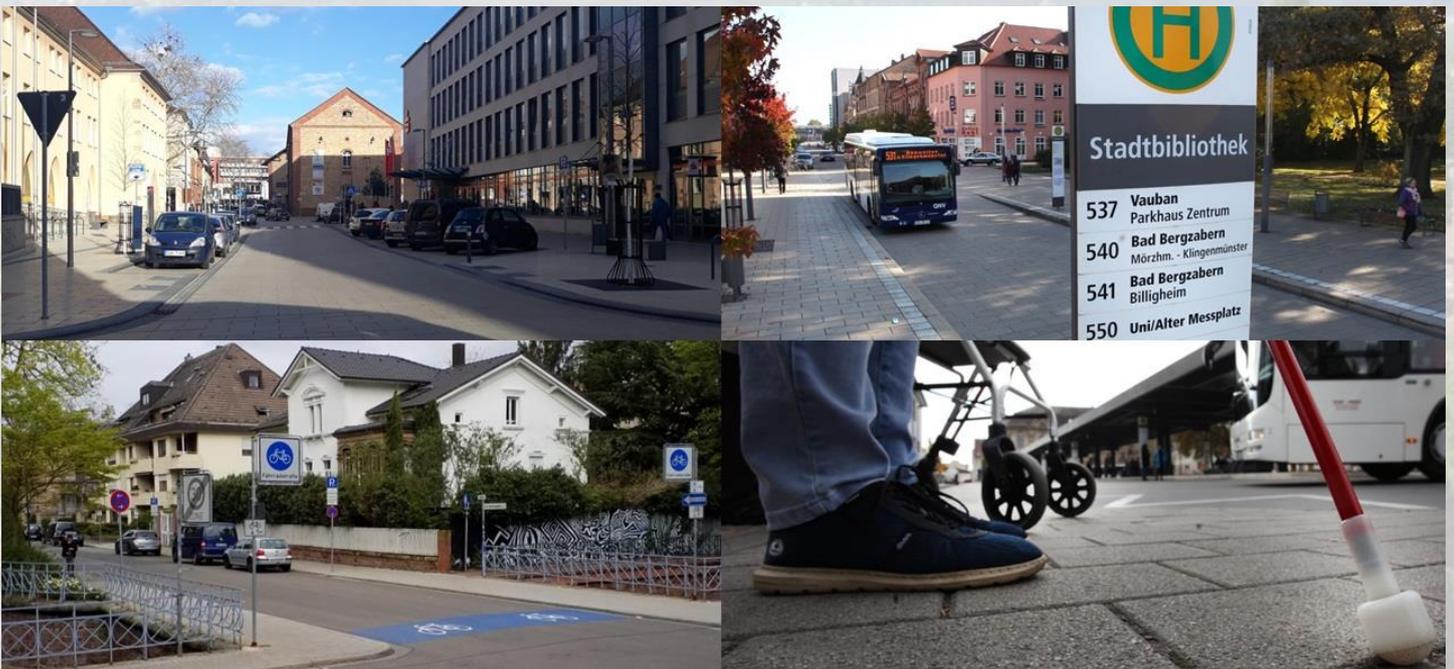


Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Landau in der Pfalz

Landau vernetzt Mobilität



Landau in der Pfalz im April 2019



Grußwort der Stadtspitze

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt,

die Mobilität ist eines der großen Zukunftsthemen und gewinnt gerade auch in einer prosperierenden und von einem ländlichen Umfeld geprägten Stadt wie Landau stetig an Bedeutung. Wir stehen vor tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen, auf die wir vorbereitet sein müssen und die sich auf unsere Mobilität auswirken werden. Der Kfz-Verkehr wird seine bedeutende Rolle behalten, zugleich aber emissionsärmer und „intelligenter“ werden. Der Radverkehr gewinnt im Zuge der Verbreitung von E-Bikes, Pedelecs und Mietradsystemen an Bedeutung. Und der ÖPNV schließlich wird auch in den Mittelstädten flexibler werden und attraktive Angebote vorhalten müssen. „Bedarfsgerechte Mobilität“ wird an Bedeutung gewinnen, genauso wie die „Intermodalität“, also die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten, um Menschen und Güter schnell, sicher und umweltschonend von A nach B zu bringen.

Unsere Städte wurden in den vergangenen Jahrzehnten „autogerecht“ ausgebaut. Zukünftig hingegen spielt der Umweltverbund auch unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes, der erforderlichen Klimaanpassung, der Schadstoffreduzierung und der „Zurückeroberung des öffentlichen Raumes“ für die Stadtbevölkerung eine deutlich wichtigere Rolle. Ohne motorisierten Individualverkehr wird das Reisen in einer ländlichen Region wie unserer auch in Zukunft nicht funktionieren. Allerdings sollte das Auto insbesondere im innerstädtischen Verkehr nicht dauerhaft das primäre Verkehrsmittel der Wahl sein. Der Umstieg auf umweltverträglichere und platzsparende Verkehrsmittel muss durch den Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur, durch Vorrangnetze und Mobilitätsstationen erleichtert werden.

In engagierter und konstruktiver Zusammenarbeit wurde in den vergangenen gut zwei Jahren zusammen mit der Bürgerschaft und den Interessenverbänden ein integriertes kommunales Mobilitätskonzept für alle Verkehrsarten entwickelt. Sie, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, haben maßgeblich daran mitgewirkt. Über Bürgerbeteiligungsprozesse und -veranstaltungen sowie über eine eigens dafür eingerichtete Internetseite war es Ihnen möglich, sich in die Entwicklung der Mobilität in unserer Stadt einzubringen. Dafür danken wir Ihnen recht herzlich.

Der vorliegende Bericht dient für die nächsten Jahre als Handlungsleitfaden, die „Mobilität der Zukunft“ in Landau zu gestalten. Ziel ist die Sicherung und der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur für alle Verkehrsarten. Dabei sind Handlungsfelder und Maßnahmenbündel bewusst offen gehalten, um auf die rasanten Entwicklungen im Verkehrssektor adäquat reagieren zu können. Es bleibt die Aufgabe der städtischen Entscheidungsgremien, in Zukunft aus dem Strauß an über 180 Einzelmaßnahmen Jahr für Jahr die richtigen Prioritäten zu setzen und dem Leitziel „Landau vernetzt Mobilität“ gerecht zu werden. Diese Aufgabe wollen und werden wir mit allem Nachdruck angehen.

Herzlichst

Thomas Hirsch
Oberbürgermeister

Dr. Maximilian Ingenthron
Bürgermeister

Rudi Klemm
Beigeordneter

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in diesem Dokument die gewohnte männliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung geschlechtsneutral verstanden werden.

Inhalt

Grußwort der Stadtspitze	3
Inhalt	5
Abbildungsverzeichnis	8
1. „Landau vernetzt Mobilität“ – eine Einführung ins Thema	10
2. Verkehrliche Rahmenbedingungen der Stadt Landau	12
2.1 Struktur der Stadt Landau	12
2.1.1 Landau als Wohnort	12
2.1.2 Landau als Wirtschaftsstandort	12
2.1.3 Landau als Bildungsstandort.....	14
2.1.4 Landau als Einkaufs- und Freizeitstadt	14
2.2 Verkehrsanbindung der Stadt Landau.....	14
3. Bestandsanalyse	17
3.1 Auswertung vorhandener Gutachten und Datengrundlagen	17
3.1.1 Welche Grundlagen sind eingeflossen?	17
3.1.2 Zusammenfassung der Grundlagen	18
3.1.3 Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr	18
3.1.4 Was wurde in Landau bereits umgesetzt?.....	24
3.2 Auswertungen eigener Datengrundlagen	26
3.2.1 Google-Reisezeitmessungen.....	26
3.2.2 Zusatzauswertungen für den Öffentlichen Verkehr	29
3.2.3 Online-Umfrage zur Radnutzung in Landau	30
3.3 Bürgerbeteiligung	35
3.3.1 Nichtmotorisierter Verkehr	37
3.3.2 Motorisierter Verkehr.....	39
3.3.3 Öffentlicher Verkehr	41
3.3.4 Übergeordnete Themen.....	41
3.3.5 Fazit der Bürgerbeteiligung	42
3.4 Ortsbegehungen und –befahrungen	43
3.5 Mobilitätserhebung	46
3.6 Stärken-Schwächen-Profile.....	47
3.6.1 Kfz-Verkehr	48
3.6.2 Öffentlicher Verkehr	48



3.6.3	Radverkehr	49
3.6.4	Fußgänger und Barrierefreiheit.....	49
3.6.5	Intermodalität und neue Mobilitätsformen	50
3.7	Zusammenfassung Bestandsanalyse	50
4.	Zieldefinition.....	52
4.1	Thematische Einführung	52
4.2	Herleitung des Zielsystems für Landau	52
5.	Methode der Maßnahmenentwicklung.....	55
5.1	Handlungsfelder	55
5.2	Definition von Vorrangnetzen	56
5.2.1	Was sind Vorrangnetze?	56
5.2.2	Vorrangnetz Kfz	57
5.2.3	Vorrangnetz Rad	57
5.2.4	Vorrangnetz Fuß.....	58
5.2.5	Zentrale Konfliktpunkte	58
5.3	Bürgerbeteiligung: Planungsworkshop	59
6.	Methode der Maßnahmenbewertung.....	64
6.1	Vorgehensweise	64
6.2	Prognose der Rahmenbedingungen für 2030	64
6.2.1	Siedlungsentwicklung	64
6.2.2	Klimaschutzkonzept und Klimaanpassungskonzept.....	66
6.2.3	Stadtentwicklungsplanung.....	68
6.2.4	Allgemeine Entwicklung im Öffentlichen Verkehr	68
6.2.5	Allgemeine Entwicklung im motorisierten Individualverkehr	69
6.2.6	Allgemeine Entwicklung im Fuß- und Radverkehr	70
7.	Maßnahmen und Bewertungsergebnisse.....	72
7.1	Überblick.....	72
7.2	Handlungsfeld Gestalten.....	74
7.2.1	Maßnahmenbündel 1: Anpassung des Straßenraums an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	74
7.2.2	Maßnahmenbündel 2: Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes.....	75
7.3	Handlungsfeld Lenken	77
7.3.1	Maßnahmenbündel 3: Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	77

7.3.2	Maßnahmenbündel 4: Sichere und durchgängige Radwegführung.....	78
7.3.3	Maßnahmenbündel 5: Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität.....	81
7.3.4	Maßnahmenbündel 6: Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	82
7.4	Handlungsfeld Umdenken.....	83
7.4.1	Maßnahmenbündel 7: Bewusstseinsbildende Maßnahmen	83
7.4.2	Maßnahmenbündel 8: Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	85
7.4.3	Maßnahmenbündel 9: Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte.....	86
7.4.4	Maßnahmenbündel 10: Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten.....	86
7.5	Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse	87
8.	Beispielprojekte	89
8.1	Umgestaltung des Areals um den Alten Meßplatz.....	89
8.2	Mobilitätsstation Westbahnhof	90
8.3	Verbesserung der Verkehrslenkung an der Schlüssel-Kreuzung.....	91
9.	Fazit.....	93
10.	Literaturverzeichnis	97
11.	Anhang.....	98
11.1	Vorrangnetzpläne.....	99
11.2	Maßnahmenkarten	103
11.3	Maßnahmenbewertung	108

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematischer Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Landau.....	11
Abbildung 2: Auspendlerströme aus Landau (Relationen mit über 100 Pendlern)	13
Abbildung 3: Einpendlerströme nach Landau (Relationen mit über 100 Pendlern)	13
Abbildung 4: Gesamtpendlerbeziehungen von/nach Landau (Relationen mit über 100 Pendlern).....	14
Abbildung 5: Schematische Karte zur Struktur des Straßennetzes.....	15
Abbildung 6: Verkehrsbelastungen in der Landauer Innenstadt, Angaben in 1000 Kfz/24 h. Quelle: Verkehrsuntersuchung Landau, Modus Consult, Juni 2017	19
Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsbelastungen in Landau zwischen 2009 und 2016	20
Abbildung 8: Unfallschwerpunkte in Landau seit 2010 (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org).....	21
Abbildung 9: Radwegeplan der Stadt Landau, Stand Dez. 2015	24
Abbildung 10: Maßnahmen im Straßennetz im Innenstadtbereich (Quelle Kartengrundlage: Google Maps).....	25
Abbildung 11: Weitere Verbesserungsmaßnahmen in Landau (eigene Aufnahmen)	26
Abbildung 12: Messquerschnitte für Reisezeitmessungen (Quelle Kartengrundlage: Google Maps).....	27
Abbildung 13: Google Reisezeitauswertungen über den Tagesverlauf	28
Abbildung 14: Altersstruktur der Teilnehmer und Begleitung von Kindern	30
Abbildung 15: Befragungsergebnisse zur Pedelec-Nutzung	31
Abbildung 16: Befragungsergebnisse zur Radverkehrsnutzung in Abhängigkeit der Qualität der Infrastruktur.....	32
Abbildung 17: Häufigkeit der angegebenen Wege	32
Abbildung 18: Verteilung der Tageszeiten, zu denen bestimmte Wege zurückgelegt werden.....	33
Abbildung 19: Herkunft der Radler mit dem Ziel Bezirk Universität/Zoo (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org)	34
Abbildung 20: Bedarf an Radabstellanlagen	35
Abbildung 21: Bürgerworkshop vom 03.11.2016 (eigene Aufnahme)	36
Abbildung 22: Interaktive Karte auf http://www.landau-vernetzt-mobilitaet.de	36
Abbildung 23: stadtmobil am Bahnhof und E-Ladestation Alter Meßplatz (eigene Aufnahmen)	44
Abbildung 24: Radweg Godramsteiner Straße (eigene Aufnahmen)	45

Abbildung 25: Fußgängerzone und Verkehrssituation Martin-Luther-Straße (eigene Aufnahmen)	45
Abbildung 26: Verkehrssituation Bereich Uni, Am Kronwerk (eigene Aufnahmen)	46
Abbildung 27: Fahrradstraße An 44 und gemeinsamer Fuß- und Radweg an der Weißenburger Straße (eigene Aufnahmen)	46
Abbildung 28: Verkehrssituation Weißenburger Straße/Schlüsselknoten und Wollmesheimer Straße/Zweibrücker Straße (eigene Aufnahmen)	46
Abbildung 29: Zielbereiche des Zielsystems.....	53
Abbildung 30: Zielbereiche und Oberziele	53
Abbildung 31: Teilziele für des Zielbereich Gesellschaft.....	53
Abbildung 32: Teilziele für des Zielbereich Umwelt	54
Abbildung 33: Teilziele für des Zielbereich Wirtschaft	54
Abbildung 34: Darstellung der Handlungsfelder	56
Abbildung 35: Darstellung der innerstädtischen Konfliktpunkte	59
Abbildung 36: Treibhausgasemissionen der Stadt Landau (1990 und IST-Zustand) (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Landau)	66
Abbildung 37: Entwicklung des Fahrzeugbestandes nach Kraftstoffarten im Verkehrssektor bis 2050 (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Landau)	67
Abbildung 38: Kfz-Differenzbelastungsdarstellung 2030 im Vergleich zu 2016, Angaben in 1000 Kfz/24 h. Quelle: Verkehrsuntersuchung Landau, Modus Consult, Juni 2017	70
Abbildung 39: Handlungsfelder, Maßnahmenbündel und Maßnahmenbausteine des Mobilitätskonzepts.....	73
Abbildung 40: Skizze eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Quelle: (FGSV, 2010).	79
Abbildung 41: Linksabbiege-Führungsmöglichkeiten für Radfahrer. Quelle: (FGSV, 2010). .	80
Abbildung 42: Prinzipskizze einer möglichen Umsetzung des Elternhalts. (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org)	90
Abbildung 43: Westbahnhof (eigene Aufnahme).....	91

1. „Landau vernetzt Mobilität“ – eine Einführung ins Thema

Verkehr und Mobilität entwickeln sich sehr dynamisch. Die Sicherstellung der individuellen Mobilität unter gleichzeitiger Berücksichtigung aller relevanten Einflussfaktoren und schützenswerten Aspekte ist eine große Herausforderung für die städtische Verkehrsplanung. Um diese Herausforderungen systematisch zu untersuchen und somit für die Zukunft optimal vorbereitet zu sein, hat die Stadt Landau im Juni 2016 die PTV Transport Consult GmbH mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts beauftragt, um den Landauer Verkehr integriert und anhand der Grundsätze der nachhaltigen Mobilität zu untersuchen. Das Verkehrssystem soll so strukturiert sein, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen für Umwelt und Gesellschaft erfüllen können. Daraus entspringt der Anspruch, alle Verkehrsträger optimal zu nutzen, denn ein Verkehrsmittel allein kann die heutigen komplexen Ansprüche an Mobilität, Lebensqualität und Nachhaltigkeit nicht erfüllen. Das wiederum bedeutet, dass alle Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Vorteile angemessen im Planungsprozess berücksichtigt werden und dass es einfach ist, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts soll aufgezeigt werden, welche Entwicklungspotenziale Landau bezüglich einer nachhaltigen Mobilität hat und wo dabei die effektivsten Stellschrauben zur Verbesserung sind. Ziel des Projekts ist es, ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in Landau zu erarbeiten, das die Grundlage für zukünftige Detailplanungen bildet.

Das Gesamtprojekt lässt sich in folgende zwei thematische Ebenen einteilen:

Die Basis bildet die **Grundlagenebene**, in der die heutige Situation erfasst und analysiert wird mit dem Ziel, anhand der daraus gewonnenen Erkenntnisse (im positiven und negativen Sinne) Handlungsfelder für die Zukunft abzuleiten. Gleichzeitig werden in dieser Ebene die Ziele des Mobilitätskonzepts Landau entwickelt, welche als Maßstab für die Ausgangssituation und die spätere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen dient.

In der zweiten Phase 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 der Ziele bewertet. Abschließend werden hieraus eine Maßnahmenpriorisierung und schließlich ein Umsetzungskonzept abgeleitet.

Das gesamte Mobilitätskonzept wurde durch einen intensiven Beteiligungsprozess in Form eines Projektarbeitskreises, eines Fachbeirats sowie der aktiven Einbindung der Öffentlichkeit begleitet. Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen, die sich in den Prozess eingebracht haben und mit ihrem persönlichen Engagement das Landauer Verkehrssystem fit für die Zukunft machen.

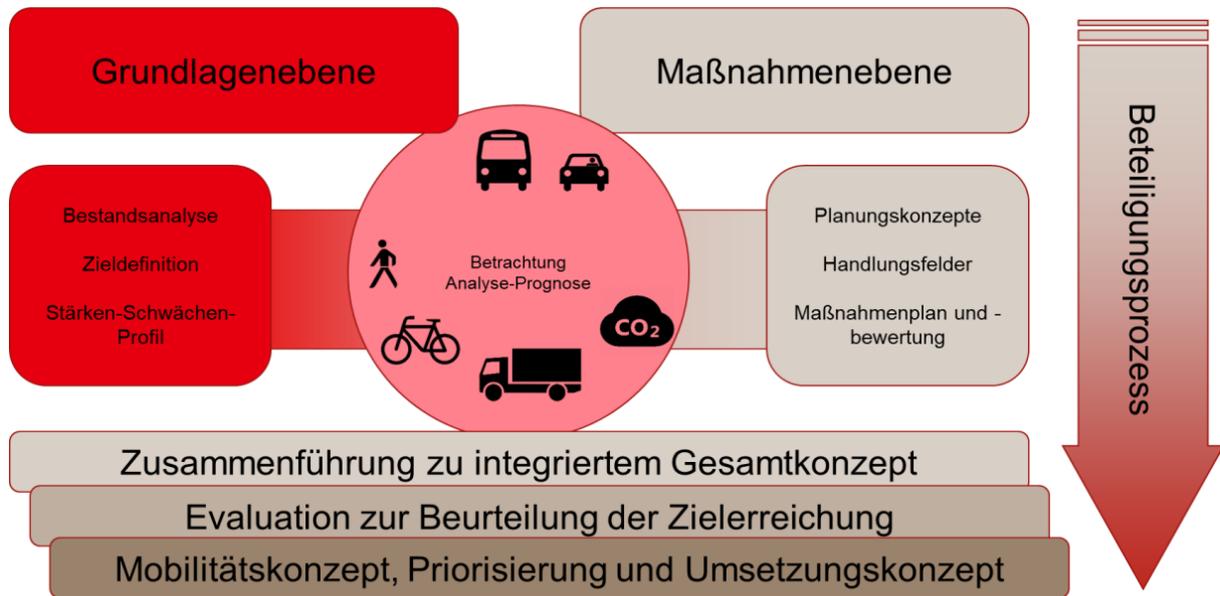


Abbildung 1: Schematischer Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Landau

Abbildung 1 zeigt den schematischen Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts. Zentraler Baustein ist die integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel einschließlich übergreifender Themen wie die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz, was in der Abbildung durch den mittig angeordneten Kreis hervorgehoben wird.

2. Verkehrliche Rahmenbedingungen der Stadt Landau

2.1 Struktur der Stadt Landau

2.1.1 Landau als Wohnort

Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz ist mit ihren acht Stadtdörfern ein Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums. Landau besitzt nach Stand 01.03.2019 insgesamt rund 47.300 Einwohner, welche sich wie folgt auf die Kernstadt und die Ortsteile verteilen:

▶ Landau:	34.100
▶ Arzheim:	1.600
▶ Godramstein:	2.700
▶ Mörlheim:	1.060
▶ Mörzheim:	1.100
▶ Nußdorf:	1.500
▶ Queichheim:	3.400
▶ Dammheim:	1.000
▶ Wollmesheim:	800

Die Stadtdörfer umgeben die Kernstadt im Westen, Norden und Osten. Queichheim grenzt hierbei unmittelbar im Osten an das Stadtgebiet an. Alle Stadtdörfer liegen in einem Umkreis von maximal 3,5 km Luftlinienentfernung zur Landauer Innenstadt. Daher bestehen große Potenziale für einen hohen Anteil von Fuß- und Radverkehr auf den innerstädtischen Relationen.

Im Vergleich zum Jahr 2005 hat die Bevölkerung um 10,6 % zugenommen.

2.1.2 Landau als Wirtschaftsstandort

Die Südpfalzmetropole ist ein wichtiger und stetig wachsender Wirtschaftsstandort. Die größten Gewerbeansiedlungen sind das östlich der A65 gelegene Gewerbegebiet Landau-Ost, der südlich der L509 liegende Gewerbepark „Am Messegelände“ sowie die Gewerbegebiete entlang des Horstrings und zwischen der L512 und der B10 im Norden Landaus. Außerdem ist Landau stark vom Weinbau geprägt und die größte Weinbaugemeinde in Deutschland.

Mit ca. 10.000 Auspendlern im Vergleich zu 15.000 Einpendlern gibt es eine leichte Asymmetrie der Pendlerströme, wobei bei den Auspendlern ein Großteil in Richtung Südwesten, nach Karlsruhe und Würth, pendelt. Die Einpendler stammen mehrheitlich aus den umliegenden Gemeinden. Die wichtigste Pendlerrelation insgesamt besteht zu Neustadt a. d. Weinstraße. Auch die Relationen nach Offenbach a. d. Q., Karlsruhe, Würth und Herxheim haben eine große Bedeutung. Abbildung 2 zeigt, basierend auf Daten der Agentur für Arbeit von 2015, die

Verflechtung der Auspendlerströme (Verteilung der Arbeitsplätze der Einwohner von Landau).
Abbildung 3 zeigt vergleichend dazu die Wohnorte der Menschen, die in Landau arbeiten
(Einpenderströme). Abbildung 4 fasst die Ergebnisse zu einer Gesamtpendlerbilanz zusammen.

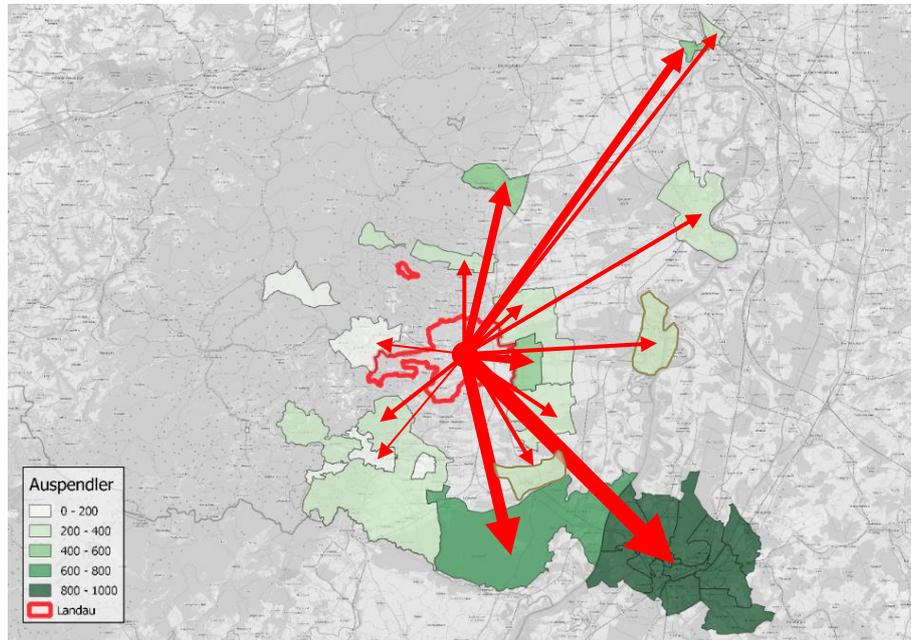


Abbildung 2: Auspendlerströme aus Landau (Relationen mit über 100 Pendlern)

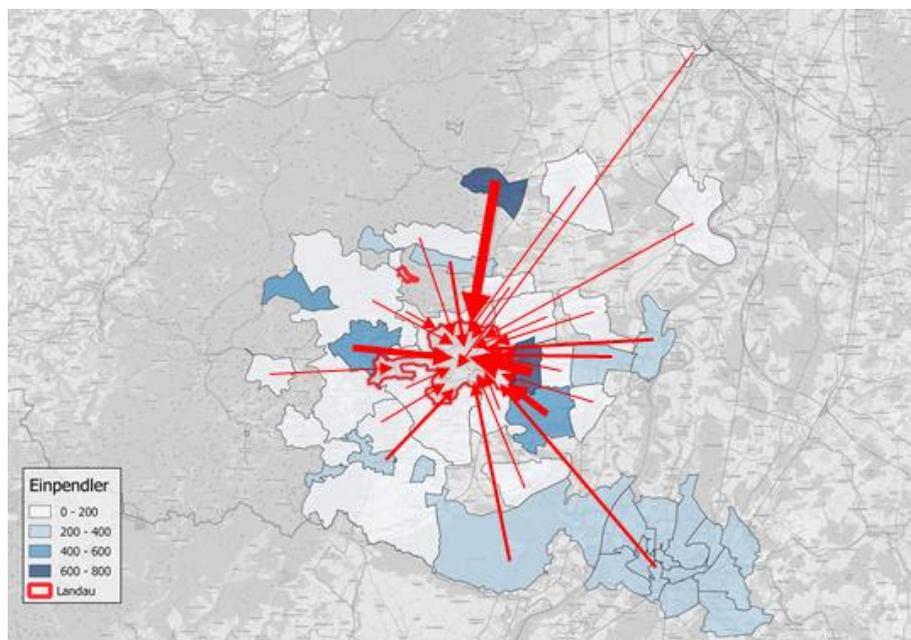


Abbildung 3: Einpenderströme nach Landau (Relationen mit über 100 Pendlern)

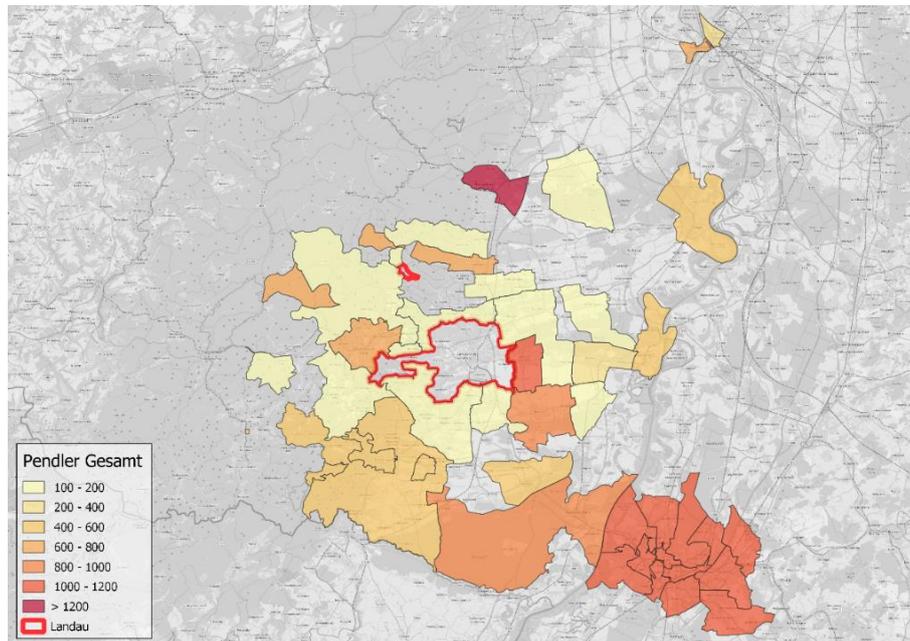


Abbildung 4: Gesamtpendlerbeziehungen von/nach Landau (Relationen mit über 100 Pendlern)

2.1.3 Landau als Bildungsstandort

Landau ist ein bedeutender Schul- und Universitätsstandort mit einem Einzugsbereich von rund 250.000 Menschen. Neben der Universität Koblenz-Landau befinden sich elf Grundschulen, sieben weiterführende Schulen, vier Förderschulen und eine berufsbildende Schule in der Stadt. An der Universität sind rund 8.300 Studierende in vier Fachbereichen immatrikuliert.

2.1.4 Landau als Einkaufs- und Freizeitstadt

In der Innenstadt Landaus befinden sich rund 300 Einzelhandelsbetriebe, welche sich rund um den zentralen Rathausplatz und über die Ostbahnstraße Richtung Bahnhof über das Stadtgebiet ausbreiten. Großer Standortvorteil ist die aufgrund kurzer Wege gute fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt.

Außerdem bietet Landau für seine Bewohner und Besucher ein reichhaltiges Freizeitangebot. Größere Einrichtungen sind hierbei der Landauer Zoo, das Reptilium sowie das Freizeitbad „La Ola“. Am Neuen Messplatz haben sich außerdem in jüngerer Vergangenheit neue Einrichtungen angesiedelt, darunter ein Kino und eine Kletterhalle.

2.2 Verkehrsanbindung der Stadt Landau

Die zentrale Lage zwischen der TechnologieRegion Karlsruhe, dem Rhein-Neckar-Raum und dem Elsass bietet einerseits entscheidende Standortvorteile für die Stadt, stellt diese aber auch vor neue Herausforderungen, die das Verkehrssystem und die damit verbundene Mobilität aller Verkehrsarten betrifft. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung Landaus ist eine gute und leistungsfähige Erreichbarkeit sicherzustellen. Die Bedeutung als Schul- und Universitätsstadt stellt besondere Anforderungen an Einrichtungen für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und an den ÖPNV. Nicht zuletzt gilt es, das attraktive Erscheinungsbild und seine touristische

Bedeutung durch eine ansprechende Gestaltung der Verkehrsräume hervorzuheben und die Beeinträchtigungen der Bewohner und Besucher durch den Verkehr möglichst gering zu halten.

Die überregionale straßenseitige Erschließung Landaus erfolgt über die A65 im Osten (mit den drei Anschlussstellen LD-Nord, LD-Zentrum und LD-Süd), und die Bundesstraße B10 im Norden mit drei Anschlüssen. Darüber hinaus dienen die B38 im Süden sowie die B272 im Nordosten der überregionalen Erschließung. Ausgehend von diesen übergeordneten Verkehrsverbindungen führen mehrere Landes- und Kreisstraßen radial zum Innenstadtring (Nordring, Ostring, Südring/Marienring, Westring), der wiederum das Erschließungsstraßen- und das Verteilernetz in die angrenzenden Stadtgebiete bildet, wie Abbildung 5 schematisch zeigt. Das klar strukturierte Straßennetz kann damit die Mobilitätsansprüche in der Stadt Landau gut aufnehmen. Abbildung 5 zeigt einen Überblick über das Straßennetz.

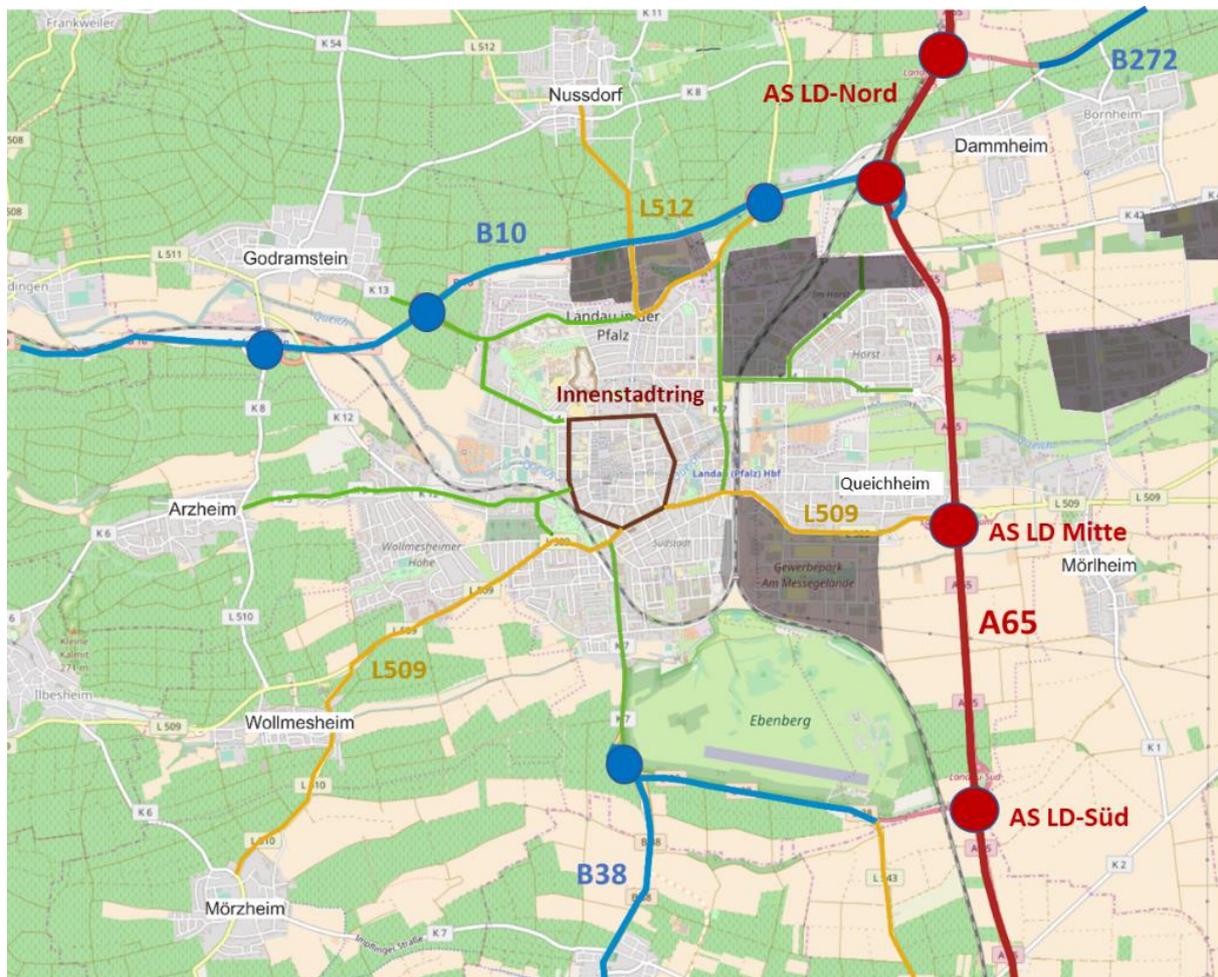


Abbildung 5: Schematische Karte zur Struktur des Straßennetzes

Für den ruhenden Kfz-Verkehr stehen in der Landauer Innenstadt etwa 3.500 öffentliche Parkplätze mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen zur Verfügung.

Landau verfügt über mehrere Bahnhöfe. Die zentrale Lage des Hauptbahnhofs ermöglicht auch zu Fuß einen schnellen Zugang zur Innenstadt. Die beiden weiteren Bahnhöfe Landau Süd und West ermöglichen kurze Zugangszeiten aus Zentrum, Süd- und Südweststadt zur



Bahnanbindung Richtung Pirmasens. 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 Schienenverkehrsnetz angeschlossen. Das Landauer Stadtgebiet wird durch fünf innerstädtische Buslinien erschlossen. Darüber hinaus gibt es Umlandlinien zur Verknüpfung mit der Region.

Für den Radverkehr bestehen von Landau aus regionale Verbindungen nach Edenkoben, Ottersheim, Herxheim, Billigheim und Siebeldingen. Um Landau herum verläuft der 43 km lange Winzer-Radrundweg. In Landau selbst gibt es ein Radwegenetz mit einer Länge von rund 60 km.

3. Bestandsanalyse

Grundlage des Mobilitätskonzepts ist eine umfassende Aufnahme der Bestandssituation in Landau und in den Stadtdörfern. Betrachtet werden hierbei alle Verkehrsarten bzw. Mobilitätsformen. Bereits in diesem Schritt ist es von großer Bedeutung, die Bürgerinnen und Bürger als tägliche Nutzer des Verkehrssystems intensiv in die Bearbeitung einzubeziehen. Sie können wichtigen Input über vorhandene Stärken und Schwächen liefern, der dann in den weiteren Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts einfließt.

Insgesamt wurde die Bestandsanalyse anhand folgender zentraler Bausteine durchgeführt:

- ▶ Auswertung vorhandener Gutachten und Datengrundlagen
- ▶ Ergänzende eigene Erhebungen und Auswertungen
- ▶ Bürgerbeteiligung
- ▶ Ortsbegehungen und –befahrungen

3.1 Auswertung vorhandener Gutachten und Datengrundlagen

3.1.1 Welche Grundlagen sind eingeflossen?

Durch die Stadt Landau wurden zahlreiche bestehende Gutachten und Daten neueren und älteren Datums zu unterschiedlichen Themenbereichen zur Verfügung gestellt:

- ▶ Stadtentwicklung:
 - ▶ Innenstadtentwicklungskonzept (10/2015) [Stadt Landau]
- ▶ Radverkehr:
 - ▶ Radwege Konzept Stadt Landau in der Pfalz (08/2008) [Stadt Landau]
 - ▶ ADFC-Fahrradklima-Test 2014, 2016 und 2018 – Auswertung Landau in der Pfalz (03/2015) [adfc, Berlin, abrufbar unter www.fahradklima-test.de]
 - ▶ Karte der Einbahnstraßen (07/2015) [Stadt Landau]
 - ▶ Radwegeplan Stadt Landau (12/2015) [Stadt Landau]
 - ▶ Vorschläge zur Optimierung des Radverkehrs (03/2016) [Stadt Landau]
 - ▶ HBR-Radwegweisung Landau (11/2016) [Stadt Landau]
- ▶ ÖPNV:
 - ▶ Gutachten „Stadtverkehr in Landau“ (11/2018) [plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel]
 - ▶ Übersicht über aktuelle Haltestellenausstattung und künftigen Ausbau (03/2017) [Stadt Landau]

- ▶ Kfz:
 - ▶ Fortschreibung Parkraumbewirtschaftungskonzept (09/2010) [Stadt Landau]
 - ▶ Plan Parkplatzsituation in Landau (08/2014) [Stadt Landau]
 - ▶ Überprüfung des Parkraumangebots für die Stadt Landau in der Pfalz (11/2015) [PTV TC GmbH, Karlsruhe]
 - ▶ Verkehrsuntersuchung Landau 2009/2010 (11/2010) [Modus Consult, Ulm]
 - ▶ Verkehrsentwicklungsplan Landau – Auswertung Knotenpunktzählungen Gesamt- und Schwerverkehr/24h (03/2017) [Modus Consult, Ulm]
 - ▶ Verkehrsuntersuchung Landau 2016/2017 (06/2017) [Modus Consult, Ulm]
 - ▶ Verkehrsuntersuchung Landau – Knoteninnenfrequenzen für Leistungsfähigkeitsuntersuchungen (06/2018) [Modus Consult, Ulm]
 - ▶ Bestandsplan Lichtsignalanlagen (10/2018) [Stadt Landau]
- ▶ Verkehrssicherheit:
 - ▶ Örtliche Untersuchung der Verkehrsunfälle (12/2014) [Stadt Landau]
 - ▶ Unfalldaten 2016 (06/2010) [Stadt Landau]

3.1.2 Zusammenfassung der Grundlagen

In den folgenden Unterkapiteln werden die wesentlichen Erkenntnisse aus den ausgewerteten Grundlagendaten zusammengefasst. Die aufgeführten Grundlagen 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, der Sanierungsbedarf einiger Straßenabschnitte, Lückenschlüsse im Radwegenetz und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

3.1.3 Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr

Die Grundlage für die Analyse der gegenwärtigen Verkehrsbelastungen lieferten die Ergebnisse der Verkehrserhebungen von Modus Consult Ulm aus dem Jahr 2016 im Vergleich zu den vorherigen Auswertungen aus dem Jahr 2009. Anhand dieser Untersuchungen lässt sich die Entwicklung des Kfz-Verkehrs zwischen den beiden Betrachtungszeiträumen aufzeigen. Zusammenfassend lassen sich hieraus folgende Aussagen ableiten:

- ▶ Es ist eine allgemeine Verkehrszunahme zwischen den Jahren 2009 und 2016 im Stadtgebiet festzustellen.
- ▶ Im südlichen Stadtgebiet sind stärkere Zunahmen in den Neubaugebieten Wohnpark am Ebenberg und Paul-von-Denis-Straße zu verzeichnen.
- ▶ Starke Zunahmen treten im Bereich Cornichonstraße, Schloßstraße, Xylanderstraße auf.
- ▶ Deutliche Zunahmen gibt es außerdem zwischen den Stadtdörfern und Landau.

- Auch innerhalb des Innenstadtrings sind Verkehrszunahmen um bis zu 10 % (Reiterstraße, Waffenstraße, Königstraße, Weißquartierstraße) festzustellen
- Verkehrsabnahmen sind dagegen auf der Godramsteiner Straße und dem Ostring/Rheinstraße festzustellen.

Abbildung 6 zeigt die auf Grundlage der Verkehrserhebungen aus 2016 resultierende Belastungssituation in Landau.



Abbildung 6: Verkehrsbelastungen in der Landauer Innenstadt, Angaben in 1000 Kfz/24 h. Quelle: Verkehrsuntersuchung Landau, Modus Consult, Juni 2017

In Abbildung 7 sind die prozentualen Veränderungen der Verkehrsbelastungen zwischen 2009 und 2016 dargestellt. Deutlich erkennbar ist hier die überwiegende Zunahme des Kfz-Verkehrs mit zum Teil zweistelligen Zuwachsraten auf manchen Hauptachsen (z.B. Rheinstraße, Maximilianstraße, Bereich Schlüsselknoten). Verkehrsabnahmen treten nur punktuell auf einzelnen Streckenabschnitten auf.

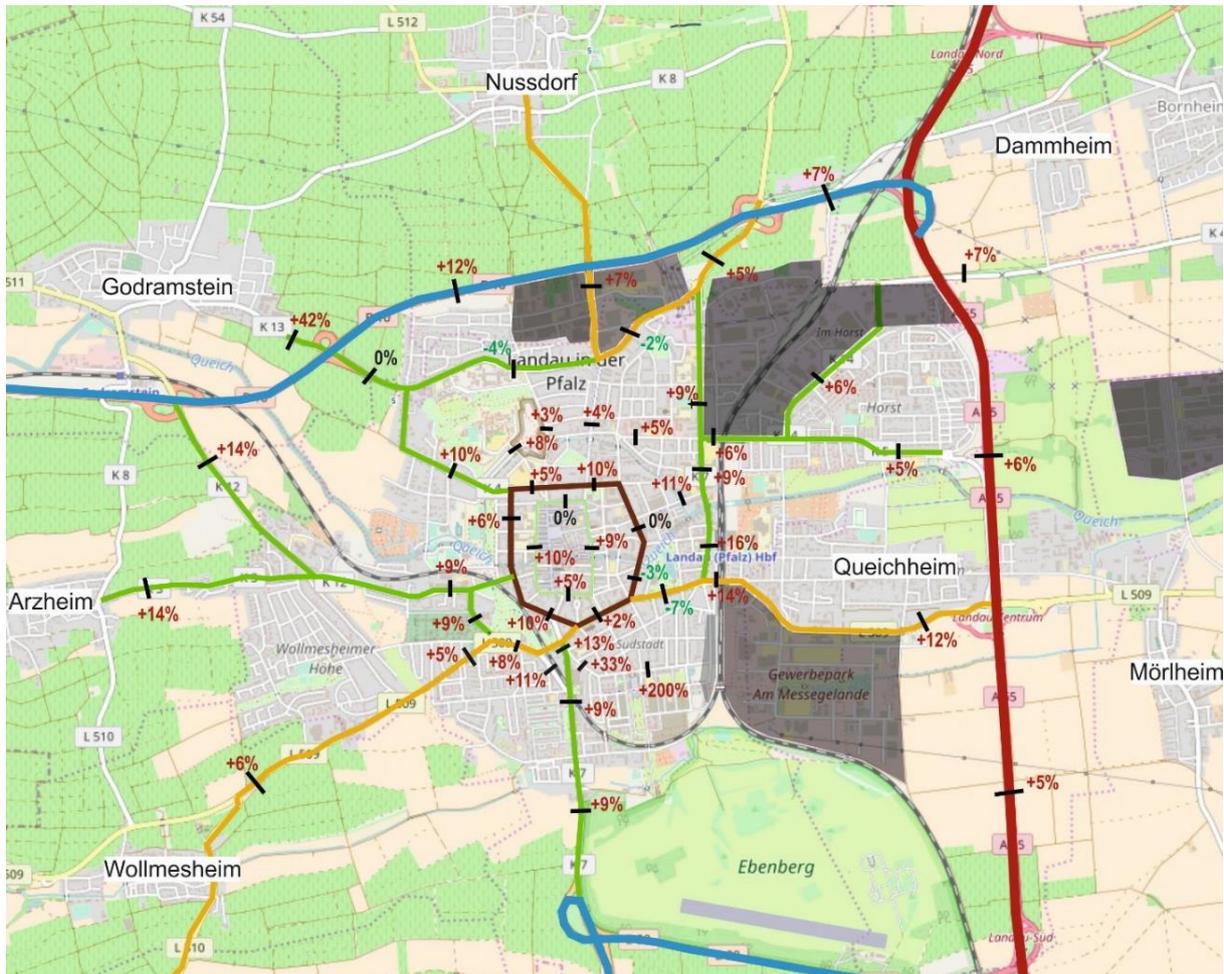


Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsbelastungen in Landau zwischen 2009 und 2016

3.1.3.1 Verkehrssicherheit

Aufgrund der Seltenheit von schwerwiegenden Verkehrsunfällen können Unfalldaten immer nur einen begrenzten Einblick in das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer geben. Die Häufung von Unfällen an einer bestimmten Stelle gibt aber eindeutige Auskunft über einen Sicherheitsmangel der Infrastruktur. Dies bedeutet aber nicht, dass an anderen Orten keine Mängel bestehen bzw. kein subjektives Unsicherheitsgefühl gegeben ist. Dies kann nur über Befragungen der Nutzer herausgefunden werden. Die Unfallauswertungen in Landau aus den vergangenen Jahren (seit 2010) zeigen, dass es nur wenige Stellen mit Unfallhäufungen gab (Abbildung 8):

- Horststraße (1)
- Hagenauer Kreisel (Südring/Xylanderstraße); mittlerweile umgebaut (2)
- L509/A65 Anschluss in Richtung Karlsruhe; mittlerweile umgebaut (3)
- L509/Marienring/Friedrich-Ebert-Straße (4)
- Neustadter Straße/Zepelinstraße (5)
- L512/K13 Neustadter Straße (6)
- L512/Herrenbergstraße (7)

An einigen der Unfallschwerpunkte hat die Stadtverwaltung bereits Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehören der Umbau der Anschlussknoten der AS LD-Zentrum in Kreisverkehrsplätze sowie die Errichtung des Kreisverkehrs an der Xylanderstraße. An den Radwegen in der Horststraße wurden Markierungsarbeiten vorgenommen.

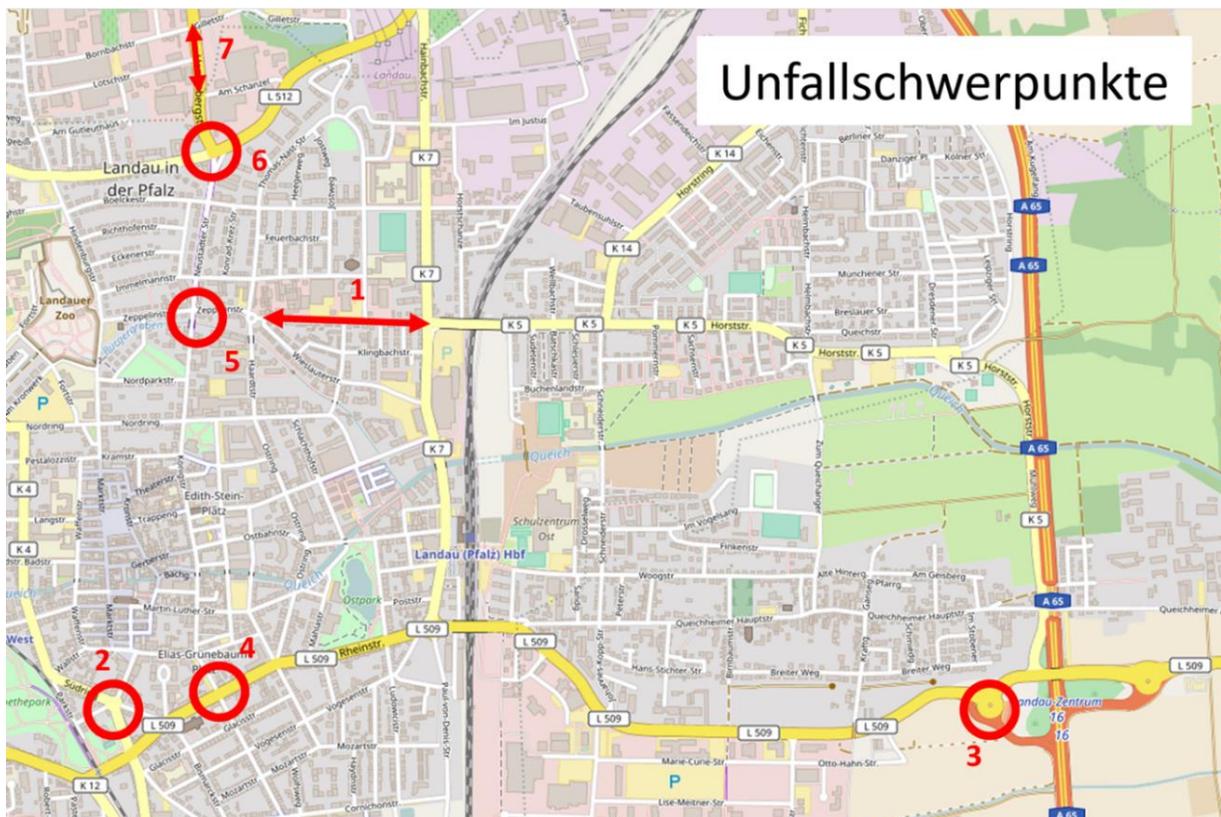


Abbildung 8: Unfallschwerpunkte in Landau seit 2010 (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org)

Eine Auswertung der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern zeigt folgendes Bild:

- ▶ 2016 gab es bis Juni 51 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, wobei 32 Radfahrer leicht- und fünf schwer verletzt wurden. Diese Zahl unterstreicht die Notwendigkeit, die Radinfrastruktur in Landau sicherer zu gestalten.
- ▶ Bis Juni 2016 gab es keine Radfahrernfälle in geöffneten Einbahnstraßen. Dies deckt sich mit Berichten aus der Unfallforschung, die kein gesteigertes Sicherheitsrisiko durch die Öffnung von Einbahnstraßen feststellen konnten (Unfallforschung der Versicherer (UDV), 2016).

3.1.3.2 Parken

Zur Analyse des Parkraumangebotes wurde die Parkraumuntersuchung, die 2016 durch die PTV Transport Consult GmbH durchgeführt wurde, herangezogen. Die Ergebnisse der Untersuchung lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- ▶ Es ist kein generelles Parkraumdefizit in der Innenstadt erkennbar.
- ▶ Es gibt eine starke Auslastung zentrumsnaher Stellplätze.
- ▶ Im weiteren Umfeld (drei bis sechs Minuten Gehzeit zur Fußgängerzone) gibt es ungenutzte Kapazitäten.
- ▶ Die Parkhäuser weisen im Vergleich zum öffentlichen Straßenraum eine geringere Auslastung auf.

Daraus lässt sich folgern, dass primär auf eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten hingearbeitet werden sollte.

3.1.3.3 Öffentlicher Verkehr

In den letzten Jahren hat die Stadtverwaltung Landau die Haltestellenausstattung im gesamten Landauer Busnetz überprüft und flächendeckend Verbesserungen vorgenommen. Unter anderem wurden die Haltestellen auf Aktualität der Liniennetzpläne und Fahrpläne überprüft.

Ein weiteres wichtiges Element im öffentlichen Nahverkehr ist die Herstellung der Barrierefreiheit. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts besteht folgender Umsetzungsstand:

- ▶ Von 101 Haltestellen in Landau sind 15 Haltestellen vollständig barrierefrei. Dies sind die Haltestellen Hauptbahnhof, West, Werner-Heisenberg-Straße, Albert-Einstein-Straße, Gustav-Hertz-Straße, Deutsches Tor, Stadtbibliothek, Parkhaus Zentrum, Quartier Vauban, Südring, Friedhof, Synagogenmahnmal, Obertorplatz, Dammühlstraße und Uni/Alter Meßplatz.
- ▶ Die Haltestellen Südpark und Theodor-Heuss-Platz sind teilweise barrierefrei ausgebaut.
- ▶ Mehr als 60 % der Siedlungsfläche Landaus sind über eine barrierefreie Haltestelle zu erreichen.
- ▶ Ziel ist, bis 2022 alle Haltestellen in Landau barrierefrei auszubauen.

Intermodale Verknüpfungen

- In Landau gibt es im Bahnhofsumfeld zwei P+R-Anlagen mit einer Kapazität von 260 Stellplätzen. Die Auslastung der Stellplätze liegt zwischen rund 85 und 100 %.
- Die kostenfreien B+R Anlagen im Bahnhofsumfeld sind durchweg voll ausgelastet. Die kostenpflichtigen Fahrradboxen sind zu 69 % ausgelastet.

3.1.3.4 Nahmobilität

Bei der Analyse des Radverkehrsnetzes fällt auf, dass es zwar einige gute Anlagen für den Radverkehr gibt, Landau aber insgesamt nicht über ein durchgängiges Netz verfügt (siehe hierzu auch Abbildung 9). Die gravierendsten Lücken zeigen sich in der Südstadt, dem Südwesten, Queichheim und dem Zentrum. Besonders hervorzuheben ist der Mangel einer durchgängigen Nord-Süd und Ost-West Verbindung. Dies wird maßgeblich durch die Einbahnstraßenregelung in der Königstraße und der Martin-Luther-Straße bestimmt. Dadurch entstehen auf einigen Routen große Umwege oder Zeiteinbußen für den Radverkehr. Problematisch ist auch, dass es zwischen Arzheim und Landau gar keine Radwegeverbindung gibt, die eine Alternativroute zur durch den Kfz-Verkehr stark genutzten Arbeitstraße bietet. Auf diesem Abschnitt ist zusätzlich eine starke Verkehrszunahme von 14 % zu verzeichnen.

Aufgrund der mangelnden Durchgängigkeit des Netzes auch bezüglich der Art der Radverkehrsanlagen ist die jeweilige Führungsform (beispielsweise ob eine Nutzungspflicht besteht) nicht eingängig und leicht erfassbar. Dadurch entstehen Sicherheitsrisiken, da Unsicherheiten sowohl bei den Radfahrern als auch bei den Kfz-Führern hinsichtlich der Verkehrsführung entstehen können.

Die Ergebnisse der ADFC-Fahrradklimatests von 2014, 2016 und 2018 bestätigen diesen Eindruck. Landau belegte jeweils einen Platz im unteren Drittel im Vergleich zu anderen Städten dieser Größe. Besonders schlechte Bewertungen erhielten die Breite von Radwegen, Ampelschaltungen für Radfahrer, das Sicherheitsgefühl, die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die Wegweisung und die Gefahr durch Diebstahl. Eher gut bewertet wurde in allen Jahren die Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Die Ergebnisse der Fahrradklimatests sind allerdings nicht repräsentativ. Die Umfrageteilnehmer werden durch die Öffentlichkeitsarbeit des adfc rekrutiert. Daher eignen sich die Ergebnisse primär für das Ablesen eines allgemeinen Trends. Beispielsweise wurden in Landau in den letzten Jahren einige Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Die Bewertung besserte sich entsprechend zwischen 2012 und 2016, stagnierte aber im Jahr 2018. Diese nach wie vor schlechte Bewertung liegt vermutlich auch daran, dass mit der Königstraße eine sehr zentrale Achse nicht in Gegenrichtung geöffnet ist. Auffällig beim Vergleich der letzten drei Befragungen ist auch, dass die Wahrnehmung der Teilnehmer hinsichtlich der Themen Stress beim Radfahren, Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer und Radnutzung durch alle Altersklassen sich verschlechtert hat. Dies unterstreicht die Relevanz zur Verbesserung des allgemeinen Klimas zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Ein konkretes Problem für den Rad- als auch für den Fußverkehr ist die Querbarkeit der hochbelasteten Achse Zweibrücker Straße – Schloßstraße – Marienring – Rheinstraße. Dies gilt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Eine weitere schwierige querbare Achse für

schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer ist die Maximilianstraße – Dammühlstraße. Der Westring verfügt zwar über mehrere Fußgängerüberwege, ist aber aufgrund der Straßenbreite unübersichtlich, was wegen der anliegenden Schulen problematisch ist. Grundsätzlich positiv für den Fußverkehr ist die attraktive Fußgängerzone.

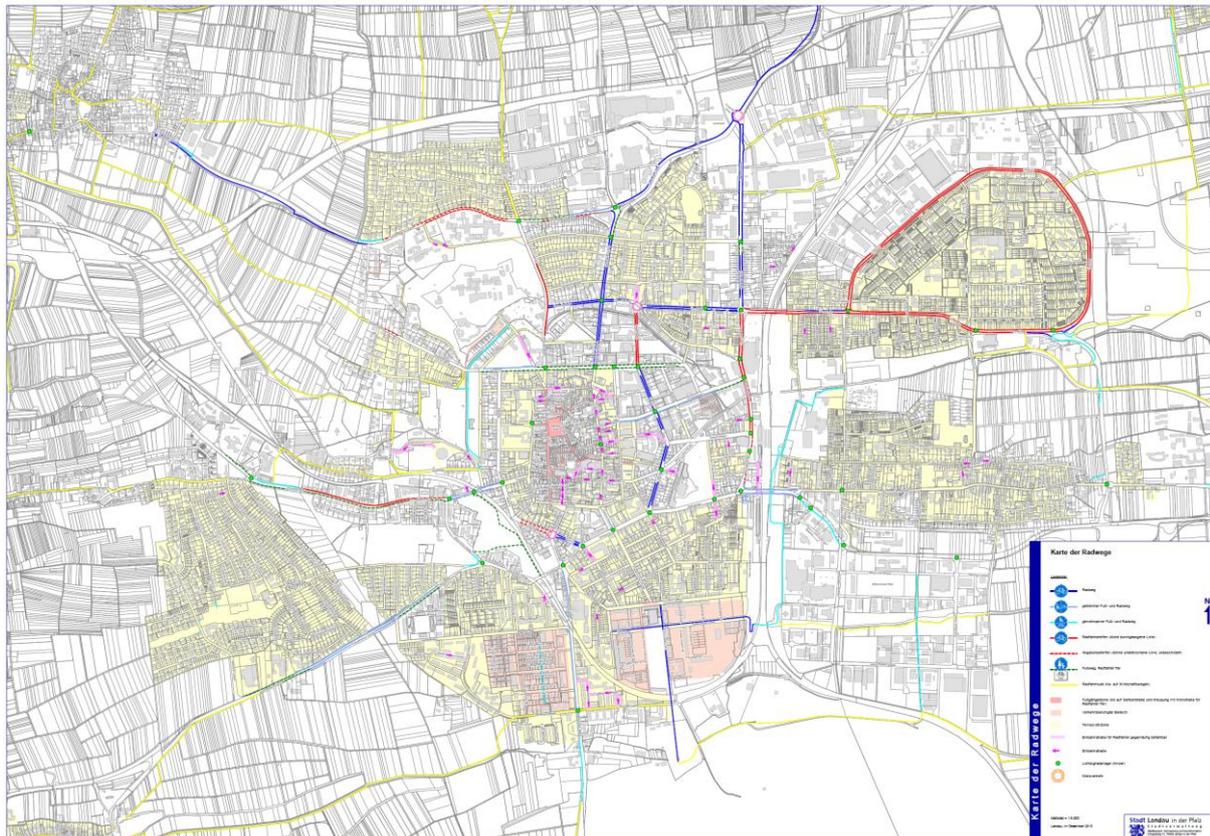


Abbildung 9: Radwegeplan der Stadt Landau, Stand Dez. 2015

3.1.4 Was wurde in Landau bereits umgesetzt?

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen im Landauer Straßennetz mit dem Ziel z.B. der Verbesserung des Verkehrsflusses, der Radverkehrsförderung, der Entschärfung von Unfallschwerpunkten und der Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt. Abbildung 10 zeigt eine Übersichtsdarstellung der wesentlichen Maßnahmen im Innenstadtbereich.

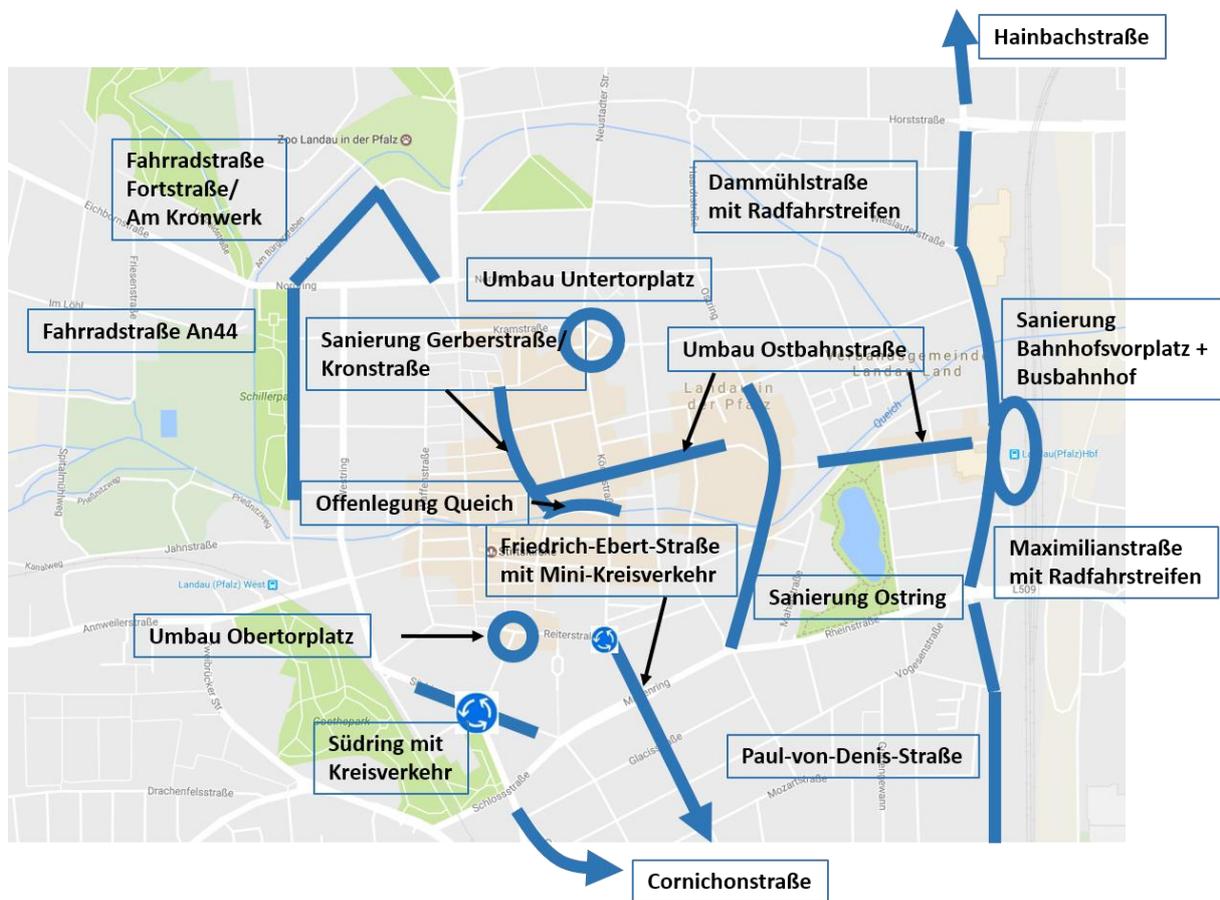


Abbildung 10: Maßnahmen im Straßennetz im Innenstadtbereich (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)

Außerdem wurden weitere folgende Verbesserungen eingeführt:

- Umbau AS Landau-Zentrum
- Bau eines P+R Platzes mit 250 Stellplätzen am Hauptbahnhof
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
 - 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 Bahnhalt punktes Landau-Süd
- Förderung Elektromobilität
 - Einrichtung von 31 öffentlichen Ladepunkten
 - Kostenfreies Parken für E-Autos auf altem Meßplatz und dem Weißquartierplatz

- Carsharing-Angebot (stadtmobil)
- Ausbau Barrierefreiheit

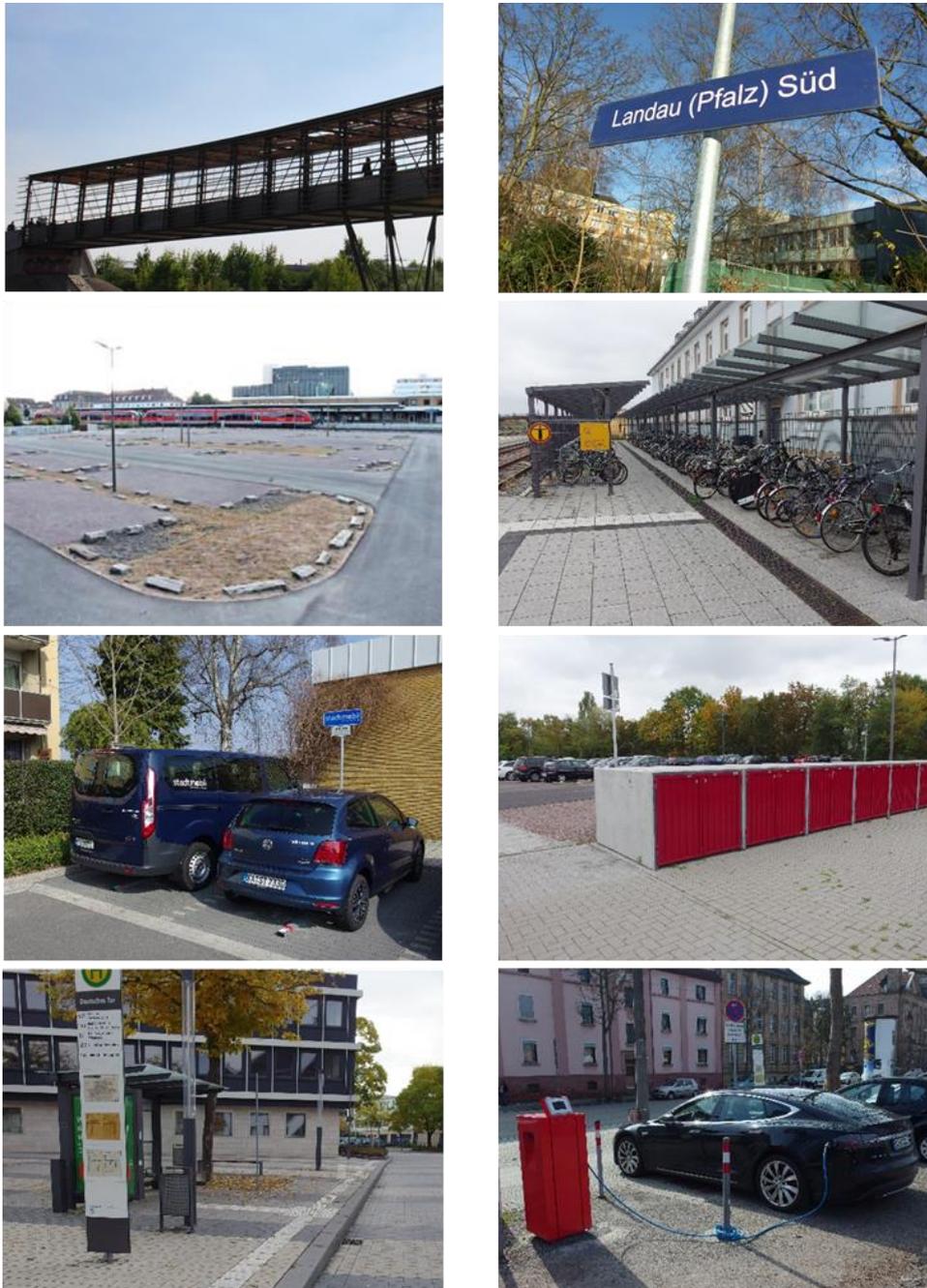


Abbildung 11: Weitere Verbesserungsmaßnahmen in Landau (eigene Aufnahmen)

3.2 Auswertungen eigener Datengrundlagen

3.2.1 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 12).

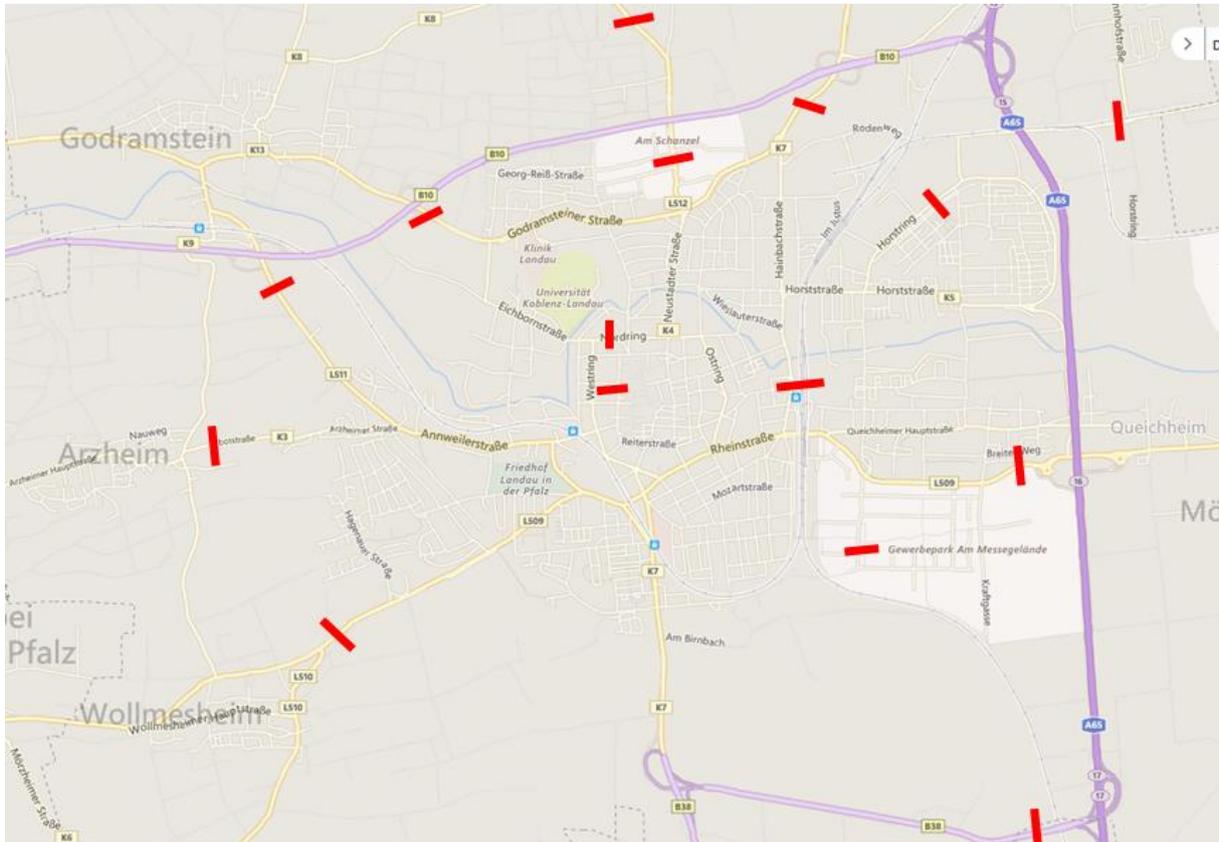


Abbildung 12: Messquerschnitte für Reisezeitmessungen (Quelle Kartengrundlage: Google Maps)

Insgesamt wurden an zwei Werktagen (07./08.03) jeweils für 24 h in ca. 15-Min-Intervallen 138 Relationen von bzw. nach und durch Landau ausgewertet. Diese Relationen sind Verbindungen zwischen zentralen Punkten und größeren Gewerbegebieten in Landau oder Zubringerstrecken aus den Vororten und von der B10 oder A65.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen (Abbildung 13):

- Bei allen innerstädtischen Verbindungen sind selbst zu Spitzenlastzeiten nur geringe Reisezeitzunahmen gegenüber den Nebenverkehrszeiten festzustellen (ca. zwei Min).
- Auf den Strecken der B10- und A65-Zubringer treten stärkere Reisezeitzunahmen während der Hauptverkehrszeit auf (z.T. über fünf Minuten).
- Die Reisezeitzunahmen sind zum Teil Auswirkungen von Verkehrsstörungen auf dem übergeordneten Netz (A65/B10).



Verbindung

- L512 Anschluss B10 - Herrenbergstraße (Gewerbegebiet Nord)
- L512 Anschluss B10 - Horstring (Gewerbegebiet Nordost)
- L512 Anschluss B10 - K12 Anschluss B10
- L512 Anschluss B10 - K13 Anschluss B10
- L512 Anschluss B10 - L509 Wollmesheim
- L512 Anschluss B10 - Max-von-Laue-Straße (Gewerbegebiet Süd)
- L512 Anschluss B10 - Nordring Alter Messplatz
- L512 Anschluss B10 - Ostring LD-Hbf
- L512 Anschluss B10 - Waffenstraße Rathaus

Abbildung 13: Google Reisezeitauswertungen über den Tagesverlauf

3.2.2 Zusatzauswertungen für den Öffentlichen Verkehr

Im Zuge des Mobilitätskonzepts wurden zu den Themen

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

ergänzend zum Nahverkehrsplan eigene Analysen durchgeführt. Eine weitergehende Bewertung des ÖPNV wird für die Aufstellung des Nahverkehrsplans in dem Gutachten „Stadtverkehr in Landau“ 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 nur maximal ein Umsteigevorgang notwendig

Anzahl Abfahrten je Haltestelle

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

3.2.3 Online-Umfrage zur Radnutzung in Landau

Zur besseren Erfassung der Radverkehrsnutzung in Landau wurde zwischen dem 06.10.2017 und dem 02.11.2017 eine Online-Umfrage durchgeführt. Infos dazu gab es auf der Homepage und wurden durch die Stadt Landau verbreitet (unter anderem über die Universität, die IHK und den ADFC). Insgesamt nahmen 1382 Radler an der Umfrage teil. Abgefragt wurden

- Regelmäßige Wege auf dem Rad (bis zu drei Wege konnten angegeben werden, es sollte jeweils der Startbezirk und Endbezirk genannt werden)
- Angaben zur Häufigkeit und Tageszeiten der Radnutzung
- Ob Kinder mitfahren
- Ob das Fahrrad häufiger genutzt werden würde, wenn er besser ausgebaut wäre
- Die Pedelec- bzw. „E-Bike“-Nutzung und die Zufriedenheit mit der Ladeinfrastruktur
- Wo Abstellflächen für Räder in der Stadt fehlen.

Insgesamt wurden 2.557 Wege angegeben, das sind durchschnittlich 1,85 Wege pro Radler.

Aufgrund des Universitätsstandorts und der guten Erreichbarkeit dieser Gruppe über die universitären E-Mail-Verteiler war die Altersgruppe der 20- bis 39-Jährigen wie erwartet die Größte. Der Anteil der begleiteten Kinderradler war entsprechend gering (siehe Abbildung 14).

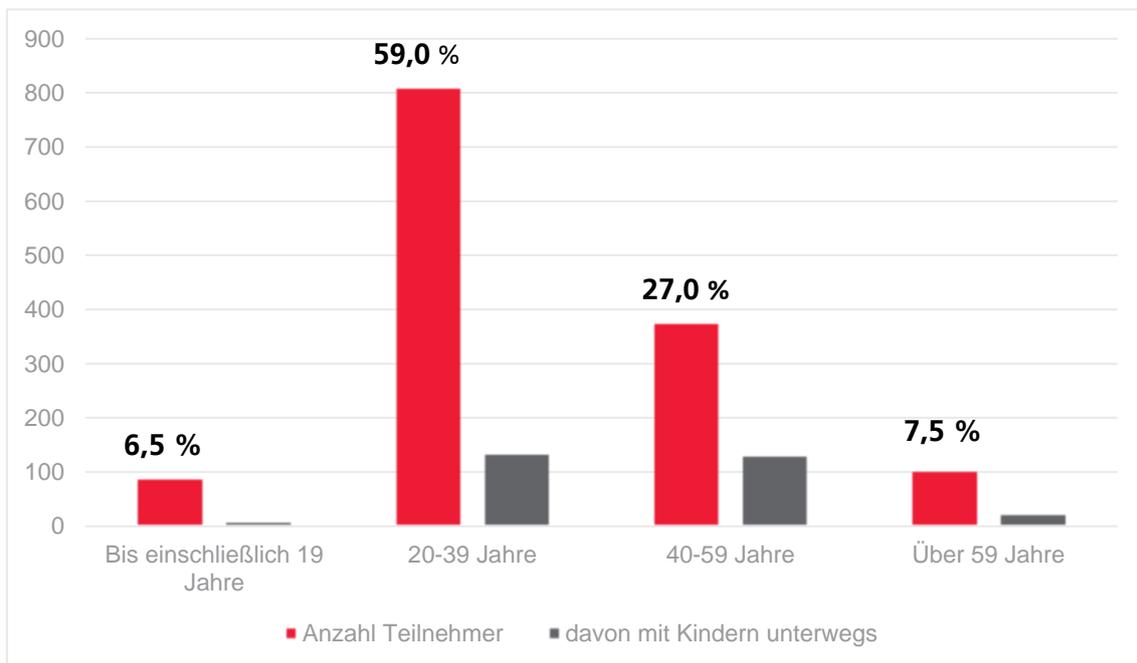


Abbildung 14: Altersstruktur der Teilnehmer und Begleitung von Kindern

Bezüglich der Pedelec-Nutzung zeigte sich, dass zwar wenige Teilnehmer bisher ein Pedelec nutzen, aber durchaus ein großes Interesse an Pedelecs besteht wie Abbildung 15 zeigt. Dies ist insbesondere aufgrund der Überrepräsentierung der Gruppe der 20- bis 39-Jährigen bemerkenswert. Es zeigt sich außerdem, dass neben der großen Bedeutung einer Lademöglichkeit zuhause auch das Laden am Arbeitsplatz für Pedelec-Nutzer wichtig ist. Dies unterstreicht die Relevanz von sicheren Abstellanlagen mit Lademöglichkeit an Wohn- und Arbeitsstandorten.

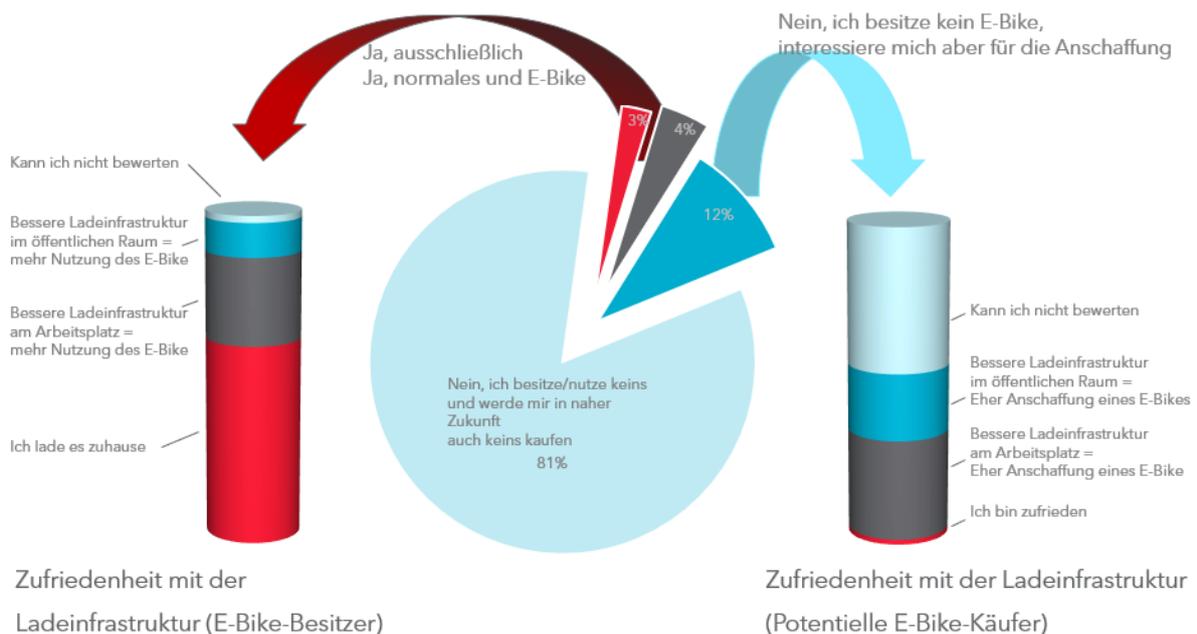


Abbildung 15: Befragungsergebnisse zur Pedelec-Nutzung

Rund 30 % der Befragten gaben an, das Fahrrad häufiger zu nutzen, wenn die Infrastruktur besser ausgestaltet wäre (Abbildung 16). Zu beachten ist, dass die befragten Personen alle bereits fahrradaffin sind. Daher weist auch dieses Ergebnis auf einen gewissen Handlungsbedarf bezüglich einer sichereren und komfortableren Infrastruktur hin.

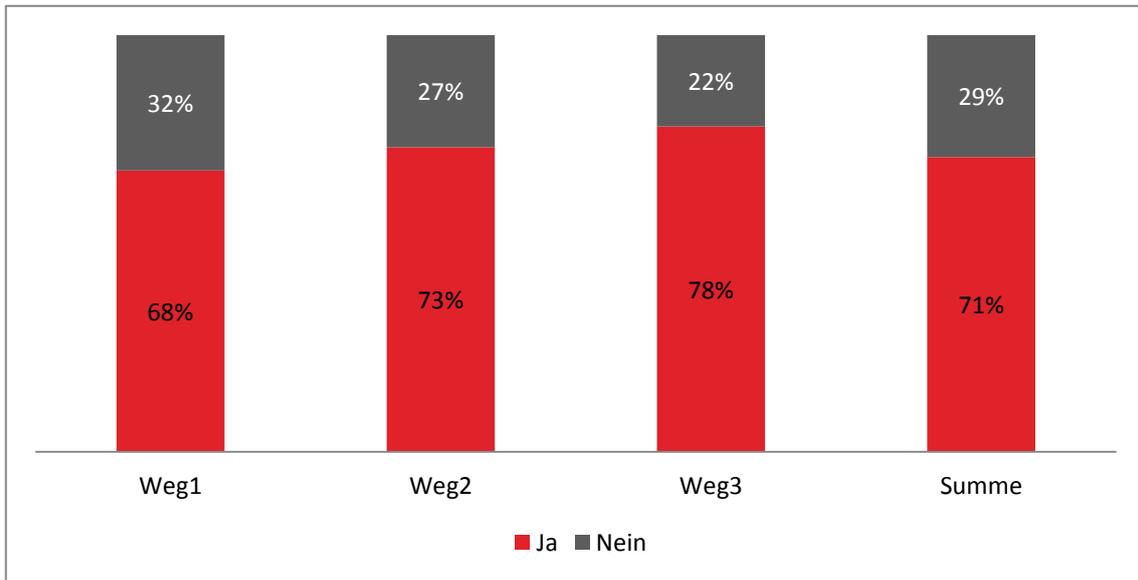


Abbildung 16: Befragungsergebnisse zur Radverkehrsnutzung in Abhängigkeit der Qualität der Infrastruktur

Gefragt nach der Häufigkeit der Radnutzung auf den einzelnen Wegen, zeigt sich, dass viele Radler sehr regelmäßig das Fahrrad nutzen. Die regelmäßigen Radler, die mindestens einmal pro Werktag das Fahrrad verwenden, sind mit 792 Personen stark vertreten. Potenziale zur Steigerung der Radnutzung zeigen sich vor allem bei der Gruppe, die auch den am häufigsten genannten Weg lediglich ein- bis zweimal pro Woche zurücklegt. Die Verteilung nach der Nutzungshäufigkeit ist in Abbildung 17 dargestellt.

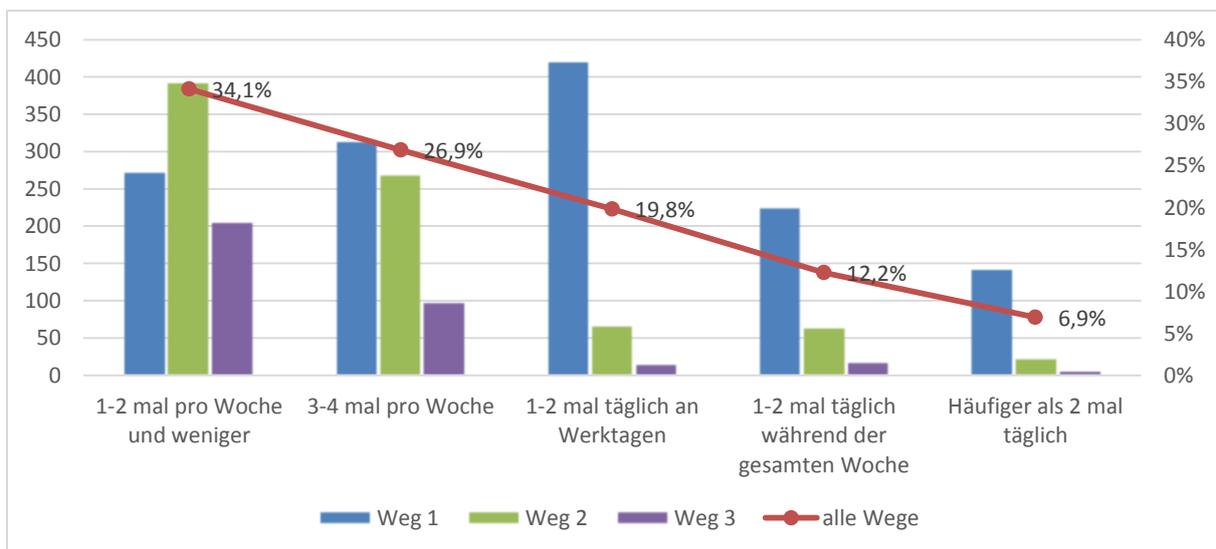


Abbildung 17: Häufigkeit der angegebenen Wege

Die Auswertung der Tageszeiten, zu denen die Wege jeweils zurückgelegt werden, zeigt eine Häufung zu den klassischen Spitzenzeiten morgens zwischen sechs und neun Uhr und abends zwischen 16 und 19 Uhr (Abbildung 18). Ein großer Anteil (35,6 %) nutzt das Rad aber nicht zu bestimmten Zeiten. Dies kann einerseits durch die Gruppe der Studenten bedingt sein, die zu sehr wechselnden Zeiten zur Universität fahren, zum anderen aber auch durch die Gruppe der Radler, die das Fahrrad für andere Zwecke als zum Pendeln verwenden.

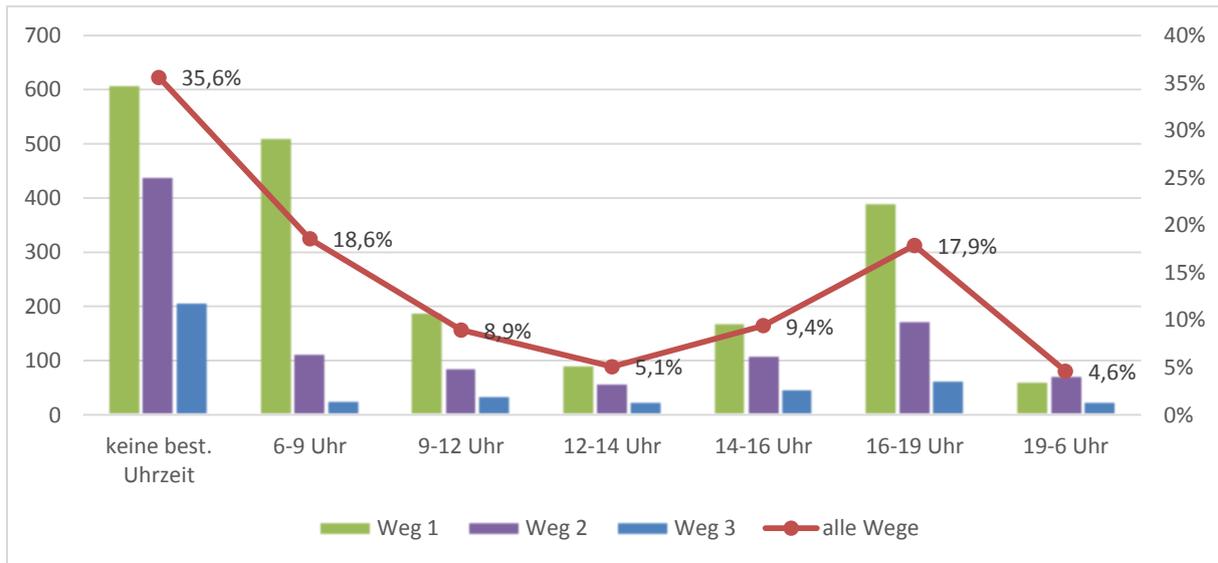


Abbildung 18: Verteilung der Tageszeiten, zu denen bestimmte Wege zurückgelegt werden.

Auch die Angabe der Quell-Ziel-Beziehungen deutet auf einen hohen Anteil von Studenten unter den Umfrageteilnehmern hin. Über 40 % der zurückgelegten Wege enden in der Zelle Landau Uni/Zoo. Um starke Nachfragerelationen zu bestimmen, wurden die Quellbezirke für den Zielbezirk Uni/Zoo getrennt ausgewertet. Abbildung 19 zeigt die Auswertung der Frage „Woher kommen die Radler, die den Bezirk 6 zum Ziel haben?“ Die Abbildung verdeutlicht einen starken Nachfrageüberhang aus Richtung Süden und Südwesten. Dies weist auf einen großen Bedarf für eine gute Radfahrachse zwischen Süden/Südwesten und dem Universitätsbereich hin. Insbesondere auf diesen Relationen hat das Radwegenetz in Landau aber große Lücken. Sowohl zwischen dem Stadtgebiet Südwest und der Universität als auch zwischen Südstadt und Universität ist die Querung der stark befahrenen Kfz-Hauptachse Zweibrücker Straße – Schloßstraße – Marienring – Rheinstraße für den Radverkehr problematisch und unattraktiv. Außerdem legt der große Anteil von Beziehungen aus der Zelle Hauptbahnhof die Vermutung einer intermodalen Nutzung nahe. Dies betont die Bedeutung einer guten intermodalen Verknüpfung von Fahrrad und Schienenverkehr.

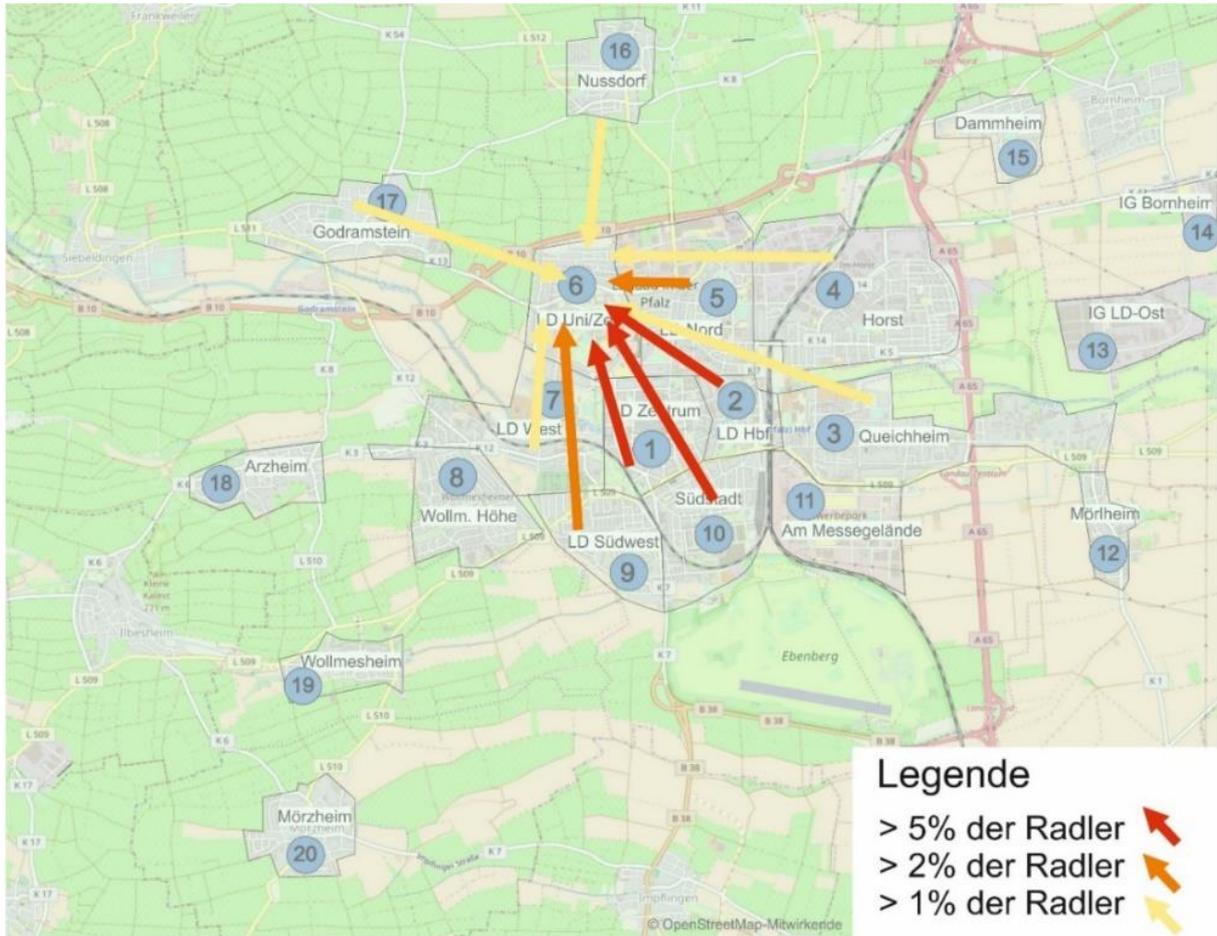


Abbildung 19: Herkunft der Radler mit dem Ziel Bezirk Universität/Zoo (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org)

Bezüglich der Radabstellanlagen zeigt sich ebenfalls ein großer Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten wie Abbildung 20 zeigt. Insbesondere am Hauptbahnhof, an der Universität, im Stadtzentrum und in der Südstadt werden zusätzliche Abstellanlagen gewünscht. Dies kann auch zur Imageverbesserung des Fahrrads beitragen, indem Wildparken und damit Beeinträchtigungen für den Fußverkehr reduziert werden.

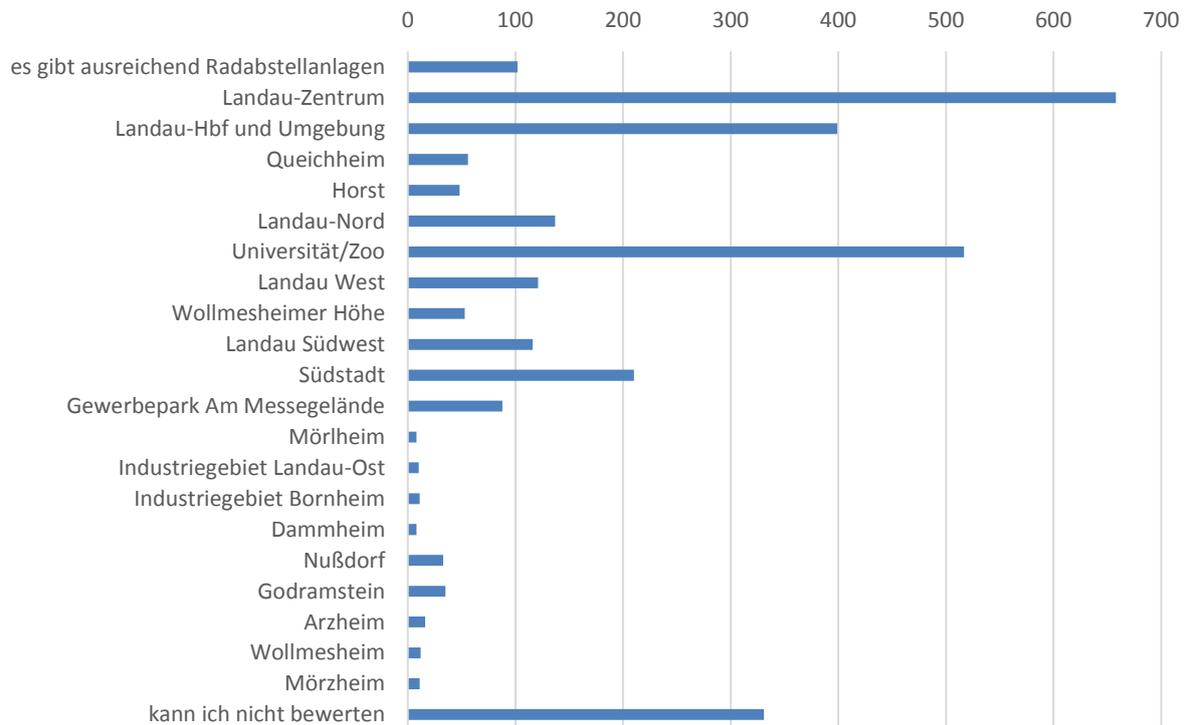


Abbildung 20: Bedarf an Radabstellanlagen

3.3 Bürgerbeteiligung

In den folgenden Unterkapiteln werden die Ergebnisse des Bürgerworkshops am 03.11.2016 (Abbildung 21) in Landau sowie von 394 Kommentaren, die im Zeitraum vom 03.11.2016 bis zum 30.04.2017 auf der Beteiligungsplattform landau-vernetzt-mobilitaet.de eingegeben wurden (Abbildung 22), zusammengefasst. Auf eine Aufzählung der einzelnen Nennungen wird an dieser Stelle verzichtet, sondern es erfolgt 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. Die Mehrzahl der Eingaben aus der Bürgerbeteiligung betrifft den nicht-motorisierten Verkehr sowie die Interaktion mit dem Kfz-Verkehr.



Abbildung 21: Bürgerworkshop vom 03.11.2016 (eigene Aufnahme)

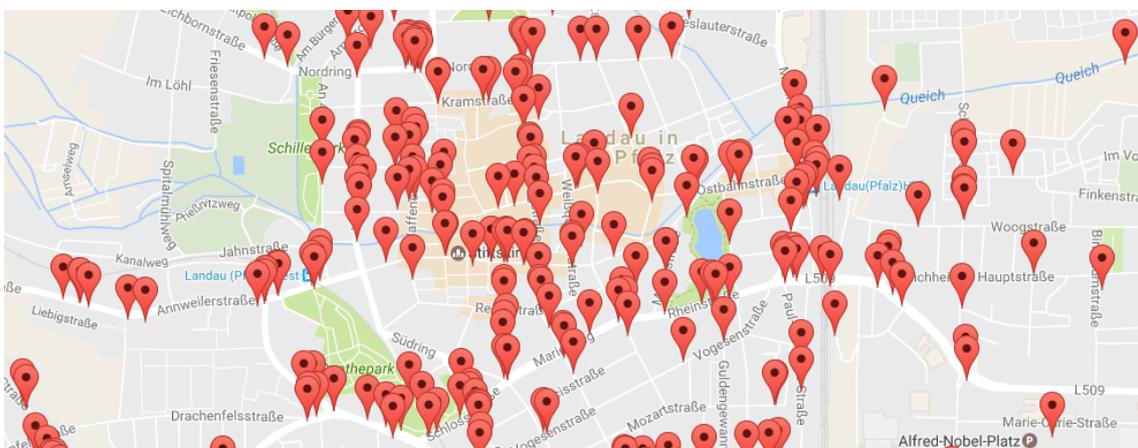


Abbildung 22: Interaktive Karte auf <http://www.landau-vernetzt-mobilitaet.de>

Sowohl bei der Berücksichtigung der Anmerkungen aus der Bürgerversammlung, als auch bei der Auswertung der Online-Plattform muss immer berücksichtigt werden, dass es sich hierbei um keine repräsentativen Befragungen handelt und somit die Anmerkungen nicht das Meinungsbild der Einwohner Landaus widerspiegeln muss.

3.3.1 Nichtmotorisierter Verkehr

Fehlende Radwegeverbindungen einrichten

Am meisten beanstandet werden eine fehlende Nord-Süd sowie Ost-West -Verbindung durch die Innenstadt (elf respektive zehn Kommentare). Als Lösung wird 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 Weißenburger Straße/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 aufhört 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 (neun 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 Linksabbiegerspur oder das Geradeausfahren rechts von der Rechtsabbiegespur 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 vier Kommentare bemängeln eine schlechte Einsehbarkeit oder andere Probleme an bestehenden Fußgängerüberwegen, die die Sicherheit beeinträchtigen. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass besonders auf Schulwegen sichere Querungsmöglichkeiten gewünscht werden.

LSA-Steuerungen verbessern

Im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen gibt es aus Radfahrer- und Fußgängersicht 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. Auf folgenden Strecken 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 Radfahrstreifens), 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 Attraktivierung 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. Fahrradboxen). 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. Diese sind

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

3.3.2 Motorisierter Verkehr

Geschwindigkeitsüberschreitungen und Durchgangsverkehr kontrollieren

Der größte Problembereich, auf den hingewiesen wird, sind häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen und unerlaubter Durchgangsverkehr in Wohngebieten. 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 das Überfahren des Radfahrstreifens erzwungen) als Problemfelder genannt.

Fehlende Parkplätze werden nur punktuell bemängelt und stehen häufig im Zusammenhang mit Veranstaltungen.

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 und deswegen bauliche Änderungen (beispielsweise Umgestaltung als Kreisverkehr) angeregt.

Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kindergärten und Sicherung von Schulwegen

Eine hohe Relevanz hat auch der Wunsch nach einem verbesserten Schutz von Kindern rund um Bildungseinrichtungen und Sportstätten und entlang von Schulwegen. 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. Auch das hohe Verkehrsaufkommen allgemein wird teilweise problematisch gesehen.

Klare 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.

3.3.3 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 (Dammheim) für Busverkehr nicht breit genug, Haltestelle an der Kreuzung mit Speyerer Straße gefährlich, überhöhte Geschwindigkeit

3.3.4 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 Radfahrer, Radfahren auf dem Gehweg und Nichtnutzen eines vorhandenen Fahrradweges. Vielfach werden mehr Kontrollen gefordert. Diesbezüglich wurde auch eine zweckgebundene Verwendung der daraus generierten Mittel für andere Maßnahmen angesprochen.

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.

3.3.5 **Fazit der Bürgerbeteiligung**

Anhand der Auswertungen der einzelnen Themenschwerpunkte kann folgendes Fazit aus der Beteiligung der Landauer Bürgerinnen und Bürger gezogen werden:

- ▶ **Stimmungsbild:**
 - ▶ Beeinträchtigung/Störung durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, häufige Missachtung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, viele Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit an Kreuzungen
 - ▶ Starker Nachholbedarf bei der Förderung des Radverkehrs
 - ▶ Punktuell besserer Schutz von Fußgängern erforderlich, insbesondere auf Schulwegen und in der Nähe von Kindergärten
 - ▶ Wenig Rückmeldung zum ÖV-Angebot
- ▶ **Wichtige Themen (Anzahl der Nennungen):**
 - ▶ Geschwindigkeitsüberschreitungen und übermäßiger Durchgangsverkehr (42)
 - ▶ Unklare Vorfahrtregelung bzw. Beschilderung, unübersichtliche Kreuzungsgestaltung und schlechte Einsehbarkeit (42)
 - ▶ Fehlende Verbindungen für Radfahrer durch die Stadt und zwischen Stadtteilen (38)
 - ▶ Bauliche und verkehrsrechtliche Mängel an bestehenden Rad- und Fußwegen (35)
 - ▶ Störungen des fließenden Verkehrs und der Verkehrssicherheit durch ungünstig ausgewiesene Parkplätze und Falschparker (28)
 - ▶ Optimierung der LSA-Schaltungen für alle Verkehrsteilnehmer (24)
 - ▶ Fehlende Querungsmöglichkeiten oder schlechte Gestaltung der vorhandenen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (16)
 - ▶ Interaktion zwischen Verkehrsarten verbessern, vor allem besserer Schutz des nicht-motorisierten Verkehrs (15)
- ▶ **Schlussfolgerungen:**
 - ▶ Vieles durch kleinräumige Verbesserungen lösbar (Prüfung von Einzelmaßnahmen durch Straßenverkehrsbehörde)
 - ▶ Strukturelle Lösungen notwendig bei den Themen
 - ▶ Radverkehrsförderung
 - ▶ Verkehrsberuhigung
 - ▶ Begrenzung Durchgangsverkehr

- Vereinheitlichung der Beschilderung und Markierung
- Parkraummanagement (auch im Sinne der Vermeidung von „Parksuchverkehr“ im innerstädtischen Bereich)

3.4 Ortsbegehungen und –befahrungen

Ein wichtiger Bestandteil einer Bestandsanalyse ist es, sich ein eigenes Bild von der Verkehrssituation zu machen. Die eigenen Ortsbegehungen und –befahrungen dienen einerseits der Verifizierung der durch die Bürgerinnen und Bürger vorgebrachten Kritikpunkte und Positivbeispiele. Die wesentlichen Aspekte konnten hierbei bestätigt werden, insbesondere was die Kritik am Zustand mancher Radwege, die Radverkehrsführung im Allgemeinen sowie die verkehrliche Situation in einigen zentralen Innenstadtbereichen anbetrifft. Im Folgenden sind zentrale Punkte aus den eigenen Ortsbegehungen zusammengefasst.

Erkenntnisse zum Radverkehr

- Insgesamt ist (noch) relativ wenig Radverkehr in der Innenstadt.
- Die Beschilderung/Wegweisung ist zum Teil unzureichend
- Die Radwege sind zum Teil schlecht erkennbar.
- Es bestehen teilweise Sicherheitsdefizite (z.B. Marien- und Westring, Rheinstraße).
- Verkehrsberuhigte Bereiche sind positiv für Radfahrer (z.B. Fahrradstraße An 44)
- Situation am Hauptbahnhof:
 - Die Zufahrt über die Ostbahnstraße ist positiv.
 - Verschließbare Fahrradboxen am P+R-Parkplatz sind positiv.
 - Am Bahnhofsvorplatz stehen scheinbar zu wenig Fahrradständer zur Verfügung (wildes Abstellen von Rädern).

Erkenntnisse zu weiteren Themen

- Trotz seiner Innenstadtnähe (ca. drei Minuten Fußweg zur Fußgängerzone) und seiner vorhandenen Kapazitäten wird der Alte Meßplatz weniger intensiv genutzt als die Parkplätze im Bereich des Innenstadtrings. Dieses Verhalten wird durch die aktuelle Beschilderung gefördert.
- Zweibrückerstraße/Schloßstraße ist sehr schlecht querbar, womit ein Unsicherheitsgefühl für den Fußgänger einhergeht.
- Die Straßen in der Südstadt verleiten aufgrund ihrer geraden Linienführung zu überhöhten Geschwindigkeiten.
- Am Schlüsselknoten besteht in den Hauptverkehrszeiten eine ausgeprägte Rückstauproblematik.
- Vor allem die Hauptverkehrsachse Rheinstraße/Marienring/Schloßstraße/Zweibrücker Straße bzw. Weißenburger Straße ist stark ausgelastet.

- Die Fortstraße dient ausschließlich der Erschließung der Schulen und Uni. Vor diesem Hintergrund ist die Wegeinfrastruktur in diesem Bereich zu wenig auf den Fuß- und Radverkehr ausgelegt und zu stark auf den Kfz-Verkehr fokussiert.
- Die Busse im Landauer Stadtverkehr sind mit Ausnahme der Schulbusse schwach ausgelastet.
- Positiv sind die Car-Sharing-Angebote stadtmobil und ESEL sowie der zunehmende Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge (Ladestationen).

In nachfolgenden Abbildungen sind beispielhaft einige der Punkte in Bildern dokumentiert.

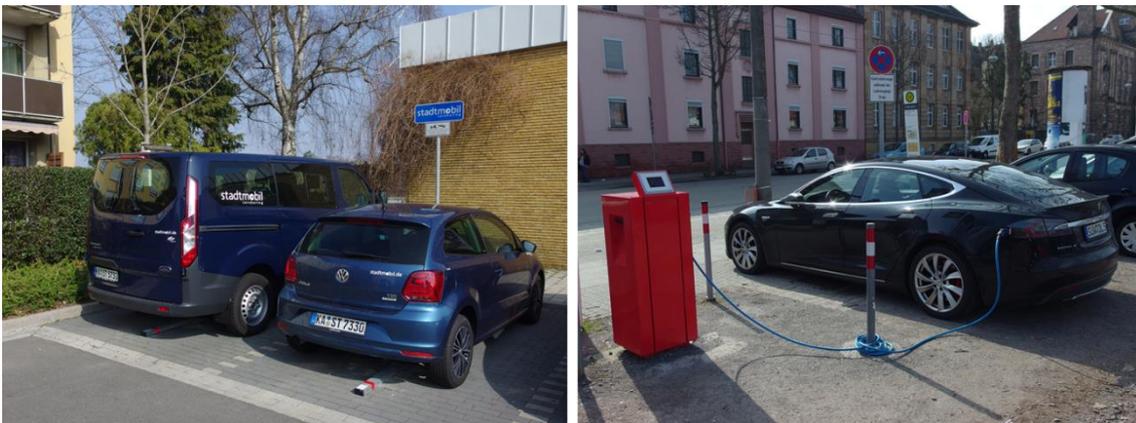


Abbildung 23: stadtmobil am Bahnhof und E-Ladestation Alter Meßplatz (eigene Aufnahmen)



Abbildung 24: Radweg Godramsteiner Straße (eigene Aufnahmen)



Abbildung 25: Fußgängerzone und Verkehrssituation Martin-Luther-Straße (eigene Aufnahmen)



Abbildung 26: Verkehrssituation Bereich Uni, Am Kronwerk (eigene Aufnahmen)



Abbildung 27: Fahrradstraße An 44 und gemeinsamer Fuß- und Radweg an der Weißenburger Straße (eigene Aufnahmen)



Abbildung 28: Verkehrssituation Weißenburger Straße/Schlüsselknoten und Wollmesheimer Straße/Zweibrücker Straße (eigene Aufnahmen)

3.5 Mobilitätserhebung

Für die Erstellung des Mobilitätskonzepts standen noch keine umfassenden Befragungsdaten zum Mobilitätsverhalten in Landau zur Verfügung. Solche Daten könnten eine wichtige

Grundlage zur Entwicklung bedarfsgerechter Maßnahmen sein. Deshalb hat sich die Stadtverwaltung Landau entschlossen, im Jahr 2018 an der neue Erhebungswelle im deutschlandweiten Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ (kurz SrV¹) teilzunehmen. Die SrV wird seit 1972 von der TU Dresden durchgeführt und wissenschaftlich begleitet. Das einheitliche Erhebungsdesign und die Begleitforschung sichern eine breite Datengrundlage für die Erforschung der städtischen Mobilität in Deutschland, ermöglichen Vergleiche mit anderen Städten in Deutschland und liefern verlässliche Informationen für die Entscheidungsträger und Stadtverwaltung.

Mithilfe dieser Erhebung kann Landau zukünftig Kennwerte zum Mobilitätsverhalten der Bürger auswerten und Maßnahmen noch zielgerichteter auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausrichten. Eine Erhebung in regelmäßigen zeitlichen Abständen liefert außerdem Indikatoren zur Bestimmung der Zielerreichung der im Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen. Die Auswertung der Erhebungsergebnisse wurde bis zur Fertigstellung des Mobilitätskonzepts nicht abgeschlossen. Informationen dazu werden, sobald die Ergebnisse verfügbar sind, durch die Stadtverwaltung kommuniziert. Es ist vorgesehen, dass die Ergebnisse auch Eingang in das Mobilitätskonzept finden.

Informationen zum Projekt sind auf der Homepage der Universität Dresden im Internet verfügbar: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>.

3.6 Stärken-Schwächen-Profile

Als Ergebnis der umfassenden Bestandsanalyse werden differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern Stärken-Schwächen-Profile erstellt. Diese Profile zeigen auf, an welchen Stellen (thematisch und räumlich) es im Landauer Verkehrssystem Handlungsbedarf für Verbesserungen gibt, wo bereits gute Anfänge gemacht sind, die es weiterzuführen gilt und wo sehr gute Positivbeispiele mit Vorbildwirkung umgesetzt sind. Die Stärken und Schwächen in der Bestandssituation bilden den Abschluss der Grundlagenebene des Mobilitätskonzepts und sind Ausgangspunkt der anstehenden Maßnahmenebene mit der Definition der Handlungsfelder. (vgl. Abbildung 1).

In nachfolgenden Unterkapiteln sind für jeden Verkehrsträger die Stärken und Schwächen stichpunktartig zusammengestellt.

¹ SrV steht für System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen und war der ursprüngliche Titel des Projekts.

3.6.1 Kfz-Verkehr

Stärken:

- Klar hierarchisiertes Straßennetz
- Meistens nur geringe Reisezeitunahmen in Spitzenzeiten
- Direkte Anbindung der Gewerbegebiete über das übergeordnete Straßennetz
- Geringes Schwerverkehrsaufkommen im Stadtgebiet
- Direkte Straßenverbindungen zwischen Landau und den Stadtdörfern
- Ausreichendes Parkraumangebot im Stadtgebiet

Schwächen:

- z.T. Optimierungsbedarf an Lichtsignalanlagen
- Hohe Belastung an einzelnen Knotenpunkten zu Spitzenzeiten
- Vergleichsweise hohes Belastungsniveau innerhalb des Innenstadtrings mit Belastungszunahmen in den vergangenen Jahren
- Straßenraumgestaltung nicht immer den Erfordernissen/der Umgebung angepasst

3.6.2 Öffentlicher Verkehr

Stärken:

- Flächendeckendes Angebot vorhanden
- Alle Stadtdörfer in gleichwertiger Qualität an Landau angebunden
- Anbindung an den Regionalverkehr
- Flächendeckende Erschließung mit Ausnahme kleiner Siedlungsbereiche im Randbereich
- Gutes Angebot zur Schülerbeförderung
- Wichtige Haltestellen barrierefrei ausgebaut

Schwächen:

- In Stadtdörfern überwiegend nur Stundentakt
- Unzureichende Anbindung Landau-Nord (in Umsetzung)
- Haltestellenausstattung zum Teil unzureichend (Aushangfahrpläne, Wetterschutz usw.)
- Die Abdeckung mit barrierefreien Haltestellen ist besonders in den Stadtdörfern und Randbereichen Landaus noch lückenhaft
- Unzuverlässigkeiten in der Bedienung

3.6.3 Radverkehr

Stärken:

- Gute Ansätze für ein attraktives Radwegenetz vorhanden
- Radfahrstreifen/Radschutzstreifen an einigen Hauptverkehrsachsen
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Fahrradabstellanlagen überdacht/unüberdacht/abschließbar (z.B. am Hauptbahnhof)
- Einrichtung Fahrradstraße An44 wird gut angenommen

Schwächen:

- Noch zahlreiche Lücken im Radwegenetz, Anbindung einzelner Stadtdörfer nur über Kfz-Hauptachsen
- Fehlende Radabstellanlagen in stark frequentierten Bereichen
- z.T. schlechter Fahrbahnbelag (z.B. Godramstein)
- z.T. unzureichende Beschilderung/Beleuchtung
- Markierungen teilweise nicht richtlinienkonform
- Verkehrsführung an einigen Knotenpunkten problematisch (z.B. „Schlüsselknoten“)
- Nicht immer klare Erkennbarkeit des Verkehrsraums für die Verkehrsteilnehmer

3.6.4 Fußgänger und Barrierefreiheit

Stärken:

- Verkehrsberuhigte Bereiche in der Innenstadt
- Barrierefreier Ausbau von Fußwegeverbindungen (z.B. Ostbahnstraße)
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in der Umsetzung (Prioritätenplan vorhanden; Umsetzung bis 2022 geplant)
- Bei Neubau Berücksichtigung breiter Fußgängerbereiche und adäquater Überquerungsmöglichkeiten

Schwächen:

- z.T. fehlende oder schlechte Querungsmöglichkeiten, auch an Schulwegen
- z.T. unzureichende Beleuchtung
- Nicht immer klare Trennung des Verkehrsraums für die Verkehrsteilnehmer
- z.T. eingeschränkte Platzverhältnisse für Fußgänger
- Noch keine flächenhafte Barrierefreiheit vorhanden (betrifft auch Lichtsignalanlagen)

3.6.5 Intermodalität und neue Mobilitätsformen

Stärken:

- ▶ P+R/B+R-Angebot am Hauptbahnhof
- ▶ „Stadtmobil“ Car-Sharing
- ▶ „ESEL“ Car-Sharing mit E-Autos
- ▶ Kostenfreies Parken für E-Autos auf Altem Meßplatz

Schwächen:

- ▶ Fehlende B+R und P+R-Angebote an weiteren Schienenhaltepunkten, wichtigen Bushaltestellen, Stadtrand
- ▶ Kein Angebot Rad-/Pedelecverleih
- ▶ Kaum Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement vorhanden (z.B. Neubürgerinformation, „Landau-App“, Mobilitätsberatung, Mobilitätszentralen)

3.7 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Kurz zusammengefasst kann folgendes Fazit zum bestehenden Landauer Verkehrssystem gezogen werden:

- ▶ 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. Aus diesem Grund spielt das Thema Lkw-Verkehr im Rahmen der Bürgerbeteiligung nur eine untergeordnete Rolle.
- ▶ Landau besitzt ein ausreichendes Parkraumangebot in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum, lediglich zu Spitzenzeiten werden die Kapazitäten in Teilbereichen der Innenstadt voll ausgeschöpft.
- ▶ In Landau gibt es ein weitgehend flächendeckendes Angebot im ÖPNV, allerdings ist die Bedienungshäufigkeit in den Stadtdörfern insbesondere zu Randzeiten wenig attraktiv. Viele Busverbindungen werden, zumindest außerhalb des Schülerverkehrs, wenig genutzt.
- ▶ 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
- Attraktivierung des ÖPNV
- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- aber es besteht noch viel Handlungsbedarf im Sinne eines Gesamtkonzepts, was vor allem durch die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger deutlich wird:
 - Keine durchgängigen Radverkehrsachsen
 - Radverkehrsverbindungen zu und 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. Dieses Konzept ist ausgerichtet an einem Zielsystem, welches in folgendem Kapitel erläutert wird.

4. Zieldefinition

4.1 Thematische Einführung

Das Zielsystem ist ein wichtiger Bestandteil im Gesamtprozess des Mobilitätskonzepts, weil es die grundlegende Ausrichtung der Verkehrspolitik für Landau festlegt und somit den Maßstab für die Diskussion von Mängeln und Lösungen vorgibt. So muss ein Maßnahmenvorschlag immer vor dem Hintergrund des Zielsystems betrachtet werden. Entsprechend sollten auf der fachlichen Ebene nur Argumente eine Rolle spielen, die sich auf das Zielsystem beziehen.

Ein Zielsystem ist zudem erforderlich, um Zielkonflikte zu verdeutlichen und zu strukturieren. So haben fast alle Maßnahmen Vor- und Nachteile, die sich in unterschiedlichen Zielen zeigen. Ein Ausbau der Parkplatzzahl in der Innenstadt verbessert zwar die Erreichbarkeit, erhöht aber gleichzeitig auch die Belastung der Innenstadt mit fließendem Verkehr und erhöht den Flächenverbrauch.

Aufgrund der konzeptionellen Trennung zwischen Zielen und Maßnahmen bleiben alle Ziele auf einer abstrakten Ebene. So ist beispielsweise die Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes kein Ziel, sondern eine Maßnahme, um bestimmte Ziele zu erreichen (Verbesserung Erreichbarkeit, Reduktion Kfz-bedingter Emissionen usw.). Die Entwicklung solcher Maßnahmen und ein Umsetzungskonzept folgen nach der Zielentwicklung.

Eine gute Grundlage für ein Zielsystem stellt das Zielsystem der Bundesverkehrswegeplanung (hier BVWP 2030) dar. Auch wenn das Zielsystem auf bauliche und deutschlandweit zu vergleichende Maßnahmen ausgerichtet ist, ist es doch – als oberste verkehrspolitische Rahmensetzung in Deutschland – gut dazu geeignet, ein lokales Zielsystem abzuleiten. Eine zweite gute Grundlage sind die Ziele, die das Innenstadtkonzept Landau vorgibt.

4.2 Herleitung des Zielsystems für Landau

In enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Landau und dem Fachbeirat des Mobilitätskonzepts wurde auf Basis der genannten Unterlagen ein Zielsystem für Landau entwickelt. Es untergliedert sich in mehrere Ebenen.

Es bietet sich an, ein Zielsystem nach den drei Säulen der Nachhaltigkeit in die drei Bereiche „Umwelt“, „Wirtschaft“ und „Gesellschaft“ zu unterteilen, damit so die gesamte Bandbreite an Zielfeldern abgedeckt werden kann (Abbildung 29).



Abbildung 29: Zielbereiche des Zielsystems

In der nächsten Ebene folgt die Unterteilung der drei Zielbereiche in Oberziele. Es ist nicht zwingend erforderlich, aber vorteilhaft, die Zahl der Oberziele je Zielbereich identisch zu halten. In dem Mobilitätskonzept Landau werden die in der folgenden Abbildung zusammengestellten Oberziele verfolgt.



Abbildung 30: Zielbereiche und Oberziele

Unterhalb der Ebene der Oberziele folgen zur weiteren Differenzierung die Teilziele. Hierbei ist die Anzahl der Teilziele nicht mehr von zentraler Bedeutung, weil durch Gewichtungen festgelegt wird, dass kein Zielbereich eine höhere Bedeutung erlangt als die anderen. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Teilziele für die drei Zielbereiche Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft zusammengestellt.

Gesellschaft	
G1	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Mobilitätsangebots für alle sozialen Gruppen und Altersklassen Förderung der Nahmobilität Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt von Landau Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Orten (Bildung, Freizeit) Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen Verbesserung der Erreichbarkeit im Tourismusverkehr Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit Landaus
G2	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt und Verbesserung der Barrierefreiheit in der Stadt Landau Reduktion der Trennwirkung von Infrastruktur Aufwertung der Innenstadt durch Verkehrsreduktion Stadtverträgliche Sanierung von Infrastrukturen
G3	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit und -schwere im Straßenverkehr Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer

Abbildung 31: Teilziele für des Zielbereich Gesellschaft

Umwelt	U1	Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen	Verringerung verkehrsbedingter Luftschadstoffe Reduktion der Klimagasemission im Verkehr Reduktion des verkehrsbedingten Verkehrslärms
	U2	Förderung umweltfreundlicher Mobilität	Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes Förderung alternativer Antriebsarten (z.B. Elektromobilität)
	U3	Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der Stadt Landau	Erhalt und Schaffung von Freiräumen in der Stadt Ressourcenschonende Gestaltung von Verkehrsanlagen

Abbildung 32: Teilziele für des Zielbereich Umwelt

Wirtschaft	W1	Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität	Erhalt und Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten Verbesserung der Gütermobilität und des Verkehrsträgerangebots im regionalen Kontext
	W2	Optimierung der Liefer- und Ladeprozesse	Optimierte Abwicklung von gewerblicher Anlieferung Schaffung von Voraussetzung zur optimalen Belieferung privater Haushalte
	W3	Kosteneffiziente Mittelverwendung im Verkehrsbereich	Verringerung der Infrastrukturerstellungs- und -nutzungskosten Kosteneffizienter Einsatz der Verkehrsträger

Abbildung 33: Teilziele für des Zielbereich Wirtschaft

Letztendlich wird im Zielsystem das Erreichen der Teilziele anhand von Indikatoren bewertet. So können zum Beispiel die Fahrtzeiten zu einem Gewerbegebiet ein Indikator für den Erhalt und die Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten sein.

Alle im Projektverlauf entwickelten Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete werden nach allen Teilzielen bewertet, um auf diese Weise bewusst eine gesamtheitliche Bewertung unter Berücksichtigung aller möglichen Zielkonflikte herbeizuführen.

Das hier beschriebene Zielsystem hat der Fachbeirat zum Mobilitätskonzept in seiner Sitzung am 26.04.2017 genehmigt und zum Beschluss im Bauausschuss freigegeben. Das Zielsystem wurde schließlich durch den Bauausschuss in seiner Sitzung am 06.06.2017 beschlossen.

5. Methode der Maßnahmenentwicklung

5.1 Handlungsfelder

Handlungsfelder bilden die oberste Ebene der Maßnahmenentwicklung. Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse wird hiermit die Struktur der Maßnahmenentwicklung vorgegeben. Für das Mobilitätskonzept Landau wurden die vier Handlungsfelder Vernetzen, Gestalten, Lenken und Umdenken definiert, die im Folgenden beschrieben werden.

Das übergeordnete Handlungsfeld **Vernetzen** zielt auf eine bessere Netzkonzeption für das Verkehrssystem in Landau ab. Als konkrete Handlungsanweisung ergibt sich daraus die Definition von durchgängigen Haupt- und Nebenrouten für den Kfz-, Rad-, und Fußgängerverkehr. Die sich daraus ergebenden Netze werden nachfolgend Vorrangnetze genannt. Für den ÖPNV wurde keine eigenes Vorrangnetz entwickelt, da der Busverkehr an das Kfz-Vorrangnetz gebunden und seine Berücksichtigung durch den Verlauf der einzelnen Linien vorgegeben ist. Mit der Definition der Vorrangnetze einher geht die Anforderung, die zukünftige Siedlungsentwicklung Landaus einzubeziehen. Anhand der definierten Vorrangnetze sollen Erschließungslücken bestimmt werden. Auch der ruhende Verkehr soll in die Netzkonzeption eingebunden und grundsätzlicher Handlungsbedarf identifiziert werden.

Auf Basis der im Handlungsfeld Vernetzen entwickelten Netzkonzeptionen können Maßnahmen in den drei weiteren Handlungsfeldern entwickelt werden. Im Handlungsfeld **Gestalten** werden Maßnahmen definiert, die eine bauliche Umgestaltung erfordern. Darunter fallen Maßnahmen, die zur Anpassung der Infrastruktur und des Umfelds an die beabsichtigte Nutzung beitragen sollen. Handlungsbedarf kann hier beispielsweise entstehen, weil Anforderungen an Kapazität und Sicherheit nicht erfüllt werden, aber auch, weil die Umfeldqualität z.B. für den Fußverkehr zu schlecht ist oder die Infrastruktur ein Verhalten fördert, das nicht den Verkehrsregeln oder Bedürfnissen der Anwohner entspricht.

Im Handlungsfeld **Lenken** werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die keine baulichen Änderungen erfordern, sondern eine Änderung des verkehrsrechtlichen Rahmens. Beispiele dafür sind die Anpassung einer Signalsteuerung, die Änderung von Fahrstreifenmarkierungen oder auch die Anpassung von Straßenverkehrszeichen und Wegweisern. Auch die Ordnung des Parkens fällt in diesen Handlungsbereich.

Das vierte Handlungsfeld **Umdenken** beinhaltet Maßnahmen, die die Wahrnehmung des Verkehrssystems und der eigenen Mobilität betreffen. Dabei geht es nicht um eine Bevormundung der Verkehrsteilnehmer, sondern um das Schaffen einer Informationsbasis, die rationale Entscheidungen bei der Verkehrsmittelwahl begünstigt und auch das Hintergrundwissen und Verständnis des Verkehrssystems verbessert. Auch dieses Handlungsfeld steht im Zusammenhang mit dem Handlungsfeld Vernetzen, da insbesondere die Netzkonzeption für den Nutzer verständlich sein muss und unter Umständen Informationsmaßnahmen notwendig sind, um Neuerungen im Verkehrssystem zu erklären. Dies kann zur Akzeptanz durch die Nutzer beitragen. Im Übrigen zielt das Handlungsfeld auf Kommunikation in beide Richtungen: Einerseits von der Verwaltung zu den Nutzern, die das Verständnis von Maßnahmen verbessern sollen. Andererseits aber auch von den Nutzern zu der

Verwaltung, die die Anforderungen der Nutzer kennen und über Probleme frühzeitig informiert werden sollte.

In Abbildung 34 sind die vier Handlungsfelder zur Verdeutlichung der Strukturierung grafisch dargestellt.



Abbildung 34: Darstellung der Handlungsfelder

5.2 Definition von Vorrangnetzen

5.2.1 Was sind Vorrangnetze?

Das Verständnis von Sinn und Zweck der Vorrangnetze ist als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung im Mobilitätskonzept sehr wichtig. Entscheidend ist, dass durch die Aufnahme einer Achse in ein Vorrangnetz für einen bestimmten Verkehrsträger andere Verkehrsmittel nicht per se ausgeschlossen werden. In einigen Fällen kann dies zwar der Fall sein (z.B. Fußgängerzone), dies ist aber nicht durch das Konzept des Vorrangnetzes definiert. Dementsprechend bedeutet die Ausweisung als Vorrangnetz auch nicht, dass die Bedürfnisse und Anforderungen der anderen Verkehrsteilnehmer vernachlässigt werden. Durch die Vorrangnetze soll sichergestellt werden, dass es auf allen wichtigen Verbindungsachsen für jedes Verkehrsmittel eine Route gibt, die sowohl hinsichtlich der Direktheit der Verbindung als auch im Hinblick auf Sicherheit und Komfort für die Mehrheit der potenziellen Nutzer zufriedenstellend ist. Gleichzeitig setzt natürlich das bestehende Verkehrssystem der Gestaltungsfreiheit gewisse Grenzen, da die vorhandenen Mittel ressourceneffizient eingesetzt werden müssen. Hier gilt es einen Kompromiss zu finden zwischen den vorhandenen infrastrukturellen und städtebaulichen Voraussetzungen und einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung des Landauer Verkehrssystems. Außerdem ist auch das erarbeitete System der Vorrangnetze nicht als statisch

anzunehmen. Sollten sich die Verkehrsnachfrage oder bestimmte Anforderungen in den kommenden Jahren entscheidend ändern, wird auch eine Anpassung der Vorrangnetze erforderlich sein.

Die Vorrangnetze werden im Folgenden kurz in ihren Grundzügen beschrieben. Die Kartendarstellungen der Netze finden sich im Anhang.

5.2.2 Vorrangnetz Kfz

Das Vorrangnetz Kfz ist bereits durch das hierarchische Straßennetz weitgehend definiert. Große Bedeutung kommt den Zubringerachsen von den B10-/A65-Anschlüssen nach Landau zu. Auch der Innenstadtring zur Erschließung der Innenstadt hat eine große Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Auf diesen Achsen soll nach wie vor der Kfz-Verkehr primär gebündelt werden.

Es wurde außerdem zwischen einem Kfz-Vorrangnetz mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, und einem Netz, auf dem auch geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten denkbar sind, differenziert. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass es auch auf einzelnen Kfz-Hauptachsen sinnvoll sein kann, die Höchstgeschwindigkeit auf unter 50 km/h zu begrenzen, gerade wenn diese Achsen auch im Vorrangnetz anderer Verkehrsarten sind und keine ausreichenden Platzverhältnisse für das Nebeneinander aller Verkehrsarten vorhanden sind. Weitere Gründe dafür können auch Lärmschutz oder Emissionsreduktion sein. In solchen Fällen ist zu gewährleisten, dass die Hauptachse trotzdem attraktiver als die Wohnstraßen bleibt, beispielsweise durch eine Vorfahrtstraßenregelung.

5.2.3 Vorrangnetz Rad

Das Vorrangnetz Rad soll die Grundlage für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz in Landau bieten, das allen Nutzergruppen gerecht wird. Insbesondere im Radverkehr unterscheiden sich die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen stark voneinander. Sportliche, geübte Radler präferieren häufig direkte Wegführungen vor sicheren, aber umwegigen, Verbindungen. Für sie ist das Fahren im Mischverkehr oft unproblematisch. Dies ist in Landau in der Regel überall gut möglich. Problematisch für diese Gruppe ist eher die Ausweisung von benutzungspflichtigen Radwegen, deren Benutzung mit Zeitverlusten verbunden ist.

Gelegenheitsradfahrer, ältere Menschen oder Radfahrer mit Kindern dagegen haben aufgrund ihrer stärkeren Gefährdung und dem persönlichen Sicherheitsbedürfnis oft hohe Ansprüche an die Sicherheit der Radverkehrsanlagen und nehmen dafür unter Umständen auch Umwege in Kauf. Das Fahren im Mischverkehr kann bei bestimmten Nutzergruppen (bspw. kleine Kinder) selbst bei moderaten Verkehrsstärken abschreckend sein. Daher zielte die Entwicklung des Radvorrangnetzes auch besonders auf die große potenzielle Nutzergruppe der tendenziell Sicherheitsbedürftigen. Um deren Ansprüche zu erfüllen, müssen Wegführungen nach und durch Landau definiert werden, die Kfz-Hauptachsen weitgehend meiden und dabei trotzdem möglichst umwegarm und komfortabel zu befahren sind. Dies gilt insbesondere auf Wegen, die stark durch Schülerverkehr genutzt werden.

Daher wurde im Vorrangnetz Rad z.B. eine Umgehung der Schlüssel-Kreuzung und eine Radverkehrsverbindung aus dem Landauer Südwesten durch den Goethepark als Verbindung zur An44 ausgearbeitet. Diese Wege sind im momentanen Zustand nicht radgerecht

ausgestaltet und bilden daher eine Netzlücke. Die Aufnahme dieser Abschnitte in das Vorrangnetz definiert letztendlich die Relevanz für Umbaumaßnahmen.

Ein weiteres Problem in der bisherigen Radroutenkonzeption stellen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen durch die Innenstadt dar. Um hier ein besseres Angebot zu schaffen, wurde der Innenstadtring in das Radvorrangnetz aufgenommen. Auch hier bestehen aber bisher noch Netzlücken, beispielsweise durch die Einbahnstraßenregelungen in Martin-Luther- und Königstraße.

5.2.4 Vorrangnetz Fuß

Das Vorrangnetz Fuß fokussiert auf die Innenstadt Landaus und soll gewährleisten, dass es neben der Fußgängerzone auch eine fußgängergerechte Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt gibt. Aufgrund der Einzelhandelsdichte und dem zentralen Verlauf bietet sich als Hauptachse in Nord-Süd-Richtung besonders die Königstraße an. Weitere wichtige Verbindungen sind die Strecken Bahnhof – Innenstadt und Alter Meßplatz – Innenstadt. Von besonderer Bedeutung ist zudem die sichere fußläufige Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen, Universitätseinrichtungen) sowie von Freizeiteinrichtungen wie dem Freibad. Sofern die Zuwegungen zu diesen Einrichtungen nicht explizit als Vorrangstrecken für den Fußverkehr ausgewiesen sind, ist trotzdem eine möglichst sichere und komfortable Infrastruktur für den Fußgänger bereitzustellen.

Auf den Strecken des Vorrangnetzes Fuß ergeben sich außerdem besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit. So sollten z.B. Querungen entlang dieser Strecken stets barrierefrei ausgeführt sein. Außerdem sollten die Verbindungen auch so dimensioniert sein, dass eine Fortbewegung im Rollstuhl oder auch mit Kinderwagen komfortabel und sicher möglich ist.

5.2.5 Zentrale Konfliktpunkte

Aus der Überlagerung der einzelnen Vorrangnetze lassen sich direkt mögliche Konfliktpunkte – insbesondere an Knotenpunkten – identifizieren. Dies sind zum Beispiel Stellen, an denen sich mehrere Vorrangnetze überlagern und/oder kreuzen. Weitere Kriterien sind hierbei auch beengte Platzverhältnisse oder eingeschränkte Sichtbeziehungen. Die Definition von Konfliktpunkten verdeutlicht den Handlungsbedarf an den betroffenen Stellen. Die Auswertung der Bürgerbeteiligung und die Ortsbesichtigungen haben gezeigt, dass 3 Konfliktbereiche besonders problematisch sind. Dies sind die Kreuzungen im Bereich Uni/Alter Meßplatz, Bahnhof/Queichheimer Brücke und Zweibrücker Straße/ Weißenburger Straße. Hier sind bei der nachfolgenden Maßnahmenentwicklung Schwerpunkte zu setzen.

Die Auflösung der Konfliktpunkte durch geeignete Maßnahmen ist Voraussetzung für die lückenlose Umsetzung der Vorrangnetze der unterschiedlichen Verkehrsarten. Abbildung 35 zeigt die identifizierten Konfliktpunkte in der Landauer Innenstadt. Es wird deutlich, dass insbesondere an den hoch belasteten Kfz-Hauptachsen wie der Rheinstraße und dem Marienring Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsarten zu erwarten sind und diesen proaktiv durch entsprechende Maßnahmen begegnet werden sollte. Die Maßnahmenentwicklung im Mobilitätskonzept darf sich aber nicht ausschließlich auf diese Konfliktpunkte beschränken, sondern es ist über das gesamte Netz sicherzustellen, dass die jeweils mit Vorrang bedachten Verkehrsarten entsprechende infrastruktureitigen Voraussetzungen vorfinden.



Abbildung 35: Darstellung der innerstädtischen Konfliktpunkte

5.3 Bürgerbeteiligung: Planungsworkshop

Zu Beginn der Maßnahmenentwicklung wurde ein Bürgerworkshop veranstaltet, in dem die Bürger Maßnahmenideen für Landau entwickeln konnten. Hierbei wurde die Prämisse vorgegeben, dass Kosten keine Rolle spielen, um ein möglichst breites Spektrum an Maßnahmenüberlegungen und visionären Ideen zu erhalten. Die Entwicklung der Maßnahmen wurde dabei in die bereits vorgestellten Handlungsfelder gegliedert. Folgende Anregungen wurden in den Workshops erarbeitet:

Handlungsfeld Vernetzen

Unter dem Schlagwort „Vernetzen“ sollten Maßnahmen entwickelt werden, die die Wege für alle Verkehrsträger optimieren. Dabei wurden Verbesserungen bezüglich der folgenden Bereiche vorgeschlagen:

Verbindungsqualität Rad:

- ▶ Radstreifen auf Straße verlegen statt gemeinsam mit Fußgängern auf Gehweg
- ▶ Durchgehende Fahrradwege auf den Ringstraßen

Verbindungsqualität ÖV:

- ▶ On-Demand-Verkehre in Innenstadt und Stadtdörfern
- ▶ Überprüfung der Haltestellen auf gute Erreichbarkeit und Sicherheit beim Ein- und Aussteigen (z.B. Querung einer vielbefahrenen Straße zur Erreichung der Haltestelle kann Hindernis für Nutzung durch ältere Menschen und Kinder sein)
- ▶ ÖV der Zukunft: keine statischen Haltestellen mehr, selbstfahrende Busse, bedarfsgerechte Anpassung der Fahrzeuge
- ▶ Ergänzung des Linienangebotes durch (Straßenbahn-/Bus-) Ringlinie, um direktere Verbindungen zu schaffen
- ▶ Einfachere und logischere Nummerierung der Buslinien

Verbindungsqualität IV:

- ▶ Überprüfung des Entwurfs zum Ersatz der Horstbrücke auf ausreichende Breite
- ▶ Bedarfs- und uhrzeitorientierte Einbahnstraßenregelung
- ▶ E-Mobilität: Ausbau der Lade-Infrastruktur für Pedelecs und Kfz; besonders in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten und an P+R-Plätzen

Verbindungsqualität Fuß:

- ▶ Vollflächiger Zebrastreifen zwischen Gefängnis und Optik Bäumel

Intermodalität fördern:

- ▶ E-Bike-Sharing-System und normales Bike-Sharing-System einrichten
- ▶ Mehr Radabstellanlagen, insbesondere am inneren Ring und an Parks; Fahrradparkhaus am Hbf
- ▶ Umsteigemöglichkeiten am Stadtrand auf emissionsfreie Sharing-Angebote (Fahrräder, E-Mobile)

Reduzierung des Lieferverkehrs:

- ▶ Zentral organisierter Lieferverkehr von der Innenstadt nach Hause

Handlungsfeld Gestalten

Das Thema „Gestalten“ zielt darauf ab, durch die Neugestaltung des Straßenraums das Erscheinungsbild und das Platzangebot besser an die jeweilige Nutzung des Verkehrsraums anzupassen. Folgende Themen kristallisierten sich heraus:

Anpassung des Straßenraums:

- ▶ Einrichtung von mehr Zebrastreifen
- ▶ „Beispielbare Stadt“: kindgerechte Gestaltung von Schulwegen zur Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität von Fußwegeverbindungen
- ▶ Umgestalten der Cornichonstraße zur Verlangsamung des Verkehrs
- ▶ Mehr komfortable, breite Geh- und Radwege
- ▶ Weniger breite Gehwege zugunsten von Radwegen und weniger hohe Bordsteine zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- ▶ Beleuchtungskonzept überprüfen, da Umrüstung auf LEDs andere Ausrichtung der Lampen erfordert

Anpassen der Verkehrsführung und der Verkehrsregeln:

- ▶ Klares, übergeordnetes Verkehrskonzept: Gut befahrbare Durchgangsstraßen für den Kfz-Verkehr, deutliche Verkehrsberuhigung und Bevorrechtigung des nicht-motorisierten Verkehrs auf allen anderen Strecken
- ▶ Einrichtung von Fahrradstraßen
- ▶ Innenstadtring als Einbahnstraße um mehr Raum für Parken und nicht-motorisierten Verkehr zu schaffen

Umgestaltung der Infrastruktur:

- ▶ Parkraum unter die Erde verlegen
- ▶ Kreisverkehre an L509/Johannes-Kopp-Straße und Schloßstraße/Weißenburger Straße

Verbesserung der Barrierefreiheit:

- ▶ Busfahrpläne auch auf Sichthöhe von Rollstuhlfahrern und Kindern anbringen
- ▶ Probleme für Rad und Rollstuhl durch verkehrsberuhigende Installationen im Straßenraum bedenken (Beispiel Berliner Kissen in Schneiderstraße)

Handlungsfeld Lenken

Beim Thema „Lenken“ ist das Ziel, Maßnahmen zu entwickeln, die im bestehenden Verkehrsnetz die Abwicklung des fließenden Verkehrs verbessern können. Dabei wurden die folgenden vier Handlungsbedarfe identifiziert:

Verbesserung der Information im Verkehrssystem:

- ▶ Digitales Verkehrskonzept/Mobility-App → Echtzeitverkehrsdaten aufs Smartphone, Anzeige freier Parkplätze, Integration für Navigationssysteme
- ▶ Karten an zentralen Zubringern ins Stadtgebiet aufstellen
- ▶ Einheitliches Parkleitsystem mit farblich differenzierten städtischen Bereichen und Belegungsanzeige
- ▶ Parkraumkonzept: bessere Information und Kontrolle des Parkens bei Veranstaltungen, zeitliche Begrenzung der Parkdauer aufheben

Verbesserung der Markierung und Beschilderung:

- ▶ Einheitliche, gut verständliche Beschilderung der Radwege
- ▶ Besser sichtbare, einheitliche Markierung der Radwege (in beide Richtungen!)
- ▶ Markierung von Gefahrenstellen auf der Straße
- ▶ Nutzung von Signalfarben für Markierungen
- ▶ Spezielle Kennzeichnung wichtiger Radwegeachsen und übersichtliche Richtungsbeschilderung (besonders zentrale Ziele wie Innenstadt, Bahnhof, Uni, aber auch Stadtdörfer)
- ▶ Überprüfung der gesamten Richtungsbeschilderung auf Verständlichkeit für Auswärtige

Verbesserung der LSA-Steuerung:

- ▶ Anpassen der Schaltungen an vorherrschende Nutzung: auf Radstrecken mehr Grün für Radfahrer und umgekehrt auf Hauptachsen für Kfz Bevorzugung der Kfz-Ströme
- ▶ Tageszeit- und verkehrsabhängige Steuerung, effizientere Abwicklung auf dem Innenstadtring

Verbesserung des Kontrollsystems

- ▶ Effizientere Kontrollen
- ▶ Erhöhung der Kontrolldichte
- ▶ Unterbinden des Gehweg- und Radwegeparkens (auch durch bessere Markierung)

Handlungsfeld Umdenken

Im Handlungsfeld Umdenken liegt der Schwerpunkt in der Einrichtung und Etablierung neuer Mobilitätsformen und damit in der zukunftsgerichteten Ausgestaltung des Verkehrssystems in Landau. Außerdem befasste man sich intensiv mit dem Thema Kommunikation und Information über Verkehrsangebote.

Verbesserung der Information und Kommunikation zwischen Stadt und Bürgern allgemein:

- ▶ Veranstaltungen zur Information über neue Maßnahmen und verkehrliche Umgestaltungen
- ▶ Beibehalten der Informationsplattform zum beidseitigen Austausch zwischen Stadt und Bürgern über Probleme und Maßnahmen im Verkehrssektor
- ▶ Kampagnen für mehr Rücksichtnahme und Verständnis zwischen Verkehrsträgern und zur Förderung bedarfsgerechter Mobilität
- ▶ Verbesserung der Kommunikation zwischen Behörden: Austausch zwischen Verkehrsplanung und Bauplanung fördern (großer Einfluss der Bauplanung auf Verkehrsverhalten; beispielsweise könnte es unter bestimmten Voraussetzungen eine Vorgabe für Neubauten sein, dass Photovoltaikanlagen + Ladestationen für E-Mobile eingerichtet werden)

Förderung alternativer Mobilitätsformen durch die Stadt:

- ▶ Lastenfahrräder: Kostenlos für Ausleihe bereitstellen, Nutzung durch Lieferverkehr lokaler Unternehmen bewerben
- ▶ Mitnahmebänke in Stadtdörfern aufstellen und bewerben
- ▶ Aktionswoche kostenloser Nahverkehr
- ▶ ÖV-Kennenlern-Aktion: Begleitung älterer Menschen und Kinder durch „ÖV-Lotsen“, der Fahrplan- und Ticketsystem erklären kann
- ▶ Marketing-Kampagne für Alternativen zu Pkw-lastigem Einkaufsverhalten; an Kunden als auch Geschäftsinhaber gerichtet
- ▶ Mobilitätsberatung an Schulen institutionalisieren, feste Hol- und Bringzonen zur Erhöhung der Sicherheit vor Eingängen einrichten
- ▶ Einrichtung von öffentlichen Ladestationen für E-Mobile durch private Photovoltaikbetreiber ermöglichen und fördern

6. Methode der Maßnahmenbewertung

6.1 Vorgehensweise

Zur Bewertung der Maßnahmen wird der Zeitraum bis 2030 betrachtet. Daher werden alle Entwicklungen, die das Verkehrssystem beeinflussen, für das Jahr 2030 prognostiziert. Dies stellt den planerischen Rahmen dar, innerhalb dessen die Bewertung stattfindet. Die Bewertung selbst ist zu einem großen Teil durch das Zielsystem definiert. Für jede Maßnahme werden alle Unterziele mit einer Wertung von 0 bis 3 bewertet. Dabei bedeuten 0 Punkte, dass die Maßnahme keine Auswirkung auf das jeweilige Unterziel hat, 1 Punkt bedeutet, dass die Maßnahme einen schwachen positiven Einfluss hat, 2 Punkte steht für einen mittleren und 3 Punkte für einen starken Einfluss. Die Ergebnisse für die Unterziele werden gemittelt, um Gesamtbewertungen in den Zielbereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft zu erhalten.

Die Bewertungen beruhen auf den Datengrundlagen, die in Kapitel 3 vorgestellt wurden, auf Forschungsberichten zu vergleichbaren Fragestellungen und auf qualitativen Betrachtungen.

6.2 Prognose der Rahmenbedingungen für 2030

6.2.1 Siedlungsentwicklung

2015 wurde im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzepts ein Bedarf von 2.500 neuen Wohneinheiten im gesamten Stadtgebiet bis 2030 prognostiziert. Um auf die steigende Nachfrage nach Wohnraum zu reagieren, wurden durch die Initiative „Landau baut Zukunft“ mehrere Maßnahmen entwickelt. Der Wohnungsbedarf soll zu 80 % in der Kernstadt und zu 20 % in den Stadtdörfern gedeckt werden. Folgende Gebiete wurden dabei zur Umsetzung der geltenden Baulandstrategie und der Entwicklung von Neubaugebieten untersucht (Zeithorizonte beziehen sich auf die Bereitstellung von Bauland):

Innenentwicklungspotenziale

In den Stadtdörfern (200 WE):

- Arzheim: AH5 – Am Bücklersberg (bis 2018)
- Dammheim: DH6 – Alte Bahnhofstraße (bis 2018)
- Godramstein: Kapellenweg 14 (Zeithorizont unbekannt)
- Mörlheim: Südlicher Ortsrand (bis 2018)
- Queichheim: D13 – Im Dorf (bis 2018)

In der Kernstadt:

- Abschluss der laufenden Konversion Wohnpark Am Ebenberg (450 WE, bis 2021)
- Abschluss der laufenden Konversion Bahnfläche südlich der Queichheimer Brücke (150 WE, bis 2021)

Entwicklungspotenziale im Außenbereich

In den Stadtdörfern:

- Arzheim: Am Bittenweg (45 WE, ab 2021)
- Dammheim: In der Wäschgasse (35 WE, ab 2025)
- Godramstein: Am Kalkgrubenweg (65 WE, ab 2021)
- Mörlheim: Östlich DGH (30 WE, ab 2025)
- Mörzheim: Am Schlittweg (25 WE, ab 2021)
- Nußdorf: Am Kirchenstück (25 WE, ab 2025)
- Queichheim: Östliche Kraftgasse (45 WE, ab 2025)
- Wollmesheim: An den Finkenwiesen (20 WE, ab 2021)

In der Kernstadt:

- Westlich der Hagenauer Straße (200 WE, ab 2021)
- Südlich der Wollmesheimer Straße (erster Entwicklungsabschnitt 400 WE, zweiter Entwicklungsabschnitt 600 WE, ab 2021)

Aufgrund dieser Erweiterung und Verdichtung der Siedlungsflächen ist eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage insgesamt zu erwarten. Aufgrund der Ausweisung der Neubaugebiete in Landau Südwest ist insbesondere auf der Achse Wollmesheimer Straße – Innenstadt eine deutliche Verkehrszunahme zu erwarten.

6.2.2 Klimaschutzkonzept und Klimaanpassungskonzept

Die Treibhausgasemissionen sind in Landau seit 1990 zwar gemäß aktuellem Klimaschutzkonzept um 9 % zurückgegangen, der Anteil der verkehrsbedingten Emissionen hat dabei aber eher zugenommen, wie Abbildung 36 zeigt.

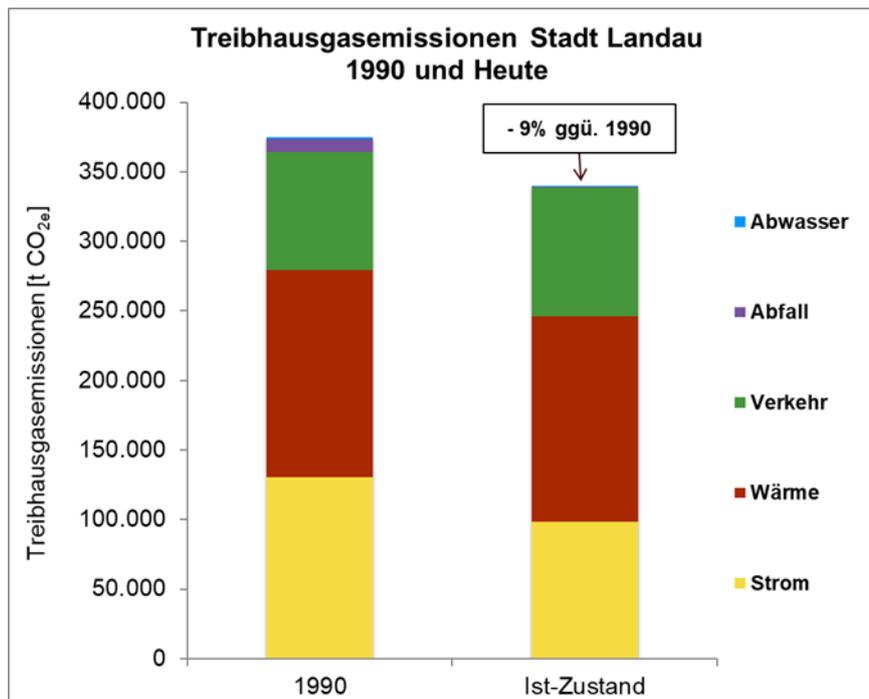


Abbildung 36: Treibhausgasemissionen der Stadt Landau (1990 und IST-Zustand) (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Landau)

Die Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen stellt somit eine wichtige Herausforderung dar. Neben planerischen Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen ist die Entwicklung der Fahrzeugflotte ein wesentlicher Baustein. So geht man im Klimaschutzkonzept für die Stadt Landau davon aus, dass bis zum Jahre 2050 keine Fahrzeuge mit konventionellen Verbrennungsmotoren mehr im Straßenverkehr unterwegs sind, wie Abbildung 37 zeigt. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, müssen bereits heute und in den kommenden Jahren die Voraussetzungen für die Durchdringung alternativer Antriebe geschaffen werden. Die Stadt Landau ist mit der verstärkten Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie mit der Etablierung des Elektroauto-Sharingsystems ESEL, den es weiterzuführen und auszubauen gilt, bereits auf einem guten Weg zur Schaffung der entsprechenden Infrastruktur.

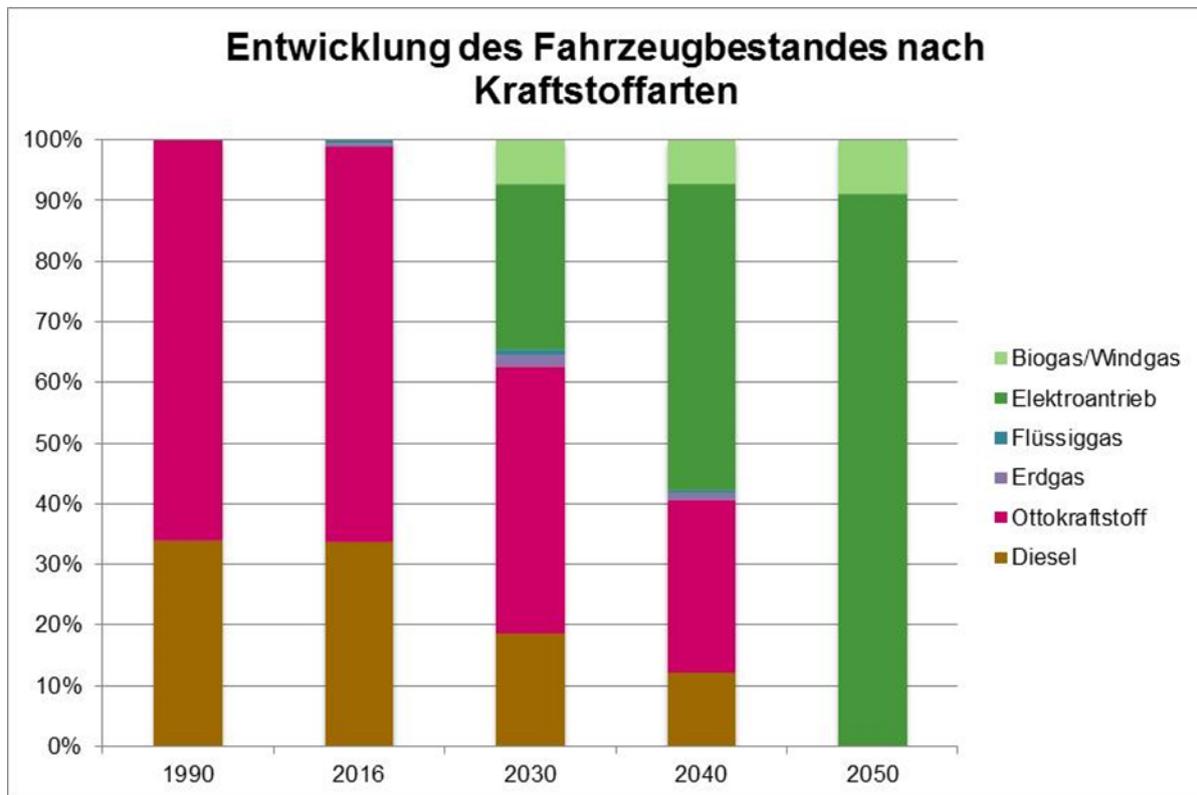


Abbildung 37: Entwicklung des Fahrzeugbestandes nach Kraftstoffarten im Verkehrssektor bis 2050 (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Landau)

Das Klimaschutzkonzept und das Mobilitätskonzept sind eng miteinander verzahnt. So ist im Klimaschutzkonzept der Ausbau des Anteils alternativer klimafreundlicher Antriebe als konkretes Handlungsziel benannt. Dies gilt es im Mobilitätskonzept mit entsprechenden Maßnahmen zu unterfüttern. Neben der aktiven Förderung solcher Systeme durch die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur spielt auch die Mitnahme der Bevölkerung auf diesen Weg eine wichtige Rolle. Gerade die Stadt kann hier eine Vorbildfunktion für die Bürgerinnen und Bürger übernehmen, indem sie bewusst auf neue Technologien setzt und auf diese Weise zum Mitmachen animiert.

In diesem Zusammenhang ist im Klimaschutzkonzept auch die Einrichtung der Stelle eines Klimaschutzmanagers vorgesehen mit der Aufgabe, in Landau Maßnahmen zum Klimaschutz voranzutreiben und in der Umsetzung zu unterstützen. Dies beinhaltet auch entsprechende Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept, welche der Reduzierung der Schadstoffemissionen dienen.

Während das Klimaschutzkonzept Strategien entwickelt, um die Gesamt-CO₂-Bilanz Landaus zu verbessern, beleuchtet das Klimaanpassungskonzept die Entwicklung des Landauer Mikroklimas und die daraus entstehenden Belastungen für die Landauer Bürger. Als Ergebnis definiert die Untersuchung Stadtgebiete, die für den Luftaustausch zwischen Innenstadt und den kühleren östlichen Randlagen besonders wichtig sind. Daraus erwachsen auch Rahmenbedingungen für die verkehrliche Infrastruktur. Bis zum Projektabschluss lag das finale Stadtklimakonzept allerdings noch nicht vor.

6.2.3 Stadtentwicklungsplanung

In der Stadt Landau werden aktuell zahlreiche Planungen zur Umgestaltung von einzelnen Teilgebieten vorangetrieben. Allen Planungen gemeinsam ist die Schaffung von Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Ein wichtiger Baustein hierbei ist die entsprechend verträgliche Gestaltung des Straßenraums zur Attraktivierung der Räume für die Bewohner und Besucher Landaus. Als wesentliche Projekte sind in diesem Zusammenhang zu nennen:

- ▶ Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- ▶ Umgestaltung Weißquartierplatz
- ▶ Landau Südwest
- ▶ Campus Süd
- ▶ Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ISEK)

Aufgabe des Mobilitätskonzepts ist es, durch geeignete Maßnahmen die Ziele der Stadtentwicklungsplanung zu unterstützen und den Verkehr in einer Form zu gestalten, die die geplanten Attraktivierungen der Stadträume unterstützt.

6.2.4 Allgemeine Entwicklung im Öffentlichen Verkehr

Zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Landau sowie der Region liefern unterschiedliche Gutachten/Ausarbeitungen wichtige Erkenntnisse. Zum Einem ist hier der aktuell in Aufstellung befindliche Nahverkehrsplan für Landau und die südliche Weinstraße. Hier werden einige – allerdings noch nicht in den politischen Gremien abgestimmte – Maßnahmenvorschläge zu den Themenbereichen Barrierefreiheit, Intermodalität, Mobilitätsmanagement sowie zur Linienführung der ÖV-Linien gemacht. Diese wurden bei den Maßnahmenentwicklungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts aufgegriffen und vor dem Hintergrund der verkehrsträgerübergreifenden Gesamtbetrachtung überprüft und ggf. aufgegriffen. Eine weitere wichtige Grundlagenquelle für die Entwicklung im öffentlichen Verkehr ist das Gutachten „Stadtverkehr in Landau“ des Büros Planmobil. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden u.a. drei Maßnahmenvorschläge zur Überarbeitung des Stadtbusangebots in Landau untersucht.

- ▶ Variante 1 sieht eine Optimierung der Bestandslösung vor, die in erster Linie eine Verbesserung der Anbindung des Neuen Messplatzes beinhaltet. Kleinere Verbesserungen (Verlegung, Streichung oder Neueinrichtung von Haltestellen) würden auch auf anderen Linien vorgenommen. Der Takt würde grundsätzlich unverändert bleiben.
- ▶ Variante 2 beinhaltet neben einer Shuttlebuslinie zwischen Neuem Messplatz und dem Hauptbahnhof eine weitere Verdichtung des Angebots durch Neueinrichtung einer Linie von der August-Croissant-Straße über den Hauptbahnhof zur Robert-Bosch-Straße. Auf den Verbindungen in die Stadtdörfer würde ähnlich wie bisher mindestens ein Stundentakt angeboten.

- Variante 3 sieht zusätzlich zu den in Variante 2 beschriebenen Verbesserungen eine Verdichtung des Angebots auf den Linien in die Stadtdörfer vor, sodass zu den Hauptbedienungszeiten auf diesen Verbindungen mindestens ein Halbstundentakt erreicht wird.

Die große Lösung aus Variante 3 sieht die weitreichendsten Angebotsverbesserungen sowohl im Stadtgebiet Landau als auch hinsichtlich der Anbindung der Stadtdörfer vor. Sie wurde am 12.02.2019 im Bauausschuss sowie am 19.02.2019 im Stadtvorstand zur Umsetzung beschlossen.

Diese Überlegungen werden durch das Mobilitätskonzept unterstützt. Ziel muss es sein, ein flächendeckendes attraktives ÖV-Angebot bereitzustellen, das am Bedarf orientiert ist und Anreize schafft, verstärkt den ÖV als Alternative zum Individualverkehr zu nutzen.

6.2.5 Allgemeine Entwicklung im motorisierten Individualverkehr

Wie in Kapitel 3.1.3 aufgezeigt, waren im Straßennetz Landau zwischen den Jahren 2009 und 2016 überwiegend Verkehrszunahmen zu verzeichnen. An einigen neuralgischen Punkten zeigen sich besondere Zunahmen, so z.B. auf der Queichheimer Brücke (+14 %) und der Maximilianstraße (+15,6 %). Auch in der Martin-Luther-Straße und der Königstraße, wo die Flächenkonkurrenz mit Fuß-, Rad-, und Lieferverkehr besonders hoch ist, ist eine weitere Zunahme des Verkehrs trotz der Einbahnstraßenregelung zu verzeichnen. Weiterhin sind die Auswirkungen der Entwicklung des Wohnpark Am Ebenberg sowie der Bau der Paul-von-Denis-Straße mit einer starken Zunahme des Verkehrs in der Cornichonstraße deutlich zu erkennen. Auffallend ist außerdem die Belastungszunahme auf den südwestlichen Hauptverkehrsachsen Weißenburger Straße, Zweibrücker Straße, Südring und Xyländerstraße mit circa 10 % und mehr. Auch auf einigen Zuflüssen zum Stadtgebiet sind zum Teil erhebliche Zunahmen von über 10 % gemessen worden, so zum Beispiel auf der Annweilerstraße und der L509 (AS LD-Zentrum). In der Verkehrsuntersuchung von Modus Consult wurde zudem eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf Grundlage der Bundesverflechtungsprognose zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans berechnet. Sofern keine weiteren Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen berücksichtigt werden, ergibt sich bis ins Jahr 2030 über das gesamte Stadtgebiet eine flächenhafte Verkehrszunahme im Vergleich zu 2016, wie Abbildung 38 deutlich zeigt.

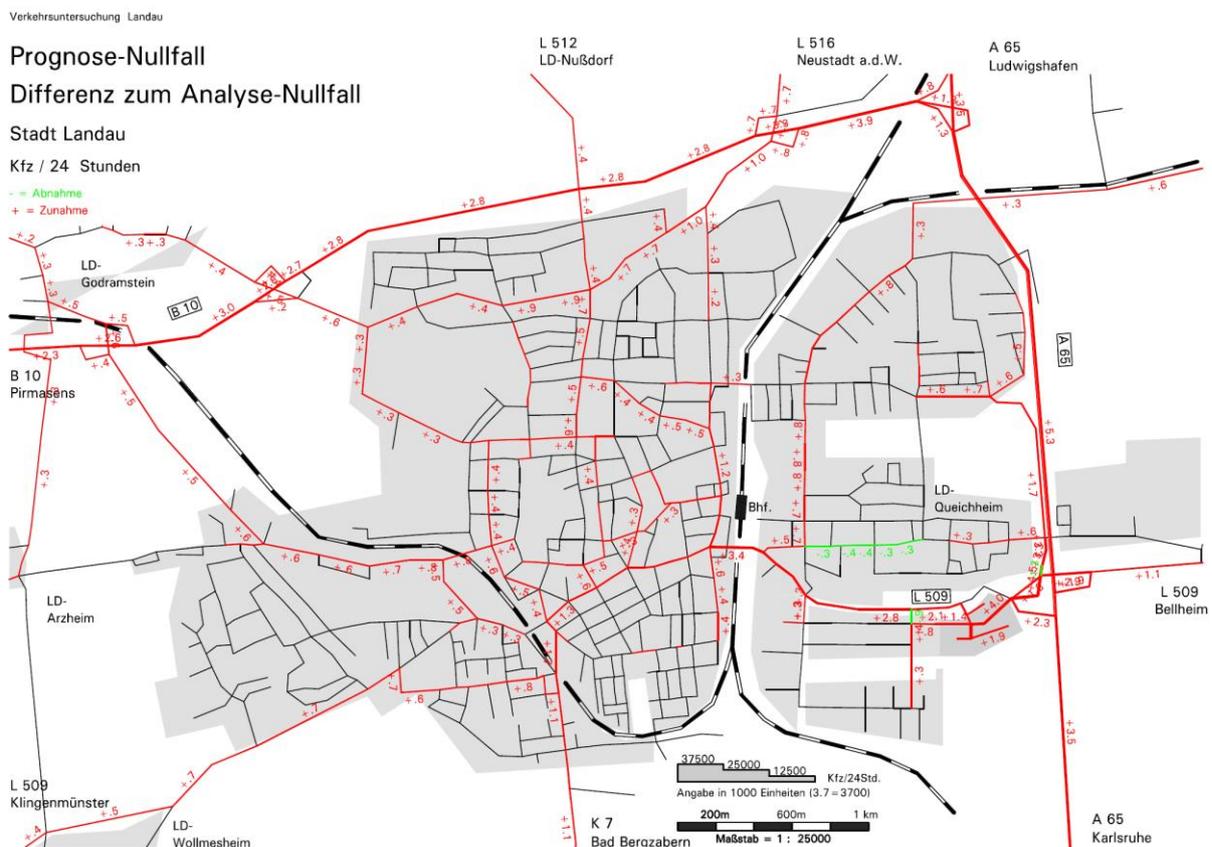


Abbildung 38: Kfz-Differenzbelastungsdarstellung 2030 im Vergleich zu 2016, Angaben in 1000 Kfz/24 h. Quelle: Verkehrsuntersuchung Landau, Modus Consult, Juni 2017

Werden zusätzliche Wohn- und Gewerbeentwicklungen berücksichtigt, ist mit zusätzlichen Belastungszunahmen im Kfz-Verkehr zu rechnen.

Die prognostizierten Belastungszunahmen verdeutlichen das Erfordernis von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Kfz-Verkehr. Dies betrifft auf der einen Seite Maßnahmen zur besseren Lenkung und Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen. Auf der anderen Seite ergibt sich hieraus das Erfordernis der Schaffung bzw. Förderung von Alternativen zum Individualverkehr, um den Trend der Belastungszunahme im Kfz-Verkehr zu stoppen und nach Möglichkeit umzukehren.

6.2.6 Allgemeine Entwicklung im Fuß- und Radverkehr

In den letzten Jahren wurden durch verschiedene Einzelmaßnahmen bereits viele Verbesserungen für den Radverkehr in Landau vorgenommen und damit dem Radverkehr eine wachsende Relevanz zugesprochen. Insbesondere die zunehmenden Studierendenzahlen an der Universität Koblenz-Landau weisen auf eine eher zunehmende Bedeutung des Fahrrads für die Nahmobilität in Landau hin. Eine allgemeine Entwicklung stellt die zunehmende Verbreitung von neuen Fahrradtypen wie Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern dar. Pedelecs ermöglichen eine bequemere Benutzung des Fahrrads insbesondere auf Steigungstrecken und erschließen dadurch neue Nutzergruppen. Auch Lastenräder haben durch elektrische Unterstützung ein

größeres Potenzial zur Verbreitung für Anwendungen durch Privatnutzer aber auch für kleinere gewerbliche Lieferverkehre.

Allerdings stellen diese Entwicklungen auch höhere Ansprüche an die Infrastruktur, da durch Pedelecs und E-Bikes die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten einiger Nutzergruppen erhöht werden.

7. Maßnahmen und Bewertungsergebnisse

7.1 Überblick

Um die Übersichtlichkeit über die zahlreichen Maßnahmen zu verbessern, wurden diese nach der Einordnung in die Handlungsfelder Gestalten, Lenken und Umdenken weiter kategorisiert. Dazu wurden Maßnahmenbündel definiert, die jeweils ähnliche Maßnahmen unter einem Thema zusammenfassen. Unterhalb dieser Maßnahmenbündel wurden die Einzelmaßnahmen zu Maßnahmenbausteinen zusammengefasst. Dies sind in der Regel Maßnahmen, die sehr ähnliche Prozesse in der Umsetzung erfordern. Ein Beispiel dafür ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen. Die Einzelmaßnahmen werden diesen Bausteinen zugeordnet, sodass auf einen Blick erkennbar ist, an welchen Orten in Landau überall die Einrichtung neuer Fußgängerüberwege geprüft werden soll.

Die Maßnahmen wurden alle auf ihren Wirkungsbeitrag in den Zielbereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft bewertet. Zusätzlich wurden Richtwerte zur zeitlichen Umsetzbarkeit, den Kosten und der Relevanz im Netzzusammenhang für die einzelnen Maßnahmen bestimmt. Die Netzrelevanz spiegelt beispielsweise wider, wie stark eine Route nachgefragt ist und ob es gute Alternativrouten gibt. Der Wert gibt also einen Anhaltspunkt für die Wichtigkeit der jeweiligen Maßnahme an dem spezifischen Ort, während die Bewertung nach dem Zielsystem eher die generelle Wirksamkeit von Maßnahmen untersucht. Einen Überblick zum Vorgehen und zentraler Erkenntnisse gibt das Kapitel 7.5. Die vollständige Bewertung für alle Maßnahmen befindet sich im Anhang.

Im Folgenden werden zunächst die Maßnahmenbündel und -bausteine einzeln vorgestellt und die Relevanz für das Mobilitätskonzept begründet. Im Fließtext erfolgt eine Beschreibung der Leitgedanken für jedes Maßnahmenbündel. Eine Auflistung aller Einzelmaßnahmen nach Handlungsfeldern und Maßnahmenbündeln befindet sich ebenfalls im Anhang.



Handlungsfeld	Nummer	Maßnahmenbündel	Maßnahmenbausteine
Gestalten	1	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Umgestaltung des Straßenraums
			Kreuzungsgeometrie umgestalten
Gestalten	2	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Instandsetzung von Straßenraum/Wegen
			Ausbau Rad- und Fußwege
Gestalten	2	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Barrierefreie Umgestaltung
			Bessere Beleuchtung von Wegen
Gestalten	2	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung/Umgestaltung
			Fußgängerüberwege
Lenken	3	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Parkraummanagement
			Verbesserung Radabstellanlagen
			Parkleitsystem
	4	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radaufstellflächen
Einrichtung Fahrradstraße			
Öffnung Einbahnstraßen + gesperrter Wege für Radfahrer			
5	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Verbesserte Markierung von Radwegeführungen	
		Beschilderungskonzept Rad- und Fußwege	
		Förderung ÖV	
6	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Ausbau intermodaler Mobilitätsstationen	
		Überarbeitung und Koordinierung von Signalprogrammen	
		Geschwindigkeitsanpassung Kfz-Verkehr	
Umdenken	7	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Änderung der Verkehrsführung
			Kommunikationsmaßnahmen
			Verwaltungsseitige Maßnahmen und Digitalisierung
	8	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Mobilitätsmanagement
Förderung Sharing-Systeme			
9	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Sichere Schulwege	
		Förderung E-Mobilität	
10	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Förderung nicht-motorisierter Lieferverkehr	
		Integrierte Verkehrsplanung und Ausbau ÖV in Landau Südwest	
10	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Nachhaltige Neubauplanung Landau Südwest	
		Nachhaltige Neubauplanung Landau Südwest	

Abbildung 39: Handlungsfelder, Maßnahmenbündel und Maßnahmenbausteine des Mobilitätskonzepts

7.2 Handlungsfeld Gestalten

Im Handlungsfeld Gestalten wurden alle Maßnahmen subsummiert, die zur Herstellung der Vorrangnetze oder zur Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität bauliche Änderungen erfordern. Dies kann entweder eine integrierte Umgestaltung von Straßenraum erfordern, oder sich auf eigenständige oder einzelne Infrastrukturelemente für den Fuß- und Radverkehr beziehen.

7.2.1 Maßnahmenbündel 1: Anpassung des Straßenraums an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung

Zur Anpassung des Straßenraums an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung sind Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraumes, der Kreuzungsgeometrie und zur Instandsetzung von Verkehrswegen nötig.

Im Maßnahmenbaustein „Umgestaltung des Straßenraumes“ werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die eine großflächige und integrierte Umgestaltung erfordern. Die gestalterische Komponente von Straßeninfrastruktur durch beispielsweise Raumaufteilung, Materialwahl und Parkraumgestaltung hat einen großen Einfluss auf Aufenthaltsqualität und auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Ein gutes Beispiel für die integrierte Neugestaltung von Verkehrsraum ist die Ostbahnstraße. Diese Maßnahmen erfordern alle ein Gesamtkonzept. Weitere Handlungsschwerpunkte sind einige Straßen in der Kernstadt die sanierungsbedürftig sind und bei denen durch die Definition von Radvorrangrouten neue Anforderungen an deren Gestaltung entstanden sind. Außerdem gibt es einige Straßenzüge, die grundsätzlich in gutem Zustand sind, die nach Meinung vieler Bürger nicht „umfeldgerecht“ genutzt werden, sprich, die als Durchgangsstraßen genutzt oder mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden obwohl sie in Wohngebieten liegen oder an Kindergärten und Schulen vorbeiführen. Hier gilt es gestalterische Maßnahmen zu prüfen, die mit geringerem finanziellem Aufwand als eine komplette Überplanung zu Verbesserungen führen.

Die Anpassung des Straßennetzes an die Vorrangnetze und die Umfeldnutzung erfordert in einigen Fällen auch die bauliche Umgestaltung von Kreuzungen. Eine Anpassung der Kreuzungsgeometrie ermöglicht die Umverteilung von vorhandenem Raum zu den einzelnen Verkehrsträgern und/oder eine effizientere Abwicklung des Verkehrsflusses.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 1: Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Anpassung der Ausgestaltung des Verkehrsraums an die jeweilige Nutzung (sowohl durch die Verkehrsteilnehmer als auch durch die jeweils anliegenden Flächen und Einrichtungen) ➔ Abwägung zwischen teilweise gegensätzlichen Nutzungsansprüchen ➔ Die Bereitstellung eines für alle Verkehrsteilnehmer sicher benutzbaren Verkehrsnetzes ist gegenüber der Verbindungsfunktion zu priorisieren 	
Umgestaltung des Straßenraums	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Reduktion der lokalen Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs und Verbesserung des Verkehrsflusses ➔ Erhöhung der Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer ➔ Verbesserung der Aufenthaltsqualität
Kreuzungsgeometrie umgestalten	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Sicherheit erhöhen durch Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der Verkehrsführung ➔ Wege verkürzen für Fuß und Rad ➔ Leistungsfähigkeit erhöhen für Kfz-Verkehr
Instandsetzung von Straßenraum/Wegen	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Sicherheit verbessern durch geeigneten Belag, Gestaltung und Beleuchtung

7.2.2 Maßnahmenbündel 2: Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes

Die Herstellung eines geschlossenen Rad- und Fußwegenetzes erfordert auf baulicher Seite neben dem Ausbau der Wege auch die barrierefreie Umgestaltung, eine bessere Ausleuchtung von Wegen und die Einrichtung oder Umgestaltung von Fußgängerüberwegen. Dadurch sollen attraktive Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, die durch eine barrierefreie Ausgestaltung die gleichberechtigte Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen im Verkehrssystem fördern. Die Beleuchtung ist ein wichtiger Aspekt für die Herstellung der Vorrangnetze, da es im Winter zu den abendlichen Hauptverkehrszeiten bereits dunkel ist und bewusst Routen abseits der Hauptstraßen geschaffen werden sollen, die unter Umständen bisher über keine Straßenbeleuchtung verfügen. Die Vorrangnetze sollten aber ganzjährig befahrbar sein, um eine echte Alternative für Wege im Alltag darzustellen.

Die Grundlage für die Bestimmung erforderlicher Neubaumaßnahmen von Radwegen bietet das Radvorrangnetz. Die Herstellung von Lückenschlüssen entlang des Netzes soll ein Grundgerüst schaffen, das es ermöglicht, alle Teile Landaus sicher mit dem Rad zu erreichen.

Grundsätzlich ist das Landauer Straßennetz, das entlang der Radvorrangnetze liegt, gut mit Radwegen ausgestattet. Eigene Radverkehrsanlagen sind im Allgemeinen nur an Straßen mit Tempo 50-Regelung erforderlich. Entlang dieser Strecken, die gleichzeitig zum Radvorrangnetz gehören, sind überwiegend Radverkehrsanlagen vorhanden. Trotzdem gibt es Netzlücken, an denen die vorhandene Infrastruktur ungenügend ausgestaltet ist oder Abschnitte mit Radverkehrsführung unterbrochen sind.

Bezüglich der Einrichtung von Beleuchtung sind in erster Linie die Parks im Landauer Stadtgebiet zu nennen, da diese eine hohe Relevanz auch als Verbindungswege haben. In der Bürgerbeteiligung wurden weitere Mängel an anderen Orten genannt.

Auch zur Bestimmung fehlender Fußgängerüberwege wurden Landauer Bürger bei den Beteiligungen befragt sowie eigene Ortsbegehungen durchgeführt. Mängel zeigten sich hier vor allem in der Südweststadt und am Westring.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 2: Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Attraktivierung der Fußwegeverbindungen (bezüglich Direktheit und Sicherheit) ➔ Erhöhung der Aufenthaltsqualität ➔ Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen und Mobilitätsangebote für Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung 	
Ausbau Rad- und Fußwege	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Lückenschlüsse herstellen, wo es im bestehenden Netz keine sicheren und komfortablen Wegeführungen gibt ➔ Sicherheit des schwachen Verkehrs verbessern ➔ Verständlichkeit der Verkehrsführung für Fuß und Rad herstellen
Barrierefreie Umgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Verbesserung der Orientierung und Sicherheit für Sehbehinderte (insbesondere an Stellen, an denen Übergänge zum Straßenraum nicht durch einen Bordstein getrennt sind) ➔ Verbesserung der Zugänglichkeit und sozialen Teilhabe für Gehbehinderte
Bessere Beleuchtung von Wegen	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer bei Dunkelheit ➔ Gute Sichtbarkeit querender Fußgänger für Kfz an Fußgängerüberwegen ➔ Gute Ausleuchtung des Untergrunds entlang von Wegen

Einrichtung/Umgestaltung Fußgängerüberwege	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Verbesserung der Sicherheit an Fußgängerüberwegen ➔ Verbesserung der Querbarkeit und Reduzierung Barrierewirkung
---	---

7.3 Handlungsfeld Lenken

Im Handlungsfeld Lenken werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die eine Änderung der Verkehrsregelung oder von Markierungen erfordern.

7.3.1 Maßnahmenbündel 3: Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs

Das Maßnahmenbündel Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs zielt sowohl auf den motorisierten als auch auf den nicht-motorisierten Verkehr. Parksuchverkehr stört sowohl den Autofahrer selbst als auch das Umfeld, verursacht vermeidbare Emissionen und sollte daher minimiert werden. Gerade in Gebieten mit hoher Aufenthaltsqualität und einem großen Anteil nicht-motorisiertem Verkehr, wie in der Nähe von Fußgängerzonen und Schulen, ist es sinnvoll, den Parkverkehr zu begrenzen. Schließlich hat auch die Anordnung von Parkständen einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. In diesem Kontext ist gerade entlang von Vorrangnetzen des Rad- und Fußverkehrs zu prüfen, ob eine Neuordnung von Parkständen zur Minimierung von Unfallrisiken und Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer notwendig ist. Diese Aspekte werden in den Maßnahmenbausteinen Parkraummanagement und Parkleitsystem abgedeckt. Zu ersterem gehört eine Überarbeitung der Kostenstruktur, sodass gewährleistet ist, dass innenstadtnahes Parken konsequent teurer ist als auf den großen Parkplätzen in den Außenbereichen. Über das Parkleitsystem soll gewährleistet werden, dass diese Kostenstruktur auch transparent und die jeweiligen Parkmöglichkeiten, besonders die weniger stark ausgelasteten, leicht auffindbar sind. Ein umfassendes dynamisches Parkleitsystem ist aufgrund der guten Verfügbarkeit von Parkraum in Landau und der damit verbundenen hohen Kosten nicht sinnvoll. Es sollte allerdings ein Konzept entwickelt werden, wie der Parkverkehr bei der Sperrung großer Parkflächen aufgrund von Veranstaltungen frühzeitig umgelenkt werden kann (halbdynamisches System).

Ein weiterer Aspekt des Themas Parkens ist, dass auch Radfahrer, insbesondere Pedelec-Fahrer, oder Nutzer neuer Mobilitätsformen wie Elektro-Scooter oder ähnliches, hochwertige Abstellmöglichkeiten benötigen. Diese steigern neben dem Komfort für Radfahrer auch die Attraktivität von Gewerbestandorten für radfahrende Kunden und haben einen vergleichsweise geringen Flächenverbrauch. Durch das Reduzieren von „Wildparken“ tragen Abstellanlagen auch zur Attraktivierung des Stadtbildes bei. Am Hauptbahnhof, anderen Bahnhöfen und wichtigen Umsteigepunkten sind Radabstellanlagen außerdem ein sehr wichtiger Baustein für die Verbesserung der Multimodalität. Gerade an Bahnhöfen spielt die Diebstahlsicherung eine große Rolle. Hier gibt es durch abschließbare Radboxen bereits ein Angebot, allerdings sollte dieses auf weitere Bahnhöfe ausgeweitet und die Kapazitäten und das Serviceangebot überprüft werden. Neben den in den Maßnahmen genannten „Hotspots“ des Fahrradparkens sollten Abstellanlagen nach und nach flächendeckend installiert werden.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 3: Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs</p>	
<ul style="list-style-type: none"> → Strukturierung des Parkraums → Reduktion des Parksuchverkehrs → Schaffung nutzungsgerechter Radabstellanlagen 	
Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> → Reduktion der Parkverkehre in sensiblen innenstädtischen Gebieten → Erhöhung der Sicherheit des fließenden Verkehrs durch Überarbeitung von Parkstandsmarkierungen
Verbesserung Radabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> → Vermeidung von Wildparken → Attraktivierung der Innenstadt für radfahrende Kunden → Förderung von B+R
Parkleitsystem	<ul style="list-style-type: none"> → Vermeidung von Parksuchverkehr durch Leitung ortsfremder Verkehre auf Parkplätze mit großen Kapazitäten

7.3.2 Maßnahmenbündel 4: Sichere und durchgängige Radwegeführung

Für eine sichere Infrastruktur für den Radverkehr sind auch Markierung und verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen wichtig. Lichtsignalanlagen („Ampelschaltungen“) und Radwegeführung an Kreuzungen haben erheblichen Einfluss auf die Zeitverluste für Radfahrer. Daher gibt es ein großes Potenzial, den Radverkehr durch bessere Markierungen und Verkehrsführung zu fördern.

Es gibt verschiedene Bausteine in der Radinfrastruktur, die mit verhältnismäßig geringem Aufwand realisiert werden können, wie z.B.:

Radaufstellflächen ermöglichen das Aufstellen von Radfahrern vor den an einer Ampel wartenden Kraftfahrzeugen. Dadurch können die Radfahrer vor den Kfz die Kreuzung überfahren und damit gesichert sowohl rechts als auch links abbiegen. Außerdem ergeben sich Zeitvorteile für die Radfahrer und eine verbesserte Aufenthaltsqualität, da sie nicht zwischen den Fahrzeugen warten müssen. Diese Führungsform eignet sich gut für untergeordnete Knotenpunktarme, an denen es keine Fahrstreifenaufweitungen für Abbieger gibt.

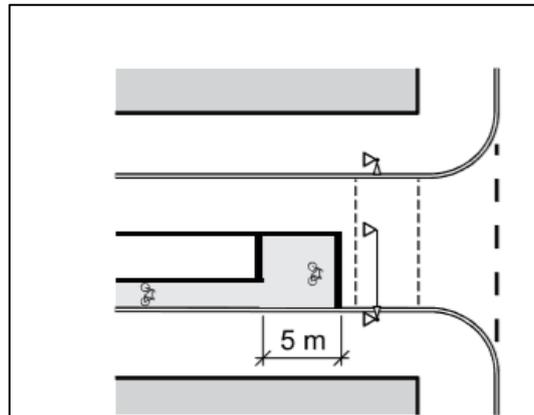


Abbildung 40: Skizze eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Quelle: (FGSV, 2010).

Fahrradstraßen eignen sich besonders bei hohem Radverkehrsaufkommen und geringen Kfz-Aufkommen zur Verbesserung der Akzeptanz und Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrern. Da der gesamte Straßenraum von Radfahrern genutzt werden darf, sind sie besonders von Vorteil, um Radfahrern einen breiten Verkehrsraum und damit die Möglichkeit zum nebeneinander fahren zu geben. Es gelten allerdings gewisse Einsatzgrenzen bezüglich der Kfz-Verkehrsstärken, innerhalb denen die Einrichtung einer Fahrradstraße zulässig ist.

Die Öffnung von Einbahnstraßen stellt eine sehr kostengünstige Maßnahme dar, um die Wege für Radfahrer zu verkürzen und damit den Radverkehr zu fördern. Je nach Straßenraum sind außerdem flankierende Maßnahmen zu prüfen, die die Sichtbarkeit entgegenkommender Radfahrer für den Kfz-Verkehr und die Befahrbarkeit für die Radfahrer sicherstellen, z.B. durch eine geeignete Parkstandanordnung. Bei geringem zu erwartenden Radverkehrsaufkommen können aus dem gleichen Grund auch Fußwege für den Radverkehr freigegeben werden, wobei die Fußgänger Vorrang haben sollten (Bsp. Zeichen Fußweg - Radfahrer frei).

Schließlich sind gut sichtbare Markierungen eine Voraussetzung, um die Verständlichkeit der Radwegeführung zu gewährleisten und um die Sicherheit von Radfahrern im Mischverkehr oder an Kreuzungen deutlich zu verbessern. Insbesondere farbliche Markierungen erhöhen die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern für den Radverkehr. Ebenso wichtig ist ein deutlicher Versatz von Kfz- und Radfahrer-Haltelinien an Kreuzungen, um zu gewährleisten, dass Radfahrer immer im Blickfeld von Kfz-Fahrern sind. Die Markierung von Radanlagen an Kreuzungen kann außerdem zügiges Queren von Radfahrern und eine durchgängige, verständliche Wegeführung gewährleisten.

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten zur Führung der Radfahrer an Kreuzungen. Besonders problematisch ist in der Regel das Linksabbiegen in Tempo 50-Bereichen, besonders wenn der Radverkehr vorher auf einem Radweg geführt wird. Grundsätzlich gibt es die zwei Möglichkeiten direktes oder indirektes Linksabbiegen. Beim direkten Abbiegen kann der Radverkehr entweder mit dem Kfz-Verkehr oder auf einer eigenen Spur für Radfahrer geführt werden. Bei der indirekten Führung kann der Radverkehr mit dem Fußverkehr geführt oder über eigene Radaufstellbereiche mit zusätzlichem Signal für Radfahrer geführt werden. In Landau gibt es bislang noch wenige Kreuzungen mit gut ersichtlicher Führung des Radverkehrs für

Linksabbieger. Für Strecken auf Radvorrangnetzen, die entlang hoch belasteter Straßen führen, sollten einheitliche und sichere Führungsformen definiert werden.

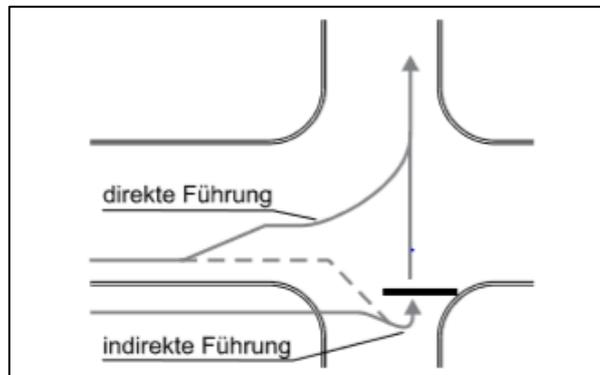


Abbildung 41: Linksabbiege-Führungsmöglichkeiten für Radfahrer. Quelle: (FGSV, 2010).

In jedem Fall sollte gewährleistet sein, dass die Wegeführung leicht verständlich ist. Auch für die Wegeführung an Kreuzungen gilt, dass ein möglichst einheitliches Bild über die gesamte Stadt hinweg zur Verständlichkeit und damit Sicherheit beiträgt.

Im Mischverkehr können Piktogramme zum Verständnis der Radwegeführung beitragen. Diese können beispielsweise entlang von Fußwegen, die für den Radverkehr freigegeben aber nicht verpflichtend sind.

Außerdem sind alle Radwege und die Radwegeführungen an Kreuzungen hinsichtlich ihrer Dimensionierung und Sicherheit regelmäßig zu überprüfen. Dabei sind Strecken entlang des Vorrangnetzes zu priorisieren.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 4: Sichere und durchgängige Radwegeführung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Richtlinienkonforme Gestaltung von Radwegen und Radwegeführungen an Kreuzungen ➔ Radinfrastruktur ist hinsichtlich der Dimensionierung und Sicherheit aufgrund der Dynamik neuer Entwicklungen im Radverkehr regelmäßig zu überprüfen ➔ Strecken entlang des Vorrangnetzes sind beim Ausbau zu priorisieren 	
<p>Radaufstellflächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Vermeidung von Konflikten mit rechts- und linksabbiegenden Kfz ➔ Radfahrer ins Blickfeld von Autofahrern rücken ➔ Wartezeiten reduzieren, indem Radfahrer gebündelt die Kreuzung queren ➔ Aufenthaltsqualität und subjektives Sicherheitsgefühl verbessern

Einrichtung Fahrradstraße	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Verbesserung der Akzeptanz und Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrern ➔ Bei hoher Bedeutung des Radverkehrs Radfahrern die Möglichkeit geben, nebeneinander zu fahren
Öffnung Einbahnstraßen + gesperrter Wege für Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Wege für Radverkehr verkürzen ➔ Verkehrsberuhigte Wege/Straßen für den Radverkehr zugänglich machen
Verbesserte Markierung von Radwegeführungen	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Sicherheit von Radfahrern im Mischverkehr und an Kreuzungen verbessern ➔ Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern für den Radverkehr erhöhen ➔ Zügiges Queren von Radfahrern an Kreuzungen ermöglichen ➔ Durchgängige, verständliche Wegeführung gewährleisten

7.3.3 Maßnahmenbündel 5: Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität

Der ÖPNV und dessen Kopplung mit anderen Mobilitätsangeboten hat in Landau noch Entwicklungspotenzial. Dafür müssen nicht nur die Routen der Stadtbusse und deren Verknüpfung mit dem Schienenverkehr optimiert werden, sondern auch zusätzliche Angebote geschaffen und bessere Informationen über ÖPNV und Routen für den nicht-motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Beschilderung und Information sind zentral für die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems als auch für die Nahmobilität. Damit auch Ortsfremde sich gut orientieren können, müssen diese Informationen – äquivalent zur Beschilderung im Straßenverkehr – leicht verständlich und durchgängig vorhanden sein. Dafür benötigt es entlang der Vorrangnetze ein Beschilderungskonzept. Für die Radwege sollte die durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlene Wegweisung angewendet werden. Während im Radverkehr alle Hauptverbindungen innerhalb Landaus und zu den Stadtteilen beschildert werden sollten, sind im Fußverkehr einzelne Achsen besonders wichtig, z.B. zwischen Bahnhof und Innenstadt, Altem Meßplatz und Innenstadt, sowie neuem Messplatz und Innenstadt. Auch die im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts aufgewerteten Fußwege entlang der Queich sollten durch bessere Beschilderung leichter für Ortsfremde auffindbar sein.

Zur Förderung des ÖV-Systems ist als eine wichtige Maßnahme die Verbesserung der Anbindung des Neuen Messplatzes zu sehen. Dies wurde auch mehrfach in der Bürgerbeteiligung angeregt. Die dortige Stadtentwicklung als „Campus Süd“ mit neuen Gewerbeflächen und einer Ansiedlung der Universität erfordert eine verbesserte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ebenso wurde eine bessere Anbindung der Stadtdörfer gefordert. Auch

dynamische Anzeigetafeln sind eine Möglichkeit, den ÖV durch bessere Information attraktiver zu machen. Die Optimierung des Liniennetzes wurde eingehend im Gutachten „Stadtverkehr in Landau“ von Planmobil behandelt. Der Vorschlag zur busseitigen Anbindung des neuen Messplatzes an die Innenstadt sowie allgemein die Bessere ÖV-seitige Erreichbarkeit der Stadtdörfern wird mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts unterstützt.

Ein weiteres wichtiges Element zur Attraktivierung des ÖV ist die Einrichtung intermodaler Mobilitätsstationen. Durch die Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV und P+R- sowie B+R-Anlagen sollen Anreize gesetzt werden, das jeweils optimale Verkehrsmittel zu wählen.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 5: Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität</p> <p>→ Intermodalität und Umweltverbund stärken</p> <p>→ Modal Split des ÖV erhöhen</p>	
Beschilderkungskonzept Rad- und Fußwege	→ Verständlichkeit der Wegeführungen im Fuß- und Radverkehr erhöhen
Förderung ÖV	→ Angebotsqualität des Busverkehrs in Landau verbessern
Ausbau intermodaler Mobilitätsstationen	<p>→ Intermodales Angebot stärken</p> <p>→ Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Verbesserung des Angebots auf der "letzten Meile" attraktivieren</p>

7.3.4 Maßnahmenbündel 6: Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit tragen einerseits optimierte Ampelschaltungen und veränderte Verkehrsführungen bei. Durch Maßnahmen in diesen Feldern können Konflikte minimiert und Kreuzungen effizienter gestaltet werden. Andererseits können Sicherheitsanforderungen aber auch zu einer Änderung der erlaubten Geschwindigkeiten führen. Dabei werden die Sicherheitsaspekte sowie Effekte auf die Umwelt mit Aspekten der Leistungsfähigkeit abgewogen.

Ein großer Teil der Maßnahmen zur Überarbeitung und Koordinierung von Signalprogrammen betrifft die Leistungsfähigkeit. Dabei ist das Ziel, durch Anpassung der einzelnen Anlagen und intelligente Steuerungen über mehrere Anlagen hinweg die vorhandene Infrastruktur besser auszunutzen. Dies soll beispielsweise den Verkehrsfluss auf der stark belasteten Achse Zweibrücker Straße – Schloßstraße – Marienring – Rheinstraße verbessern. Ein weiterer Aspekt betrifft das Erkennen von Radfahrern an den Kreuzungen, das laut Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung nicht an allen Kreuzungen gegeben ist. Einzelne Maßnahmen haben auch kürzere Wartezeiten und eine verbesserte Sicherheit für Fußgänger zum Ziel.

Eine Änderung der Verkehrsführung ist nur an einzelnen Kreuzungen notwendig. Prominentestes Beispiel dafür ist die Schlössel-Kreuzung, wo mit einer Änderung der Fahrtbeziehungen eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit erreicht werden soll.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 6: Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Verbindungsqualität auf wichtigen Hauptverkehrsachsen erhalten und verbessern ➔ Verkehrssicherheit im untergeordneten Netz und in sensiblem Umfeld erhöhen ➔ Effizienz- und Sicherheitsgewinne durch Optimierung von Ampelschaltungen realisieren 	
Überarbeitung und Koordinierung von Signalprogrammen	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Reduktion von Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs ➔ Steigerung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer
Änderung der Verkehrsführung	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch übersichtliche Kreuzungsgestaltung
Geschwindigkeits-anpassung Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Anpassen der tatsächlichen oder erlaubten Geschwindigkeiten an den Verkehrsraum

7.4 Handlungsfeld Umdenken

Im Handlungsfeld Umdenken sind Maßnahmen enthalten, die Perspektiven aufzeigen sollen, wie neue Fahrzeugkonzepte und nicht-motorisierte Verkehrsmittel in den Alltag integriert werden können. In diesem Handlungsfeld gibt es zwar nur wenige Maßnahmen, allerdings stellen die Einzelmaßnahmen häufig größere Projekte dar, die einen entsprechend großen Aufwand seitens der Verwaltung erfordern. Da Information und subjektive Wahrnehmung das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten aber entscheidend beeinflussen, sind auch diese Maßnahmen von großer Bedeutung für den Erfolg der Maßnahmenumsetzung insgesamt.

7.4.1 Maßnahmenbündel 7: Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Bei den bewusstseinsbildenden Maßnahmen steht der Faktor Kommunikation im Vordergrund. Die Verkehrsteilnehmer sollten über die Möglichkeiten und Regeln im Verkehrssystem möglichst gut unterrichtet sein. Dafür muss die Einrichtung neuer Infrastrukturelemente oder intermodaler Mobilitätsangebote gut kommuniziert werden. Unter dem Maßnahmenbaustein Kommunikationsmaßnahmen werden folglich unter anderem die Information über größere Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern vorgeschlagen. Ein weiterer wichtiger Kommunikationskanal sind Schulen und andere Bildungseinrichtungen. Diese sollten ebenfalls in Informationsprojekte eingebunden werden. Gerade das Wissen über die Rechtslage bezüglich Radinfrastruktur ist über alle Altersklassen hinweg oft unzureichend. Wenigen Radfahrern und Autofahrern ist beispielsweise bewusst, wo eine Benutzungspflicht gilt und wo nicht. Die Einführung einer neuen Fahrradstraße könnte beispielsweise mit Informationsmaterial und

Veranstaltungen seitens anliegender Schulen begleitet werden. Auch ein Mobilitätsstadtplan, der alle Mobilitätsangebote in Landau aufzeigt, trägt zur Bewusstseinsbildung von Einwohnern und Besuchern bei.

Im Maßnahmenbaustein „Verwaltungsseitige Maßnahmen und Digitalisierung“ geht es nicht nur um die Kommunikation von Stadtverwaltung zu Bürgern, sondern auch von Bürgern zu Stadtverwaltung und innerhalb der Stadtverwaltung. Um den Austausch zwischen Bürgern und Verwaltung zu stärken, ist die Weiterführung der Beteiligungsplattform auf der Webseite des Mobilitätskonzepts ein wichtiges Werkzeug. Auch innerhalb der Verwaltung könnten neue Strukturen geschaffen werden, um sicherzustellen, dass die Belange aller Verkehrsträger gleichberechtigt im Planungsprozess berücksichtigt werden.

Mobilitätsmanagement ist ein weiterer Ansatz, um die Information über das Mobilitätsangebot in Landau zu stärken. Eine Mobilitätszentrale wäre ein Anlaufpunkt für alle Interessierten, um sich Informationen einzuholen und idealerweise auch konkrete Verwaltungsvorgänge abzuwickeln. Darunter kann unter anderem das Mieten von Fahrradboxen, der Kauf von Zeitkarten des VRN und die Registrierung bei einem Mietradsystem fallen. Gerade bei einer Zunahme der intermodalen Mobilitätsangebote ist es wichtig, dass auch die Informationen darüber und der Zugang dazu aus einer Hand angeboten wird, um den entstehenden Aufwand für Pendler, die beispielsweise das Fahrrad auf dem Weg zum Bahnhof nutzen, zu minimieren. Ein weiterer Aspekt des Mobilitätsmanagements ist es, für Unternehmen ein Informationsangebot zu schaffen, wie sie zu einer nachhaltigen Mobilität ihrer Mitarbeiter beitragen können.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 7: Bewusstseinsbildende Maßnahmen</p>	
<p>➔ Verkehrsverhalten durch Information und Aufmerksamkeitserhöhung positiv beeinflussen</p> <p>➔ Kommunikation zwischen Verwaltung und Bürgern verbessern</p>	
Kommunikationsmaßnahmen	<p>➔ Änderungen im Verkehrssystem kommunizieren und Akzeptanz schaffen</p> <p>➔ Verhaltensänderungen unterstützen</p> <p>➔ Kooperatives Miteinander im Verkehrssystem unterstützen</p>
Verwaltungsseitige Maßnahmen und Digitalisierung	<p>➔ Kommunikation innerhalb der Verwaltung und zwischen der Verwaltung und den Bürgern verbessern</p>
Mobilitätsmanagement	<p>➔ Informationen über umweltfreundliche Mobilitätsangebote verbessern</p>

7.4.2 Maßnahmenbündel 8: Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV

Motivation dieses Maßnahmenbündels ist es, auf kurzen, innerstädtischen Distanzen gezielt den Umstieg vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel zu fördern. Gerade im sensiblen innerstädtischen Bereich ist es sinnvoll, vermeidbare Pkw-Verkehre zu identifizieren und andere Möglichkeiten anzubieten. Die zwei Maßnahmenbausteine „Förderung Sharing-Systeme“ und „Sichere Schulwege“ sollen in konkreten Situationen Alternativen zur Nutzung des Privat-Pkws bieten. Beispielhaft ist hier die Nahmobilität am Zielort FÜR Einpendler nach Landau genannt. Ein Bikesharing-System schafft hier eine weitere Möglichkeit, auch ohne Pkw innerhalb Landaus flexibel mobil zu sein. Auch Mitfahrerbanken können einen Beitrag dazu leisten, indem durch nachbarschaftliches Engagement z.B. in den Stadtdörfern ältere Menschen flexibler mobil sein können.

Ein weiteres auch in der Bürgerbeteiligung viel diskutiertes Thema ist der Hol- und Bringverkehr zu Schulen. Besonders im Bereich der Universität und der dortigen Schule wird zu Stoßzeiten die Verkehrssituation als sehr gefährlich für Fußgänger empfunden. Gerade mangelnde Verkehrssicherheit veranlasst aber viele Eltern dazu, das Kind mit dem Auto zu fahren². Eine gute, sichere Infrastrukturgestaltung für zu Fuß gehende und Rad fahrende Schüler ist daher zentral für die Reduktion dieser Verkehre. Neben anderen verkehrsberuhigenden Maßnahmen am Nordring (siehe Kapitel 8.1) wird daher auch eine Hol- und Bringzone am Alten Meßplatz vorgeschlagen. Dadurch sollen die Verkehre besser gebündelt werden mit dem Ziel, dass weniger Fahrzeuge direkt bis zur Schule bzw. dem Uni-Parkplatz fahren, sondern die Kinder am Alten Meßplatz aussteigen und von dort zu Fuß gehen. Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Sicherheit im Schülerverkehr sind sogenannte Pedi- oder Velobusse. Das Modell wird in der Schweiz erfolgreich angewendet und bedeutet, dass sich Kinder auf dem Schulweg an vordefinierten „Haltestellen“ treffen und von dort gemeinsam mit Begleitung durch einen Erwachsenen zur Schule laufen. Die Stadt hat hier die Möglichkeit, durch Kommunikation mit den Schulen, mit Infomaterialien sowie durch Unterstützung der konkreten Organisation solche Initiativen zu fördern.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 8: Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV</p>	
<p>→ Verlagerungen hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern</p> <p>→ Emissionen reduzieren und Sicherheit verbessern insbesondere an Schulen und Kindergärten</p>	
<p>Förderung Sharing-Systeme</p>	<p>→ Alternative zum Auto auf Wegen schaffen, die vom ÖV nicht gut abgedeckt werden können</p>

² Der Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC gibt einen guten Überblick über das Thema. Abrufbar unter <https://www.adac.de/verkehr/kindersicherheit/elterntaxi-hol-bringzonen/>

Sichere Schulwege	<ul style="list-style-type: none"> ➔ eigenständige Mobilität von Schülern und frühzeitige Bewusstseinsbildung stärken ➔ Verkehrssicherheit an Schulen und Kindergärten verbessern
-------------------	---

7.4.3 Maßnahmenbündel 9: Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte

Die Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte ist ein zentraler Baustein, um Schadstoff- und CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren. Kernpunkte sind hierbei die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen und neuere, leichte Fahrzeugkonzepte mit alternativen Antrieben für Alltags- und Lieferverkehr. Die Flottendurchdringung mit Gering- oder Null-Emissions-Fahrzeugen hat den größten Einfluss auf die Gesamtemissionen des Landauer Verkehrs.

Die Stadt hat über zwei Hebel Einfluss auf diese Entwicklung: Über die Bereitstellung einer öffentlichen Infrastruktur für diese Fahrzeuge und über die eigene Flotte. Letzterer hat zwar wenig direkten Einfluss auf die Gesamtemissionen aufgrund der geringen Anzahl von Fahrzeugen, kann aber durch den sogenannten Multiplikatoreffekt, also eine gewisse Vorbildfunktion, Impulse für Landauer Bürger setzen. Wenn die Stadt selbst nachhaltige Fahrzeuge wie z.B. Lastenräder verleiht oder solche Projekte fördert, erleichtert dies auch den Zugang zu diesen Fahrzeugen und damit das „Erfahren“ der neuen Technologien für die Bürger.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 9: Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Infrastruktur für lokal emissionsfreie Fahrzeuge ausbauen ➔ Zugang zu neuen umweltfreundlichen Fahrzeugkonzepten ermöglichen 	
Förderung E-Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Nutzung von lokal emissionsarmen Fahrzeugen in Landau fördern ➔ Emissionen senken und Luftqualität verbessern
Förderung nicht-motorisierter Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ➔ nachhaltige Alternativen für Lieferverkehre der vielen kleingewerblichen und mittelständischen Betriebe in Landau schaffen

7.4.4 Maßnahmenbündel 10: Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten

Ein Kernthema für die nachhaltige Entwicklung des Landauer Verkehrssystems ist die sinnvolle verkehrliche Anbindung der Neubaugebiete, die u.a. im Landauer Südwesten geplant sind. Neubaugebiete bieten die Möglichkeit, sowohl die dortige verkehrliche Infrastruktur als auch die Wohnbebauung selbst integriert auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse auszurichten. Zudem bieten die geplanten Quartiere in Landau aufgrund ihrer kurzen Distanz zur Innenstadt gute Voraussetzungen, um nicht-motorisierte Mobilität attraktiv zu gestalten.

Besonders wichtig ist dabei die Ausgestaltung der verkehrlichen Anbindung. Dabei gilt es, die Wohnviertel verkehrsberuhigend zu gestalten und attraktive und direkte Wege für Radfahrer und Fußgänger Richtung Zentrum sowie angrenzende Stadtteile gleichberechtigt einzuplanen. Ebenfalls sollte eine Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr gewährleistet werden, sobald das Areal genutzt wird. Gleiches gilt für Carsharing- und Bikesharing-Stationen. Um konkrete Maßnahmen entwickeln zu können, muss allerdings der Planungsprozess weiter vorangeschritten sein. Ansätze, die sich aus dem bestehenden Straßennetz ergeben, wurden im Maßnahmenbaustein „Integrierte Verkehrsplanung und Ausbau ÖV“ ausgearbeitet. Ein planerisches Gesamtkonzept, das intermodale Mobilitätsangebote in die Infrastruktur einbindet, ist die Voraussetzung dafür, dass die Neubaugebiete attraktiv für Menschen sind, die auf ein eigenes Auto möglichst verzichten wollen und ebenso dafür, dass Zugezogene Anreize erhalten, das Mobilitätsverhalten neu zu strukturieren.

Bei der Planung von neuen Wohnbebauungen ist es zwingend, die Elektrifizierung des Verkehrs mitzudenken. Diese Maßnahmen sind im Maßnahmenbaustein „Nachhaltige Neubauplanung“ zusammengefasst. Zwar hat die Stadt hier nur indirekte Einflussmöglichkeiten, wenn sie selbst nicht Bauherr ist. Es gibt aber die Möglichkeit, in der Bebauungsplanung bestimmte Vorgaben zu setzen, die Kommunikation zu steuern und den gesamten Prozess der Bauleitplanung transparent und unter Einbeziehung der Bürger zu gestalten.

<p>! Kurz gefasst: Leitgedanken für das Maßnahmenbündel 10: Nachhaltige Neubauplanung Landau Südwest</p>	
<p>➔ Geplantes Neubaugebiet Landau Südwest stadt- und umweltverträglich verkehrlich anbinden</p>	
Integrierte Verkehrsplanung und Ausbau ÖV in Landau Südwest	➔ Verkehrsanbindungen frühzeitig so planen, dass umweltfreundliche Mobilität gefördert wird
Nachhaltige Neubauplanung	➔ Umweltfreundliche Verkehrsmittel in Wohnbebauung berücksichtigen

7.5 Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse

Die Einzelmaßnahmen wurden hinsichtlich ihres Potenzials zur Zielerreichung in allen drei Zielbereichen bewertet. Dabei wurde keine Gewichtung vorgenommen, da alle Oberziele als gleichberechtigt angesehen werden. Zu beachten ist dabei, dass eine geringe Bewertung in einem Zielbereich nicht durch eine hohe Bewertung in einem anderen Zielbereich ausgeglichen werden kann. Eine feste Priorisierung ergibt sich erst aus der Einzelbetrachtung der Maßnahmen im Kontext der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und anderer geplanter Maßnahmen.

Die Bewertung der Zielerreichung ermöglicht eine erste fachliche Einordnung der Maßnahmen, die im weiteren Umsetzungsprozess berücksichtigt wird. Einen weiteren wichtigen Anhaltspunkt für die Priorisierung liefert die Bewertung der Netzrelevanz. Diese bewertet den Nutzen einer Maßnahme bezüglich der Verbesserung der Verkehrsqualität und -sicherheit an einer konkreten

Stelle im Netz. Die Liste der Maßnahmenbewertungen im Anhang ist daher zuerst nach Summe der Maßnahmenbewertungen und dann nach Netzrelevanz absteigend sortiert.

Einen hohen Zielerreichungsgrad weisen insbesondere solche Maßnahmen auf, die in vielen verschiedenen Zielbereichen eine Wirkung erzielen.

8. Beispielprojekte

8.1 Umgestaltung des Areals um den Alten Meßplatz

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde eine Reihe von Maßnahmen entwickelt mit dem Ziel den gesamten Bereich zwischen Meßplatz und Uni attraktiver und sicherer zu gestalten und für einen reibungsloseren Verkehrsablauf zu sorgen. Anhand dieses Beispiels wird auch die Verzahnung der unterschiedlichen Handlungsfelder deutlich. Unter das Handlungsfeld Gestalten fällt der Umbau der Kreuzung Nordring/An 44 zu einem Minikreisel und perspektivisch die Neugestaltung der Fortstraße. Trotz der Dominanz des Fuß- und Radverkehrs an dieser Stelle ist die Fortstraße derzeit eher autogerecht gestaltet. Durch eine Überplanung kann dem Fußverkehr mehr Platz zugesprochen werden und der Vorrang von Fuß- und Radverkehr auch intuitiv wahrnehmbar werden.

Bereits kurzfristig umsetzbar sind aber die Maßnahmen im Handlungsfeld Lenken. Dazu gehören die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Fortstraße und Am Kronwerk, die Anpassung der Ampelschaltung an der Kreuzung Fortstraße/Nordring und die Aufbringung von Rad-Piktogrammen auf dem Nordring zwischen An 44 und Fortstraße, um die Führung des Radverkehrs auf der Straße zu verdeutlichen. Durch das Einrichten einer Fahrradstraße wird den Radfahrern Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr zugesprochen, was bedeutet, dass sich die Autofahrer bezüglich Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen müssen. Es ist Radfahrern außerdem gestattet nebeneinander zu fahren, was gerade im Schülerverkehr einen Komfortgewinn bedeutet. Ziel dieser Maßnahme ist auch, dass durch eine Senkung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auch für Fußgänger die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden zunehmen.

Dieses Konzept wird vervollständigt durch weitere Maßnahmen im Handlungsfeld Umdenken. Durch die Einrichtung eines Elternhalts soll der Hol- und Bringverkehr einheitlich geregelt und flüssiger abgewickelt werden. Eine mögliche Umsetzung zeigt Abbildung 42. Dies soll vor allem dazu beitragen, dass zu Fuß gehende Schüler nicht durch den Autoverkehr gefährdet werden. Weitere begleitende Maßnahmen sind Informationskampagnen zu den umgesetzten Maßnahmen. Es bietet sich außerdem im Rahmen des Umbaus die Möglichkeit zu einer ansprechenderen Gestaltung beispielsweise durch Begrünung und Sitzgelegenheiten für die Schüler. Die Information und Bewusstseinsbildung ist im Zusammenhang mit diesem Projekt besonders wichtig, damit der Elternhalt angenommen wird. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnte das Projekt außerdem als Modell für andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor weiteren Landauer Schulen dienen.



Abbildung 42: Prinzipskizze einer möglichen Umsetzung des Elternhalts. (Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap.org)

8.2 Mobilitätsstation Westbahnhof

Der Westbahnhof ist neben dem Hauptbahnhof, dem Südbahnhof und Godramstein einer von vier Schienenhalten in Landau. Im derzeitigen Zustand besitzt er ein wenig ansprechendes und einladendes Erscheinungsbild, wie Abbildung 43 zeigt. Die Bahnsteige sind aufgrund ihrer geringen Höhe nicht barrierefrei, es mangelt an Abstellanlagen für den Radverkehr, an Stellplätzen für den Kfz-Verkehr sowie an modernen Fahrgastinformationssystemen.



Abbildung 43: Westbahnhof (eigene Aufnahme)

Daher soll am Westbahnhof im Zuge der Umgestaltung und Modernisierung eine intermodale Mobilitätsstation entstehen. Dafür wird das Gelände am Bahnhofszugang neu gestaltet. Der Bahnsteig als auch die zugehörige Bushaltestelle in der Westbahnstraße sollen barrierefrei umgebaut werden. Neben der Bereitstellung von P+R-Parkplätzen sollen auch ansprechende B+R-Anlagen eingerichtet werden. Dafür sollen überdachte, aber frei zugängliche Abstellanlagen und zusätzlich abschließbare Fahrradboxen eingerichtet werden. Auch die Zufahrt in der An 44 soll umgestaltet werden. Dafür wird die Einengung der Pkw-Fahrspur geplant, was geschwindigkeitsdämpfend wirkt, und die Markierung von Radfahrstreifen zwischen Westbahnstraße und Beginn der Fahrradstraße. Außerdem ist die Stationierung von Leihfahrrädern, sobald in Landau ein Mietradsystem eingesetzt wird, geplant.

8.3 Verbesserung der Verkehrslenkung an der Schlüssel-Kreuzung

Der Knotenpunkt Schloßstraße/Xylinderstraße/Weißenburger Straße – in Landau besser bekannt als Schlüssel-Knoten - gehört mit einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 31.000 Kfz/24h zu den wenigen neuralgischen Punkten im gut funktionierenden Straßennetz. Grund hierfür sind neben der hohen Verkehrsbelastung die sich überlagernden Hauptströme von Westen bzw. Süden nach Osten in der Morgenspitze sowie in den Gegenrichtungen in der Abendspitze. Darüber hinaus führt die direkt südlich des Knotens gelegene Einmündung der Cornichonstraße aufgrund der geringen Knotenpunktabstände zu Störungen im Verkehrsfluss.

Vor diesem Hintergrund werden durch die Stadt Landau Planungen vorangetrieben mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssituation an der Schlüssel-Kreuzung. Eine wesentliche Randbedingung ist hierbei die geplante Siedlungsentwicklung Landau Südwest, infolge derer mit einer weiteren Belastungszunahme in diesem Bereich zu rechnen ist. Anfang 2018 konnte bereits durch eine Optimierung der Signalsteuerung die Freigabezeit des Rechtsabbiegers von der Weißenburger Straße in die Schloßstraße erhöht werden, was kurzfristig zu einer Verbesserung der Verkehrssituation geführt hat. Diese Maßnahme war ein erster Schritt zur Verbesserung des Problempunktes „Nicht ausreichende Leistungsfähigkeit“, allerdings sind zur weiteren Optimierung des Knotenpunktbereichs weitere Maßnahmen gerade vor dem Hintergrund der Entwicklung von Landau Südwest erforderlich. Aus diesem Grund hat die Stadt Landau auf Grundlage von Verkehrserhebungen des Büros Modus Consult, Ulm sowie von verkehrstechnischen Untersuchungen von GEVAS, Karlsruhe eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt mit dem Ziel, die Verkehrsführung in diesem Bereich zu verbessern. Die Überlegungen reichen hierbei von geringfügigen Änderungen in der Fahrstreifenführung im unmittelbaren Knotenpunktbereich über die Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen und weiterer Änderungen in der Verkehrsführung bis hin zu umfassenden Umbauten des Knotenpunktbereichs.

Im Mobilitätskonzept selbst werden für die Schlüssel-Kreuzung Maßnahmen zur Optimierung der Abbiegebeziehungen sowie zur Verbesserung der LSA-Steuerung empfohlen. Letzterer Punkt ist vor allem vor dem Hintergrund einer intelligenten vollständig verkehrsabhängigen Signalsteuerung auf den gesamten Vorrangnetz-Streckenügen von der Rheinstraße bzw. Maximilianstraße über den Marienring und die Schloßstraße zur Weißenburger Straße bzw. Zweibrücker Straße. Die Schlüssel-Kreuzung ist einer der zentralen Knotenpunkte auf diesen Streckenügen, auf dem sich mehrere hoch belastete Fahrtbeziehungen überlagern.

Die Schlüssel-Kreuzung ist zusammengefasst eines der Beispiele, bei dem aktuelle städtische Planungen und das Mobilitätskonzept ineinander übergehen. Die Entwicklung der konkreten Planungsüberlegungen erfolgen in einer separaten Machbarkeitsstudie, das Mobilitätskonzept stellt dagegen den Rahmen für die Planungsmaßnahmen zur Verfügung, so dass die Planungen Teil eines Gesamtkonzepts sind und nicht isoliert ein Bereich betrachtet wird.

9. Fazit

Mit dem Mobilitätskonzept steht der Stadt Landau eine umfassende Studie als Handlungsleitfaden zur künftigen Entwicklung des Gesamtsystems Verkehr zur Verfügung. Das Konzept betrachtet in einem integrierten Ansatz sämtliche Verkehrsarten Fuß, Rad, Kfz und ÖV sowie übergeordnete Themen wie Barrierefreiheit, Intermodalität, Verkehrssicherheit und Klimaschutz. Dieser integrierte Ansatz war schließlich Motivation für den Titel „Landau vernetzt Mobilität“. Dieser zeigt sich auch direkt im zentralen Baustein des Mobilitätskonzepts – der Definition von Vorrangnetzen für die Verkehrsarten Kfz, Rad und Fuß. Diese Vorrangnetze sind einerseits Basis für ein leistungsfähiges sowie sicher zu benutzendes und durchgehendes Netz für alle Verkehrsteilnehmer. Sie schaffen andererseits Voraussetzungen für eine nutzergerecht ausgebildete Infrastruktur. Die wesentlichen Grundgedanken bei der Entwicklung der Vorrangnetze waren die folgenden:

Für den Kfz-Verkehr besteht bereits heute ein klar gegliedertes und weitgehend leistungsfähiges Straßennetz. Diesen Zustand gilt es beizubehalten und punktuell an neuralgischen Stellen zu verbessern. Der Kfz-Verkehr ist auf leistungsfähigen Achsen zu bündeln und die Erreichbarkeit aller Stadtgebiete sicherzustellen. In besonders schützenswerten und sensiblen Gebieten ist der Kfz-Verkehr in verträglicher Form zu führen und gegebenenfalls zu reduzieren.

Die großen Gewerbeansiedlungen Landaus sind ohne Durchfahren des innerstädtischen Bereichs direkt von der A 65 und der B 10 aus erreichbar. Diese Vorteile gilt es beizubehalten, um insbesondere den Schwerverkehr in Landau möglichst gering zu halten.

Für den Rad- und Fußverkehr besteht ein grundlegendes Netz, das an neuralgischen Punkten und einigen Routen mit besonderer Bedeutung für diese Verkehrsträger ausgebaut und gestärkt werden muss. Dabei sollten sowohl die Anforderungen sicherheitsbedürftiger Verkehrsteilnehmer berücksichtigt als auch auf eine direkte und zeitsparende Führung geachtet werden.

Zur Umsetzung und Verbesserung der Vorrangnetze wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der einen Handlungsrahmen aufzeigt und auch Hinweise der Landauer Bürgerinnen und Bürger zu konkreten Verbesserungswünschen aufgreift. Dieser bildet die Basis um schrittweise in den kommenden Jahren umgesetzt und erweitert zu werden. Dabei sind folgende Handlungsschwerpunkte für eine nachhaltige Entwicklung des Landauer Verkehrssystems wichtig:

Für den Radverkehr wurden in den vergangenen Jahren in Landau bereits zahlreiche Verbesserungen hinsichtlich der Infrastruktur erreicht. Diesen Weg gilt es in den kommenden Jahren fortzuführen, um ein durchgehendes und sicher zu benutzendes Radverkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet bereitzustellen. Landau besitzt u.a. aufgrund seines Status als Universitätsstadt ein hohes Radfahrerpotenzial, das es bestmöglich zu bedienen gilt.

Der Radverkehr sollte nach Möglichkeit getrennt vom Fußverkehr geführt werden, um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden und Radfahrern möglichst zügige Verbindungen zu ermöglichen. Gleichzeitig sind Konflikte zum Kfz-Verkehr zu minimieren.

Die Anlagen für die Fußgänger sind barrierefrei auszuführen. Zentrale Einrichtungen in Landau (z.B. Kindergärten, Schulen, Universität) müssen sicher und komfortabel zu Fuß erreichbar sein.

Der Innenstadtbereich ist vom Parksuchverkehr zu entlasten. Ziel sollte es einerseits sein, Verkehre auf ausreichend vorhandene innenstadtnahe Stellplätze (z.B. Alter Meßplatz) zu leiten. Andererseits ist das Stellplatzangebot im direkten Innenstadtbereich klar zu strukturieren, um ein attraktives und sicheres Umfeld für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Der öffentliche Nahverkehr in Landau besitzt starkes Verbesserungspotenzial. Landau besitzt zwar eine gute Anbindung an den schienengebundenen Regionalverkehr, die innerstädtischen Buslinien werden mit Ausnahme der Schulbusse aber nur schwach frequentiert. Ziel sollte es sein, durch eine engere Taktung der Busse sowie durch optimierte Liniennetze alle Gebiete Landaus mit einem attraktiven ÖV-Angebot auszustatten. Diesbezüglich sollte auch über alternative Bedienformen nachgedacht werden.

Die Haltestellen im ÖV sind barrierefrei auszubilden, um den Zugang zum ÖV zu erleichtern. Zudem sind an zentralen Haltestellen (z.B. Hauptbahnhof und Westbahnhof) qualitativ hochwertige intermodale Verknüpfungen (z.B. P+R/B+R) vorzusehen.

Landau besitzt mit stadtmobil und ESEL bereits etablierte Carsharing-Systeme. Diese sind weiter zu fördern und auszuweiten und durch Bikesharing zu erweitern.

Alternative Antriebsformen (Stichwort Elektromobilität) sind zu fördern durch einen entsprechenden Ausbau der Ladeinfrastruktur und zusätzliche unterstützende Maßnahmen.

Gesamtziel ist eine zukunftsgerechte Ausgestaltung der Mobilität in Landau mit einem funktionierenden und leistungsfähigen Verkehrssystem für den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, also der öffentliche Verkehr sowie der Rad- und Fußverkehr, sind bestmöglich zu stärken und zu fördern, um zusätzlich zur Pkw-Nutzung eine gleichwertige, emissionsarme Alternative anzubieten. Unter diesen Prämissen wurde ein umfassender Maßnahmenkatalog mit nahezu 200 Einzelmaßnahmen aufgestellt. Jede Einzelmaßnahme wurde anhand eines Zielsystems unter den drei Nachhaltigkeitszielen Gesellschaft – Umwelt – Wirtschaft bewertet und priorisiert. Im Ergebnis steht ein zeitlich differenziertes Umsetzungskonzept für die Mobilitätsplanung Landaus in den kommenden Jahren. Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität nehmen im Mobilitätskonzept breiten Raum ein. Gerade in innerstädtischen Bereichen ist künftig eine stark zunehmende Bedeutung der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) zu erwarten. Um diesen Prozess zu unterstützen, bedarf es entsprechender Infrastruktur, die in Landau teilweise bereits vorhanden ist, aber noch viel Entwicklungspotenzial besitzt. Diese hohe Bedeutung ist nicht als Herabsetzung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Kfz, zu sehen. Vielmehr ist es wie oben beschrieben Ziel des Mobilitätskonzepts, für alle Verkehrsteilnehmer gleichwertige und bedarfsgerechte Infrastruktureinrichtungen und Rahmenbedingungen zu entwickeln. Im Kfz-Verkehr besteht die Herausforderung insbesondere darin, ein leistungsfähiges Hauptnetz beizubehalten und ihn in sensiblen Gebieten möglichst verträglich zu gestalten. Deshalb finden sich Maßnahmen zum Kfz-Verkehr im Vergleich zum Radverkehr nur in geringerem Umfang im Maßnahmenkatalog wieder, da zudem bewusst auf rein restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr verzichtet wurde.

Das Mobilitätskonzept ist als „Betriebsanleitung“ zu verstehen, welches der Stadt den Rahmen für die strategische Mobilitätsplanung vorgibt. Die fachliche Bewertung der Maßnahmen ist Grundlage für anstehende fachliche Diskussionen. Die Priorisierung ist Ergebnis fachlicher Bewertungen und politischer Diskussionen. Die inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen ist Aufgabe der aktuellen und künftigen Planungsprozesse bis zur Beschlussfassung durch die Stadtpolitik.

Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzepts ist die Anforderung, dass dieses nicht als in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt und weiterentwickelt wird und vor allem auch in die weiteren Rahmenplanungen wie die Stadtentwicklung und die Klimaschutzplanung integriert werden. Im aktuellen Klimaschutzkonzept ist bereits angeregt, dass die Stelle eines Klimaschutzmanagers eingerichtet wird, der sich auch mit den klimarelevanten Aspekten des Mobilitätskonzepts befasst. Eine solche inhaltliche Verknüpfung ist immens ertragreich in der künftigen Umsetzung beider Konzepte.

Das Mobilitätskonzept ist fortlaufend anhand aktueller Grundlagendaten zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Exemplarisch sind an dieser Stelle zwei Punkte genannt:

Die Erhebungsergebnisse „Mobilität in Städten – SrV“ sind in das Mobilitätskonzept einzuarbeiten, da mit diesen Daten eine umfassende Informationsbasis zum Mobilitätsverhalten der Landauer Bevölkerung vorliegen wird. Dies kann Einfluss auf einzelne Maßnahmen und vor allem deren Bewertung und Priorisierung haben.

Die Stadt Landau überprüft momentan die Notwendigkeit für ein makroskopisches multimodales Verkehrsmodell. Ein solches Modell ermöglicht eine wesentlich detailliertere Bewertung von einzelnen Maßnahmen. Verkehrliche Wirkungen können dann nicht nur qualitativ abgeschätzt, sondern quantifiziert werden. Nach der Erstellung eines solchen Modells sollten die Bewertungsergebnisse, wo sinnvoll, überprüft werden. Darüber hinaus kann das Verkehrsmodell eine wichtige Grundlage für die Erstellung von nachfolgenden Detailuntersuchungen sein.

Zur Sicherstellung der Akzeptanz des Mobilitätskonzepts in der Öffentlichkeit, die bei der Erstellung intensiv eingebunden war, ist eine transparente Darstellung der Umsetzung der Maßnahmen. Hierfür ist die Fortführung der Homepage des Mobilitätskonzepts zu empfehlen. Auf dieser kann (in ggf. reduzierter Form) die Maßnahmenliste eingestellt werden, in der mittels farblicher Kennzeichnungen der Umsetzungsstand in folgender Kategorisierung dargestellt wird:

Grün: Maßnahme ist umgesetzt

Gelb: Maßnahme befindet sich in Realisierung

Orange: Maßnahme befindet sich in Planung

Rot: Maßnahme wird derzeit nicht umgesetzt

Im Falle der Nicht-Umsetzung der Maßnahme sind die Gründe darzulegen. Ausschlaggebend hierfür können beispielsweise veränderte Rahmenbedingungen sein, die der Umsetzung einer Maßnahme entgegenstehen. Unterstützend zu der Maßnahmenliste ist die Darstellung des Umsetzungsstands in einer Karte sinnvoll. Der Betrachter erkennt im Laufe der Zeit, wie infolge der Umsetzung von Einzelmaßnahmen durchgängige Vorrangnetze für die einzelnen Verkehrsarten stehen. Eine solche Darstellung des Umsetzungsstands ist nicht nur hilfreich in der

Akzeptanz in der Öffentlichkeit, sondern kann auch der Stadtverwaltung als Controlling-Instrument zur weiteren Priorisierung und zeitlichen Realisierungsplanung dienen.

Mit dem Mobilitätskonzept besitzt die Stadt Landau ein Instrument, das den Slogan „Landau vernetzt Mobilität“ mit Leben und Inhalten füllt und letztendlich mit der Realisierung von Maßnahmen einen wichtigen Beitrag dazu leistet, dass die Landauer Bürgerinnen und Bürger egal mit welchem Verkehrsmittel sicher und komfortabel im Verkehrsnetz mobil sind.

10. Literaturverzeichnis

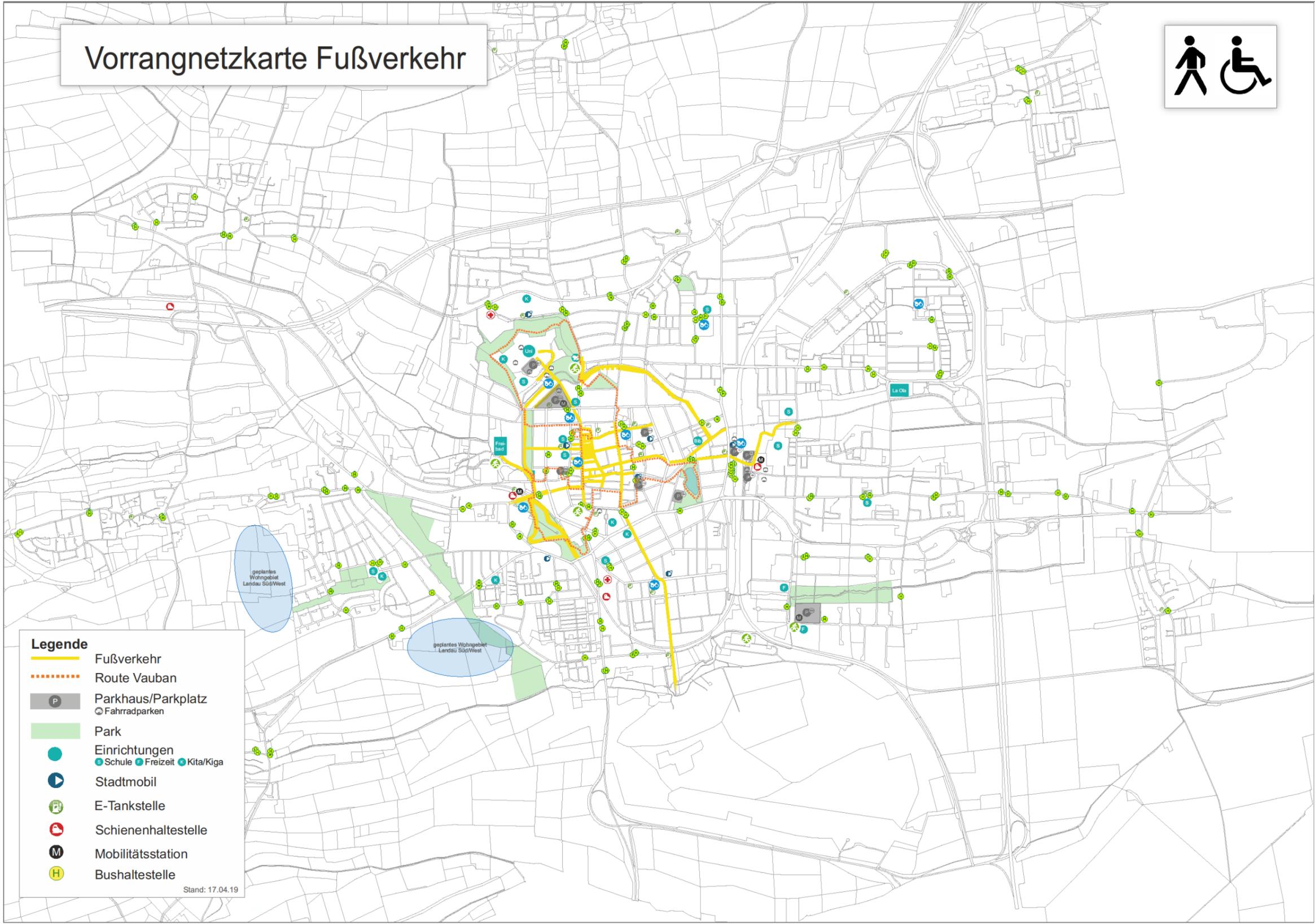
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln: FGSV Verlag.

Unfallforschung der Versicherer (UDV). (2016). *Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen*. Berlin. Von <https://udv.de/download/file/fid/9673> abgerufen

11. Anhang

11.1 Vorrangnetzpläne

Vorrangnetzkarte Fußverkehr

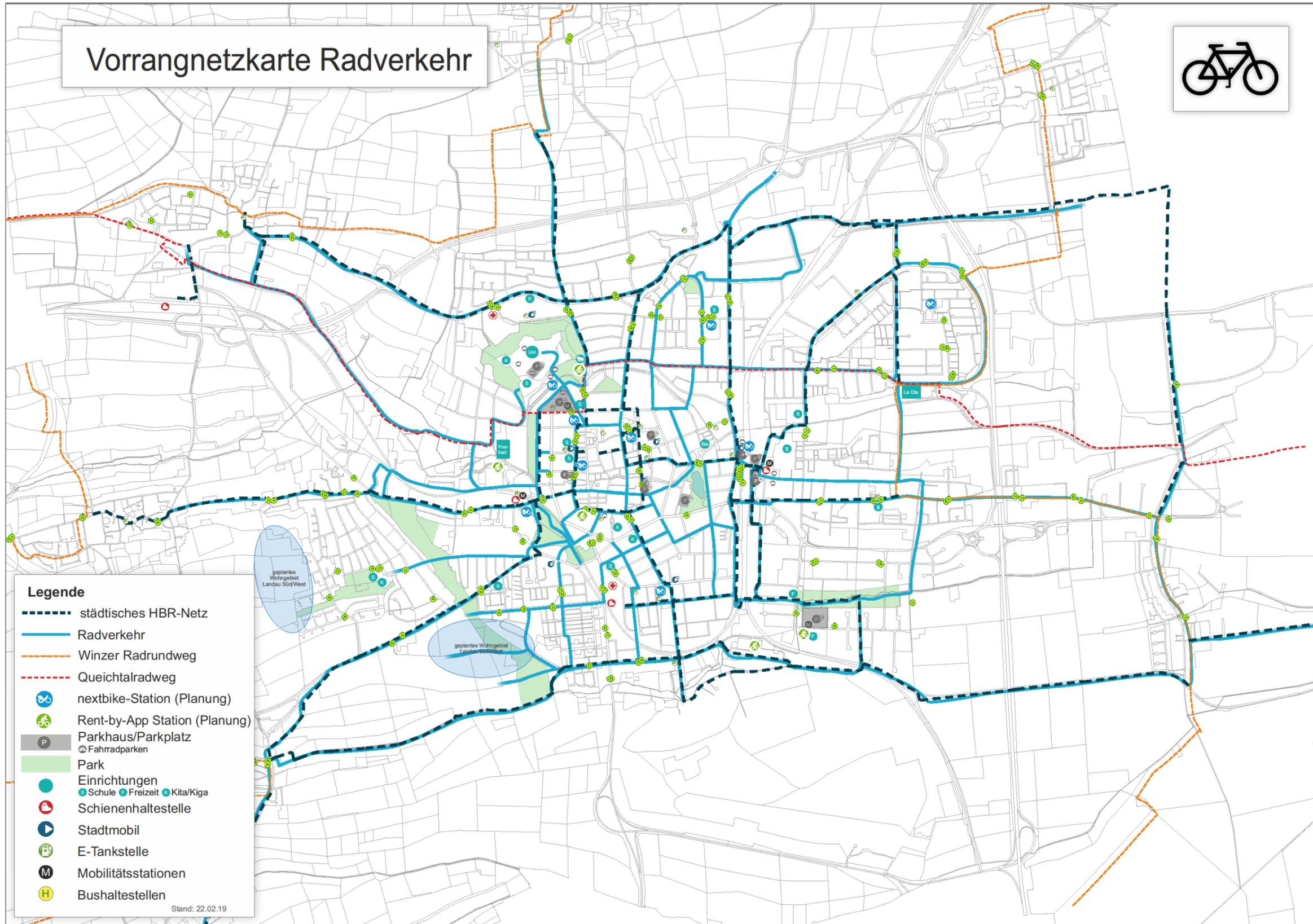


Legende

- Fußverkehr
- - - Route Vauban
- P Parkhaus/Parkplatz
⊙ Fahrradparken
- Park
- Einrichtungen
● Schule ● Freizeit ● Kita/Kiga
- ▶ Stadtmobil
- ⚡ E-Tankstelle
- 🚉 Schienenhaltestelle
- M Mobilitätsstation
- H Bushaltestelle

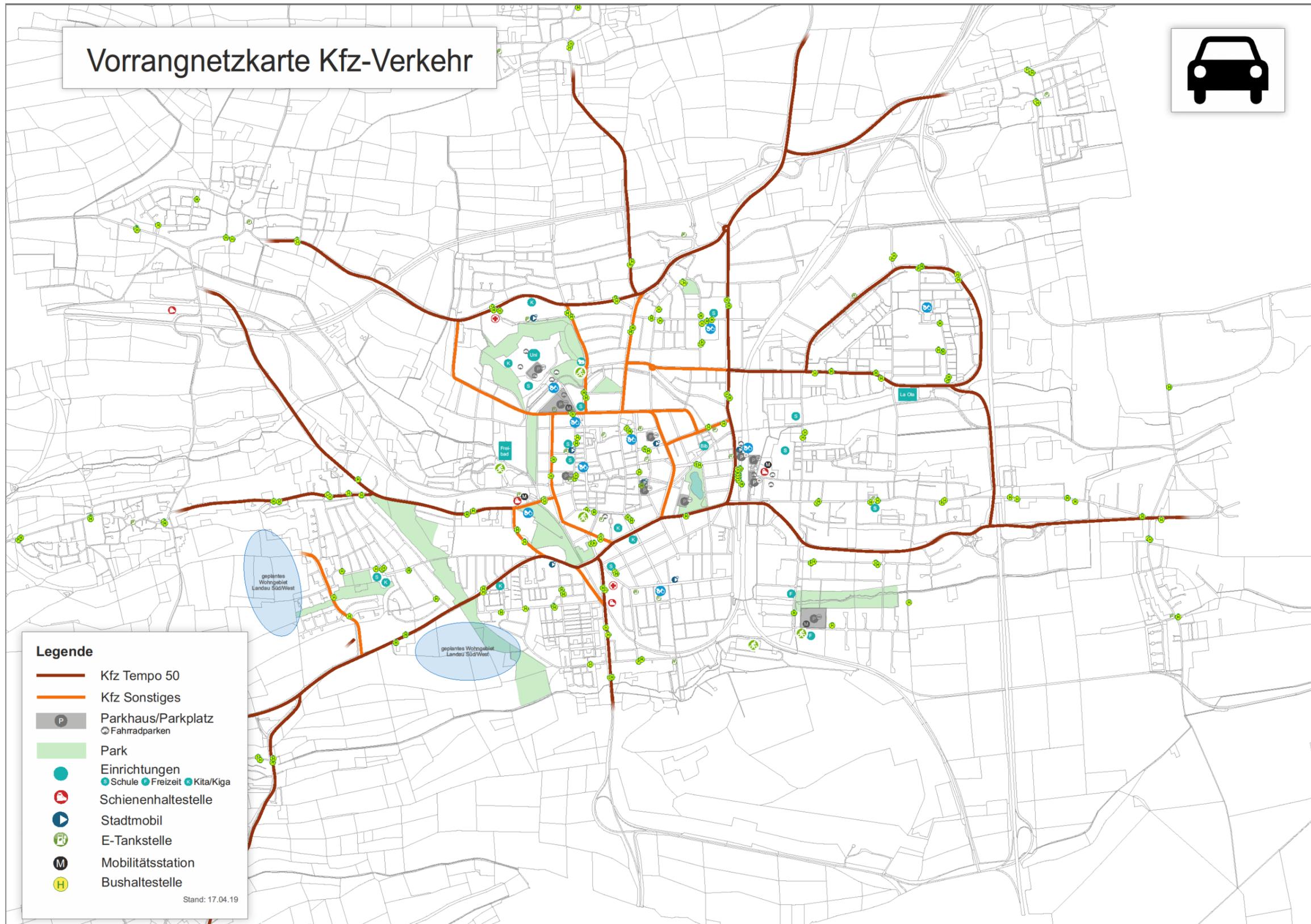
Stand: 17.04.19

Vorrangnetzkarte Radverkehr



- Legende**
- städtisches HBR-Netz
 - Radverkehr
 - - - Winzer Radrundweg
 - - - Queichtalradweg
 - 🚲 nextbike-Station (Planung)
 - 🚲 Rent-by-App Station (Planung)
 - P Parkhaus/Parkplatz
 - 🚲 Fahrradparken
 - 🌳 Park
 - 🎓 Einrichtungen
 - 🎓 Schule
 - 🎮 Freizeit
 - 👶 Kita/Kiga
 - 🚆 Schienenhaltestelle
 - 🚗 Stadtmobil
 - ⚡ E-Tankstelle
 - M Mobilitätsstationen
 - H Bushaltestellen
- Stand: 22.02.19

Vorrangnetzkarte Kfz-Verkehr



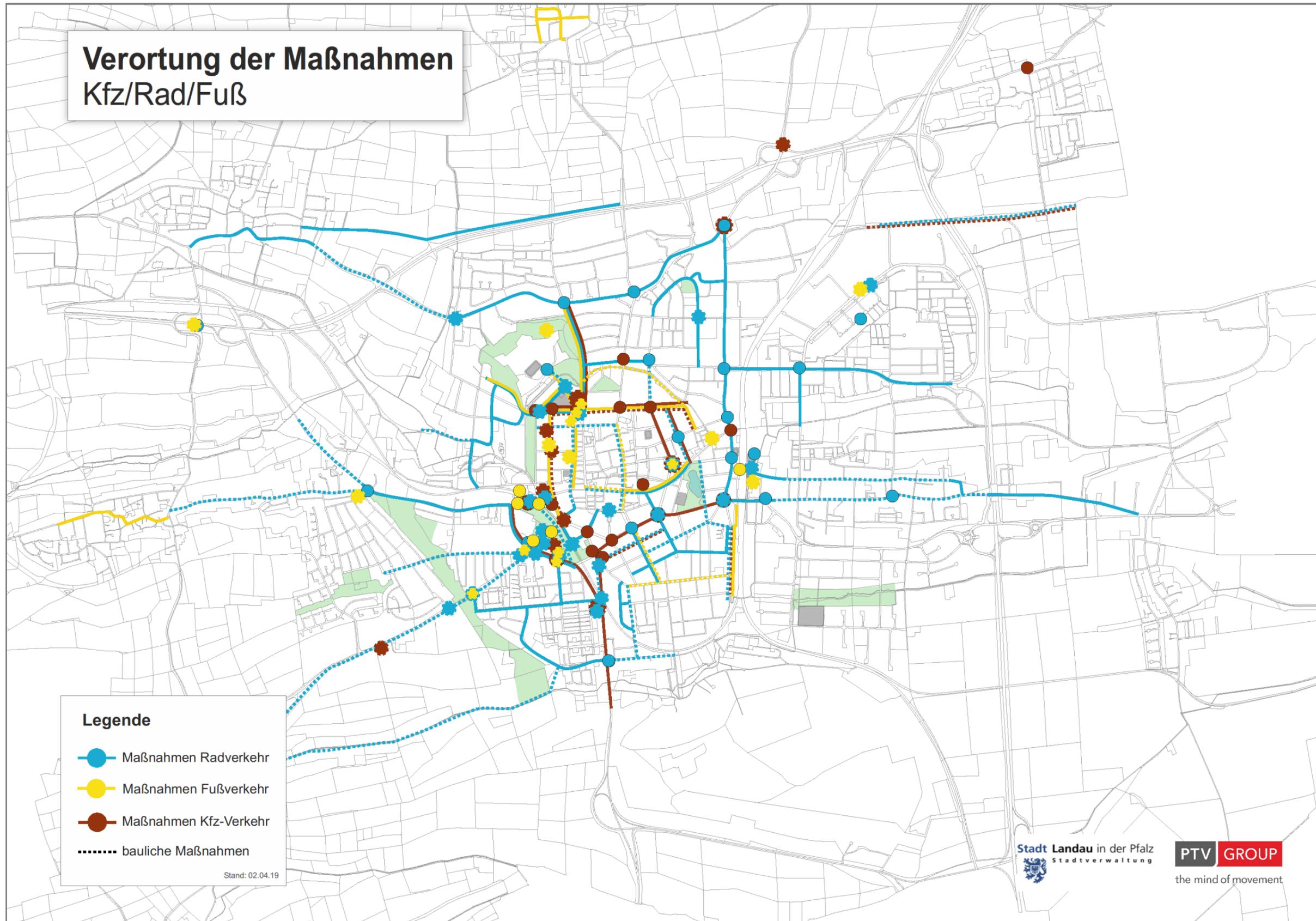
Legende

- Kfz Tempo 50
- Kfz Sonstiges
- P Parkhaus/Parkplatz
- B Fahrradparken
- Park
- Einrichtungen
 - Schule
 - Freizeit
 - Kita/Kiga
- ▶ Schienenhaltestelle
- ▶ Stadtmobil
- E E-Tankstelle
- M Mobilitätsstation
- H Bushaltestelle

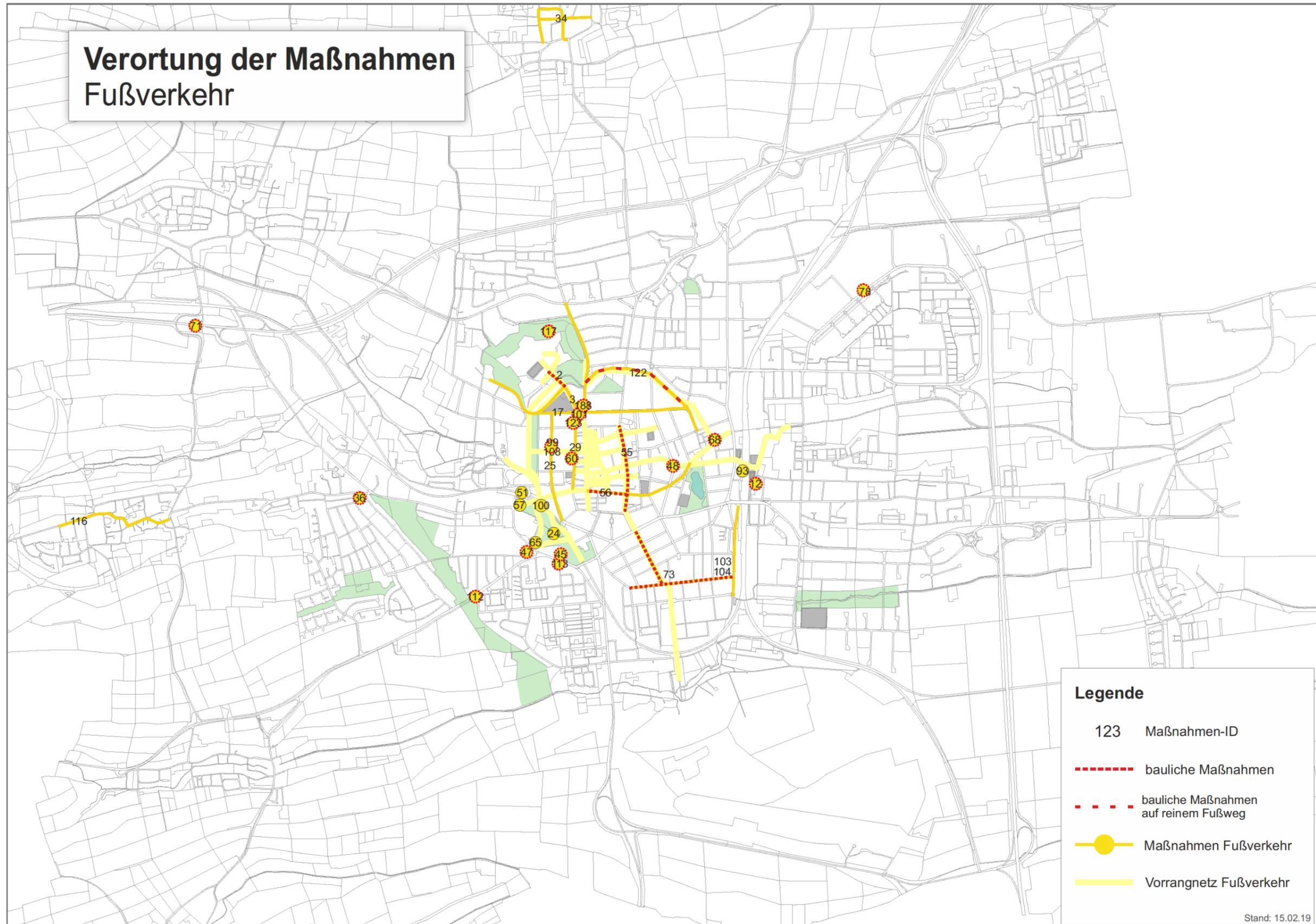
Stand: 17.04.19

11.2 Maßnahmenkarten

Verortung der Maßnahmen Kfz/Rad/Fuß

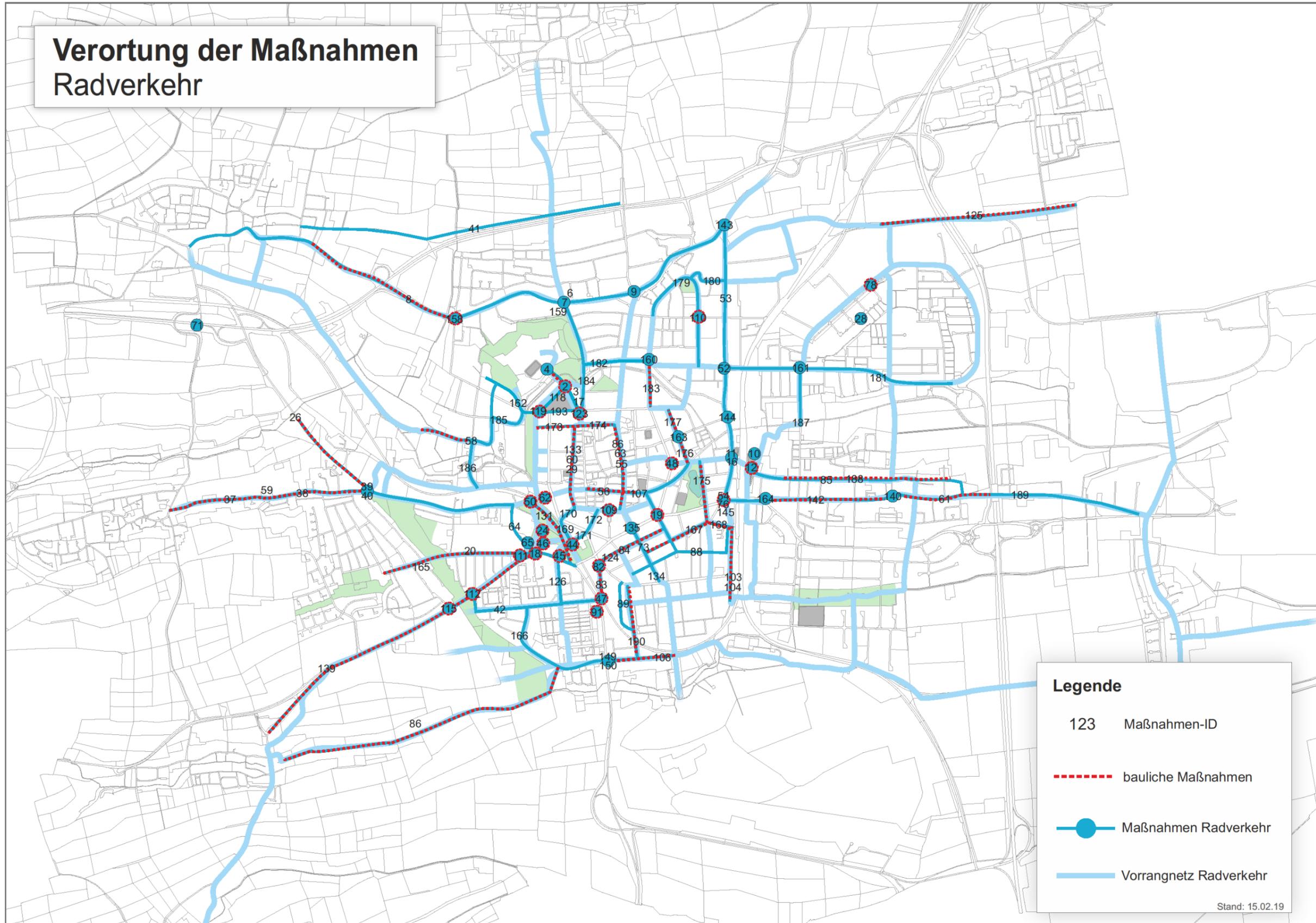


Verortung der Maßnahmen Fußverkehr



- Legende**
- 123 Maßnahmen-ID
 - bauliche Maßnahmen
 - - - - - bauliche Maßnahmen auf reinem Fußweg
 - Maßnahmen Fußverkehr
 - Vorrangnetz Fußverkehr

Verortung der Maßnahmen Radverkehr

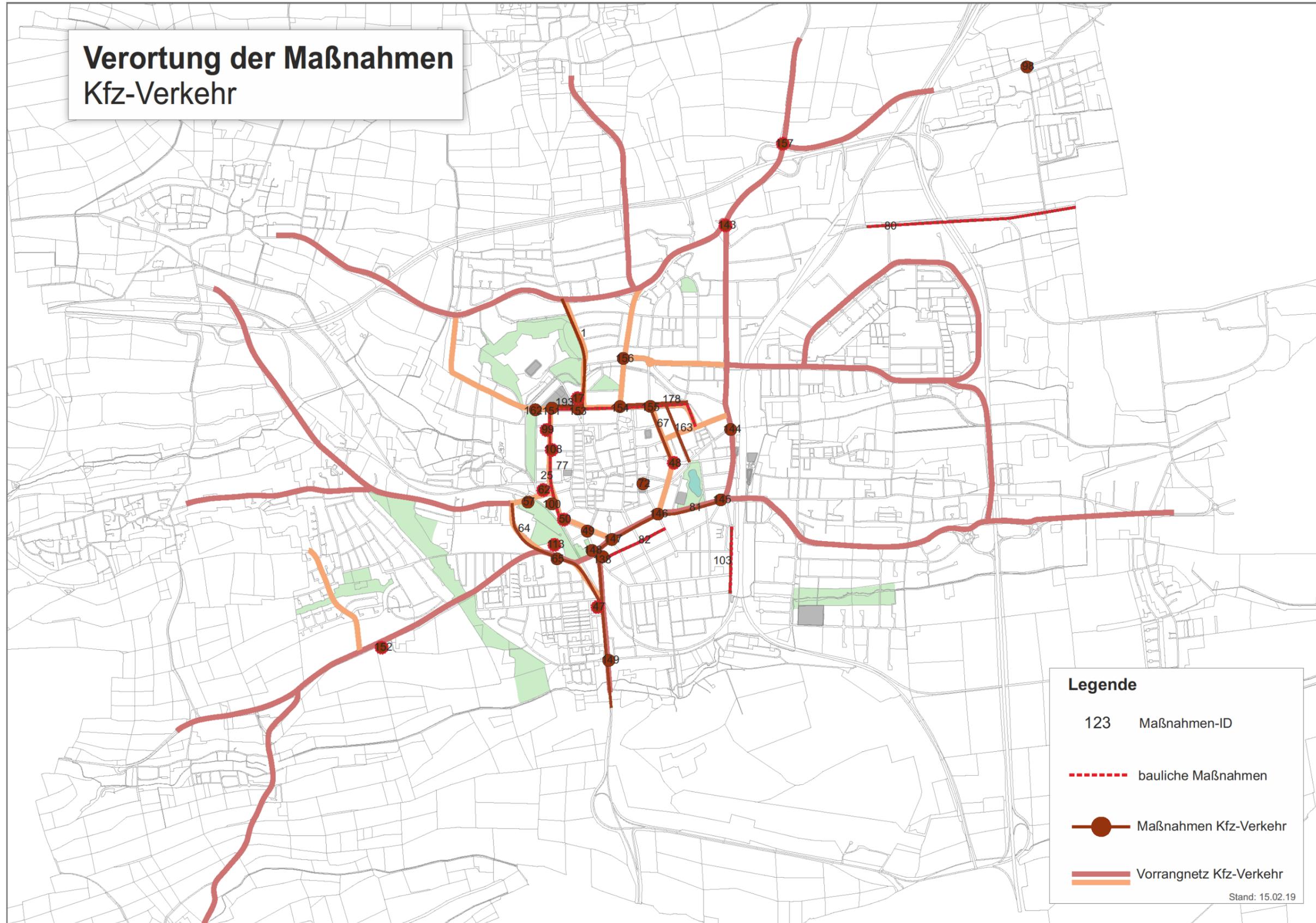


Legende

- 123 Maßnahmen-ID
- bauliche Maßnahmen
- Maßnahmen Radverkehr
- Vorrangnetz Radverkehr

Stand: 15.02.19

Verortung der Maßnahmen Kfz-Verkehr



11.3 Maßnahmenbewertung

Erläuterungen zur Tabelle:

Begriff	Erläuterung
ID	Dient der Identifizierung und Verortung der Maßnahmen. Die ID ist keine laufende Nummer, daher können höhere IDs vorkommen als die Gesamtanzahl der Maßnahmen.
Netzrelevanz	Einordnung, wie wichtig eine Maßnahme im Netz ist. Bewertet von keine Netzrelevanz (o) bis hohe Netzrelevanz (+++).
Kostenaufwand	Einordnung der zu erwartenden Kosten mit den Kategorien bis 10.000 Euro (+), 10.000 bis 500.000 Euro (++) und über 500.000 Euro (+++).
Zeitaufwand	Einordnung der Umsetzbarkeit einer Maßnahme von kurzfristig erwartete Umsetzung (+) bis langfristig erwartete Umsetzung (+++).
NA	„Nicht anwendbar“, d.h. ein Feld lässt sich nicht sinnvoll ausfüllen, beispielsweise der Ort einer Maßnahme im Bereich Kommunikation.

Bewertungsregeln für die Zielerreichung:

Oberziel		o	+	++	+++
G1	Verbesserung der Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt und mit dem Umland	keine Wirkung	geringe Verbesserung	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
G2	Erhalt und Verbesserung der Barrierefreiheit und der Lebensbedingungen in der Stadt	keine Wirkung	geringe Verbesserung	mittlere Verbesserung	starke Verbesserung
G3	Erhöhung der Verkehrssicherheit	keine Wirkung	geringe Erhöhung	mittlere Erhöhung	starke Erhöhung
U1	Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen	keine Wirkung	geringe Reduktionswirkung	mittlere Reduktionswirkung	starke Reduktionswirkung
U2	Förderung umweltfreundlicher Mobilität	keine Wirkung	geringe Förderung	mittlere Förderung	starke Förderung
U3	Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der Stadt Landau	keine Wirkung	geringe Erhaltung	mittlere Erhaltung	starke Erhaltung
W1	Sicherung und Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Standortqualität	keine Wirkung	geringe Weiterentwicklung	mittlere Weiterentwicklung	starke Weiterentwicklung
W2	Optimierung der Liefer- und Ladeprozesse	keine Wirkung	geringe Optimierung	mittlere Optimierung	starke Optimierung
W3	Kosteneffiziente Mittelverwendung im Verkehrsbereich	keine Wirkung	hohe Kosten	mittlere Kosten	geringe Kosten
G	Zielbereich Gesellschaft	keine Zielerreichung	geringe Zielerreichung	mittlere Zielerreichung	hohe Zielerreichung
U	Zielbereich Umwelt	keine Zielerreichung	geringe Zielerreichung	mittlere Zielerreichung	hohe Zielerreichung
W	Zielbereich Wirtschaft	keine Zielerreichung	geringe Zielerreichung	mittlere Zielerreichung	hohe Zielerreichung

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
2	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Verbreiterung des Seitenraums evtl. zulasten des östlichen Gehwegs. Gestalterische Umsetzung von Prio Rad/Fuß.	Fortstraße (nördlich Am Kronwerk)	Rad, Fuß	++	+++	++	++	+++	+	o	o	++	+++	++	+	+++	+++	++	Verkehrsberuhigung des durch Schüler und Studenten (hauptsächlich Fuß und Rad) sehr stark genutzten Areals. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität; Reduzierung des Hol-/Bringverkehrs
17	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Perspektivisch: verkehrsberuhigende Gestaltung wegen Bedeutung als Schulweg	Nordring zwischen Am Bürgergraben und Hindenburgstraße	Fuß, Kfz	+	+++	++	+	++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+++	+++	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger (Schülerverkehr), Verbesserung des Verkehrsflusses an Ein- und Ausfahrten Parkplatz.
18	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Herstellung einer Radwege- und Fußgängerführung in Richtung Goethepark	Drachenfelsstr./Wollmesheimer Str./Zweibrücker Str.	Rad, Kfz	++	++	++	o	+++	++	+	o	+	++	++	+	++	++	++	Herstellung einer Radwegeverbindung zwischen Robert-Koch-Straße/Zweibrückerstraße und Drachenfelsstraße
29	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Umfeldgerechte Gestaltung (T30, Schulen) und flankierende Maßnahmen zur Verbesserung Benutzbarkeit für Rad (Neuordnung Seitenraumparken)	Waffenstraße	Rad	++	+++	++	+	++	+	++	o	++	+++	++	++	+++	+++	+	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer durch Ordnung des Parkverkehrs und Erneuerung des Fahrbahnbelags.
47	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Verbesserung der Übersichtlichkeit und Überquerbarkeit der Weißenburger Straße für Fuß und Rad bei Erhalt der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf der Weißenburger Straße.	Weißenburger Straße/Zweibrücker Straße	Rad, Kfz	+++	++	+	+	+	o	+	o	++	++	+	+	++	++	++	Verbesserung der Leistungsfähigkeit für Kfz sowie Querbarkeit für Rad
48	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Verbesserung Übersichtlichkeit (Teil des Stadtumbaugebiets östliche Innenstadt)	Ostbahnstraße/Ostring	Rad, Fuß, Kfz	+++	++	++	+	+	o	+	o	+	+++	+	+	+++	+++	+	Verbesserung der Einsehbarkeit, gleichberechtigte Wartezeiten für alle Vorrangnetze, Verstärkung des Verkehrs
55	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Separater Beteiligungsprozess	Königstraße	Rad, Fuß	+++	+++	++	+	+	+	+++	+	++	+++	+	++	+++	+++	+	Umfeldgerechte Gestaltung, städtebauliche Aufwertung
56	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Separater Beteiligungsprozess	Martin-Luther-Straße	Rad	+++	+++	++	+	+	+	++	+	++	+++	+	++	+++	+++	+	Umfeldgerechte Gestaltung, städtebauliche Aufwertung
72	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Umgestaltung Weißquartierplatz	Weißquartierplatz	Keine	+++	+++	+	o	o	++	+++	o	o	+++	+	+	+	+++	++	Verkehrsreduktion und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
73	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Perspektivisch: verkehrsberuhigende Gestaltung und Bildung von Fahrgassenversätzen	Südstadt: insbesondere Cornichonstraße/Friedrich-Ebert-Straße	Rad, Fuß	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	++	++	+++	Intuitive Wahrnehmbarkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Erhöhung der Sicherheit für schwachen Verkehr.
77	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Perspektivisch Verengung des Straßenraums, Übersichtlichkeit und Querbarkeit verbessern	Westring	Kfz Sonstige	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	+++	+++	+++	Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aufgrund der anliegenden Schulen.
80	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Erneuerung Straßenbelag	Hornbachstraße/K14	Kfz	++	+	+++	o	o	o	++	+	+	++	o	++	++	+++	+	Behebung der Sicherheitsmängel durch schadhafte Straßenbelag
84	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Bauliche Umgestaltung gemäß Ansprüchen an Radvorrangnetz	Glacisstraße	Rad	++	++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	+++	+	++	Verbesserung der Verbindungsqualität für Radfahrer
86	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Befestigung und Beleuchtung gemäß Ansprüchen an Radvorrang	Rad- und Fußweg entlang Birnbach	Rad	++	+	+++	+	++	+	+	+	+	++	++	+	++	++	++	Sichere Radwegeverbindung Wollmesheim - Innenstadt herstellen
103	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Seitenräume herstellen und an erlaubte Geschwindigkeit (T30) angepasste visuelle Struktur schaffen	Paul-von-Denis-Straße	Rad	++	+++	++	+	++	+	+	o	++	+++	++	+	++	++	+	Verbesserung Sicherheit schwacher Verkehr
106	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (T30) und flankierende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern (z.B. Neuordnung Seitenraumparken)	Eutzinger Straße	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	++	++	++	+	++	++	++	Verlangsamung des Kfz-Verkehrs auf erlaubte Geschwindigkeit

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
114	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (T30, Schule) und Ertüchtigung gemäß Radvorrang	Woogstraße	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	++	+++	++	Erhöhung der Sicherheit von schwachen Verkehrsteilnehmern (Schulweg!)
119	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Minikreisel einrichten	An 44/Nordring	Rad	++	++	+++	+	++	o	+	o	++	+++	+	+	+++	++	+	Leichtere Querbarkeit des Knotens für Radfahrer zwischen den Fahrradstraßen, Senkung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im Schulbereich
123	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Gestalterische Verbindung Überweg Fortstraße/Nordring zu Fortstraße - Marktstraße	Nordring/Fortstraße	Fuß, Kfz Sonstige	+	+++	+	+	++	+	+	o	+	++	++	+	+++	++	++	Attraktivierung Rad/Fuß und Straßenraum allgemein
125	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Befestigung des Wirtschaftsweges und Einrichtung Beleuchtung	Radweg parallel K14	Rad	++	+	+++	+	++	+	+	+	+	++	++	+	++	++	+	Erhöhung Sicherheit und Komfort für Radfahrer
131	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Befestigung der Wege im Radvorrangnetz	Goethepark	Rad	+	+	++	+	++	+	+	+	+	++	++	+	+++	++	+	Komfort für Radfahrer verbessern
142	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung (T30, Schule) und Ertüchtigung gemäß Radvorrang (z.B. durch Fahrgassenversätze)	Queichheimer Hauptstraße bis K5	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	+++	+++	++	Verbesserung der Sicherheit für schwachen Verkehr
143	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Bypass einrichten	Kreisverkehr Landau Nord	Kfz	+	o	+	+	o	o	++	+	o	+	+	+	+++	+++	+	Verbesserung Verkehrsfluss und Reisezeiten
152	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Einrichten Kreuzung für Erschließung Neubaugebiet	Wollmesheimer Straße (bei Landhaus)	Kfz, Rad	+++	o	+	o	o	o	++	++	+	++	o	++	++	++	++	Erschließung Neubaugebiet
157	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Umbau zu Kreisverkehr	B10/L516/Speyerer Straße	Kfz	++	o	++	+	o	o	++	+	o	++	+	+	+++	+++	++	Verkehrsfluss verbessern
158	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Einrichtung Querungsmöglichkeit für Radfahrer nach Ende des Zweirichtungsradwegs	Godramsteiner Straße/Hans-Boner-Straße	Kfz, Rad	++	+	++	o	++	o	+	o	++	++	+	+	++	++	++	Sicherheit und Durchgängigkeit des Radweges gewährleisten
165	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Radgerechter Umbau, Sanierung und Neuordnung Parken	Drachenfelsstraße	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	++	+++	+	Attraktivität für Radfahrer erhöhen als Hauptzubringer Ri. Wollmesheimer Höhe
167	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Ertüchtigung als Radvorrangroute	Vogesenstraße zw. Moltkestraße und Ludowicistraße	Rad	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	++	++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
168	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Ertüchtigung als Radvorrangroute	Franz-Schubert-Straße	Rad	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	++	++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
173	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Ertüchtigung als Radvorrangroute	Pestalozzistraße	Nein	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	++	+++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
174	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Ertüchtigung als Radvorrangroute	Kramstraße	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	+++	+++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
175	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Ertüchtigung als Radvorrangroute	Ludowicistraße zw. Ostbahn- und Rheinstraße	Rad	+	+++	++	+	++	+	+	o	+	++	++	+	+++	+++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
176	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Attraktivierung und Sanierung, Ertüchtigung als Radvorrangroute	Schlachthofstraße zw. Industrie- und Ostbahnstraße	Rad	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	++	+++	+	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
177	Gestalten	Anpassung des Straßenraumes an das Vorrangnetz und die Umfeldnutzung	Attraktivierung und Sanierung, Ertüchtigung als Radvorrangroute	Schlachthofstraße zw. Industriestraße und Nordring	Rad	++	+++	++	+	++	+	+	o	+	+++	++	+	++	+++	++	Sicherheit und Komfort für Rad verbessern
8	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Erneuerung + Ausbau Radweg	Godramsteiner Straße/ Godramsteiner Hauptstr	Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	++	++	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
12	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Perspektivisch: Zusätzliche Quermöglichkeit der Bahngleise für Radfahrer (ohne Absteigen) und Fußgänger nahe des Bahnhofs oder Umbau Queichheimer Brücke für direkte Radwege- und Fußgängerführung	Bahnhof	Rad	+++	+	+	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	+++	+++	Reisezeit- und Komfortgewinne zwischen Queichheim und Landau. Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern in bisheriger Unterführung.
19	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Bauliche Umgestaltung, Öffnung in Gegenrichtung zu prüfen	Moltkestraße	Rad	++	+	++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	+	+	Verbesserung Radnetz und Verringerung von Reisezeiten für Radfahrer
24	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Beleuchtung	Goethepark	Rad, Fuß	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	++	++	+	Erhöhung der Sicherheit
25	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Umgestaltung Fußgängerüberwege: Vereinheitlichung der Übergänge (FGÜ oder Querungshilfe) und Einengung vor Fußgängerquerung (Gehwegnasen)	Westring	Kfz Sonstige	+++	+++	++	o	+	o	o	o	+	+++	+	+	+++	+	+	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängern, der Einsehbarkeit durch Fußgänger und der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs --> Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger (Schülerverkehr!)
26	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Neugestaltung Radweg	Anweilerstraße	Rad, Kfz Sonstige	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	++	+	+	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer durch Richtlinien-konforme Ausgestaltung des Radweges
36	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Bordsteine absenken + Blindenleitstreifen	Arzheimerstr. Einmündungen Lindelbrunnstr./R.-v.-Habsburgstr.	Rad, Kfz 50	+	+++	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Herstellung von Barrierefreiheit
37	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Neubau Radweg	Arbotstraße	Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	++	+++	+++	Schließung Radwegenetz zw. Zentrum und Arzheim, Erhöhung Sicherheit für Radfahrer
38	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Radfahrstreifen	Arzheimer Straße	Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	++	++	++	+	++	++	++	Schließung Radwegenetz, Erhöhung Sicherheit für Radfahrer
41	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Aufnahme Radweg parallel zur B10 in städtische Radrouten	Unterer Steinweg	NA	+	++	+	+	++	++	+	o	++	++	++	+	+	+	+	Erhaltung und Pflege des Radweges als nördliche Verbindungsstrecke
44	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Fahrradtauglicher Ausbau Unterführung Parkstraße - Goethepark	Eingang Goethepark Parkstraße	Rad	+++	++	+++	+	+++	++	+	o	+	+++	++	+	+++	+++	++	Reisezeitgewinne, Sicherheits- und Komfortverbesserung für Radfahrer auf Achse zwischen Westen, Süden, Südwesten und Innenstadt unter Umgehung des stark belasteten Schlüssel-Knotens.
45	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Direkte Radwegverbindung Eingang Goethepark Parkstraße - Robert-Koch-Straße	Goethepark Südende	Rad	+++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	+++	++	+	+++	++	+	Reisezeitgewinne, Sicherheits- und Komfortverbesserung für Radfahrer.

ID	Handlungs-feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz-relevanz	Kosten-aufwand	Zeit-aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
46	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Lückenschluss in Radvorrangnetz herstellen zur direkten Verbindung Eingang Goethepark Zweibrücker Str - Drachenfelsstraße	Friedhof Ostende	Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	++	++	Erreichbarkeit Innenstadt aus Südwest verbessern.
50	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Ausbau Rampe für Radverkehr und Herstellung von Radwegführung von Goethepark nach An44. Lückenschluss zwischen Fahrradwegen auf wichtigem Schulweg.	Eingang Goethepark Westbahnstraße/ Landau West	Kfz, Rad	+++	++	+++	+	+++	++	+	o	+	+++	++	+	+++	++	+	Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen per Rad aus Südwest
54	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Radwegführung Maximilianstraße Richtung Queichheimer Brücke (bahnhofsseitig über Brücke Zweirichtungsradweg)	Kreuzung Maximilianstraße/Rheinstraße	Rad, Kfz	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	++	+++	Herstellung sinnvoller Radverbindung zwischen Zentrum und Queichheim (aus Zentrum kommend)
58	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Instandsetzung des Weges	Am Lohgraben Richtung Godramstein	Rad	+	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	++	++	++	Komfort für Radfahrer verbessern, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängern.
60	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Verbesserung der Beleuchtung	Waffenstraße	Rad	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+++	+++	+	Erhöhung der Sicherheit
62	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Radwegführung (Linksabbiegerstreifen/Verkehrsberuhigung/Führung mit Fußverkehr)	Westbahnstraße zwischen Eingang Goethepark und An44	Rad, Fuß, Kfz	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+++	++	+	Schaffung einer sicheren und gut ausgeschilderten Radwegverbindung (Schulweg!)
66	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Verbesserung der Beleuchtung der Fuß- und Radwege	Bahnhof West	Rad, Fuß	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Erhöhung der Sicherheit für Fuß und Rad
68	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Beschilderung und Verbesserung der Zugänge zum Fußweg entlang Queich	Entlang der Queich Innenstadt - Nord	Fuß	+	++	+	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+	+	++	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Fußwegeverbindungen in der Innenstadt
71	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Querungsmöglichkeit B10 für Fuß und Rad	B10 auf Höhe K9	Keine	+++	+	++	+	++	++	+	o	+	++	++	+	++	+++	+++	Einrichtung einer direkten Wegeverbindung zwischen Godramstein und Arzheim unabhängig vom Kfz-Verkehr (nicht entlang K9)
78	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Prüfen der Einrichtung einer Mittelinsel um Querung des Horstrings (Tempo 50) zu erleichtern	Horstring/ Fichtenstraße	Rad, Kfz	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+	+	++	++	Sichere Verbindung zwischen Fichtenstraße südlich und nördlich des Horstrings
82	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Radwegführung Glacisstraße - Weißenburger Straße + klare Beschilderung/Führung zur Umgehung Schlüssel	Glacisstraße/Weißenburger Straße	Rad, Kfz 50	+++	+	+++	+	++	++	+	o	++	+++	++	+	+++	+	+	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer, Verringerung der Konflikte mit Kfz-Verkehr
87	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Herstellung von Barrierefreiheit an ÖV-Haltestellen	Übergeordnet	NA	+	+++	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	NA	+++	+	Gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrssystem für Menschen mit Handicap
99	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung/Verbesserung der Beleuchtung	Fußgängerquerungen auf Westring	Kfz Sonstige	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	++	+	+	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängern Kfz-Verkehr (Schulweg!)

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
101	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Blindenleitstreifen, insbesondere falls im Zuge einer Umgestaltung der Bordstein wegfällt	Nordring/Fortstraße	Kfz, Fuß	+	+++	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	++	++	++	Verbesserung der Sicherheit für Blinde
104	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Beleuchtung	Paul-von-Denis-Straße	Rad	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	++	+	Erhöhung der Sicherheit
107	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Beleuchtung Fußgängerquerung verbessern	Weißquartierstraße/ Martin-Luther-Straße	Rad	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängern für Kfz-Verkehr
108	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Fußgängerüberweg	Westring/Langstraße	Kfz Sonstige	++	+++	++	o	+	o	o	o	o	+++	+	o	+++	+	+	Umwandlung der Querung in Fußgängerüberweg, damit Fußgänger Vorrang haben und die Fußgängerüberwege entlang des Westrings einheitlich gestaltet sind.
109	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Querungshilfe	Reiterstraße/Karl-Sauer-Straße	Rad	++	+++	++	o	+	o	o	o	o	+++	+	o	++	++	+	Erhöhung Sicherheit für Fußgänger
110	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Bordsteinabsenkung + Blindenleitlinien	Albrecht-Dürer-Straße/August-Croissant-Straße	Rad	+	+++	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	+	++	++	Verbesserung der Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc.
111	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Querungsmöglichkeit für Fuß und Rad	Wollmesheimer Straße/ Drachenfelsstraße	Rad, Kfz 50	++	+++	++	o	+	o	o	o	o	+++	+	o	+++	++	+	Erhöhung der Sicherheit insbesondere im Zuge der erwarteten Verkehrszunahme durch Landau Südwest
112	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Fußgängerquerung an der Haltestelle Landeckstraße	Wollmesheimer Straße/Lazarettstraße	Kfz 50, Rad	++	+++	++	o	+	o	o	o	o	+++	+	o	++	++	+	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger (Schülerverkehr!)
113	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Umgestaltung Fußgängerquerung und Ausbau für Radverkehr: baulich oder Einrichtung LSA (bestehende Insel nicht ausreichend wg. Verkehrsmenge + Platz)	Zweibrücker Straße Eingang Goethepark bei Robert-Koch-Straße	Kfz Sonstige	++	+++	++	o	+	o	+	o	+	+++	+	+	++	++	++	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger, Ertüchtigung Querungsmöglichkeit für Benutzung durch Radfahrer
115	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung Querungsmöglichkeit für Fuß und Rad	Wollmesheimer Straße/ Berwartsteinstraße	Kfz 50, Rad	++	+++	++	o	+	o	o	o	+	+++	+	+	+	++	+++	Erhöhung der Sicherheit von schwachen Verkehrsteilnehmern, Verbesserung Zugang zu Neubaugebiet Südwest
116	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Ausbau des Gehweges	Entlang Arzheimer Hauptstraße	Keine	++	++	+++	+	++	++	o	o	+	+++	++	+	++	++	++	Erhöhung der Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer, Schaffung von Anreizen, zu Fuß zu gehen
117	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Verbesserung der Beleuchtung auf dem Weg zum Wohnheim	Luitpoldpark	Keine	+	+	+++	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	++	+	Erhöhung der Sicherheit
121	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung von Blindenleitstreifen bei Umgestaltungsmaßnahmen sowie entlang von Hauptachsen des Fußverkehrs	Übergeordnet	NA	+	+++	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	NA	++	+	Herstellung von Barrierefreiheit

ID	Handlungs-feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz-relevanz	Kosten-aufwand	Zeit-aufwand	Ziel
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U				
122	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Sanierung/Herstellung Fuß- und Radweg entlang Derivationskanal	Derivationskanal	Keine	+	+++	+	+	+++	+++	+	o	+	++	+++	+	++	+++	Schaffung attraktiver Wege für die Nahmobilität
139	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Ausbau des Radweges	Wollmesheimer Straße	Kfz, Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	+++	++	++	Verbesserung Sicherheit und Komfort für Radfahrer; insbesondere im Hinblick auf Neubaugebiet
183	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Radwegeführung bis Kreisverkehr und Umgestaltung Einmündung	Haardtstraße	Rad	++	+	+++	+	+++	++	+	o	+	++	++	++	+	+	Sicherheit Radverkehr erhöhen
190	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Ausbau zur Fahrradbrücke	Bahnbrücke in Verlängerung Hartmannstraße	Rad	+++	+	++	+	+++	++	+	o	o	++	++	++	+++	+++	Erreichbarkeit Bahnhof Süd und Campus Süd per Rad verbessern
197	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Einrichtung eines durchgängigen Fahrradings über Kreisverwaltung - Wollmesheimer Höhe - LD-Südwest/Süd - Sportcampus - Gewerbegebiet D9	Übergeordnet	Rad	+	o	+	o	+	o	o	o	o	+	+	o	++	++	Verbesserte Anbindung von LD-West nach LD-Ost
200	Gestalten	Bauliche Herstellung eines nutzungsgerechten und barrierefreien Rad- und Fußwegenetzes	Perspektivisch: Ersetzung des Pflasterbelags durch barrierefreie Pflasterung	Fußgängerzone	Fuß	+	+++	++	o	+	+	o	o	+	++	+	+	+++	++	Gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrssystem für Menschen mit Handicap
76	Gestalten	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Umgestaltung Radwegende Queichheimer Brücke Richtung Rheinstraße: Beschilderung Richtung Stadtzentrum über Maximilianstraße, Einrichtung einer akzeptablen Radwegeführung Richtung Süden/Westen über Vogesenstraße mit entsprechenden Radaufstellflächen	Rheinstraße/Maximilianstraße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	Verbesserung Sicherheit Rad
4	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Verbesserung der bestehenden und Schaffen von neuen Radabstellanlagen	Uni	Rad	++	++	+	+	++	++	o	o	++	++	++	+	+++	+	Reduzierung des "Wildparkens" von Fahrrädern
10	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Ausbau Radabstellanlagen: z.B. Fahrradparkhaus oder zusätzliche Fahrradboxen	Bahnhof	Rad	+++	++	+	+	+++	++	++	o	+	++	++	+	+++	+	Stärkung der Intermodalität Rad/ÖV durch Erhöhung Diebstahlsicherheit, Verkürzung der Zu- und Abgangszeiten.
30	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Beschilderungskonzept Parkraum; Ergänzen aktueller Informationen im Parkleitsystem	Übergeordnet	NA	++	++	o	++	o	+	++	+	++	++	+	++	NA	++	Verbesserung des Überblicks über Parkraum für Ortsfremde, Verringerung des Parksuchverkehrs, Parkplätze außerhalb Innenstadtring stärken, Frühzeitige Umleitung von Verkehren bei Veranstaltungen z.B. auf altem Meßplatz
31	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Überarbeitung Kostenstruktur des Parkraumbewirtschaftungskonzepts	Übergeordnet	NA	+	++	o	++	+	++	+	+	+++	+	++	++	NA	+	Schaffung von Anreizen, außerhalb des Stadtzentrums zu Parken
63	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Einrichtung Radabstellanlagen an Zugängen zu Fußgängerzone	Königstraße	Rad	+++	++	o	+	++	++	++	+	+	++	++	++	+++	+	Bereitstellung ausreichender Radabstellanlagen so dass Fahrradfahrer direkt am Zugang zur Fußgängerzone parken können
179	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Neuordnung Parken	Albrecht-Dürer- und Thomas-Nast-Straße	Rad	+	++	++	+	+	+	+	+	+++	++	+	++	+	+	Übersichtlichkeit verbessern und Freihaltung Seitenräume für Fußverkehr sicherstellen
186	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Neuordnung Parken	Spitalmühlweg	Rad	+	++	++	+	+	+	+	+	+++	++	+	++	++	+	Übersichtlichkeit verbessern und Freihaltung Seitenräume für Fußverkehr sicherstellen

ID	Handlungs-feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz-relevanz	Kosten-aufwand	Zeit-aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
194	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Perspektivisch: Einführung eines elektronischen Parkleitsystems	Übergeordnet	Kfz	+	o	o	+	o	o	o	o	o	+	+	o	+	++	+	Reduzierung Parksuchverkehr, effizientere Parkmöglichkeiten
195	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Prüfung des Bedarfs und Ausbau von Radabstellanlagen an allen Geschäften und Gastronomiebetrieben	Übergeordnet	Rad	+	+	+	+	++	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Bereitstellung ausreichender Radabstellanlagen in der Innenstadt
196	Lenken	Verbesserte Lenkung des ruhenden Verkehrs	Planung des Bedarfs von Lastenrädern bei der Anlage von Radabstellanlagen	Übergeordnet	Rad	+	o	o	+	+	o	+	++	++	+	+	++	+	+	+	Bereitstellung ausreichender Radabstellanlagen in der Innenstadt, Reduktion des motorisierten Lieferverkehrs
6	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Radaufstellflächen in Nussdorfer Weg und Hindenburgstraße	Nussdorfer Weg/ Godramsteiner Straße	Rad	++	+	+++	o	++	+	+	o	++	++	+	+	++	+	+	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer durch Konfliktvermeidung mit Rechts- und Linksabbiegern
16	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Radwegführung in Kreuzungsbereich an Anforderungen des Vorrangnetzes anpassen	Ostbahnstraße/Maximilianstraße	Rad	+	++	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	+	Erhöhung der Sicherheit beim Aufstellen und Schaffung direkter Wegebeziehungen beim Abbiegen für Radfahrer
20	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Perspektivisch: Umgestaltung als Fahrradstraße (Verkehrliche Voraussetzung momentan nicht gegeben)	Drachensfelsstraße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	++	++	+++	Schaffung einer attraktiven Fahrradverbindung in Richtung Wollmesheimer Höhe/ Neubaugebiet Süd/West
28	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Öffnung der Baumstraßen für Radverkehr zu prüfen	Horst	NA	+++	+	+	o	+	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Attraktivierung des Fahrrads für den Schulweg, Verkürzung der Wege
39	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Radgerechte Kreuzungsumgestaltung: Erleichterung der Querung geradeaus in Karl-Scharfenberger-Weg	Arzheimer Straße/Annweilerstraße	Rad	++	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	+	Schließung Radwegenetz, Erhöhung Sicherheit für Radfahrer
52	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Linksabbiegeführung für Radfahrer in alle vier Richtungen	Kreuzung Horststraße/Hainbachstraße/Dammühlstraße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	+	Verkürzung Reisezeiten und Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer
53	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Durchgehender, einheitlich gestalteter Radweg Maximilianstraße - Dammühlstraße - Hainbachstraße	Maximilianstraße - Dammühlstraße - Hainbachstraße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Verbesserung Sicherheit und Verständlichkeit
61	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Perspektivisch: Einrichtung einer Fahrradstraße (Verkehrliche Voraussetzung momentan nicht gegeben)	Queicheimer Hauptstraße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	++	+	+++	Attraktivierung für Radverkehr, Verkehrsberuhigung (Grundschule).
83	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Einrichtung Radweg Weißenburgerstraße in beide Richtungen (entlang Rad-Vorrang)	Weißenburger Straße	Rad, Kfz 50	++	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	+	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer, Vermeidung von Konflikten mit Kfz-Verkehr (hohe Kfz-Belastungen!), Verringerung der Reisezeiten für Rad (bei Rückstau von Schlössel-Kreuzung aus keine Störung des Radverkehrs bei eigenständiger Führung)
85	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer nach Umgestaltung	Woogstraße - Alte Hintergasse	Rad	+++	+	+	o	++	o	+	o	+	++	+	+	++	+	++	Verbesserung der Verbindungsqualität für Radfahrer (Zugang Bahnhof und Schulen)
88	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer zu prüfen	Mozartstraße	Rad	+++	+	+	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Verbesserung der Verbindungsqualität für Radfahrer
89	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer zu prüfen	Bürgerstraße	Keine	+++	+	+	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+	+	+	Verbesserung der Verbindungsqualität für Radfahrer im Bahnhofsumfeld und zwischen Uni-Standorten
91	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Linksabbiegestreifen (oder andere übersichtliche Radwegführung)	Weißenburgerstraße Richtung Lazarettstraße (über Bahnübergang oder Kreuzung mit Zweibrücker Straße)	Rad, Kfz 50	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	+++	+	+	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer, Vermeidung von Konflikten mit Kfz-Verkehr
118	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Einrichtung Fahrradstraße	Am Kronwerk, Fortstraße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	+++	+	+	Erhöhung Sicherheit für Radfahrer
124	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Öffnen der Einbahnstraße für Radfahrer nach Umgestaltung	Glacisstraße	Rad	+++	+	+	o	++	o	+	o	+	++	+	+	+++	+	++	Verkürzung von Wegen für Radfahrer
126	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegführung	Perspektivisch Einrichtung Fahrradstraße (Verkehrliche Voraussetzungen momentan nicht gegeben)	Robert-Koch-Straße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	++	+	+++	Erhöhung Komfort und Sicherheit für Radfahrer

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
133	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Perspektivisch: Einrichtung einer Fahrradstraße (verkehrliche Voraussetzungen momentan nicht gegeben)	Waffenstraße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	+++	+	+++	Herstellung attraktiver Nord-Süd-Fahradachse (Waffenstraße - Südring - Bismarckstraße - Hartmannstraße)
134	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Perspektivisch: Weiterführung der Nord-Süd-Fahradachse als Fahrradstraße	Friedrich-Ebert-Straße	Rad	++	++	++	+	+++	+	o	o	++	++	++	+	++	+	+++	Verbesserung Sicherheit und Komfort Rad
135	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radaufstellflächen in Friedrich-Ebert-Straße	Friedrich-Ebert-Straße/Marienring	Rad	++	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	++	+	+	Verbesserung Sicherhrt und Komfort Rad
140	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Haltelinie Radfahrer vorziehen, rot markieren	Queichheimer Hauptstraße/K5	Rad	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	+	+	+	Verbesserung Sicherheit Rad
150	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radaufstellflächen in Dörrenberg- und Eutzinger Straße	Weißbürger Straße/Eutzinger Straße	Rad	++	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	++	+	+	Reisezeiten verringern
159	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Aufstellflächen Nussdorfer Weg und Hindenburgstraße	Godramsteiner Straße/Hindenburgstraße	Rad, Kfz	++	+	+++	o	++	+	+	o	++	++	+	+	+++	+	+	Verringerung Konflikte mit Kfz-Verkehr, Sicherheitsgewinn für Radfahrer
160	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Einrichtung Radwegeführung aus Ferdinand-Koch-Straße kommend	Kreisverkehr Zeppelinstraße/Horststraße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Verringerung Konflikte mit Kfz-Verkehr, Sicherheitsgewinn für Radfahrer
161	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Einrichtung Radwegeführung Richtung Zentrum; evtl Radaufstellflächen	Horststraße/Brandenburger Straße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Querbarkeit Horststraße verbessern
162	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Querschnitt Eichbornstraße optisch einengen und Radwegeführung markieren	Am Bürgergraben/Eichbornstraße/Nordring	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	++	++	+	Querbarkeit für Rad verbessern
163	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Aufstellflächen in Schlachthofstraße	Industriestraße/Schlachthofstraße	Rad	++	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	++	+	+	Verringerung Konflikte mit Kfz-Verkehr, Sicherheitsgewinn für Radfahrer
164	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radwegeführung in Richtung Queichheimer Hauptstraße, Minimierung Wartezeiten	L509/Queichheimer Hauptstraße	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Querbarkeit für Rad verbessern, Reisezeit verringern
166	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Optische Verengung Straßenraum und Markierung der Radwegeführung	Raimund-Huber-Straße und Dörrenbergstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Tatsächliche Fahrgeschwindigkeiten gemäß T30-Regelung senken, Sichtbarkeit Radverkehr erhöhen
169	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung der Radwegeverbindung aus und in Richtung Goethepark und Überprüfen Parkstandsordnung	Parkstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Sicherheit und Durchgängigkeit der Radroute gewährleisten
170	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung der Radwegeverbindung aus und in Richtung Goethepark und Überprüfen Parkstandsordnung	Wallstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	++	++	++	+	+++	+	+	Sicherheit und Durchgängigkeit der Radroute gewährleisten
171	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung der Radwegeführung	Ravelinstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Sicherheit und Durchgängigkeit der Radroute gewährleisten
172	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung der Radwegeführung	Xylinderstraße zw. Reiterstraße und Südring	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Wahrnehmbarkeit der Radroute gewährleisten
178	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung erneuern und verbessern	Nordring zwischen Haardtstraße und Erlenbachstraße	Kfz	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	++	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr verbessern
180	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung Radwegeführung	Rolf-Müller-Straße	Rad	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	+	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr verbessern
181	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radwegemarkierung erneuern	Horststraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr verbessern
182	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radwegeführung zum Kreisverkehr erneuern	Zeppelinstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	++	+	+	Sicherheit Radverkehr erhöhen
184	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Prüfung Anlegen eines Radfahrstreifens	Hindenburgstraße Fahrtrichtung Süden	Rad, Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Sicherheit Radverkehr erhöhen
185	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radwegeverbindung kenntlich machen	Am Lohgraben, Friesenstraße, Löhstraße, Spitalmühlweg	Rad	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	++	+	+	Orientierung für Radfahrer verbessern
187	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Radwegeführung verdeutlichen	Brandenburger Straße und Schneiderstraße	Rad	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	++	+++	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr für Kfz verbessern

ID	Handlungs-feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz-relevanz	Kosten-aufwand	Zeit-aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
189	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Markierung verbessern	Queichheimer Hauptstraße ab K5 ostwärts	Rad	+	+	+++	o	++	+	+	o	+++	++	+	++	+	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr für Kfz verbessern
193	Lenken	Sichere und durchgängige Radwegeführung	Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung der Führung im Straßenraum	Nordring zwischen Am Bürgergraben und Hindenburgstraße	Kfz	+	+	+++	o	+++	+	+	o	+++	++	++	+++	+	+	+	Sichtbarkeit Radverkehr verbessern
5	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Höheren Takt auf Busverbindungen in Stadtdörfer	Ortsungebunden	NA	+++	++	o	+	+++	o	+++	o	o	++	++	+	NA	+++	+	ÖV attraktivieren
32	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Beschilderungskonzept Fußwege: Flächendeckende Information über Fußverbindungen insbesondere auch für Touristen (gute Beschilderung ab den außerhalb liegenden Parkplätze Richtung Zentrum)	Übergeordnet	NA	++	+	o	+	++	+	++	o	++	+	++	++	NA	++	++	Erhöhung des Modal Split von Fuß
33	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Beschilderungskonzept Radwege: Durchgängige Beschilderung wichtiger Achsen auch über Bodenmarkierung, insbesondere abseits von Hauptverkehrsstraßen	Übergeordnet	NA	++	+	o	+	++	+	++	o	++	+	++	++	NA	++	++	Erhöhung Modal Split von Rad
43	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Verbesserung des Zugangs und der Sichtbarkeit des Bahnhofs (Beschilderung, Beleuchtung, ...) und Ausbau als Mobilitätsstation	Bahnhalft Landau Süd	NA	++	+	++	+	+++	+	+	o	++	++	++	+	+	++	++	Attraktivierung des Umweltverbunds
92	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Bessere Anbindung des Messegeländes an das ÖV-Netz	Messegelände	Keine	+++	++	o	++	+++	+	+++	o	++	++	++	++	++	+++	+	Förderung des ÖVs im Freizeitverkehr, Attraktivierung des Messegeländes als Parkraum für Besucher Landaus
93	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Einrichtung dynamischer Anzeigetafeln im ÖV; am Hbf: integrierte Anzeige von Bussen + Bahnen	Übergeordnet	Keine	+	o	o	+	++	o	+	o	+	+	+	+	NA	++	++	Verbesserung der Informationen im ÖV
128	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Einrichtung Mobilitätsstation Messe: gesicherte Radabstellanlagen	Messegelände	NA	++	++	o	+	++	+	++	o	++	++	++	++	++	+	+	Messegelände für Umweltverbund erschließen
129	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Einrichtung Mobilitätsstation West: Ausbau Radabstellanlagen und Einrichtung Bike-Sharing	Bahnhalft West	NA	++	++	o	+	++	++	++	o	++	++	++	++	++	++	+	Intermodalität fördern
130	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Verbesserung der Anbindung der Messe mit dem ÖV: Einrichtung einer direkten Verbindung zum Bahnhof	Übergeordnet	NA	+++	++	o	++	+++	+	++	o	++	++	++	++	++	++	+	ÖV-Nutzung fördern
132	Lenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Wegeinformation in ÖV und Nahmobilität	Mobilitätsangebot Campus Süd: ÖV-Anbindung, Bike- und Car-Sharing-Station	Stadtenwicklungsgebiet Campus Süd	NA	+++	++	o	+	+++	++	+++	o	++	++	++	++	++	++	++	Umweltverbund fördern
1	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Prüfung Tempo 30	Hindenburgstr. Zw. Godramsteinerstr. Und Nordring	Kfz Sonstige	+	+++	+++	+	+	+	o	o	+	+++	+	+	++	+	++	Erhöhung Sicherheit für schwachen Verkehr (Schule+Bushaltestelle)
7	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Signalprogramm/ Signalanforderung für Radfahrer	Nussdorfer Weg/ Godramsteiner Straße	Rad	++	+	+	o	+++	o	o	o	++	++	+	+	++	+	+	Verringerung der Wartezeiten für Radfahrer

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
9	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Signalprogramm/ Signalanforderung für Radfahrer	Neustadter Straße/ Godramsteiner Straße	Rad	++	+	+	o	+++	o	o	o	++	++	+	+	++	+	+	Verringerung der Wartezeiten für Radfahrer
11	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Signalprogramm/ Signalanforderung für Radfahrer auf gleichberechtigte Anforderung Rad/Fuß mit Kfz	Ostbahnstraße/Maximilianstraße	Rad	++	+	+	++	+	+	+	+	+++	++	++	++	+++	+	+	Erhöhung Sicherheit und Verbesserung Zugang Bahnhof
34	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Prüfung Tempo 30 und verkehrsberuhigende Maßnahmen an Schulwegen	Nußdorf, insbesondere Am Dorfbrunnen, Kirchstraße, Am Kindergarten	NA	+	+++	+++	+	+	+	o	o	+	+++	+	+	+	++	++	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer (Schülerverkehr)
40	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Signalprogramm/ Signalanforderung für Radfahrer: Gleichberechtigte Anforderung von Grünzeiten durch Radfahrer an LSA	Arzheimer Straße/Annweilerstraße	Rad	++	+	+	o	+++	o	o	o	++	++	+	+	+++	+	+	Erhöhung der Sicherheit, Verbesserung der Akzeptanz von Radinfrastruktur.
42	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Verkehrsberuhigung (Fahrgassenversätze, Bepflanzung etc.)	Lazarettstraße	Rad	+	+++	+++	+	+	+	o	o	+	+++	+	+	NA	+	+	Schutz der Anwohner vor Durchgangsverkehr und Erhöhung der Sicherheit für den schwachen Verkehr (Schulweg/Wohngebiet)
49	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung	Südring/Xylinderstraße	Kfz, Rad	+	+++	+++	+	+	+	o	o	+	+++	+	+	+++	+	++	Erhöhung der Sicherheit
51	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Wartezeiten Fußgängerampel Eingang Goethepark Westbahnstraße	Westbahnstraße/Eingang Goethepark	Kfz, Fuß	++	++	++	o	++	o	o	o	+++	++	+	+	+++	+	+	Gleichberechtigte Wartezeiten für alle Vorrangnetze; Verbesserung Zugangszeiten zu Bahnhof West
57	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Fußgänger-Grüns von Kfz. Einrichtung zusätzlicher Signalisierung (Blinken?)/ Änderung bestehender LSA	Westbahnstraße/ Eingang Goethepark	Fuß, Rad, Kfz	+	o	+++	o	+++	o	o	o	++	++	+	+	+++	+	+	Sicherheit Fuß/Rad verbessern
64	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Verstetigung des Verkehrs und perspektivisch intelligente Steuerung	Zweibrücker Straße	Kfz, Rad	++	+++	++	+	+	+	++	o	+	+++	+	+	+++	++	++	Verstetigung des Verkehrsflusses, Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer/ Fußgänger bei Querung
65	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Wartezeiten Fuß/Rad durch LSA-Schaltung	Zweibrücker Straße/ Eingang Goethepark	Kfz, Rad, Fuß	++	++	++	o	++	o	o	o	+++	++	+	+	+++	+	+	Attraktivierung der Umgehung des Schlüsselknotens über Goethepark für Fuß und Rad
67	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Perspektivisch: Einrichtung Tempo 30 und insb. Westring entsprechende Umgestaltung des Straßenraums	Westring, Nordring, Ostring	Kfz	+	+++	+++	+	+	+	o	o	+	+++	+	+	+++	+	++	Verstetigung des Verkehrsflusses, Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger insbesondere in Schulnähe
75	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Prüfen Abschalten LSA Sonntags/abends	Ganz Landau	NA	+++	+	o	++	o	o	o	o	+++	++	+	+	NA	+	+	Verringerung der Reisezeiten
81	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Grüne Welle für Kfz-Verkehr Tempo 50	Rheinstraße - Marienring - Weißburger Straße	Kfz 50	++	o	+	++	o	o	++	+	++	+	+	++	+++	+	+	Verringerung des Schadstoffausstoßes und der Reisezeiten für Kfz
98	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Verlegung und Markierung der Haltestelle, sodass Ein- und Aussteigen sicherer ist	Dammheim Alte Bahnhofstraße/ Speyerer Straße	Rad	+	+	+++	o	o	o	o	o	+++	++	o	+	+	+	+	Erhöhung der Sicherheit
100	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Bei geschlossenen Bahnschranken Dauergrün für Fußgänger	Westbahnstraße zwischen Eingang Goethepark und Zweibrücker Straße	Kfz 50, Rad, Fuß	+++	o	o	o	++	o	o	o	+++	+	+	+	++	+	+	Vermeidung unnötiger Wartezeiten für Fußgänger, wenn Kfz-Verkehr ohnehin nicht den Bahnübergang queren kann
138	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Optimierung der Leistungsfähigkeit durch geänderte Abgabebeziehungen	Schlossstraße/Xylinderstraße	Kfz	++	+	++	+	o	o	++	+	++	++	+	++	+++	+	+	Verkehrsfluss verbessern
144	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Kreuzung Industriestraße/Maximilianstraße	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	++	+	+	Reisezeiten verringern

ID	Handlungsfeld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netzrelevanz	Kostenaufwand	Zeitaufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
145	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Kreuzung Maximilianstraße/Rheinstraße	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	+++	+	+	Reisezeiten verringern
146	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Rheinstraße/Moltkestraße	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	+++	+	+	Reisezeiten verringern
147	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Marienring/Südring	Kfz	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	+++	+	+	Reisezeiten verringern
148	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Schlossstraße/Xylanderstraße	Kfz	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	+++	+	+	Reisezeiten verringern
149	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren, Erkennung Radfahrer prüfen	Weißburger Straße/Eutzinger Straße	Kfz, Rad	+	++	++	++	+	+	+	++	+	++	++	++	++	+	+	Reisezeiten verringern
151	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Abbiegen des Busverkehrs erleichtern	Westring/Nordring	Kfz	+	+	++	o	o	o	o	o	+++	++	o	+	++	+	+	Verkehrsfluss verbessern
153	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Hindenburgstraße/Nordring	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	++	+	+	Reisezeiten verringern
154	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Neustadter Straße/Nordring	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	++	+	+	Reisezeiten verringern
155	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Nordring/Haardtstraße	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	++	+	+	Reisezeiten verringern
156	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Signalprogramm optimieren	Neustadter Straße/Zepelinstraße	Kfz, Rad	++	o	o	++	o	o	++	+	++	+	+	++	++	+	+	Reisezeiten verringern
188	Lenken	Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit	Überprüfung Signalprogramm und Gestaltung Überweg für Fußgänger (Schulen)	Nordring/Fortstraße	Kfz, Fuß	++	++	++	o	+++	o	o	o	++	++	+	+	+++	+	+	Erhöhung Sicherheit und Reduzierung Zeitverlust für Schülerverkehr
105	Lenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Winterdienst auf Radwegen	Übergeordnet	Rad	+++	++	+++	+	+++	o	++	o	o	+++	++	+	+++	+	++	Verkehrssicherheit im Winter entlang Radvorrangnetz innerstädtisch sicherstellen
198	Umdenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Weeginformation in ÖV und Nahmobilität	Prüfung alternativer Antriebe für Busflotte	Übergeordnet	Keine	+	o	o	++	+	+	o	o	o	o	++	o	NA	+++	+++	Verringerung des Schadstoffausstoßes
199	Umdenken	Verbesserung der Verbindungs- und Umfeldqualität sowie der Weeginformation in ÖV und Nahmobilität	Einführung eines Bedarfsbussystems per App und Telefon	Übergeordnet	Keine	+	o	o	+	+	o	+	o	+	+	+	+	+	++	++	ÖV-Nutzung fördern
13	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Informationsflyer Rechte und Pflichten von Radfahrern und Radwegenetz in Landau als Postwurfsendung	Übergeordnet	NA	+	+	++	o	+	o	o	o	++	++	+	+	NA	+	++	Wissen über Verkehrsregeln und gegenseitiges Verständnis verbessern
14	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Einsetzung Arbeitsgruppe Beschilderungssystem Rad-/Fußverkehr	Ortsungebunden	NA	++	+	o	o	+++	o	++	+	++	+	+	++	NA	NA	++	Konsistente und flächendeckende Beschilderung der Rad- und Fußgängerrouen, Verbesserung der Orientierung für Ortsfremde
15	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Einführungsveranstaltung Hol-/Bringzonen	Ortsungebunden	NA	++	+	++	o	++	o	o	o	++	++	+	+	NA	+	++	Schaffung von Akzeptanz für Hol- und Bringzonen
21	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Projekt CO2-neutraler Schulweg	Ortsungebunden	NA	++	+	+	++	+++	+++	o	o	++	++	+++	+	NA	+	+	Wissensvermittlung und Förderung von Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige Mobilität/ sicherer Schulweg

ID	Handlungs-feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz-relevanz	Kosten-aufwand	Zeit-aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
22	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Informationstag Fahrradstraßen/ Rechte + Pflichten von Fahrradfahrern allgemein: Wissensvermittlung über Verkehrsregeln bezüglich Fahrradfahrer, z.B. Fahrradstraßen (insbesondere für Schüler)	Ortsungebunden	NA	+	+	+++	o	++	o	o	o	++	++	+	+	NA	+	+	Verbesserung des Verständnisses zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verbesserung Sicherheit. Motivation zu verstärkter Nutzung des Fahrrads
23	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Schaffung Netzwerk Mobilitätsmanagement für Firmen	Ortsungebunden	NA	++	+	o	+	++	o	++	o	+	+	+	+	NA	+	++	Koordinierung und Unterstützung von firmeninternen Maßnahmen zur Verlagerung von Pendlerverkehr auf den Umweltverbund
35	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	An kritischen Stellen durch bspw. farbige Markierung/ spezielle Beschilderung Falschparken auf Radwegen entgegenwirken.	Übergeordnet	NA	o	+	+++	o	+	o	o	o	++	++	+	+	NA	+	+	Freihaltung der Radwege verbessern
69	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Gewerbeinitiative, um stadt- und umweltfreundliche Anreise zu belohnen: finanzielle Anreize für nachhaltiges Verkehrsverhalten bzw. mindestens finanzielle Gleichberechtigung zu Erstattung von Parktickets schaffen. Z.B. Erstattung ÖV-Tickets	Übergeordnet	NA	++	++	o	+	+++	o	++	o	+++	++	++	++	NA	+	+	Stärkung Umweltverbund
79	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Mobilitätstadtplan	Übergeordnet	Keine	++	+	o	+	++	o	++	o	+++	+	+	++	NA	+	+	Wissen über alle verfügbaren Mobilitätsangebote verbessern
102	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Einrichtung eines Beschwerdeportals	Ortsungebunden	NA	+	++	++	+	+	o	+	+	+	++	+	+	NA	++	+	Aufrechterhaltung der Kommunikation zwischen Bürgern und Fachabteilungen der Stadt, um mehr Informationen über Mängel des Verkehrssystem zu erhalten
136	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Mobilitätsmanagement-Zentrale im Bahnhofsgebäude einrichten	Hauptbahnhof	NA	++	+	o	+	++	o	+	o	++	+	+	+	NA	++	++	Informationsverbreitung über intermodale Mobilitätsangebote und ÖV
201	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Informationsflyer und Radwegenetzkarte für Neubürger bei Anmeldung	Ortsungebunden	Keine	+	o	+	+	++	++	+	o	+	+	++	+	NA	+	+	Verbesserung der Bürgerinformation
202	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Fahrradfreundlicher Arbeitgeber	Ortsungebunden	Keine	+	o	+	+	++	+	+	o	++	+	++	+	NA	+	+	Koordinierung und Unterstützung von firmeninternen Maßnahmen zur Verlagerung von Pendlerverkehr auf den Umweltverbund
203	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Teilnahme an und Bewerbung von Aktionstagen wie "Stadtradeln"	Ortsungebunden	Rad	+	+	+	+	++	o	o	o	+	+	+	+	NA	+	+	Förderung des Radverkehrs
204	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Informationsflyer "Sichere Radwege" zu allen Landauer Schulen	Ortsungebunden	Rad	+	+	++	+	+	o	o	o	++	+	+	+	NA	+	+	Reduzierung des Hol-/Bringverkehrs im Bereich Uni/Schulen, Erhöhung der Verkehrssicherheit
205	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Einrichtung von Mitfahrerparkplätzen & begleitende Informationen oder App-Lösung	Ortsungebunden/Ortseingänge	Kfz, Sonstige	+	o	o	++	+	o	o	o	o	+	+	o	+	++	++	Förderung des Umweltverbundes
206	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Anreizsystem für Neubürger zur Abmeldung des Kfz	Ortsungebunden	Keine	+	o	o	+	+	o	o	o	o	+	o	o	NA	+	+	Förderung des Umweltverbundes
208	Umdenken	Bewusstseinsbildende Maßnahmen	Günstige ÖV-Alternativen schaffen (z.B. Clip-Ticket, Sozialtickets)	Übergeordnet	Keine	+	+	+	+	++	+	o	o	+	++	++	+	+	+	+	Förderung des Umweltverbundes
3	Umdenken	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Einrichtung Hol-/Bringzone	Alter Meßplatz, Luitpoldstr., Am Kronwerk (?)	Rad, Fuß	++	++	+++	++	+++	++	o	o	+	+++	+++	+	+++	++	+	Reduzierung des Hol-/Bringverkehrs im Bereich Uni/Schulen, Erhöhung der Verkehrssicherheit
96	Umdenken	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Einrichtung von Mitfahrbänken + begleitende Informationsmaßnahmen	Stadtdörfer	Keine	+++	+	o	o	+	+	+	o	++	++	+	+	NA	+	+	Erhöhung Mobilität für ältere Menschen
97	Umdenken	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Einrichtung "Pedibusse" und "Velobusse"	Übergeordnet	Keine	++	+	+++	+	+++	o	o	o	++	++	++	+	NA	+	+	Mehr Eltern dazu anregen, ihre Kinder den Schulweg ohne Begleitung zurücklegen zu lassen.
127	Umdenken	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Einrichtung eines Bike-Sharing-Systems	Übergeordnet; insbesondere Mobilitätsstationen	NA	+++	++	o	++	+++	++	++	o	++	++	+++	++	+++	++	+	Attraktivierung des Umweltverbunds (Angebot für letzte Meile schaffen)

ID	Handlungs- feld	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Ort	Betrifft Vorrangnetz	Zielrelevanz (fachliche Bewertung)											Netz- relevanz	Kosten- aufwand	Zeit- aufwand	Ziel	
						G1	G2	G3	U1	U2	U3	W1	W2	W3	G	U					W
207	Umdenken	Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV	Einführung und Umsetzung des Konzepts der beispielbaren Stadt	Übergeordnet	Keine	+	+	+++	+	+++	o	o	o	++	++	++	+	+	+	+	Mehr Eltern dazu anregen, ihre Kinder den Schulweg ohne Begleitung zurücklegen zu lassen.
70	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Verleihsystem Lastenfahrräder + Informationsbereitstellung	Übergeordnet	NA	+	+	+	++	++	+	++	+++	++	+	++	+++	NA	++	++	Reduktion lokale Emissionen
74	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Förderprogramm E-Bikes/Pedelecs; Informationsveranstaltungen, Verleihstation (Kooperation mit Gewerbe)	Ortsungebunden	NA	++	o	o	+	+++	+	++	o	++	+	++	++	NA	+	++	Attraktivierung Rad für breitere Bevölkerungsschichten
90	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Ausweitung E-Ladesäulen-Netz	Ganz Landau	NA	++	+	o	++	+++	o	++	o	+	+	++	+	+	++	+++	Schaffung von Anreizen, auf elektrische Antriebe umzusteigen
94	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Umstellung der Busflotte auf Hybridbusse	Übergeordnet	Keine	o	o	o	+++	+++	o	o	o	+	o	++	+	NA	+++	+++	Verringerung des Schadstoffausstoßes
209	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Förderung von Lastenfahrrädern	Übergeordnet	Rad	+	+	++	+	++	o	o	++	+	+	+	+	NA	+	+	Förderung des Radverkehrs
210	Umdenken	Förderung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte	Förderung eines nicht-motorisierten Paketliefersystems	Übergeordnet	Keine	+	+	++	+	++	o	o	++	+	+	+	+	NA	+	+	Verringerung des Schadstoffausstoßes
59	Umdenken	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Einrichtung eigenständiger Rad/ Fußweg zw. Arzheim und LD Süd-West	Südlich und parallel zur Arbotstraße	NA	++	++	o	++	+++	+++	++	o	+	++	+++	+	+	+++	+++	Schaffung direkter Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Neubaugebiet und umliegenden Stadtteilen
120	Umdenken	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Überdachte, leicht zugängliche Fahrradparkplätze in Neubauplanung integrieren	Übergeordnet	NA	+	o	o	+	+++	+	o	o	+++	+	++	+	NA	+	+	Attraktivierung Rad
191	Umdenken	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Einrichtung Fahrradstraße zur Erschließung Neubaugebiet	Westliche Verlängerung der Lazarettstraße	Rad	++	++	++	+	+++	+	+	o	++	++	++	+	++	+++	+++	Neubaugebiet für Radfahrer attraktivieren
192	Umdenken	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Ladestationen für E-Bikes und E-Fahrzeuge in Neubauplanung integrieren	Neubaugebiet Landau Südwest	Keine	++	+	o	++	+++	o	o	o	+++	+	++	+	NA	+	++	Emissionsfreie Fahrzeuge für neu Zugezogene attraktiv machen
211	Umdenken	Nachhaltige Verkehrsplanung im Zuge von Neubauprojekten	Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts für ein autoarmes Quartier	Landau Südwest	Keine	+	+++	+++	+++	+++	++	o	o	+	++	+++	+	+	++	+	Förderung des Umweltverbundes