - nicht barrierefrei 	
Länge:	100	
Gesamtbreite:	4 m	
		
		
Geplante Maßnahmen	Neubau einer Bahnunterführung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	August 2020 - Juni 2023	
Kosten		
Planung:	80.471,30 €	
Bau:	402.356,49 €	
Gesamt:	482.827,79 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	402.356,49 €	

Datenblatt		01.1.8_A
Maßnahme	Hauptweg Goethepark, radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	- wichtige Verbindung durch den Goethepark vom Süden in Richtung Innenstadt	
Querschnitt:		
Länge:	150 m	
Gesamtbreite:	2,50 m	
		
Geplante Maßnahmen	Radgerechter Umbau des Hauptweges	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung	
Umsetzung	Juni 2020 - November 2021	
Kosten		
Planung:	16.279,06 €	
Bau:	81.395,30 €	
Gesamt:	97.674,36 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	48.837,18 €	

Datenblatt		01.1.9_A
Maßnahme	Robert-Koch-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Nord-Süd-Verbindung - ausweichende Gesamtbreite 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 6 m - beidseitige Gehwege: 2 m - beidseitige Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn 	
Länge:	640 m	
Gesamtbreite:	10 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2022 - August 2022	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	11.141,38 €	
Gesamt:	11.141,38 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	11.141,38 €	

Maßnahme	Charles-de-Gaulle-Straße, keine Maßnahmen
Kurzbeschreibung	- wichtige Nord-Süd-Verbindung - bereits heute schon eine attraktive Radwegeverbindung - Tempo 30 Zone
Querschnitt:	- Fahrbahn: 6 m - Mischfläche
Länge:	170 m
Gesamtbreite:	6 m



Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

Maßnahme	Luise-Harteneck-Straße, keine Maßnahmen erforderlich
Kurzbeschreibung	- wichtige Nord-Süd-Verbindung - bereits heute schon eine attraktive Radwegeverbindung - Tempo 30 Zone
Querschnitt:	- Fahrbahn: 6 m - Mischfläche
Länge:	170 m
Gesamtbreite:	17 m



Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

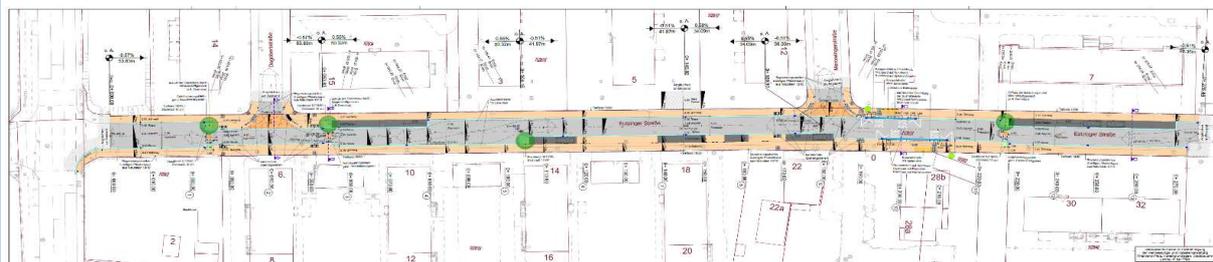
Maßnahmenpaket 2

Datenblatt		02.2.1_A
Maßnahme	Dörrenbergstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige West-Ost-Verbindung - Eingang zum Campus der Universität Landau 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 10 m - beidseitige Gehwege: 2 m - keine Parkmöglichkeiten an der Straße 	
Länge:	250 m	
Gesamtbreite:	14 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2022 - August 2022	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	6.016,34 €	
Gesamt:	6.016,34 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	6.016,34 €	

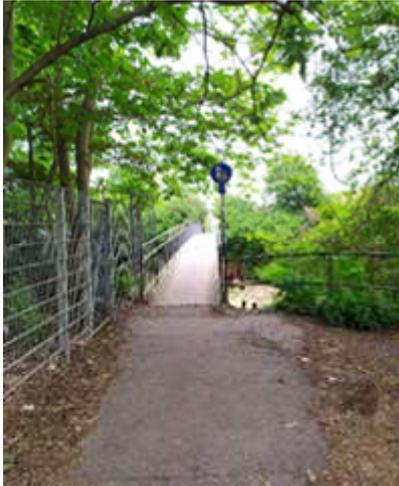
Maßnahme	Eutzinger Straße, Ausweisung als Fahrradstraße
Kurzbeschreibung	- wichtige Ost-West-Verbindung - Zufahrt zum ehemaligen Landesgartenschau Gelände - Ausbau der Eutzinger Straße ab April 2020
Querschnitt:	- Fahrbahn: 8 m - beidseitige Gehwege: 2,25 m - punktuell Parkmöglichkeiten auf beiden
Länge:	250 m
Gesamtbreite:	11,50 m



Planung 2019, Ausbau April 2020



Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße
Flächenverfügbarkeit	Ja
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung
Umsetzung	Januar 2022 - August 2022
Kosten	
Planung:	-
Bau:	6.684,83 €
Gesamt:	6.684,83 €
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%
Anteil Radverkehr (in €):	6.684,83 €

Datenblatt		02.2.3_A
Maßnahme	Bahnüberführung Merowinger Straße, Verbreiterung	
Kurzbeschreibung	- wichtige Nord-Süd-Verbindung - Verknüpfung mehrerer Außenstellen der Universität	
Querschnitt:		
Länge:	110 m	
Gesamtbreite:	1,50 m	
		
Geplante Maßnahmen	Verbreiterung des Bestandsbauwerks	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Bebauungsplanverfahren - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung	
Umsetzung	Januar 2021 - Dezember 2023	
Kosten		
Planung:	161.503,37 €	
Bau:	807.516,86 €	
Gesamt:	969.020,24 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	807.516,86 €	

Datenblatt		02.2.4_A
Maßnahme	Hartmannstraße, Radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	- Standort einer der größten Außenstellen der Universität Landau	
Querschnitt:	- Fahrbahn: 7 m - einseitiger Gehweg: 1 m - einseitige Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn	
Länge:	280 m	
Gesamtbreite:	9 m	
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung	
Umsetzung	Juni 2021 -August 2023	
Kosten		
Planung:	72.801,42 €	
Bau:	364.007,09 €	
Gesamt:	436.808,51 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	218.404,25 €	

Maßnahme	Cornichonstraße, keine Maßnahmen erforderlich
Kurzbeschreibung	- im Zuge der Landesgartenschau 2015 ausgebaute Straße - Baumreihe entlang der Straße - zahlreiche Senkrechtparkplätze entlang der
Querschnitt:	- Fahrbahn: 6,50 m - beidseitige Gehwege: ca. 2,60 m - Senkrechtparkplätze auf der Südseite
Länge:	60 m
Gesamtbreite:	18 m



Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

Maßnahmenpaket 3

Maßnahme	Bismarckstraße, Ausweisung als Fahrradstraße
Kurzbeschreibung	- wichtige Nord-Süd-Verbindung - Ausbau der Bismarckstraße im 2019/2020 niveaugleiche Trennung zwischen Fahrbahn, Parkflächen, Gehwege
Querschnitt:	- Fahrbahn: 6 m - beidseitige Gehwege: 1,50 m - wechselseitige Parkmöglichkeiten
Länge:	250 m
Gesamtbreite:	14 m
	
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße
Flächenverfügbarkeit	Ja
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	- Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung
Umsetzung	Januar 2023 - August 2023
Kosten	
Planung:	-
Bau:	11.587,03 €
Gesamt:	11.587,03 €
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%
Anteil Radverkehr (in €):	11.587,03 €

Datenblatt		03.3.2_A
Maßnahme	Glacisstraße, radgerechter Umbau	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Ost-West-Verbindung - Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwege durch Hochbordsteine - beidseitiges Parken erlaubt - erschwertes Radfahren aufgrund Unebenheiten und Setzungen in der Fahrbahn 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 7 m - beidseitige Gehwege: 3 m - beidseitige Parkmöglichkeiten am Straßenrand, 	
Länge:	320 m	
Gesamtbreite:	14 m	
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Juni 2021 -August 2024	
Kosten		
Planung:	196.908,71 €	
Bau:	984.543,53 €	
Gesamt:	1.181.452,23 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	590.726,12 €	

Datenblatt		03.3.3_A
Maßnahme	Moltkestraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Ost-West-Verbindung - Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwege durch Hochborsteine - einseitiges Parken erlaubt - erschwertes Radfahren aufgrund Unebenheiten und Setzungen in der Fahrbahn 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 8 m - beidseitige Gehwege: 3 m - beidseitige Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn 	
Länge:	260 m	
Gesamtbreite:	14 m	
		
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Juni 2021 - Juni 2023	
Kosten		
Planung:	77.780,85 €	
Bau:	388.904,25 €	
Gesamt:	466.685,10 €	
Anteil Radverkehr (in %):	60,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	233.342,55 €	

Maßnahme	Ostring, keine Maßnahmen erforderlich
Kurzbeschreibung	- Verbindungsstück zwischen Moltkestraße und Martin-Luther-Straße
Querschnitt:	- Fahrbahn: 7 m - beidseitige Gehwege: 1,80 m - beidseitige Parkmöglichkeiten: 2,50 m - beidseitige Radfahrstreifen
Länge:	430 m
Gesamtbreite:	18 m



Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

Maßnahme	Ostbahnstraße, keine Maßnahmen erforderlich
Kurzbeschreibung	- Verbindungsstück zwischen Ostring und Hauptbahnhof
Querschnitt:	- Fahrbahn: 7 m - beidseitige Gehwege: ca. 5 m - beidseitige Parkmöglichkeiten: 2,50 m
Länge:	90 m
Gesamtbreite:	21 m



Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

Datenblatt		03.3.6_A
Maßnahme	Rad- und Fußweg entlang der Queich, keine Maßnahmen erforderlich	
Kurzbeschreibung	- Promenade und Rad- und Fußweg entlang der Queich	
Querschnitt:		
Länge:	260 m	
Gesamtbreite:	2,50 m	
		
Geplante Maßnahmen		
Flächenverfügbarkeit		
Planung- und Genehmigungs-verfahren:		
Umsetzung		
Kosten		
Planung:		
Bau:		
Gesamt:		
Anteil Radverkehr (in %):		
Anteil Radverkehr (in €):		

Datenblatt		03.3.7_A
Maßnahme	Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnanlage	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Ziel: Schulstandorte östlich der Bahnlinie besser an den Hauptbahnhof und die Innenstadt anbinden - Trennung der Stadtteile Horst und Queichheim von Innenstadt soll aufgehoben werden 	
Querschnitt:		
Länge:	350 m	
Gesamtbreite:	4 m	
		
Geplante Maßnahmen	Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnlinie	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2021 - Juni 2024	
Kosten		
Planung:	428.228,64 €	
Bau:	2.141.143,20 €	
Gesamt:	2.569.371,84 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	2.141.143,20 €	

Maßnahmenpaket 4

Datenblatt		04.4.1_A
Maßnahme	Nordring, Anlage von Radfahrstreifen	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Ost-West-Verbindung am Rande der Innenstadt - beidseitige Baumreihe - beidseitige Gehwege, für Radfahrer frei 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 5,50 m - beidseitige Gehwege: rund 3 m - einseitige Längsparkplätze 	
Länge:	600 m	
Gesamtbreite:	18 m	
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
Geplante Maßnahmen	Neue Querschnittsaufteilung, Einrichtung von Radverkehrsanlagen	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2022 -April 2024	
Kosten		
Planung:	132.495,98 €	
Bau:	662.479,90 €	
Gesamt:	794.975,88 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	662.479,90 €	

Maßnahme	Neustadter Straße, keine Maßnahmen erforderlich
Kurzbeschreibung	- wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen verschiedenen Bildungseinrichtungen - beidseitig angelegter Radfahrstreifen
Querschnitt:	
Länge:	760 m
Gesamtbreite:	17 m
	
Geplante Maßnahmen	
Flächenverfügbarkeit	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	
Umsetzung	
Kosten	
Planung:	
Bau:	
Gesamt:	
Anteil Radverkehr (in %):	
Anteil Radverkehr (in €):	

Datenblatt		04.4.3_A
Maßnahme	August-Croissant-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Ost-West-Verbindung und in Richtung Hauptbahnhof - Standort wichtiger Schul- und Unistandorte der Stadt Landau 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 5,50 m - beidseitige Gehwege: rund 3 m - einseitige Längsparkplätze 	
Länge:	600 m	
Gesamtbreite:	12 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2023 - August 2023	
Kosten		
Planung:		
Bau:	14.483,79 €	
Gesamt:	14.483,79 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	14.483,79 €	

Datenblatt		04.4.4_A
Maßnahme	Boelkestraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterführung der August-Croissant-Straße - beidseitige und wechselseitige Parkmöglichkeiten 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 5,60 m - beidseitige Gehwege: rund 2,20 m - beidseitige Parkmöglichkeiten 	
Länge:	400 m	
Gesamtbreite:	10 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2023 - August 2023	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	4.010,90 €	
Gesamt:	4.010,90 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	4.010,90 €	

Datenblatt		04.4.5_A
Maßnahme	Bodelschwinghstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Einbahnstraßenregelung in West-Ost-Richtung - nördlicher Eingang zum Campus 	
Querschnitt:	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahn: 5,60 m - einseitiger Gehweg: ca. 2 m - keine Parkmöglichkeiten 	
Länge:	200 m	
Gesamtbreite:	7 m	
		
Geplante Maßnahmen	Ausweisung als Fahrradstraße	
Flächenverfügbarkeit	Ja	
Planung- und Genehmigungs-verfahren:	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch städtisches Gremium - verkehrsrechtliche Anordnung 	
Umsetzung	Januar 2023 - August 2023	
Kosten		
Planung:	-	
Bau:	2.763,06 €	
Gesamt:	2.763,06 €	
Anteil Radverkehr (in %):	100,00%	
Anteil Radverkehr (in €):	2.763,06 €	

Anlage 5: Zeit- und Arbeitsplan

Zugewiesen an	Fortschritt	Start	Ende	Dauer [Tage]	2021												2022												2023												2024											
					Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Maßnahmenpaket 1	0%																																																			
1.1 Fortstraße, radgerechter Umbau	0%	06.2020	06.2023	1124																																																
1.2 Marktstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2022	08.2022	242																																																
1.3 Pestalozzistraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2022	08.2022	242																																																
1.4 Waffnenstraße, radgerechter Umbau	0%	06.2020	06.2023	1124																																																
1.5 Wallstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2022	08.2022	242																																																
1.6 Parkstraße / Südring, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	06.2021	06.2023	759																																																
1.7 Bahnunterführung Parkstraße-Goethepark, barrierefreier Umbau	0%	08.2020	06.2023	1063																																																
1.8 Hauptweg Goethepark, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	06.2020	11.2021	547																																																
1.9 Robert-Koch-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2022	08.2022	242																																																
1.10 Charles-de-Gaulle-Straße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
1.11 Luise-Harteneck-Straße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
Maßnahmenpaket 2	0%																																																			
2.1 Dörrenbergstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2021	08.2021	241																																																
2.2 Eutzinger Straße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2022	08.2022	241																																																
2.3 Bahnüberführung Merowinger Straße	0%	01.2021	06.2024	1247																																																
2.4 Hartmannstraße, radgerechter Umbau	0%	06.2021	08.2023	820																																																
2.5 Cornichonstraße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
Maßnahmenpaket 3	0%																																																			
3.1 Bismackstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2023	08.2023	241																																																
3.2 Glacisstraße, radgerechter Umbau	0%	06.2021	06.2024	1125																																																
3.3 Moltkestraße, radgerechter Umbau	0%	06.2021	08.2023	820																																																
3.4 Ostring, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.5 Ostbahnstraße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.6 Rad- und Fußweg entlang der Queich, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.7 Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnanlage	0%	01.2021	06.2024	1276																																																
Maßnahmenpaket 4	0%																																																			
4.1 Nordring, radgerechter Umbau	0%	01.2022	06.2024	911																																																
4.2 Neustadter Straße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
4.3 August-Croissant-Straße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2023	08.2023	241																																																
4.4 Boelckestraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2023	08.2023	241																																																
4.5 Bodelschwingstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%	01.2023	08.2023	241																																																
Öffentlichkeitsarbeit	0%																																																			
Phase 1	0%																																																			
Startphase		01.2021	06.2021																																																	
Phase 2	0%																																																			
Vertiefungsphase I		07.2021	12.2021																																																	
Vertiefungsphase II		01.2022	06.2022																																																	
Phase 3	0%																																																			
Verstetigungsphase 1		07.2022	10.2024																																																	
Verstetigungsphase 2		01.2024	06.2024																																																	
Verstetigungsphase 3, Abschluss		07.2024	10.2024																																																	
Meilensteine	0%																																																			
Zwischennachweise	0%																																																			
Mittelabrufe	0%																																																			

Zugewiesen an	Fortschritt	Start	Ende	Dauer [Tage]	2021												2022												2023												2024											
					Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Maßnahmenpaket 3	0%																																																			
3.1 Bismarckstraße, Ausweisung als Fahrradstraße	0%																																																			
Planung		01.2023	02.2023	58																																																
Genehmigung		03.2023	03.2023	30																																																
Bau		04.2023	08.2023	152																																																
3.2 Glacisstraße, radgerechter Umbau	0%																																																			
Entwurfsplanung		06.2021	12.2021	213																																																
Genehmigung		03.2022	04.2022	60																																																
Ausführungsplanung		05.2022	08.2022	122																																																
Ausschreibungsverfahren		09.2022	12.2022	121																																																
Bauausführung		04.2023	06.2024	456																																																
3.3 Moltkestraße, radgerechter Umbau	0%																																																			
Entwurfsplanung		06.2021	12.2021	213																																																
Genehmigung		03.2022	04.2022	60																																																
Ausführungsplanung		05.2022	08.2022	122																																																
Ausschreibungsverfahren		09.2022	12.2022	121																																																
Bauausführung		04.2023	08.2023	152																																																
3.4 Ostring, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.5 Ostbahnstraße, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.6 Rad-und Fußweg entlang der Queich, keine Maßnahmen erforderlich																																																				
3.7 Neubau einer Radwegebrücke über die Bahnanlage	0%																																																			
Genehmigungsverfahren		01.2021	12.2021	364																																																
Entwurfsplanung		06.2021	12.2021	213																																																
Genehmigung		12.2021	12.2021	30																																																
Ausführungsplanung		01.2022	06.2022	180																																																
Ausschreibungsverfahren		07.2022	12.2022	183																																																
Bauausführung		04.2023	06.2024	456																																																

Anlage 6: Bestätigungen der Kämmererei

Konsolidierungsvertrag

zur Teilnahme am Kommunalen Entschuldungsfonds Rheinland-Pfalz (KEF-RP)

zwischen

dem Land Rheinland-Pfalz,
vertreten durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier,
diese vertreten durch
die Präsidentin der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Frau Dagmar Barzen

und

der kreisfreien Stadt Landau in der Pfalz,
vertreten durch
den Oberbürgermeister Herrn Hans-Dieter Schlimmer

Präambel

Zum Abbau der in der Vergangenheit aufgelaufenen hohen Verbindlichkeiten der kommunalen Gebietskörperschaften aus der Aufnahme von Krediten zur Liquiditätssicherung wurde am 22. September 2010 von Ministerpräsident Kurt Beck und den Vorsitzenden der kommunalen Spitzenverbände die Gemeinsame Erklärung zum „Kommunalen Entschuldungsfonds Rheinland-Pfalz (KEF-RP)“ (im Folgenden „Rahmvereinbarung“) unterzeichnet. Der KEF-RP soll ein Maximalvolumen von 3,825 Mrd. Euro aufweisen und über eine Laufzeit von 15 Jahren ab 2012 jährlich bis zu 255 Mio. Euro aufbringen, um damit bis zu zwei Drittel der Ende 2009 bestandenen kommunalen Liquiditätskredite zu tilgen und die fälligen Zinsen zu decken.

Die Finanzierung des Fonds erfolgt zu einem Drittel durch das Land aus Mitteln des allgemeinen Landeshaushalts, zu einem weiteren Drittel durch die Solidargemeinschaft aller rheinland-pfälzischen Gemeinden und Gemeindeverbände aus Mitteln des kommunalen Finanzausgleichs und zum restlichen Drittel durch die teilnehmenden Kommunen selbst über eigene Konsolidierungsbeiträge. Nähere Einzelheiten



zum Vollzug des Entschuldungsprogramms sind in dem zwischen den kommunalen Spitzenverbänden und dem Land abgestimmten „Leitfaden zur Umsetzung des Kommunalen Entschuldungsfonds Rheinland-Pfalz (KEF-RP)“ (im Folgenden: „Leitfaden“) geregelt.

Der Abschluss des vorliegenden Konsolidierungsvertrages ist Voraussetzung für die Teilnahme am KEF-RP. In dem Konsolidierungsvertrag werden die wesentlichen Bedingungen der Programmteilnahme festgelegt, insbesondere wird der Konsolidierungsbeitrag der Stadt Landau bezüglich seiner Höhe und der zu seiner Realisierung vorgesehenen Konsolidierungsmaßnahmen konkretisiert.

§ 1

Teilnahme am KEF-RP

In Anerkennung der in der Rahmenvereinbarung und im Leitfaden festgelegten Regelungen sowie unter Berücksichtigung der nachstehenden Konsolidierungszusagen vereinbaren die Vertragsparteien die Aufnahme der Stadt Landau in den KEF-RP. Der Stadt Landau werden Entschuldungshilfen aus dem Programm in Aussicht gestellt. Insbesondere unter der Voraussetzung einer erfolgreichen Umsetzung der kommunalen Konsolidierungszusagen im Haushaltsvorvorjahr erfolgt die Bewilligung von Zuweisungen auf den jährlich zu stellenden Antrag der Stadt Landau für das Haushaltsjahr durch einen Bewilligungsbescheid der zuständigen Bewilligungsbehörde.

§ 2

Leistungen aus dem KEF-RP, Konsolidierungsbeitrag, Konsolidierungsergebnis

(1) Der im Rahmen des KEF-RP maßgebliche Liquiditätskreditbestand der Stadt Landau beläuft sich auf **63.455.469 Euro**. Er wird mit einem Anteil von 78,26 v.H. als Gesamtleistung aus dem KEF-RP berücksichtigt und beträgt für die Stadt Landau über die Laufzeit von 15 Jahren unter Berücksichtigung aller drei Finanzierungsanteile **49.660.250 Euro**, die Jahresleistung beläuft sich folglich auf **3.310.683 Euro**.



(2) Die Stadt Landau verpflichtet sich, ihre eigenen Konsolidierungsmöglichkeiten in dem Umfang auszuschöpfen, dass jährlich mindestens ein Drittel der auf sie entfallenden Jahresleistung des Entschuldungsfonds durch eigene Konsolidierungsanstrengungen aufgebracht wird. Der jährliche kommunale Drittelanteil der Stadt Landau beläuft sich danach auf mindestens **1.103.561 Euro** (*Konsolidierungsbetrag*).

(3) Die Stadt Landau verpflichtet sich, ihren Bestand an Liquiditätskrediten jährlich mindestens in Höhe von 80 v. H. der auf sie entfallenden Jahresleistungen des KEF-RP zu vermindern (Konsolidierungsergebnis). Soweit diese Mindest-Nettotilgung in besonderen Einzelfällen ausnahmsweise trotz der Entschuldungshilfen und einer strengen Haushaltsdisziplin nicht realisiert werden kann, müssen die bestehenden Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Liquiditätskrediten bzw. die Begründung neuer Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Liquiditätskrediten wenigstens im möglichen Umfang vermindert werden. Die weitergehenden Konsolidierungsmaßnahmen im Sinne des vorstehenden Satzes ergeben sich aus der Anlage 1 zu dem Vertrag.

§ 3

Konsolidierungsmaßnahmen

(1) Der zugesagte eigene Konsolidierungsbeitrag in der in § 2 Abs. 2 genannten Höhe wird durch die nachstehenden Einzelmaßnahmen realisiert werden:

Maßnahmen für das Jahr 2012

Einnahmeverbesserungen

- Erhöhung der Eintrittspreise für den Zoo ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **50.000 Euro**.
- Erhöhung der Parkgebühren ab dem 01.02.2012: Konsolidierungsanteil **366.666 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer A um 25 Prozentpunkte auf 320 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **15.000 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer B um 30 Prozentpunkte auf 430 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **436.500 Euro**.



- Erhöhung der Hundesteuer um 10 Euro auf 120 Euro pro Hund pro Jahr: Konsolidierungsanteil **19.000 Euro**.

Ausgabenreduzierungen

- Reduzierung der Sachkosten für die Verkehrserziehung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **4.000 Euro**.
- Kürzung des Zuschusses an die Volkshochschule ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **75.000 Euro**.
- Reduzierung der Sachkosten für die Senioren- und die Integrationsbeauftragte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung beim Elternbesuchsdienst ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **24.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei den frühen Hilfen in der Familienbildung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsbeitrag **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei der sozialpädagogischen Schülerhilfe ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **35.000 Euro**.
- Übertragung der Kostentragung für die Entleerung der innerstädtischen Abfallbehältnisse auf dem Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb Landau ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **90.000 Euro**.
- Personalreduzierung um eine Stelle der Entgeltgruppe 6 in der Stadtbibliothek ab dem 30.06.2012: Konsolidierungsanteil **22.045 Euro**.
- Personalreduzierung um eine 0,5-Stelle der Entgeltgruppe 9 im Bereich der Erhebung von Ausbau- und Erschließungsbeiträgen sowie Kosten für naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen ab dem 01.01.2012 (die Stelle ist für das Jahr 2015 mit einem kw-Vermerk versehen): Konsolidierungsanteil **22.619 Euro**.

→ **Konsolidierungsgesamtbeitrag für das Jahr 2012: 1.187.830 Euro**

Maßnahmen für die Jahre 2013-2014

Einnahmeverbesserungen

- Erhöhung der Eintrittspreise für den Zoo ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **50.000 Euro**.



- Erhöhung der Parkgebühren ab dem 01.02.2012: Konsolidierungsanteil **400.000 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer A um 25 Prozentpunkte auf 320 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **15.000 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer B um 30 Prozentpunkte auf 430 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **436.500 Euro**.
- Erhöhung der Hundesteuer um 10 Euro auf 120 Euro pro Hund pro Jahr: Konsolidierungsanteil **19.000 Euro**.

Ausgabenreduzierungen

- Reduzierung der Sachkosten für die Verkehrserziehung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **4.000 Euro**.
- Kürzung des Zuschusses an die Volkshochschule ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **75.000 Euro**.
- Reduzierung der Sachkosten für die Senioren- und die Integrationsbeauftragte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung beim Elternbesuchsdienst ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **24.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei den frühen Hilfen in der Familienbildung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsbeitrag **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei der sozialpädagogischen Schülerhilfe ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **35.000 Euro**.
- Übertragung der Kostentragung für die Entleerung der innerstädtischen Abfallbehältnisse auf dem Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb Landau ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **90.000 Euro**.
- Personalreduzierung um eine Stelle der Entgeltgruppe 6 in der Stadtbibliothek ab dem 30.06.2012: Konsolidierungsanteil **44.091 Euro**.
- Personalreduzierung um eine 0,5-Stelle der Entgeltgruppe 9 im Bereich der Erhebung von Ausbau- und Erschließungsbeiträgen sowie Kosten für naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen ab dem 01.12.2012 (die Stelle ist für das Jahr 2015 mit einem kw-Vermerk versehen): Konsolidierungsanteil **22.619 Euro**.

→ **Konsolidierungsgesamtbeitrag für die Jahre 2013-2014: 1.243.210 Euro**



Maßnahmen ab dem Jahr 2015

Einnahmeverbesserungen

- Erhöhung der Eintrittspreise für den Zoo ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **50.000 Euro**.
- Erhöhung der Parkgebühren ab dem 01.02.2012: Konsolidierungsanteil **400.000 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer A um 25 Prozentpunkte auf 320 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **15.000 Euro**.
- Erhöhung der Grundsteuer B um 30 Prozentpunkte auf 430 Prozentpunkte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **436.500 Euro**.
- Erhöhung der Hundesteuer um 10 Euro auf 120 Euro pro Hund pro Jahr: Konsolidierungsanteil **19.000 Euro**.

Ausgabenreduzierungen

- Reduzierung der Sachkosten für die Verkehrserziehung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **4.000 Euro**.
- Kürzung des Zuschusses an die Volkshochschule ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **75.000 Euro**.
- Reduzierung der Sachkosten für die Senioren- und die Integrationsbeauftragte ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung beim Elternbesuchsdienst ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **24.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei den frühen Hilfen in der Familienbildung ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsbeitrag **14.000 Euro**.
- Ansatzreduzierung bei der sozialpädagogischen Schülerhilfe ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **35.000 Euro**.
- Übertragung der Kostentragung für die Entleerung der innerstädtischen Abfallbehältnisse auf dem Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb Landau ab dem 01.01.2012: Konsolidierungsanteil **90.000 Euro**.
- Personalreduzierung um eine Stelle der Entgeltgruppe 6 in der Stadtbibliothek ab dem 30.06.2012: Konsolidierungsanteil **44.091 Euro**.

→ **Konsolidierungsgesamtbeitrag für ab dem Jahr 2015: 1.220.591 Euro**

(2) Wird nachträglich festgestellt, dass die Konsolidierungsmaßnahmen zur Erzielung des kommunalen Konsolidierungsbeitrags unzureichend sind oder treten durch



spätere Entscheidungen der zuständigen kommunalen Organe Änderungen bei den vorgesehenen Konsolidierungsmaßnahmen ein, so sind ausbleibende Konsolidierungseffekte durch alternative Maßnahmen aufgrund kommunalpolitischer Entscheidungen im Einvernehmen mit der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion vollständig zu kompensieren.

§ 4

Kündigung oder Aussetzung des Konsolidierungsvertrages

(1) Um den angestrebten Entschuldungseffekt sicherzustellen, kommt innerhalb der Laufzeit des Vertrages, vorbehaltlich der Absätze 2 und 3, eine vorzeitige Kündigung nicht in Betracht.

(2) Wird unter Einbeziehung von Kompensationsmaßnahmen der erforderliche kommunale Konsolidierungsbeitrag gemäß § 2 Abs. 2 nicht realisiert und zwischen der Stadt Landau und der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion auch keine Einigung über einen nachträglichen Ausgleich erzielt, so kann der Konsolidierungsvertrag nach Anhörung der Stadt Landau vom Land ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden. Entsprechendes gilt, wenn die Stadt Landau ihre Pflichten zur jährlichen Beantragung der Entschuldungshilfe bzw. zum Konsolidierungsnachweis verletzt. Im Falle einer Kündigung kommen für das laufende Haushaltsjahr noch nicht ausgezahlte Bewilligungsmittel nicht mehr zur Auszahlung. Eine Rückforderung bereits gezahlter Entschuldungshilfen nach Maßgabe der Regelungen des Zuwendungsbescheids bleibt vorbehalten. Anstelle der Kündigung kommt einmalig auch eine Aussetzung des Vertrages für ein Jahr in Betracht, wenn davon ausgegangen werden kann, dass die Stadt Landau ihren Konsolidierungsbeitrag nach Ablauf der Aussetzungsfrist wieder erbringt.

(3) Wenn das Konsolidierungsergebnis gemäß § 2 Abs. 3 Satz 1 nicht erreicht wurde und im Rahmen der Ausnahmegestaltung des § 2 Abs. 3 Satz 2 auch nicht ausreichend dargelegt und begründet wurde, dass die bestehenden Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Liquiditätskrediten bzw. die Begründung neuer Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Liquiditätskrediten wenigstens im möglichen Umfang vermindert wurden, gilt Abs. 2 Satz 1, 3 und 4 entsprechend.



§ 5

Konsolidierungsnachweis

Die Stadt Landau informiert die zuständige Aufsichtsbehörde jeweils zum 30. November des Haushaltsjahres unaufgefordert über die erreichte Umsetzung des Konsolidierungsvertrages im Haushaltsvorjahr. Dies betrifft sowohl den Konsolidierungsbeitrag (Vorlage der entsprechenden Anlage zum Jahresabschluss) als auch den erzielten Stand der Liquiditätskreditbelastungen (Vorlage des Konsolidierungspfades gemäß Muster 5 des Leitfadens). Die Nachweise und der Konsolidierungsvertrag werden gleichzeitig auf der Internetseite der Stadt Landau eingestellt.

§ 6

Laufzeit des Vertrages

Dieser Konsolidierungsvertrag tritt am 1. Januar 2012 in Kraft und endet spätestens am 31. Dezember 2026 bzw. mit Ablauf des Haushaltsjahres, in dem der Umfang der Liquiditätskredite der Stadt Landau unter Berücksichtigung der auf den eigenen Haushalt entfallenden Zahlungsmittelbestände erstmals auf ein Drittel des Standes zum 31. Dezember 2009 vermindert wurde, soweit nicht ausnahmsweise ein unmittelbarer Wiederanstieg der Liquiditätskredite absehbar ist.

Er ersetzt den am 22.07.2013 gegengezeichneten Konsolidierungsvertrag vom 16.07.2013.

Trier, 4. Nov. 2015
Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion

Dagmar Barzen
Präsidentin der ADD

Landau i. d. Pfalz, 10.11.2015
Kreisfreie Stadt Landau i. d.
Pfalz

Hans-Dieter Schlimmer
Oberbürgermeister