



Informationsvorlage

660/226/2020

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 15.04.2020	Aktenzeichen: 66_10_04 660-S	
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit
Stadtvorstand	16.04.2020	Vorberatung N
Hauptausschuss	05.05.2020	Kenntnisnahme Ö

Betreff:

Ergebnis der Modal-Split Untersuchung für Landau in der Pfalz

Information:

Die Stadt Landau in der Pfalz hat sich erstmalig am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der Technischen Universität Dresden beteiligt. Die Technische Universität Dresden (TU Dresden) widmet sich seit nahezu 50 Jahren der Erforschung von Erscheinungen und Hintergründen des Verkehrsverhaltens. Mit der seit 1972 kontinuierlich durchgeführten Zeitreihenuntersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ werden gesellschaftliche Entwicklungsprozesse im Kontext der Mobilität regelmäßig mit wissenschaftlichen Methoden analysiert und ausgewertet. Von den dadurch gewonnenen Daten und Erkenntnissen profitieren Verkehrsplanung, Verkehrspolitik sowie die Mobilitätsforschung gleichermaßen. Die Ergebnisse sind nicht nur von fachlicher sondern auch von gesellschaftlicher Relevanz, da sich deutschlandweit sowohl das Angebot als auch die Nutzung neuer Mobilitätsformen in der jüngeren Vergangenheit mit zunehmender Dynamik verändert haben.

Insgesamt 135 Städte und Gemeinden haben sich an der Untersuchung der Universität Dresden beteiligt. Die Universität erhebt dabei in Haushaltsbefragungen Daten zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen der Bundesrepublik Deutschland. In Landau wurden 1.003 Personen in 425 Haushalten telefonisch oder schriftlich befragt. Die Befragung deckte einen einjährigen Zeitraum ab. Wetter- und Jahreszeit spezifische Umstände flossen also mit ein.

Landau ist bei der Untersuchung in die Kategorie Mittelzentren (20.000 – 100.000 Einwohner) mit flacher Topografie eingestuft

Nachfolgend ein Auszug aus dem Ergebnis:

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen				
	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Landau	Vergleichsstädte	Landau	Vergleichsstädte
Fuß	30 %	31 %	23 %	22 %
Fahrrad	29 %	22 %	22 %	16 %
ÖV	2 %	5 %	3 %	10 %
MIV	39 %	43 %	51 %	52 %

Aus Anlage 6 Städtevergleich, Seiten 103 – 114

Binnenverkehre sind die Verkehre, die sich innerhalb des Untersuchungsraumes, hier das Stadtgebiet von Landau inklusive der Stadtdörfer, bewegen. Bei Allen Wegen werden noch die Verkehre zwischen dem Untersuchungsraum und dem Umland berücksichtigt. Durchgangsverkehre werden nicht erfasst.

Im Ergebnis liegt der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr in Landau auf einem sehr hohen Niveau an erster Stelle der Vergleichsstädte und in der Spitzengruppe aller an der Untersuchung beteiligten Städte. Karlsruhe weist hier mit einem Radverkehrsanteil von 35,5 % den Spitzenwert auf, Tübingen liegt zum Vergleich bei einem Radverkehrsanteil von 26,6 %. Beim Fußverkehr bewegt sich Landau im Mittelfeld und beim Motorisierten Individualverkehr MIV und beim öffentlichen Verkehr am unteren Ende der Vergleichsgruppe. Insbesondere der Anteil des ÖV liegt in Landau auf einem sehr niedrigen Niveau an vorletzter Stelle der Vergleichsstädte. Lediglich Torgau mit einem ÖPNV-Anteil von 1,3 % weist eine geringere Quote auf.

Die kompletten Ergebnisse der Untersuchung sind unter dem Link <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018> abrufbar.

Im Weiteren werden einige Erkenntnisse und Daten als wichtige Grundlage für zukünftige Maßnahmen dargestellt:

Radverkehr

Nicht nur der hohe Wegeanteil sowohl beim Binnenverkehr wie auch bei allen Wegen ist überraschend erfreulich. Auch Informationen zum sozioökonomischen Status und dem Zusammenhang mit Mobilität spielen bei zukünftigen Überlegungen eine Rolle. So stehen über 80% der Landauerinnen und Landauer uneingeschränkt ein Fahrrad zur Verfügung, während die Verfügbarkeit eines PKWs erheblich mit dem eigenen ökonomischen Status zusammenhängt.

Mit über 36% nutzen Landauerinnen und Landauer täglich oder an den meisten Tagen in der Woche ein Fahrrad, während deutlich unter 10% niemals Rad fahren.

Die durchschnittliche zurückgelegte Strecke bei einer Fahrt mit dem Rad liegt bei knapp zwei Kilometern und einer Geschwindigkeit von 9,7 km/h. Sowohl der Unterschied zum Autoverkehr, dessen Binnenverkehrsstrecke durchschnittlich bei 3,1 km/Weg und gerade einmal 14,3 km/h liegt, als auch die topographische Betrachtung der Stadt sprechen für eine Verbesserung der Radinfrastruktur für Strecken über drei Kilometer.

Einerseits ist der Unterschied zwischen beiden Verkehrsmitteln kaum relevant, andererseits liegt die Vermutung auch mit Blick auf andere Studien nahe, dass ein Radfahrender Umwege und Behinderungen an Knotenpunkten nur begrenzt in Kauf nimmt. Innerhalb eines Quartiers oder von einem Quartier in ein angrenzendes wird das Fahrrad häufiger genutzt als von einem Ende der Stadt zum anderen.

Autoverkehr

Mit 39% der Binnenverkehrswege liegt der motorisierte Individualverkehr zwar deutlich hinter dem Umweltverbund, bildet bei der Verkehrsmittelwahl jedoch den höchsten Wert ab. Dieser beruht auf einer hohen Bedeutung des Autos im Berufsverkehr. So nutzen 62,7 % aller Befragten das Auto für den Weg zur Arbeit (62,7% Auto, 21,9% Rad, 11,4% Fuß, 3,9% ÖPNV).

Während der Anteil der Führerscheinbesitzenden bei jüngeren Menschen deutlich abnimmt (nur noch 72% der Frauen zwischen 17 und 25), besitzen knapp über 30% der Landauer Haushalte zwei Fahrzeuge. Mit 71% verfügt die überwiegende Mehrzahl aller

Haushalte privat über einen Abstellplatz für ihr Fahrzeug in Form eines Parkplatzes, einer Garage oder eines Carports. Nur knapp ein Fünftel ist auf den öffentlichen Straßenraum als Abstellmöglichkeit angewiesen.

Bei den zurückgelegten Strecken ist festzustellen, dass knapp ein Sechstel der Wege eine Entfernung von 10 oder mehr Kilometer aufweisen, für die ein Rad oder der ÖPNV nur schwer eine praktikable Alternative darstellen kann.

Öffentlicher Verkehr

Mit dem zweitletzten Platz unter den Vergleichsstädten, einem Wegeanteil von knapp 2% und einem sehr hohen Anteil an Einzel- und Tageskartennutzung sind viele klare Aussagen zur aktuellen Situation getroffen. Als positiv eingeschätzt werden kann, dass 81% der Landauerinnen und Landauer eine Bushaltestelle im Umkreis von fünf Gehminuten um ihre Wohnadresse zumindest kennen. Leider verfügt nur knapp jede/jeder Zehnte über eine Zeitkarte. Für den Pendelverkehr zur Arbeit ist ebenfalls der ÖV bisher weit unterdurchschnittlich genutzt.

Schlussfolgerungen:

Für die weitere Mobilitätsplanung lassen sich aus den Ergebnissen folgende notwendige Zielrichtungen erkennen. Die notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes decken sich dabei auch mit den Klimazielen der Bundesregierung und der Stadt Landau.

1. Bereits ohne flächendeckend ausgebaute Infrastruktur verfügt Landau über einen sehr hohen Radverkehrsanteil. Topografie und Kompaktheit der Kernstadt sind dafür wichtige Indikatoren, aber auch verschiedene Maßnahmen der jüngeren Vergangenheit dürften geholfen haben. Die Chancen, den Wegeanteil bis zum Jahr 2020 auf 35% zu steigern, sind gut. Durch die stark erhöhten Mittel für den Radverkehr im städtischen Haushalt und die Aufnahme ins Förderprogramm „Klimaschutz für Radverkehr“ bestehen in den kommenden Jahren auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes ausgezeichnete Verbesserungsmöglichkeiten insbesondere für Mittelstrecken in folgenden Bereichen:
 - durchgängige Fahrradvorrangrouten durch Unterführungen und Brücken sowie optimierter Ampelkreuzungen
 - Umsetzung attraktiver Radwegeverbindungen zwischen den Stadtdörfern und der Kernstadt sowie zwischen Stadtdörfern
 - Radring um die Kernstadt
 - Machbarkeitsstudie zu einer Pendlerradroute zwischen Neustadt und Landau
 - Abstellanlagen und deren teilweise Überdachung in der gesamten Kernstadt
2. Mit der konsequenten Neuausrichtung des ÖV im Stadtgebiet von Landau und der Planung und Umsetzung des Landau-Taktes 2022 muss die massive Erhöhung des ÖPNV-Anteiles bei der Wegehäufigkeit das oberste Ziel kommunaler Verkehrsplanung sein. Hier wird ein Anteil von mindestens 10% angestrebt. Mit Blick auf den bereits hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr, dessen Verlagerung auf den ÖV den Klimaschutzzielen eher abträglich wäre, sollten insbesondere Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs für den Umstieg auf den ÖPNV durch eine wesentliche Attraktivitätssteigerung begeistert werden.
 - Förderung der durchgängigen Lang- bis Mittelstreckenverbindungen (3 bis 10 Km)
 - Erhöhung des Anteils an Zeitkarten
 - Angebotszeiten arbeitnehmerfreundlich ausweiten

Auswirkung:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja / Nein
Begründung: Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf die Kategorien der Nachhaltigkeitseinschätzung

Anlagen:

- Anlage 1: Vorspann
- Anlage 2: Steckbrief
- Anlage 3: Methodenbericht
- Anlage 4: Feldbericht
- Anlage 5: Tabellen
- Anlage 6: Städtevergleich

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat III - hauptamtlicher BGO

Schlusszeichnung:

