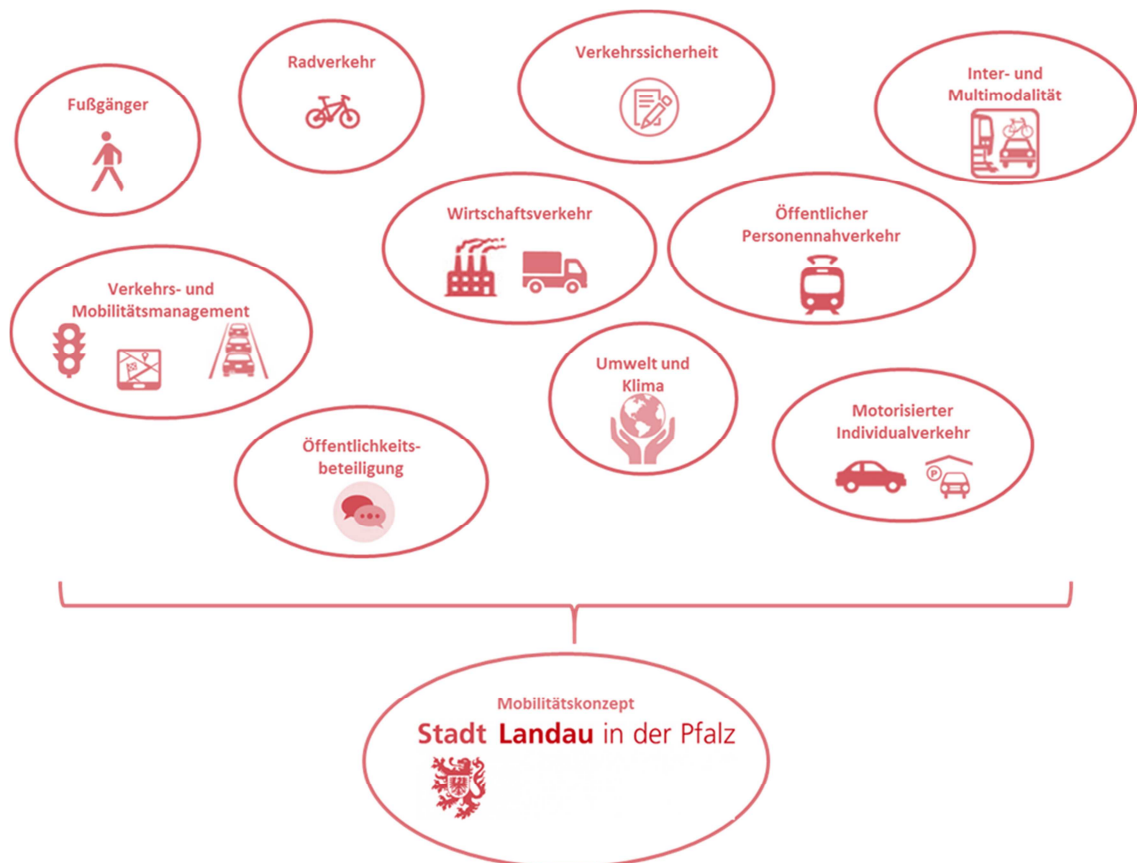


# MOBILITÄTSKONZEPT LANDAU

## ZWISCHENBERICHT



Karlsruhe, Mai 2017

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Landau – Bestandsanalyse und Zielsystem
Auftraggeber:	Stadt Landau in der Pfalz
Auftrags-Nr.:	C822040
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Verena Zeidler, Christoph Schulze

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b> .....	<b>7</b>
2.1	Auswertung vorhandener Datengrundlagen .....	7
2.1.1	Welche Grundlagen sind eingeflossen?	7
2.1.2	Was wurde in Landau bereits umgesetzt?	8
2.2	Bürgerbeteiligung .....	11
2.2.1	Nichtmotorisierter Verkehr	12
2.2.2	Motorisierter Verkehr	15
2.2.3	Öffentlicher Verkehr	166
2.2.4	Übergeordnete Themen	17
2.3	Ortsbegehungen und –befahrungen .....	17
2.4	Weitere Auswertungen .....	19
2.4.1	Google-Reisezeitmessungen	19
2.4.2	Zusatzauswertungen für den Öffentlichen Verkehr	20
2.5	Zusammenfassung Bestandsanalyse .....	21
<b>3</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>233</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schematische Karte zur Struktur des Straßennetzes	5
Abbildung 2:	Schematischer Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Landau	6
Abbildung 3:	Maßnahmen im Straßennetz (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)	8
Abbildung 4:	Weitere Verbesserungsmaßnahmen in Landau (eigene Aufnahmen)	10
Abbildung 5:	Bürgerworkshop vom 03.11.2016 (eigene Aufnahme)	11
Abbildung 6:	Interaktive Karte auf <a href="http://www.landau-vernetzt-mobilitaet.de">http://www.landau-vernetzt-mobilitaet.de</a>	12
Abbildung 7:	Radweg Godramsteiner Straße (eigene Aufnahmen)	18
Abbildung 8:	Fußgängerzone und Verkehrssituation Martin-Luther-Straße (eigene Aufnahmen)	188
Abbildung 9:	Verkehrssituation Bereich Uni, Am Kronwerk (eigene Aufnahmen)	19
Abbildung 10:	Verkehrssituation (eigene Aufnahmen)	19
Abbildung 11:	Messquerschnitte für Reisezeitmessungen (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)	20

## 1 Einleitung

Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz ist mit ihren acht Stadtdörfern und rund 46.500 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Die Südpfalzmetropole ist sowohl ein wichtiger und stetig wachsender Wirtschafts- und Universitätsstandort, als auch aufgrund des stark vom Weinbau geprägten Umlandes ein ländlich geprägter Raum. Dabei bringt die zentrale Lage im internationalen Verflechtungsraum und in der Region Vorteile für die Stadt, stellt diese aber auch vor neue Herausforderungen, die das Verkehrssystem und die damit verbundene Mobilität aller Verkehrsarten betrifft. Durch die schnell erreichbaren ICE und IC Bahnhöfe (Neustadt an der Weinstraße und Karlsruhe) und Flughäfen ist Landau sehr gut an das nationale und internationale Verkehrsnetz angeschlossen.

Landau liegt verkehrsgünstig im Überschneidungssektor der Metropolregion Rhein-Neckar und der Technologieregion Karlsruhe. Die überregionale Erschließung erfolgt über die A 65 (mit den drei Anschlussstellen LD-Nord, LD-Zentrum und LD-Süd), die Bundesstraße B 10, die B 38, B 272, L 512 und der L 509. Diese übergeordneten Verkehrsverbindungen führen radial zu den innerörtlichen Ringstraßen (Nordring, Ostring, Südring/Marienring, Westring), die wiederum die Erschließungsstraßen und das Verteilernetz in die angrenzenden Stadtgebiete bilden, wie Abbildung 1 schematisch zeigt. Das klar strukturierte Straßennetz bildet einen geeigneten Rahmen, den Kfz-Verkehr als bedeutende und prägende Verkehrsart in Landau aufzunehmen.

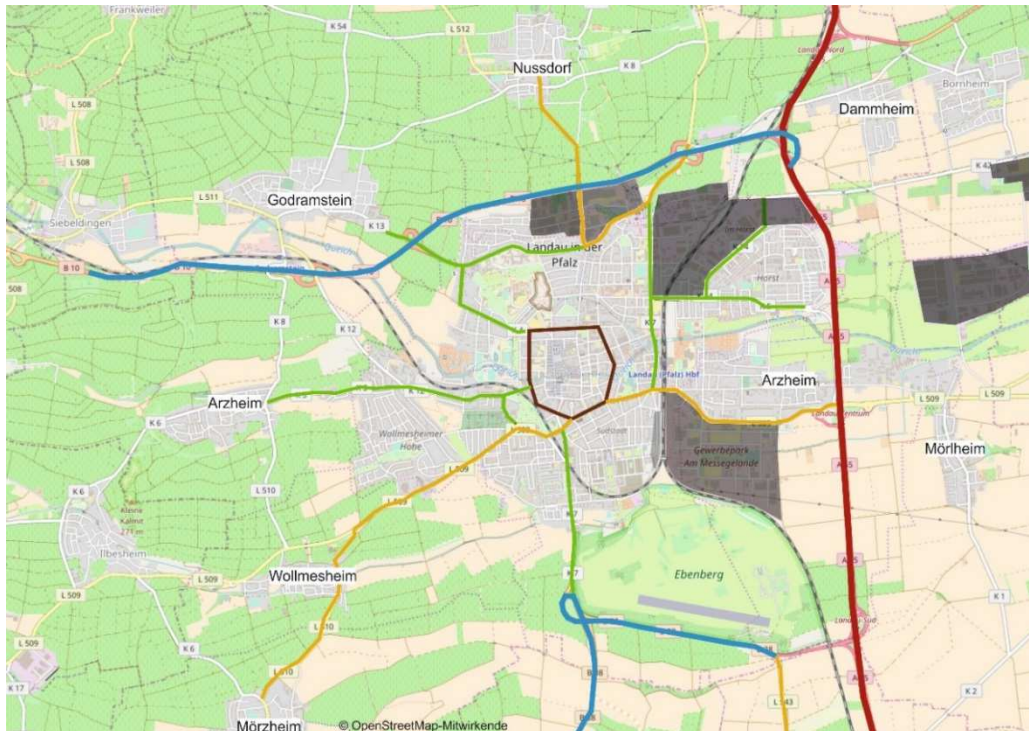


Abbildung 1: Schematische Karte zur Struktur des Straßennetzes

Zur Betrachtung des straßengebundenen Verkehrs im Gesamtzusammenhang mit allen anderen Verkehrsträgern wurde die PTV Transport Consult GmbH im Juni 2016 durch die Stadt Landau mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts beauftragt. Dieses orientiert sich dabei an den Grundsätzen der nachhaltigen Mobilität und hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in Landau zu bewahren und gleichzeitig die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten zu fördern. Es soll ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in Landau erarbeitet werden, das die Grundlage für zukünftige Detailplanungen bietet und hilft, mögliche Zielkonflikte bei Einzelmaßnahmen anhand eines für die handelnden Akteure in Landau verbindlichen Leitfadens zu lösen.

Das Gesamtprojekt lässt sich in folgende zwei thematische Ebenen einteilen:

- Am Anfang steht die **Grundlagenebene**, in der zum einen die heutige Bestandssituation erfasst und analysiert wird mit dem Ziel, anhand der daraus gewonnenen Erkenntnisse (im positiven und negativen Sinne) Handlungsfelder für die Zukunft abzuleiten. Zum anderen wird in dieser Ebene das Zielsystem entwickelt, welches als Maßstab für die spätere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen dient.
- Anschließend werden in der **Maßnahmenebene** aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenebene Handlungsfelder abgeleitet. Für diese Handlungsfelder werden Maßnahmen entwickelt und diese einzeln oder zusammengefasst zu Maßnahmenbündeln anhand des Zielsystems bewertet. Abschließend wird hieraus eine Maßnahmenpriorisierung und schließlich ein Umsetzungskonzept abgeleitet.

Das gesamte Mobilitätskonzept wird durch einen intensiven Beteiligungsprozess in Form eines Projektarbeitskreises, eines Fachbeirats sowie der aktiven Einbindung der Öffentlichkeit begleitet.

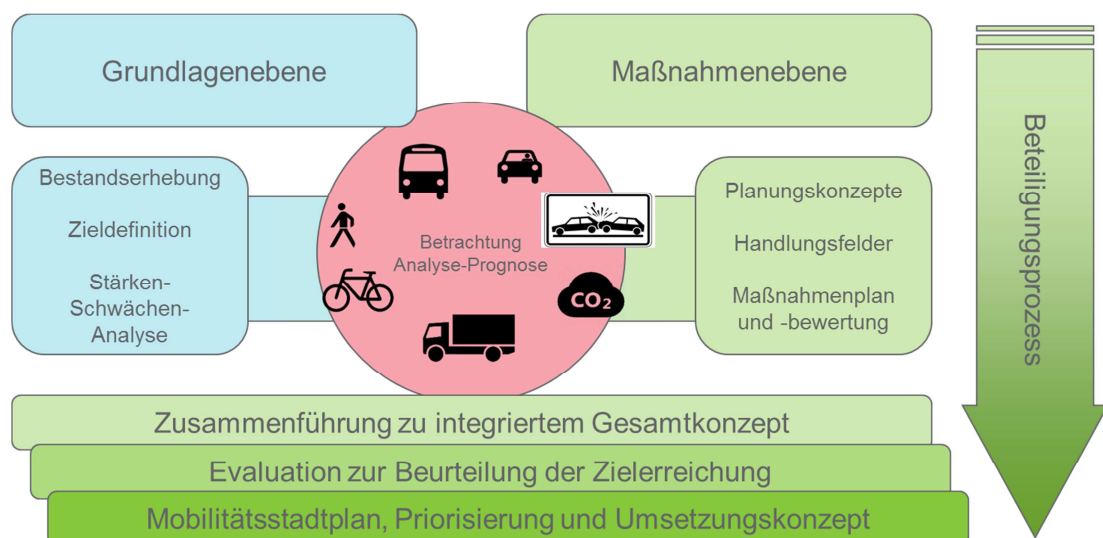


Abbildung 2: Schematischer Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Landau

## 2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse wurde anhand folgender zentraler Bearbeitungsschwerpunkte durchgeführt:

- Auswertung vorhandener Datengrundlagen
- Bürgerbeteiligung
- Ortsbegehungen und –befahrungen
- Ergänzende Auswertungen

### 2.1 Auswertung vorhandener Datengrundlagen

#### 2.1.1 Welche Grundlagen sind eingeflossen?

- Übergeordnetes Thema:
  - Innenstadtentwicklungskonzept 2014
- Radverkehr:
  - Vorschläge zur Optimierung des Radverkehrs (03/2016)
- ÖPNV:
  - Neuaufstellung Nahverkehrsplan (in Bearbeitung)
  - Übersicht über aktuelle Haltestellenausstattung und künftigen Ausbau
- Kfz:
  - Parkraumanalyse (11/2015)
  - Verkehrsuntersuchung Landau 2009/2010 (11/2010)  
Aktualisierung Verkehrsuntersuchung Landau 2016 noch in Abstimmung, deshalb noch keine Ergebnisse verfügbar

Die genannten Datengrundlagen zeigen bereits einige künftige kurz- bis langfristige Handlungsschwerpunkte zur Gestaltung des Verkehrs in Landau auf. Zu nennen sind hier zum Beispiel aus dem Innenstadtentwicklungskonzept die Beschränkung des Verkehrs auf dem Altstadtring, die Sicherung des Parkraumangebotes in der Innenstadt, der Sanierungsbedarf einiger Straßenabschnitte, Lückenschlüsse im Radwegenetz und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

## 2.1.2 Was wurde in Landau bereits umgesetzt?

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen im Landauer Straßennetz z.B. mit den Zielen der Verbesserung des Verkehrsflusses, der Radverkehrsförderung, der Entschärfung von Unfallschwerpunkten und der Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt.

Abbildung 3 zeigt eine Übersichtsdarstellung der wesentlichen Maßnahmen im Innenstadtbereich.



Abbildung 3: Maßnahmen im Straßennetz im Innenstadtbereich (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)

Außerdem wurden außerhalb des engeren Innenstadtbereichs folgende Verbesserungen umgesetzt:

- Umbau der Autobahnanschlussstelle Landau-Zentrum
- Bau eines P&R Platzes mit 230 Stellplätzen am Hauptbahnhof

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- Einrichtung einer Fahrradstraße in An 44
- zusätzliche Radabstellanlagen (z.B. Hauptbahnhof)



- ▶ Öffnung einiger Einbahnstraßen für Radfahrer
- ▶ Bau der Landesgartenschaubrücke zwischen Wohnpark am Ebenberg und Gewerbegebiet am Messengelände
- ▶ Verbesserung Haltestellenausstattung
- ▶ Bau des Bahnhofpunktes Landau-Süd
- ▶ Förderung Elektromobilität
  - ▶ Einrichtung von vier öffentlichen Ladestationen
  - ▶ Kostenfreies Parken für E-Autos auf altem Messplatz
- ▶ Car-Sharing-Angebot (Stadtmobil)
- ▶ Ausbau Barrierefreiheit



Abbildung 4: Weitere Verbesserungsmaßnahmen in Landau (eigene Aufnahmen)

## 2.2 Bürgerbeteiligung

In den folgenden Unterkapiteln werden die Ergebnisse des Bürgerworkshops am 03.11.2016 in Landau sowie von 394 Kommentaren, die im Zeitraum vom 3.11.2016 bis zum 30.04.2017 auf der Beteiligungsplattform [landau-vernetzt-mobilitaet.de](http://landau-vernetzt-mobilitaet.de) eingegeben wurden, zusammengefasst. Auf eine Aufzählung der einzelnen Nennungen wird an dieser Stelle verzichtet, es erfolgt stattdessen eine thematische Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse, differenziert nach Verkehrsarten in Form von Forderungen für die zukünftige Entwicklung. Die ungekürzten Kommentare sind auf der Webseite einsehbar.

Bürgerinnen und Bürger haben sich intensiv in den Beteiligungsprozess eingebracht. Die Hinweise und Anregungen geben ein breites Meinungsbild wieder, das für die weiteren Planungen hilfreich ist, wenngleich an dieser Stelle betont werden muss, dass die bisherigen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung nicht repräsentativ für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Landau sein können. Es bleibt die Aufgabe der Fachstellen der Verwaltung sowie des Stadtrates, die einzelnen Hinweise und Anregungen zu gewichten und in ein dem Gemeinwohl verpflichtetem Gesamtkonzept zu überführen.

Die Mehrzahl der Eingaben aus der Bürgerbeteiligung betrifft den nichtmotorisierten Verkehr und hier auch die Interaktion zum Fahrzeugverkehr.



Abbildung 5: Bürgerworkshop vom 03.11.2016 (eigene Aufnahme)

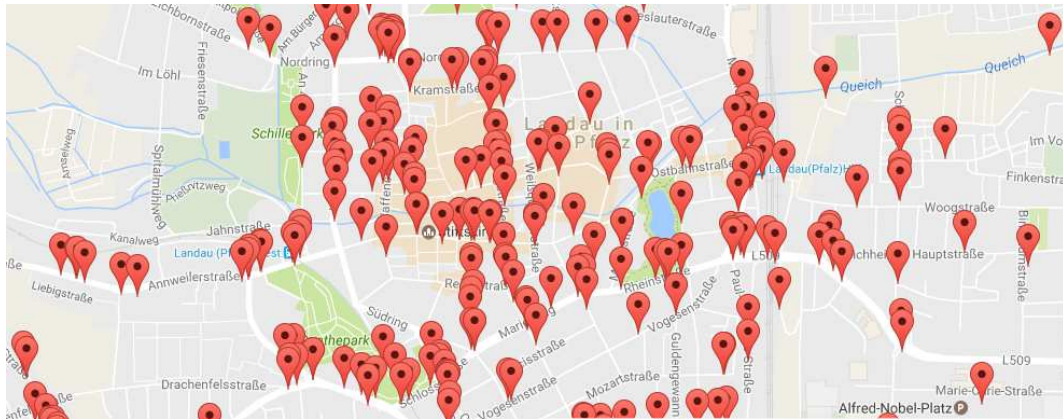


Abbildung 6: Interaktive Karte auf <http://www.landau-vernetzt-mobilitaet.de>

## 2.2.1 Nichtmotorisierter Verkehr

### Fehlende Radwegeverbindungen einrichten

Am meisten beanstandet werden eine fehlende Nord-Süd sowie Ost-West - Verbindung durch die Innenstadt (11 respektive 10 Kommentare). Als Lösungen werden ein entsprechender Aus-/Umbau der Waffenstraße oder Königstraße, bzw. der Martin-Luther-Straße und der Rheinstraße vorgeschlagen. Auch entlang der Schulwege werden fehlende Radwegeverbindungen bemängelt.

Ebenso wird der für Radfahrer schwierige Kreuzungsbereich Weißenburgerstraße/ Glacisstraße und Weißenburger Straße/Schlossstraße kritisiert. Hier wurden entweder die Einrichtung eines Radweges über die Kreuzung hinweg in beide Richtungen (bisher Radwegeführung nur von Süden bis zur Kreuzung, aus Norden kommend kein Radweg) oder die Einrichtung einer Alternativroute als mögliche Maßnahmen genannt. Als Alternativroute wird eine Führung über die Bismarckstraße – Karl-Sauer-Straße vorgeschlagen.

An einigen Stellen im Netz wird außerdem die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr vorgeschlagen.

### Radwegeführung an Kreuzungen verbessern

Vielfach wird geschildert, dass die Radwegeführung an Kreuzungen endet und sich dadurch Radfahrer unsicher fühlen, es zu Missverständnissen zwischen Radverkehr und Pkw-Verkehr kommt oder sich Radfahrer nicht in der Lage sehen, eine bestimmte Abbiegerichtung zu wählen. Eine prominente Stelle ist beispielsweise die Queichheimer Brücke, an der der Radweg von Queichheim aus kommend an der Kreuzung mit der Maximilianstraße nur ein Abbiegen nach rechts zulässt (9 Kommentare weisen allein auf diesen Sachverhalt hin). Um geradeaus oder links zu fahren, ist ein Wechsel auf die Fußgängerwege erforderlich. Eine Eingliederung in den Kfz-Verkehr ist an dieser Stelle wegen des hohen Bordsteins nicht möglich. An anderen Kreuzungen wird geschildert, dass das Eingliedern in den Kfz-Verkehr zwar

möglich ist, aber als gefährlich empfunden wird. Konfliktpunkte sind dabei der Spurwechsel und das Eingliedern in eine Linksabbieger-Spur oder das Geradeausfahren rechts von der Rechtsabbiege-Spur für Kfz. Es wird auch vielfach eine klarere Markierung der Fahrradstreifen angeregt, um die Vorfahrtsberechtigung von Radfahrern zu verdeutlichen.

### Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger einrichten und vorhandene Querungsmöglichkeiten besser sichern

15 Kommentare weisen auf fehlende Querungsmöglichkeiten hin. Weitere 4 Kommentare bemängeln eine schlechte Einsehbarkeit oder andere Probleme an bestehenden Fußgängerüberwegen, die die Sicherheit beeinträchtigen. Besonders auf Schulwegen werden sichere Querungsmöglichkeiten gewünscht.

### LSA-Schaltungen verbessern

Im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen gibt es aus Radfahrer- und Fußgänger-Sicht verschiedene Probleme. Radfahrer bemängeln, dass die Kontaktschleifen Fahrräder häufig nicht erkennen und Radfahrer somit an einigen Kreuzungen kein Grün erhalten. Außerdem wird beschrieben, dass die Ampelschaltungen für Radfahrer auf manchen Verbindungen ungünstig sind. Als Lösungsansatz wird eine grüne Welle für Radfahrer gewünscht.

Von Seiten der Fußgänger wird kritisiert, dass an manchen Fußgängerampeln es sehr lange dauert, bis man Grün erhält oder die Grünphase zu kurz ist. An drei Ampeln sei außerdem das Fußgänger-Grün für den PKW-Verkehr schlecht ersichtlich, so dass häufig der Vorrang der Fußgänger nicht respektiert würde.

### Straßenzustand bestehender Rad- und Fußwege verbessern

Es gibt einige Radwege, an denen entweder der Untergrund stark beschädigt ist oder die von vornherein unbefestigt sind und dadurch bei schlechter Witterung als kaum befahrbar beschrieben werden. An folgenden Stellen wird eine Instandsetzung bzw. Neugestaltung des Untergrunds gewünscht:

- Radweg Godramsteiner Straße
- Radfahrroute parallel zur K14
- Wege durch den Goethepark
- Radfahrroute entlang Am Floßbach

Der Bürgersteig entlang der Alten Bahnhofstraße in Dammheim wird außerdem als für Fußgänger kaum benutzbar beschrieben, auch aufgrund parkender Autos.

### Konzeptionelle Mängel an bestehenden Radwegen beheben

Einige bestehende Radwege wurden hinsichtlich konzeptioneller Mängel kritisiert. Dazu gehören folgende Kritikpunkte:

- Das Fehlen abgesenkter Bordsteine am Beginn/Ende eines Radweges
- das häufige Wechseln zwischen Schutzstreifen (nicht benutzungspflichtig) und Radfahrstreifen (benutzungspflichtig). Dies sei insbesondere problematisch, wenn der Radfahrstreifen von der Straße aus nicht gut erreicht werden könne (Bordstein o.ä.)
- das Führen des Radverkehrs an Kreuzungen über die Fußgängerwege
- kurze Unterbrechungen von Radwegen

### Den Verkehrsraum des nicht-motorisierten Verkehrs besser sichern

Mehrere Kommentare weisen darauf hin, dass eine deutlichere und strukturierte Markierung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger gewünscht wird (z.B. farbliche Markierung des Radstreifens), um es dem Kfz-Verkehr zu erleichtern, den Verkehrsraum des nicht-motorisierten Verkehrs zu erkennen. Ebenso werden Kontrollen vorgeschlagen, um das Missachten der Verkehrsregeln einzudämmen. Insbesondere wird das häufige Parken auf Radwegen als problematisch genannt. Vor allem an Stellen, an denen der Radweg durch einen Bordstein von der Straße getrennt ist, sei das Umfahren der parkenden Autos gefährlich und begünstige Konflikte mit dem Pkw- und Fußverkehr.

Auch für Fußgänger sei der Fußweg häufig durch parkende Fahrzeuge unzulässig eingeschränkt, so dass insbesondere für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ein Durchkommen kaum möglich ist.

### Ganzheitliche Verbesserung der Infrastruktur für den nicht-motorisierten Verkehr

Diverse Kommentare gehen auf eine umfassendere Sicherung und Steigerung der Attraktivität der Infrastruktur für den nicht-motorisierten Verkehr ein. Dazu zählen eine bessere Beleuchtung (genannt wurden vor allem Wege durch Parks und Radwege außerorts), die Sicherstellung der guten Einsehbarkeit von Radwegen und die Schaffung zusätzlicher offener Abstellmöglichkeiten sowie gesicherter Abstellmöglichkeiten (Schutz vor Witterung und Diebstahl, z.B. Parkboxen). Bezüglich der Einsehbarkeit von Radwegen wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die Einsehbarkeit durch (legal) parkende Kfz stark eingeschränkt wird. Dementsprechend wäre das Parkraumkonzept entlang bestehender Fahrradwege zu prüfen. Ein weiterer Kritikpunkt ist der Platzmangel für den Fußverkehr an bestimmten Stellen (Zeughausgasse, Goethepark – Drachenfelsstraße, Nordring Ecke Neustadter Straße, Lindenbergstraße (Nußdorf) sowie der Fußweg entlang der Queich (Queichheim). Die Querung der Zweibrücker Straße an der Kreuzung mit der Wollmesheimer Straße wurde als sehr umständlich beschrieben, da die Fußgänger drei Kreuzungsarme queren müssen. Bei den Fußwegen ist außerdem auf den barrierefreien Um- und Ausbau der Infrastruktur zu achten; zwei Fußgängerampeln wurden als nicht barrierefrei markiert.

### Fehlende Fußwegeverbindungen schaffen

Einige wenige Lücken werden auch im Fußgängerwegenetz genannt. Dies sind

- Kanalweg – Annweilerstraße (Vgl. fehlende Radwegeverbindungen)
- Innenstadt – La Ola
- Ortsausgang Arzheim Richtung Ilbesheim zum Alla-Hopp-Spielplatz

## **2.2.2 Motorisierter Verkehr**

### Geschwindigkeitsüberschreitungen und Durchgangsverkehr kontrollieren

Am häufigsten werden Geschwindigkeitsüberschreitungen und unerlaubter Durchgangsverkehr in Wohngebieten problematisiert. 55 Kommentare beziehen sich auf diese Problematik.

Die Nähe zu Schulen oder Kindergärten, auf die in vielen Kommentaren hingewiesen wird, stellt eine doppelte Problematik dar. Einerseits ziehen Bildungseinrichtungen viel Verkehr an (Hol- und Bringverkehr), der häufig auch Wohngebiete betrifft. Andererseits bestehen vor allem dort ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis und der Wunsch nach Verkehrsvermeidung und -beruhigung.

In vielen Kommentaren wird eine verstärkte Kontrolle gewünscht.

### LSA-Schaltungen für den motorisierten Verkehr optimieren

Bezüglich der LSA-Schaltungen wird von Autofahrern Verbesserungsbedarf geschildert, der nicht unbedingt im Widerspruch zu den Bedürfnissen des Rad- und Fußverkehrs steht. Verbesserungsvorschläge betreffen effizientere Schaltungen (kürzere Umlaufzeiten, Anpassung der Grünzeiten), die Verbesserung der Sicherheit bestimmter Ströme und strukturelle Änderungen (Abschaltung nachts und an Sonntagen prüfen, Anbringen von Grünpfeilen für Rechtsabbieger).

Viele Kommentare weisen auch daraufhin, dass es an einigen Kreuzungen für die Autofahrer nicht (gut) ersichtlich ist, wenn die Fußgänger gleichzeitig grün haben. Eine Ergänzung einer orange blinkenden Fußgängerampel sei teilweise notwendig.

Schließlich werden die Wartezeiten an den Bahnübergängen zwischen Landau West und Landau Süd als (unnötig) lang empfunden und es wird von starker Rückstaubildung im Berufsverkehr berichtet.

### Verbessertes Parkraummanagement

Viele Kommentare betreffen den störenden Effekt von parkenden Kfz. Es werden Behinderung des fließenden Verkehrs, Beeinträchtigung der Sicherheit durch schlechte Einsehbarkeit von Kreuzungen und Behinderung des Radverkehrs (durch Verengung der Fahrbahn wird Überfahren des Radfahrstreifens erzwungen) als Problemfelder genannt.

Punktuell werden fehlende Parkplätze bemängelt.

### Optimierung der Infrastruktur an neuralgischen Punkten

Einige Punkte im Straßennetz sind aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens problematisch. Insbesondere die Situation um den Alten Messplatz mit den Zufahrten zur Uni, dem Max-Slevogt-Gymnasium und der Konrad-Adenauer-Realschule vom Nordring und der Hindenburgstraße sowie der Bereich entlang der Fortstraße und Am Kronwerk werden als unsicher empfunden. An dieser Stelle konkurrieren ein sehr hohes Aufkommen an Radfahrern und Fußgängern, insbesondere Schüler, mit dem motorisierten Verkehr, der durch Hol- und Bringverkehr sowie der allgemeinen Nutzung des Uniparkplatzes und des Parkplatzes Alter Messplatz verursacht wird.

Einige Kreuzungen werden außerdem als unsicher empfunden. In diesem Zusammenhang werden bauliche Änderungen (beispielsweise Umgestaltung als Kreisverkehr) angeregt.

### Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kindergärten und Sicherung von Schulwegen

Es wird der Wunsch nach einem verbesserten Schutz von Kindern rund um Bildungseinrichtungen und Sportstätten und entlang von Schulwegen geäußert. Zu diesem Zweck wird vor allem eine Senkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs gefordert. Teilweise bezieht sich das auf eine Verringerung der erlaubten Geschwindigkeit, teilweise darauf, dass verkehrsberuhigte Zonen nicht beachtet werden. Zur Unterstützung der geltenden Verkehrsregeln werden bauliche Veränderungen in Form von Bremsschwellen oder runden Tellern, eine verbesserte Beschilderung und Markierung sowie vermehrte Kontrollen angeregt.

### Klarere Markierung und Beschilderung

Viele Kommentare weisen auf unklare Vorfahrtregelungen und mangelnde Beschilderung oder Markierung hin. An diesen Stellen sollte je nach Situation eine bestehende Vorfahrtregelung geändert oder besser kenntlich gemacht werden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass einige Einbahnstraßen für Auswärtige kaum als solche zu erkennen seien und besser beschildert werden sollten (z.B. Martin-Luther-Straße). In einigen Straßen seien außerdem die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht deutlich genug bzw. nicht an allen Kreuzungspunkten beschildert.

#### **2.2.3 Öffentlicher Verkehr**

Zum Öffentlichen Verkehr wurden sehr wenige Kommentare abgegeben (insgesamt 18). Die Hauptkritikpunkte sind:

- fehlende Anbindungen (LGS-Gelände, Albert-Einstein-Straße und Landau Nord)
- schlechte Anschlussqualität an den Regionalverkehr
- ein zu geringer Takt auf den Verbindungen in die umliegenden Dörfer



- mangelnde Informationen über Abfahrten, Ausfälle etc.
- Verbesserung der Barrierefreiheit (insbesondere Westbahnhof und Bahnhof Godramstein)
- Verbesserung der Fahrradmitnahme
- Sicherheitsaspekte: Alte Bahnhofstraße für Busverkehr nicht breit genug, Haltestelle an der Kreuzung mit Speyerer Straße gefährlich, überhöhte Geschwindigkeit

## 2.2.4 Übergeordnete Themen

### Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer

Einige Kommentare betreffen den gegenseitigen Respekt zwischen den Verkehrsteilnehmern. Neben den bereits angesprochenen Problemen mit Falschparkern und Geschwindigkeitsüberschreitungen beziehen sich die Beschwerden auch auf unbeleuchtete Fahrräder, Radfahren auf dem Gehweg und Nichtnutzen eines vorhandenen Fahrradweges. Vielfach werden mehr Kontrollen gefordert.

### Infrastruktur erneuern

An wenigen Punkten wird ein schlechter Zustand der Straßeninfrastruktur kritisiert. Dazu gehört vor allem die Hornbachstraße, deren Zustand in den Kommentaren als großes Sicherheitsrisiko beschrieben wird. Außerdem werden die Vogesenstraße/Bismarckstraße, die Arzheimer Hauptstraße und die Eutzinger Straße genannt.

Einige Straßen werden als speziell für Radfahrer schlecht befahrbar beschrieben (z.B. da besonders der Straßenrand in schlechtem Zustand sei). Es wurde die Waffenstraße, die Langstraße, die Zweibrücker Straße und die Ludowicistraße als problematisch genannt.

## 2.3 Ortsbegehungen und –befahrungen

Die eigenen Ortsbegehungen und –befahrungen dienten einerseits der Verifizierung der durch die Bürgerinnen und Bürger vorgebrachten Kritikpunkte und Positivbeispiele. Andererseits wurde – unabhängig der Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern – die Verkehrssituation aus fachlicher Sicht bewertet. Viele Aspekte konnten bestätigt werden, insbesondere was die Kritik am Zustand mancher Radwege, die Radverkehrsführung im Allgemeinen sowie die Verkehrsbelastung insgesamt in Teilbereichen der Innenstadt betrifft. In nachfolgenden Abbildungen sind beispielhaft einige der Punkte in Bildern dokumentiert.



Abbildung 7: Radweg Godramsteiner Straße (eigene Aufnahmen)



Abbildung 8: Fußgängerzone und Verkehrssituation Martin-Luther-Straße (eigene Aufnahmen)



Abbildung 9: Verkehrssituation Bereich Uni, Am Kronwerk (eigene Aufnahme)



Abbildung 10: Verkehrssituation

## 2.4 Weitere Auswertungen

### 2.4.1 Google-Reisezeitmessungen

Zur Analyse der Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr wurden anhand von Auswertungen der Verkehrslage- und Routeninformationen aus Google Maps die mittleren Reisezeiten für unterschiedliche Verbindungen von/nach und durch Landau im Tagesverlauf ermittelt. Als Messquerschnitte wurden zentrale Punkte in der Innenstadt (Rathaus, Alter Messplatz und Hauptbahnhof), Gewerbegebiete sowie die Zulaufachsen aus allen Stadtteilen sowie von der A65 und der B10 definiert.

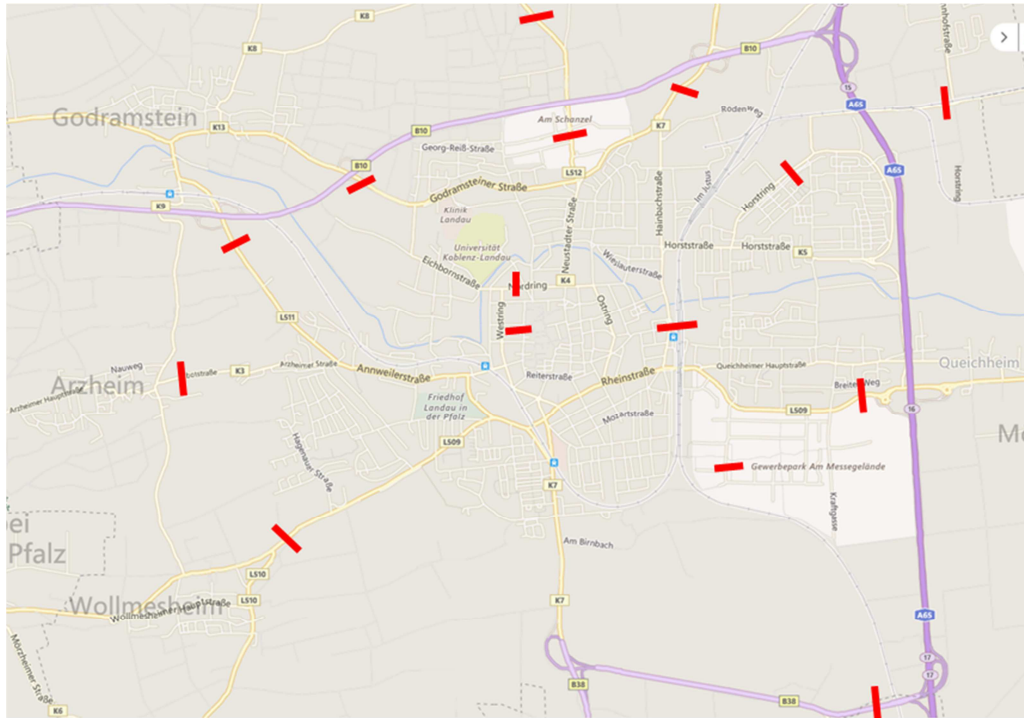


Abbildung 11: Messquerschnitte für Reisezeitmessungen (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)

Insgesamt wurden 138 Relationen von/nach und durch Landau ausgewertet, Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bei allen innerstädtischen Verbindungen sind in Spitzenlast-Zeiten Reisezeitzunahmen gegenüber Nebenverkehrszeiten von ca. 2 Minuten festzustellen
- Auf Strecken von B10- und A65-Zubringern sind während der Hauptverkehrszeit Reisezeitzunahmen von z.T. über 5 Minuten festzustellen
- Höhere Reisezeitzunahmen, die zeitweise die subjektive Wahrnehmung der Kfz-Nutzer prägt, sind während Verkehrsstörungen auf dem übergeordneten Netz (A65 / B10) erkennbar

## 2.4.2 Zusatzauswertungen für den Öffentlichen Verkehr

Im Zuge des Mobilitätskonzepts werden zu den Themen

- Haltestelleneinzugsbereiche
- Beförderungszeiten
- Umsteigehäufigkeiten und
- Anzahl Abfahrten in ausgewählten Stundengruppen

Aussagen getroffen. Eine weitergehende Analyse des ÖPNV wird für die Aufstellung des Nahverkehrsplans vorgenommen und ist bei der Gesamtbeschreibung und -bewertung zu berücksichtigen.

### Haltestelleneinzugsbereiche

- Bis auf kleinere Siedlungsgebiete ist Landau durch die bestehenden Haltestellen gut erschlossen.
- In den meisten Fällen handelt es sich um Siedlungsbereiche im Randbereich, die aufgrund der Straßeninfrastruktur und der Linienführung nicht erreicht werden können.

### Beförderungszeiten

- Es bestehen zu den innerstädtischen Zielen (Innenstadt und Hauptbahnhof) aus allen Stadtteilen in etwa die gleichen Beförderungsbedingungen
- Stadtteile untereinander werden nicht bevorzugt bzw. benachteiligt

### Umsteigehäufigkeiten

- Innerhalb des Stadtgebietes ist zum Erreichen der Ziele maximal ein Umsteigevorgang notwendig

### Anzahl Abfahrten je Haltestelle

- Im Normalverkehr existieren an allen Haltestellen 2 Abfahrten pro Stunde (1 pro Richtung)
  - Auf den Außenästen bedeutet dies einen Stundentakt
  - Im innerstädtischen Bereich wird der Stundentakt durch die Überlagerung des Fahrtenangebotes mehrerer Linien und des teilweise auch verdichteten Angebotes auf ausgewählten Linien teilweise unterschritten.
- In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot verdichtet, um die Nachfrage (Schüler und Berufstätige) befördern zu können
- Das Fahrtenangebot in den Stadtteilen ist in etwa gleichwertig

## **2.5 Zusammenfassung Bestandsanalyse**

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Landau besitzt ein klar strukturiertes Straßennetz für den Kfz-Verkehr:
  - Achsen für den übergeordneten Verkehr im Osten (A65) und im Norden (B10)
  - Zulaufachsen von den übergeordneten Achsen sowie allen Stadtteilen in Richtung Innenstadt
  - Innenstadtring zur Verteilung der Verkehre
  - Untergeordnetes Erschließungsnetz innerhalb des Innenstadtrings

- ▶ Die großen Gewerbestandorte sind direkt über das übergeordnete Straßennetz erreichbar und belasten nicht das innerstädtische Netz.
- ▶ Landau besitzt insgesamt ein ausreichendes Parkraumangebot in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum zu Spitzenzeiten reichen die Kapazitäten in Teilbereichen der Innenstadt nicht aus.
- ▶ In Landau gibt es ein weitgehend flächendeckendes Angebot im ÖPNV, das aber meist wenig genutzt wird
- ▶ In Landau gibt es gute Ansätze für ein attraktives Radwegenetz
- ▶ Es wurden in den letzten Jahren zahlreiche Einzelmaßnahmen umgesetzt bzw. geplant zur
  - ▶ Förderung des Radverkehrs
  - ▶ Förderung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs
  - ▶ Ausbau der Barrierefreiheit
  - ▶ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
  - ▶ Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- ▶ aber es besteht aus fachlicher Sicht noch Handlungsbedarf im Sinne eines Gesamtkonzepts, was auch durch die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger deutlich wird
  - ▶ Anpassung der Verkehrssysteme (alle Verkehrsarten) auf die zukünftigen wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklungen im Stadtgebiet (Initiative Landau baut Zukunft)
  - ▶ Keine durchgängigen Radverkehrsachsen in der Innenstadt und Radverkehrsverbindungen in die bzw. innerhalb der Stadtteile. Sicherheitsdefizite für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer
  - ▶ Optimierungsbedarf im Kfz-Verkehr an einigen neuralgischen Knotenpunkten entlang der Haupteinfahrtsstraßen in die Stadt
  - ▶ Mängel im ÖPNV-Angebot

Aufbauend auf die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden im nächsten Schritt als Einstieg in die Maßnahmenebene Handlungsfelder definiert. Hierbei sind auch die zukünftig geplanten Prognoseentwicklungen in Landau (z.B. Siedlungsentwicklungen) zu berücksichtigen, um ein zukunftsgerechtes und nachhaltiges Mobilitätskonzept zu entwickeln.

### 3 Ausblick

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und damit der Abschluss der Grundlagenebene werden am 8. Juni im Rahmen eines Workshops der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser Termin dient zugleich als Startschuss für die Maßnahmenebene, indem die Bürgerinnen und Bürger zur Entwicklung eigener Planungsideen für verschiedene Themenfelder aufgerufen werden. Diese Ideen werden dann in den folgenden Arbeitsschritten

- Definition der Handlungsfelder
- Entwicklung von Maßnahmen und
- Zusammenführung zu Maßnahmenbündeln

aufgegriffen. Dieser intensive Prozess erstreckt sich bis zum Jahresende 2017. Aktuelle Entwicklungen wie der Fortschritt der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans, die Aktualisierung der Verkehrserhebungen in Landau sowie parallele Planungsprozesse wie die Umgestaltung der Königstraße fließen selbstverständlich weiterhin in die Arbeiten ein, um bis zur Jahresmitte 2018 ein visionäres und umfassendes, zugleich aber auch realisierbares Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Landau zu erarbeiten.