



Sitzungsvorlage 660/187/2019

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 04.02.2019	Aktenzeichen: 80_31_02 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	04.02.2019	Vorberatung N	
Bauausschuss	12.02.2019	Vorberatung Ö	
Stadtrat	19.02.2019	Entscheidung Ö	

Betreff:

Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Landau in der Pfalz

Beschlussvorschlag:

1. Der Konzeption des ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr von Landau in der Pfalz nach Variante 3 wird zugestimmt.
2. Die Ausschreibung des Linienbündels Landau in der Pfalz in den Jahren 2020/2021 erfolgt auf Grundlage der Variante 3, soweit die haushaltsrelevanten Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Begründung:

Die Stadt Landau in der Pfalz ist eine Mittelstadt, die sowohl von der Lage am Rande der Metropolregion Rhein-Neckar profitiert, als auch von der Nähe zur Großstadt und des Oberzentrums Karlsruhe. Sie fungiert als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums für die südliche Pfalz.

Seit vielen Jahren weist die Stadt eine durchweg positive Entwicklung auf und ist bezüglich des Wirtschafts- und des Bevölkerungswachstums gut aufgestellt. Die Einwohnerzahl nahm in den letzten zehn Jahren um 7,5 % bzw. rund 3.200 Einwohner zu, sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren 2018 etwa 17 % mehr als 2008 und beim BIP ist ein Zuwachs von ca. 27 % zu verzeichnen. Auch als Universitätsstandort kann Landau ein deutliches Wachstum vorweisen (40 % mehr Studierende innerhalb der vergangenen zehn Jahre). Die Zahlen verdeutlichen den deutschlandweiten Trend der Bedeutungszunahme von Mittelstädten – oftmals mit Hochschuleinrichtungen – in strukturstarken Regionen. Landau gilt dabei als sogenannte „Schwarmstadt“.

Globale Fragen wie der Klimawandel, die Digitalisierung, die Mobilitätswende oder der demografische Wandel entscheiden sich insbesondere in städtischen Gebilden. Städte bildeten schon immer einen Nukleus und Motor für Austausch, Diskussion und Innovation mit Hinblick auf die globalen Fragestellungen.

Ein wichtiger Baustein für die Lebensqualität einer Stadt bildet dabei die Organisation der Mobilität. Eine zukunftsfähige Mobilität richtet sich an den Bedürfnissen der Menschen aus, ist umweltfreundlich und flexibel und schafft neue Frei- und Begegnungsräume für die Menschen in der Stadt.

Die Bedeutung der sog. Mobilitäts- oder Verkehrswende wird in den kommenden Jahren immer weiter zunehmen. Gerade Städte und Gemeinden sollten mit gutem Beispiel voran gehen und als Treiber und Gestalter der Verkehrswende die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität verbessern. Dazu ist ein massiver Ausbau des Angebots im Bereich des ÖPNV unverzichtbar. Das aus den späten 1950er Jahre stammende Konzept der autogerechten Stadt gilt heute als verfehlte Stadtplanung, hat aber über Jahrzehnte das Stadtbild geprägt und wirkt bis heute auf den öffentlichen Raum und seine Nutzung. Daher muss das Augenmerk auf dem fußläufigen Verkehr, dem Radverkehr und nicht zuletzt auf dem städtischen und regionalen Busverkehr liegen, ohne dabei das Auto als gerade im ländlichen Raum immer noch wichtigstes Verkehrsmittel vollständig aus den Städten zu verdrängen. Kleinere Städte wie Landau mit „kurzen Wegen“ eignen sich besonders für die Realisierung neuer Mobilitätskonzepte und Mobilitätsformen und die Förderung nachhaltiger Mobilitätsketten, bei denen der ÖPNV eine wichtige Funktion übernimmt.

Neben der zukunftsfähigen Gestaltung der Mobilität spielt der Klimaschutz eine weitere herausragende Rolle. Sowohl im Klimaschutz- wie auch im Klimaanpassungskonzept bildet der Ausbau des ÖPNV eine Schlüsselrolle zur Reduzierung der Schadstoffemissionen. Die dort gesteckten Ziele sind nur mit einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen, da ein nicht unerheblicher Teil der Schadstoffemissionen aus dem Verkehrssektor stammen. Dieser ist für einen Anteil von 27 % am Endenergieverbrauch und für 27% des emittierten CO₂ verantwortlich. Entsprechend hoch ist das Einsparpotential bei der nachhaltigen Gestaltung des (Stadt-)Verkehrs. Ebenfalls von Bedeutung ist hierbei der Lärmschutz. Gerade hochfrequentierte Straßen und Kreuzungen weisen ein hohes Lärmniveau auf. Das ist besonders in der Nähe von schulischen Einrichtungen und Wohnbebauung problematisch. Neben CO₂-Ausstoß und gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen trat in den vergangenen Jahren das Thema Schadstoffemission der Kraftfahrzeuge sowie die Feinstaubproblematik auf die Agenda. Die Belastung in Städten und punktuell auch in Landau gilt als große Belastung für die in der Stadt wohnenden und arbeitenden Menschen.

Durch eine starke Förderung einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Mobilität auf allen Verkehrsträgern will die Stadt Landau ihrer großen Bedeutung in der Region gerecht werden. Ziel ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und als Beitrag für eine lebenswerte, zukunftsfähige Stadt und Region von morgen.

Ein deutlicher Ausbau des ÖPNV im Gebiet der Stadt Landau ist Grundvoraussetzung um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv werden zu lassen. Nur durch eine enge Taktung und sinnvolle Linienführung sowie Anbindung aller Stadtteile und -dörfer kann die Stadt Landau den ÖPNV wirklich konkurrenzfähig aufstellen und einen wichtigen und unerlässlichen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität machen. Auch

eine stärkere Vernetzung über die Stadtdörfer hinaus in die Region ist dabei ein wichtiges Ziel.

Gutachten Stadtverkehr in Landau

Das Büro plan:mobil hat im Auftrag der Stadt Landau in der Pfalz und des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH ein Gutachten zur zukünftigen Gestaltung des Stadtverkehrs in Landau erstellt. Das Gutachten bildet die Grundlage für die Ausschreibung des Stadtlinienbündels Landau in der Pfalz in den Jahren 2020/2021. Im Gutachten wurde das derzeitige Angebot bewertet und drei Varianten mit unterschiedlichen Ausprägungen ausgearbeitet.

Bewertung des derzeitigen Angebotes

Grundlage für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Landau ist der Fahrplanstand im April 2018. Betrachtet werden dabei Stadtverkehrs und Regionalverkehrslinien, die im Stadtgebiet relevante Erschließungs- und Verbindungsfunktionen übernehmen.

Die Linien im Stadtverkehr (Linien 535, 536, 537, 538 und 539) erschließen die Kernstadt von Montag bis Samstag (teilweise Sonntag) im Taktverkehr. Sie schaffen Verbindungen zwischen den Wohngebieten, dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof sowie zu weiteren relevanten Zielen im Kernstadtgebiet. Der Regionalverkehr (Linien 500, 501, 520, 521, 530, 531, 540, 541, 550, 552, 555, 590) übernimmt im Stadtgebiet neben der Verbindungsfunktion in die umliegenden Orte/ Zentren die Erschließung der Ortsteile und verbindet diese mit dem Stadtzentrum. Im Kernstadtgebiet übernimmt er in Korridoren die Bedienung in Ergänzung zum Stadtverkehr. Der Regionalverkehr ist ebenso wie der Stadtverkehr vertaktet. Am Hauptbahnhof bestehen Verknüpfungen untereinander sowie zum Stadtverkehr und zum SPNV.

Insgesamt kann die Erschließungsqualität der bestehenden Siedlungsflächen in Landau als ausreichend bewertet werden. Große Bereiche der Kernstadt sowie die Orte Nußdorf, Godramstein, Arzheim, Wollmesheim, Mörzheim, und Mörnheim sind auch außerhalb der Schulzeiten nahezu vollständig erschlossen. Zu unterschiedlichen Verkehrszeiten und Verkehrstagen besteht in der Stadt Landau ein differenziertes Bedienungsangebot. Im Zusammenhang mit den Bedienungszeiträumen der in der Stadt Landau verkehrenden Buslinien ergeben sich allerdings auch einzelne Erschließungsdefizite.

Die Buslinien, sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr, zeichnen sich grundsätzlich durch weitgehend einheitliche Linienwege außerhalb des Schulverkehrs aus. Aus allen Bereichen im Stadtgebiet ist der Hauptbahnhof direkt mit dem Busverkehr zu erreichen. Die Innenstadt wird von zahlreichen Linien über verschiedene Haltestellen bedient. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist aus einzelnen Stadtbereichen mit einem Umstieg (Landau Hbf) verbunden.

Im Stadtbusbetrieb sind im Regelfall (ohne Schul- und Verstärkerfahrten) 5 Fahrzeuge eingesetzt.

Variante 1:

Optimierung im Bestand - Verdichtung des Bestandsnetzes

- Verknüpfung der Stadtbus-, Regionalbuslinien sowie dem SPNV am Hbf
- Kleine Anpassungen im Linienvorlauf bei grundsätzlicher Beibehaltung des Liniennetzangebots
- Einführung einer Shuttlelinie zwischen Neuer Messplatz, Hauptbahnhof, Innenstadt, sowie alter Messplatz (dafür Entfall Linie 535 im Bereich Neuer Messplatz)
- Verdichtung der Stadtbuslinien 535 und 537
- Fahrzeugbedarf: 7,5 Busse
- zusätzliche Kosten: ca. 540.000 €/Jahr

Variante 2:

Kombiniertes Stadt- und Regionalverkehrsangebot mit Durchbindung des Stadtverkehrs über den Hbf hinaus und verdichtetem Angebot

- Weiterentwicklung des bestehenden Angebotes als kombiniertes Angebot von Stadt- und Regionalverkehr
- einheitliches und transparentes Bedienungsangebot im Innenstadtbereich durch die Bedienung zweier Korridore zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt: über Industriestraße (Entlastung Ostbahnstraße) und Ostbahnstraße
- Durchbindungen der Stadtbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus (z.B. Wohngebiet – Innenstadt/Hbf – Wohngebiet), um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern
- Regionalverkehr übernimmt Stadtverkehrsfunktionen in den Stadtteilen
- Verdichtung einzelner Stadtbuslinien zu einem ½-Stunden-Takt
- Einführung einer Shuttlelinie zwischen Neuer Messplatz, Hauptbahnhof, Innenstadt, alter Messplatz, Südstadt und Hauptbahnhof sowie Einrichtung einer neuen Linie zwischen Malerviertel Hauptbahnhof und Südstadt.
- Fahrzeugbedarf: 9,5 Busse
- zusätzliche Kosten: ca. 530.000 €/Jahr

Variante 3:

Kombiniertes Stadt- und Regionalverkehrsangebot mit Durchbindung des Stadtverkehrs über den Hbf hinaus. Verdichtetes Angebot auch in den Stadtdörfern mit Vernetzungsoption in die Region

- Weiterentwicklung des bestehenden Angebotes als kombiniertes Angebot von Stadt- und Regionalverkehr
- einheitliches und transparentes Bedienungsangebot im Innenstadtbereich durch die Bedienung zweier Korridore zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt: über Industriestraße (Entlastung Ostbahnstraße) und Ostbahnstraße
- Durchbindungen der Stadtbuslinien über den Hauptbahnhof hinaus (z.B. Wohngebiet – Innenstadt/Hbf – Wohngebiet), um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern
- Verdichtung einzelner Stadtbuslinien, zu einem ½-Stunden-Takt
- Regionalverkehr übernimmt Stadtverkehrsfunktionen in den Stadtteilen

- Verlängerung einzelner Stadtbuslinien in die Stadtdörfer, um auch dort ein Angebot mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung vorzuhalten.
- In Kombination zwischen Stadtbuslinien und Regionallinien wird eine Bedienung mit mindestens zwei Fahrten pro Stunde und Richtung in den Stadtdörfern sichergestellt.
- Option der Weiterführung der Stadtbuslinien in die Region
- Einführung einer Shuttlelinie zwischen Neuer Messplatz, Hauptbahnhof, Innenstadt, alter Messplatz, Südstadt und Hauptbahnhof sowie Einrichtung einer neuen Linie zwischen Malerviertel Hauptbahnhof und Südstadt.
- Fahrzeugbedarf: 11 Busse
- zusätzliche Kosten: ca. 1,0 Mio. €/Jahr

Empfehlung

Aus gutachterlicher Sicht ist im Sinne eines zukunftsweisenden Ausbaus des ÖPNV der Variante 3 Vorzug zu geben. In dieser Variante werden alle Ortsteile der Stadt Landau mit zwei Fahrten pro Stunde bedient und auch im Bereich der Kernstadt wird eine deutlich bessere Anbindung erreicht. Sie stellt somit das attraktivste Angebot für alle Nutzergruppen dar und erschließt das gesamte Stadtgebiet Landaus optimal. Mit der Schaffung dieses deutlich verbesserten Angebotes lassen sich am ehesten vorhandene Nutzerpotenziale in der Stadt und in der Region ausschöpfen.

- Verdichtung des Angebotes in den aufkommensstarken Stadtteilen (auch am Samstag zu den relevanten Einkaufszeiten deutliche Angebotsausweitung), durch Verdichtung des Bedienungsangebots im Stadtbusverkehr im Kernbereich der Stadt Landau
- Bedienung der Stadtdörfer Landaus mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung.
- Einrichtung einer Shuttlelinie, die eine direkte Verbindung zwischen Parkplätzen (P+R) und der Innenstadt herstellt und gleichzeitig den Unicampus Nord mit den universitären Einrichtungen im Süden der Stadt sowie dem Hauptbahnhof verbindet.
- Schaffung neuer Angebotsstrukturen bzw. Taktverdichtung von bestehenden Angeboten auch am Samstag.
- Einheitliche und verdichtete Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt auf zwei klaren Bedienungssachsen.
- Verbesserung der Erschließungsqualität durch die Einrichtung von weiteren Haltestellen.
- Verbesserte Anbindung von relevanten Zielen (z.B. Kreishaus, Gewerbegebiete, Südstadt u.w.)
- Verbessertes Mobilitätsangebot zur Wohnbedarfsprognose von 2.500 Wohnungen
- Bessere Vernetzung in und mit der Region
- Bessere Erreichbarkeit und Vernetzung aus und in der Region beugt einem Arbeitskräftemangel vor

Neben dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes wird im Rahmen der Ausschreibungsvorbereitungen auch der Einsatz von Kleinbussen und Elektrobussen geprüft.

Auswirkungen:

Produktkonto: 5470 5292

Haushaltsjahr: 2022 ff

Betrag: 1,0 Mio. Euro

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja /Nein

Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja /Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja /Nein

Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:

Förderbescheid liegt vor: Ja /Nein

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

Sonstige Anmerkungen:

Anlagen:

Anlage 1: Ergebnisbericht

Anlage 2: Gegenüberstellung der Varianten

Anlage 3: Karten

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat II - BGM

Dezernat III - BGO

Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung

Umweltamt

Schlusszeichnung:

--