

Allgemeine Fragen zum Quartiersverkehrskonzept in der Südstadt mit Fokus auf der Cornichonstraße

Können in der Cornichonstraße, insbesondere im verkehrsberuhigten Bereich, Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit zu kontrollieren?

Zur Geschwindigkeitsüberwachung kommen auf dem Landauer Stadtgebiet mobile Blitzer zum Einsatz. Für das Land Rheinland-Pfalz existieren Vorgaben, wo das Aufstellen eines Blitzers erlaubt ist. Zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen müssen sowohl rechtliche als auch technische Voraussetzungen erfüllt werden. Der Abstand zwischen einem Verkehrsschild, das die Geschwindigkeitsbegrenzung anzeigt, und dem Abstand zum mobilen Gerät muss ausreichend sein, sodass Autofahrerinnen und Autofahrer nicht ruckartig und unvermittelt abbremsen und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gefährden.

Der verkehrsberuhigte Bereich an der Kreuzung Cornichonstraße/Friedrich-Ebert-Straße ist ein zu kurzer Abschnitt für eine entsprechende Geschwindigkeitsüberwachung, weshalb eine ordnungsrechtliche oder bauliche Lösung für die Kreuzung gesucht wird. Andere Bereiche der Cornichonstraße werden mit Blick auf einen Blitzereinsatz geprüft und in die Liste der Einsatzorte aufgenommen.

Welche weiteren Möglichkeiten gibt es, um den Verkehr in der Cornichonstraße zusätzlich zu beruhigen? Können mehr Zebrastreifen und Fußgängerübergänge zur Verkehrsberuhigung beitragen?

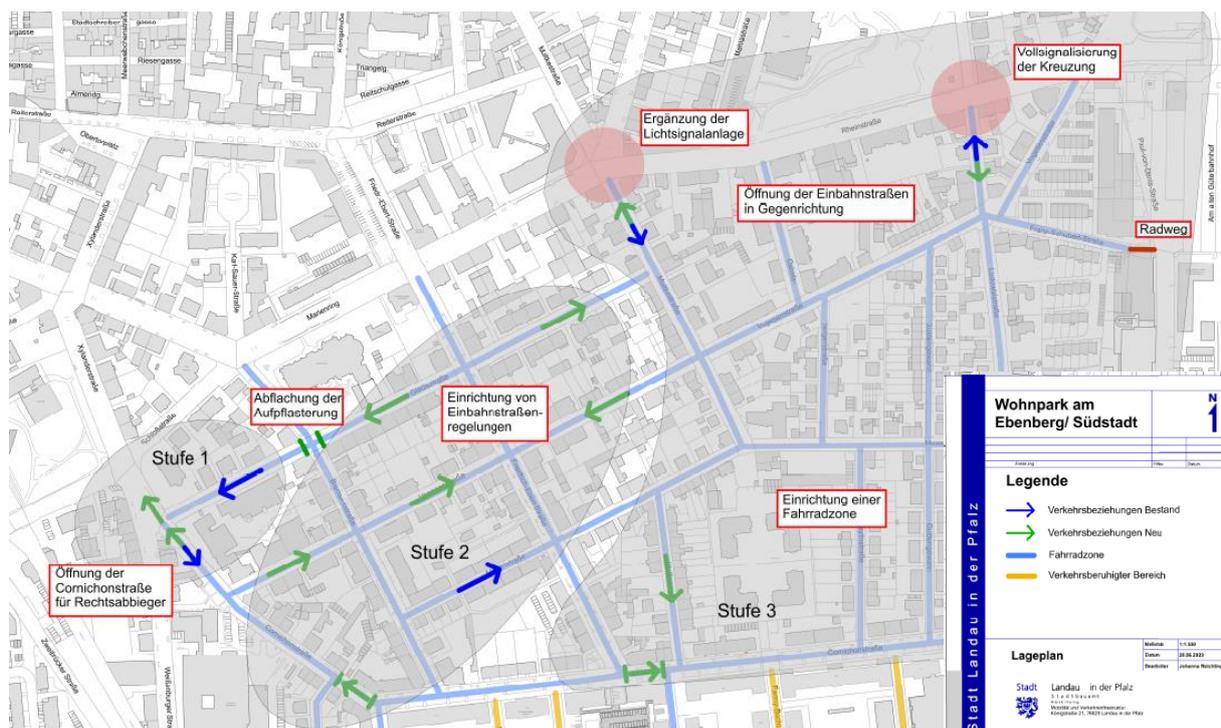
Die Anordnungen von Fußgängerüberwegen unterliegen einer sorgfältigen Einzelfallprüfung. Das betrifft zum Beispiel die Ermittlung der Stärke des überquerenden Fuß-, sowie des Rad- und Autoverkehrs. In Straßen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt ist, sind grundsätzlich nach den aktuell gültigen Regelwerken (Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung) keine Zebrastreifen vorgesehen. Sie trotzdem anzuordnen, liegt nicht in der Macht der Stadt Landau.

Auch die Anlage von Fußgängerüberwegen ist nur in Bereichen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geboten, zumal hier auch die baulichen Gegebenheiten vorhanden sein müssen. Sollten sich durch bundesgesetzliche Neuregelungen Optionen ergeben, wird die Stadtverwaltung diese prüfen.

Weshalb gibt es so viele Einbahnstraßen in der Südstadt?

Aufgrund ihrer geraden Linienführung verleiten einige Straßen in der Südstadt wie zum Beispiel die Mozart- und die Vogesenstraße zu überhöhten Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs. Die Stadtverwaltung reagiert mit der Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen auf Rückmeldungen von Anwohnerinnen und Anwohnern, die zunehmenden Durchgangs- und Schleichverkehr beklagen. Um den Radverkehr zu fördern und die Wege für Radfahrerinnen und Radfahrer zu verkürzen, werden die Einbahnstraßen für den Radverkehr aus entgegengesetzter Richtung geöffnet. Somit entsteht eine sichere und durchgängige Führung der Radwege im Landauer Süden. Hinzu kommt, dass in der Regel durch Einbahnstraßen mehr Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erhalten bleiben, da die Alternative zur Einbahnstraße wäre, das Parken auf einer Straßenseite zu untersagen.

Durch die Bebauungsstruktur in der Südstadt und die Breite der Straßen sind einige Kreuzungen im Viertel für Fußgänger und Fahrrad fahrende Personen schwer einsehbar. Einbahnstraßen steigern die Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte. Darüber hinaus tragen sie zu einem besseren Verkehrsfluss und der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei.



Geplante Maßnahmen des Quartiersverkehrskonzeptes in der Südstadt (Stand: Juni 2023)

Wie kann die Vorfahrtsregel (teilweise „rechts vor links“, teilweise nicht) in der Cornichonstraße und in der Vogesenstraße deutlicher gestaltet werden?

Ohne vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen hat an Kreuzungen und Einmündungen die Person Vorfahrt, die von rechts kommt (§ 8 Absatz 1 StVO). Das gilt auch innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Beim Verlassen des verkehrsberuhigten Bereichs hat sich eine Person so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (also auch der Fuß- und Radverkehr) nicht gefährdet werden. Da der Gesetzgeber keine zusätzliche Beschilderung oder Markierung vorsieht, die diesen Grundsatz im Straßenraum erläutert, ist hier in der Vergangenheit keine Beschilderung oder Markierung angebracht worden. Seit relativ kurzer Zeit sind sogenannte „Haifischzähne“ als neue Form der Markierung von Situationen, in denen „rechts vor links“ gilt, möglich. Die Stadtverwaltung nimmt dies als Anregung für die Umsetzungsphase des Quartiersverkehrskonzeptes auf.

Eignet sich die Cornichonstraße mit Anbindung an die Paul-von-Denis-Straße zum zügigen Herausleiten der Anwohnerinnen und Anwohner nicht viel besser, sodass die umliegenden Straßen geschont werden?

Die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Verkehr auf den südlichen Hauptverkehrsachsen Weißenburger Straße, Zweibrücker Straße, Südring und Xyländerstraße hatten in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Zu den Hauptverkehrszeichen war an der Schlüssel-Kreuzung ein ausgeprägter Rückstau der Kraftfahrzeuge problematisch. Unter anderem diese Tatsache begründete den Umbau dieses Knotenpunktes, um die dortige Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Direkt südlich der Kreuzung befindet sich die Einmündung der Cornichonstraße in die Weißenburger Straße. Durch den geringen Abstand zur großen Kreuzung kam es dort immer wieder zu Störungen im Verkehrsfluss. Durch ihre unglückliche Geometrie ist die Einmündung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich. Die Cornichonstraße an dieser Stelle umzubauen und in direkter Nähe zur Schlüssel-Kreuzung leistungsfähig mit einer Linksabbiegebeziehung Richtung Süden zu betreiben, ist daher nicht möglich.

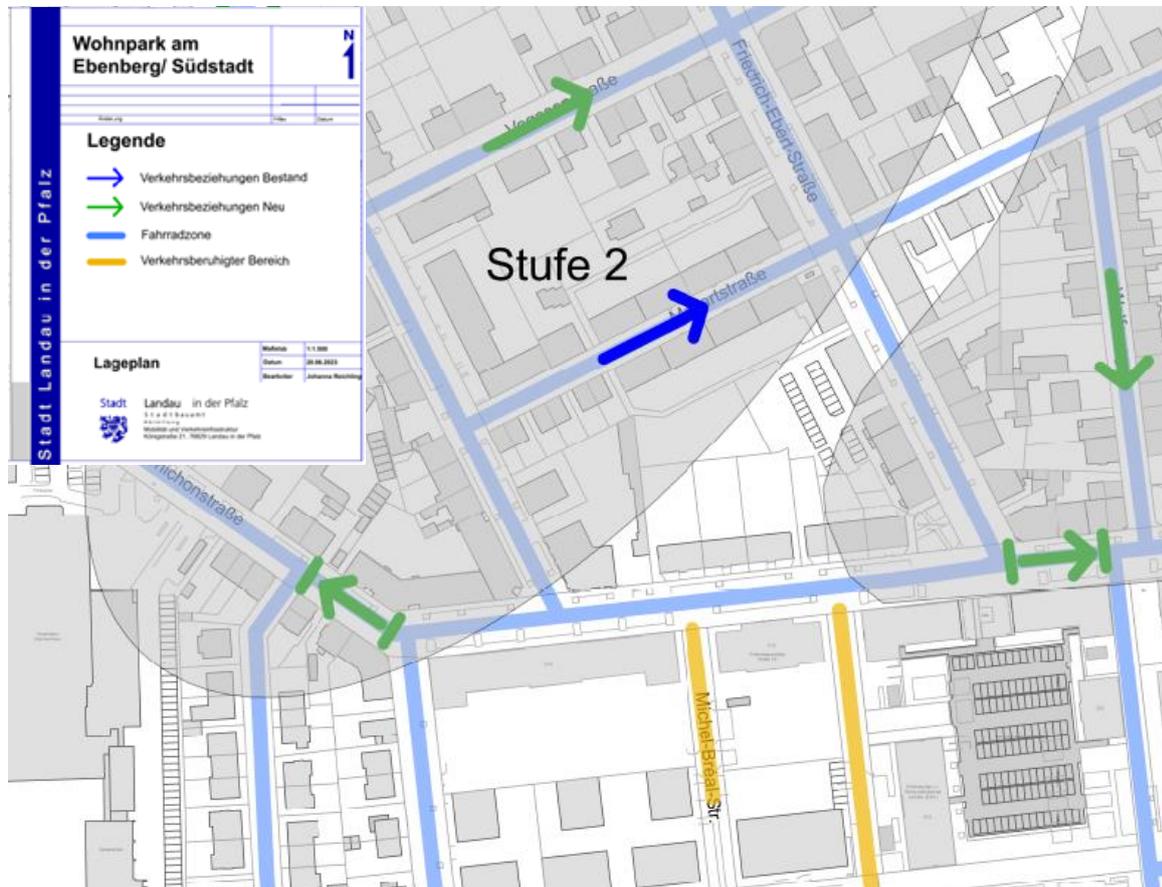
Im Zuge des Quartiersverkehrskonzeptes soll aber das Herausfahren aus der Cornichonstraße Richtung Xyländerstraße wieder ermöglicht werden. Der dortige Kreisell kann dann genutzt werden, um Fahrten in jede Himmelsrichtung fortzusetzen.

Warum plant die Stadtverwaltung in der Cornichonstraße kurze Straßenabschnitte als Einbahnstraßen einzurichten?

Bei der stufenweisen Umsetzung des Quartierskonzeptes in der Südstadt ist in der zweiten Stufe die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Cornichonstraße zwischen den Einmündungen in die Hartmannstraße und in die Bürgerstraße geplant. In einem nächsten Schritt in Stufe 3 soll der Abschnitt zwischen der Einmündung in die Friedrich-Ebert-Straße und dem Wolfsweg zur Einbahnstraße werden.

Mithilfe dieser Neuerungen sollen quartiersunabhängige Durchgangsverkehre unterbunden werden. Autofahrerinnen und Autofahrer können nicht mehr durchgängig im Westen über die Cornichonstraße Richtung Osten zur Paul-von-Denis-Straße gelangen und dort erst die Landauer Südstadt verlassen. Sie werden dazu geleitet, schnellstmöglich die Hauptverkehrsstraßen Weißenburger Straße, Schlossstraße, Südring und Marienring (L 509) zu nutzen.

Auf den dortigen Autovorrangrouten ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt, es finden sich Ampelanlagen und mehrere Fahrspuren. Damit ist diese Hauptachse besser geeignet, um Durchgangsverkehre aufzunehmen.



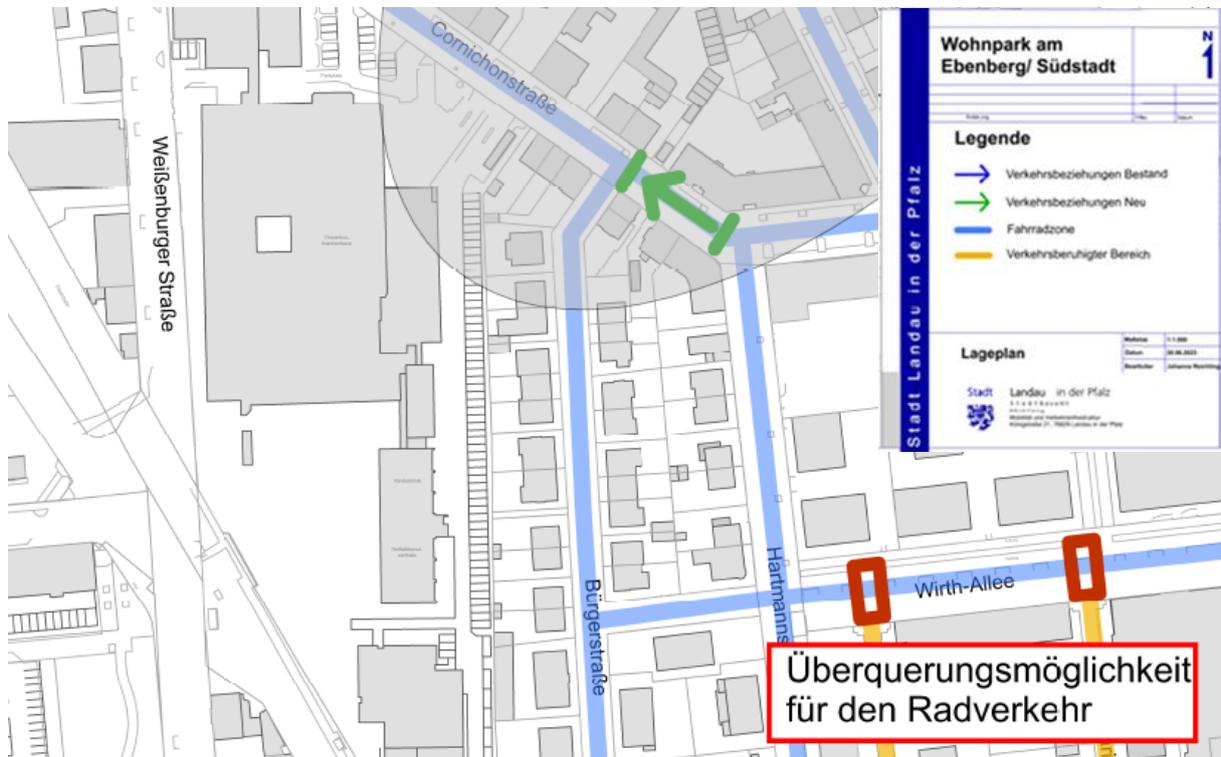
Neue Verkehrsbeziehungen in der Cornichonstraße zwischen der Einmündung in die Bürgerstraße und der Otto-Kießling-Straße (Stand: Juni 2023)

Die Einbahnstraßenregelung im Abschnitt zwischen der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße und dem Wolfsweg vermindert Schleich- und Abkürzungsverkehre in der Cornichonstraße. So wird ermöglicht, dass die Verkehrsbelastung reduziert und die Geschwindigkeiten in dem verkehrsberuhigten Bereich an der Kreuzung zur Friedrich-Ebert-Straße eingehalten werden.

Die Einfahrt in die Hartmannstraße von der Cornichonstraße wird häufig geschnitten. Wie kann diese Situation verbessert werden?

Der Abschnitt der Cornichonstraße zwischen der Einmündung der Bismarckstraße und der Bürgerstraße ist für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aus beiden Richtungen vergleichsweise schmal. Ein weiterer positiver Effekt der Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen den Einmündungen Hartmannstraße und Bürgerstraße ist, dass die Einfahrt in die Hartmannstraße von der Cornichonstraße aus nur noch aus dem Osten kommend möglich sein wird.

Durch ausbleibenden Gegenverkehr beim Linksabbiegen in die Hartmannstraße wird sich die Situation dort voraussichtlich entspannen und das häufige Schneiden der Einfahrt unterbunden werden.



Geplante Einbahnstraßenregelung in der Cornichonstraße zwischen den Einmündungen Hartmannstraße und Bürgerstraße (Maßnahme in Stufe 2) (Stand: Juni 2023)

Könnte in der Hol- und Bringzone der Kindertagesstätte in der Cornichonstraße das Wenden vermieden werden?

Der Stadtverwaltung ist vermehrter Verkehr, der direkt die Hol- und Bringzonen der Kindertagesstätten ansteuert, bekannt. Das Wenden innerhalb dieser Zone kann nicht mithilfe einer Beschilderung unterbunden werden. Einzig die Installation einer physischen Barriere wäre eine denkbare Lösung. Um gezielt Maßnahmen treffen zu können, muss die Situation zunächst näher analysiert werden. Langfristig wird die Verkehrswende diese Hol- und Bringverkehre reduzieren. Zudem wäre eine Kitaplatzvergabe mit Berücksichtigung des Wohnsitzes ein Beitrag zu dieser Entwicklung.

Allgemeine Fragen zum Quartiersverkehrskonzept in der Südstadt

Ist die Einführung des Anwohnerparkens in der Südstadt möglich? Ist eine Zählung der Fahrzeuge von Anwohnerinnen und Anwohnern durchzuführen? Kann die Anzahl gemeldeter Fahrzeuge in der Südstadt veröffentlicht werden?

Die rechtlichen Voraussetzungen des Anwohnerparkens in der Südstadt sind in der Vergangenheit mehrfach geprüft worden und werden nicht erfüllt. Eine Reservierung von Parkraum für Anwohnerinnen und Anwohner ist daher nicht möglich.

Ein Parkticket über vier Monate und das Jahresticket sind im Bürgerbüro der Stadt Landau erhältlich, digitale Monatstickets können auch über das Mobiltelefon erstanden werden. Die Parkplaketten können von allen interessierten Personen erworben werden. Die Zahl gemeldeter Fahrzeuge in der Südstadt kann der Kfz-Statistik der Stadtverwaltung (Mobilitätsausschuss Juni 2023) entnommen werden. Die Anzahl privater Stellplätze kann nicht erhoben werden. Alle diese Daten haben aber Mängel. Beispielsweise befinden sich dauerhaft Fahrzeuge in der Südstadt, die dort nicht gemeldet sind (Dienstwagen, teilweise Fahrzeuge von Studierenden). Andere Fahrzeuge, die dort gemeldet sind, finden sich dort gar nicht. Aus diesen lückenhaften Daten können nur schwer gesicherte Informationen gewonnen werden.

Aus diesem Grund hat die Stadtverwaltung 2018, 2022 und 2023 Zählungen der Auslastungen des Parkraums in der Südstadt im Rahmen des Parkraummanagements durchgeführt. Alle kommen zu dem Ergebnis, dass die Situation zwar im Nordosten angespannt ist, im Osten, Zentrum und Süden der Südstadt sowie am Parkplatz Richtung LGS-Aussichtsturm aber hunderte öffentliche Stellplätze unbelegt sind.

Wie kann belastender Parksuchverkehr vermieden werden?

Ein wesentlicher Faktor, der zur Attraktivität des Parkens in der Südstadt beiträgt, ist der Gebührenunterschied zwischen dem Parkquartier Süd (Monatsticket in Höhe von 18 Euro) und dem Parkquartier Innenstadt (Monatsticket in Höhe von 30 Euro). Die Stadtverwaltung prüft daher mittelfristig die Reduktion der Unterschiede in der Gebührenstruktur.

In der Nähe des Vinzentius-Krankenhauses sind Kurzzeitparkplätze ausgewiesen worden, um Besucherinnen und Besuchern die Parkplatzsuche zu erleichtern. Ein langfristiges Projekt des Parkraummanagements ist die zielgerichtete Ausweisung innenstadtrelevanter Parkplätze für Autofahrerinnen und Autofahrer. Bei einem modernen elektronischen Parkleitsystem wird die Belegung von Landauer Parkplätzen mit großen Kapazitäten in Echtzeit erfasst. Der Autoverkehr wird auf Basis dieser Daten durch ein Parkleitsystem mit Anzeigen gelenkt. Personen, die in weniger als acht Gehminuten die Landauer Innenstadt erreichen möchten, werden direkt zu freien Parkplätzen geleitet. Auf diese Weise kann belastender Parksuchverkehr in der Südstadt verringert werden. Allerdings bleibt auch bei verbesserter Lenkung des Parkverkehrs vor allem der nördliche Teil der Südstadt aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der guten Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen für Parkplatzsuchende attraktiv. Deshalb wird die Reduktion des Autoverkehrs als Teil der Verkehrswende auch zu einer Entspannung bei der Parkplatzsuche führen.



Zukünftiger Geltungsbereich des Parkraummanagements

Basiert der Durchgangsverkehr in der Südstadt mehrheitlich auf Fremdverkehr, der die Cornichonstraße als Abkürzung nutzt, oder handelt es sich um Anlieger der Südstadt?

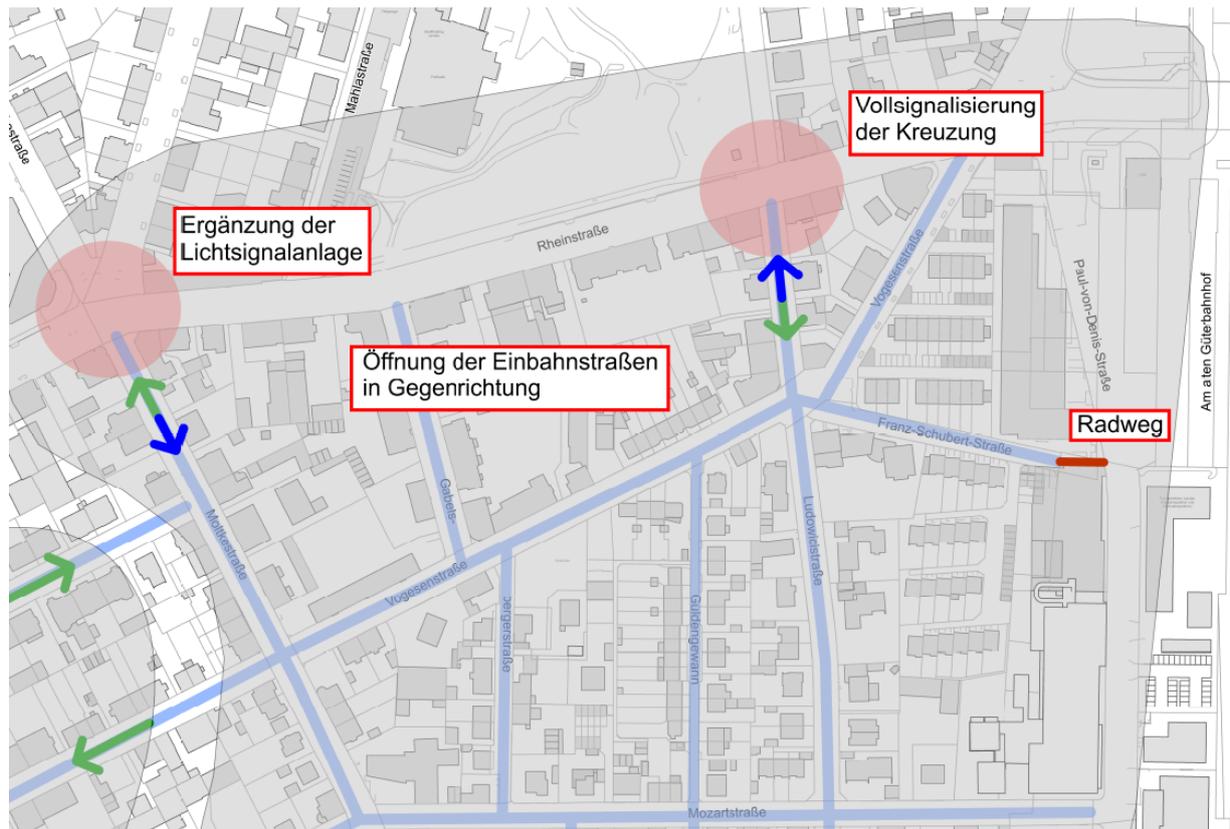
Die exakte Zusammensetzung des motorisierten Verkehrs im Landauer Süden ist der Stadtverwaltung nicht bekannt. Entsprechende Daten zu erheben ist schwierig. Anlass für das Quartiersverkehrskonzept Süd waren aber viele Rückmeldungen von Landauer Bürgerinnen und Bürger, die Durchgangsverkehr, Geschwindigkeitsübertretungen und Verkehrslärm beklagen, was deutliche Hinweise auf ortsfremde Verkehre sind. Um die Attraktivität als „Abkürzung“ zu reduzieren, sollen deshalb Maßnahmen ergriffen werden, die letztlich die Verkehrssicherheit erhöhen, Lärm reduzieren und Fuß- wie Radverkehr stärken. Die Ausweisung von Straßenabschnitten als Einbahnstraßen reduziert den Durchgangsverkehr deutlich und leistet den gewünschten Beitrag für das Quartier schnell und günstig.

Der Marienring und die Rheinstraße sind stark befahrene Straßen. Belasten zusätzliche Ampeln in der Moltke- und Ludowicistraße nicht den dortigen Autoverkehr? Gibt es Daten zu einer möglichen Mehrbelastung dieser Straßen durch die zusätzlichen Ampelschaltungen?

Der Entwurf des neuen Quartierskonzeptes für die Südstadt sieht vor, die Moltke- und die Ludowicistraße für Autofahrerinnen und Autofahrer in beide Richtungen zu öffnen. So wird eine direkte Anbindung an die Rheinstraße bzw. an den Marienring (L 509) geschaffen.

In der Moltkestraße wird die Lichtsignalanlage ergänzt, an der Kreuzung Rheinstraße/Ludowicistraße eine vollständige Ampel installiert. An diesem Knotenpunkt erfolgt dann für alle Richtungen eine Steuerung über die Ampelanlage.

Die Lichtsignalanlagen haben einen erheblichen Einfluss auf die Verbesserung des Verkehrsablaufs und die Durchfahrt des Knotenpunktes ohne erhebliche Zeitverluste. Die Lichtsignalanlagen im Marienring und in der Rheinstraße werden miteinander gekoppelt und aufeinander abgestimmt. Daten zum zukünftigen Verkehrsaufkommen in diesem Teil des Stadtgebiets können bisher nicht vorliegen. Beide Straßen sind gut ausgebaut und mit vier Spuren sehr leistungsfähig.



Geplante Maßnahmen in der Moltke- und der Ludowicistraße (Stand: Juni 2023)

Gibt es eine Prognose, wie die Verkehrsströme und Verkehrsbelastungen in der Südstadt zukünftig aussehen werden?

Simulationen zu Verkehrsströmen und Verkehrsbelastungen sind sehr kosten- und zeitintensiv. Deshalb ist ein umfangreiches Verkehrsmodell für die Stadt Landau noch nicht vorhanden. Das Mobilitätskonzept der Stadt aus dem Jahr 2019 unterscheidet zwischen verschiedenen Vorrangnetzen, bei denen primär der Kfz-, Rad- oder der Fußverkehr berücksichtigt werden. Die ineinandergreifende Einteilung der Routen mindert die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Verkehr in den Wohnquartieren und lenkt ihn auf die dafür vorgesehenen Hauptachsen. An Stellen, an denen sich mehrere Vorrangnetze überlagern und/oder kreuzen, sind Konfliktpunkte identifiziert worden. Das betrifft in der Südstadt zum Beispiel Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsarten bei der Überquerung der Rheinstraße und dem Marienring.

Fast alle Maßnahmen zur flüssigeren Verkehrsführung, der Reduktion von Lärm und Treibhausgasemissionen werden zunächst verkehrsrechtlich umgesetzt. Wenn sich die Verkehrsnachfrage und bestimmte Anforderungen zukünftig ändern, kann daher flexibel reagiert werden. Die zusätzlichen Ampelausfahrten sind aber seit Jahren ein fester Bestandteil der städtischen Planungen.

Wie sieht die Zukunft der Vogesenstraße aus? Auch hier gibt es viel Durchgangsverkehr, wie kann diese Straße beruhigt werden?

In der Glacisstraße und in der Vogesenstraße ist die Einrichtung gegenläufiger Einbahnstraßen in Stufe 2 für den Westen der Südstadt geplant. Der motorisierte Verkehr innerhalb des Quartiers wird auf diese Weise mittel- bis langfristig reduziert und Parkmöglichkeiten bleiben erhalten. Eine reine Durchfahrt des Autoverkehrs durch die Vogesenstraße in Ost-West-Richtung bzw. West-Ost-Richtung ist mit dieser Maßnahme nicht mehr möglich. Für den Radverkehr werden die Einbahnstraßen geöffnet. Alle Grundstücke bleiben dabei für Autofahrerinnen und Autofahrer zu erreichen. Durch das gezielte Anfahren von Wohnadressen wird sich der Verkehr beruhigen und die Verkehrsbelastung in der Vogesenstraße geringer. Zukünftig könnte auch der Ostteil des Quartiers ähnlich wie der Westen organisiert werden.

Warum soll der Wolfsweg zur Einbahnstraße werden?

Eine der Rückmeldungen und Fragen aus dem ersten Bürgerdialog betraf auch den Wolfsweg. Dieser sei sowieso zu schmal für den Verkehr und das Parken, weshalb er nicht zu einer Ausweichstrecke in Folge eines modalen Filters an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Cornichonstraße werden dürfe. Die Stadtverwaltung teilt diese Bedenken.



Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im Wolfsweg (Stand: Juni 2023)

Bei dem Wolfsweg in der Südstadt handelt es sich um eine sehr schmale Straße, für die eine Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Cornichonstraße eingeplant wurde. Durch das Befahren der Straße in eine Richtung wird vermieden, dass der Wolfsweg als Abkürzung zur nicht mehr durchgängig zu befahrenden Cornichonstraße genutzt wird. Parken im Wolfsweg soll so erhalten bleiben, wobei auch hier das Gehwegparken nicht mehr zulässig ist. Die Fahrbahn ist bei beidseitigem Parken für Verkehrsmittel, die sich begegnen, zu schmal. Durch die Neuregelung treten bei Autofahrerinnen und Autofahrern keine Verwirrungen mehr zwischen Beschilderung und tatsächlichem Parkverhalten auf.

Welche Möglichkeiten gibt es, den Verkehr in der Beethovenstraße zu beruhigen?

In der Vergangenheit haben Anwohnerinnen und Anwohner des gesamten Quartiers Süd zunehmenden Straßenverkehrslärm und Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch den Autoverkehr an die Stadtverwaltung herangetragen – vor allem aus dem Wohnpark Am Ebenberg, der Friedrich-Ebert-Straße und der Cornichonstraße.

Nach derzeitiger Einschätzung der Stadtverwaltung unterscheiden sich die Verkehrsbelastungen und die Überschreitungen der Geschwindigkeiten in der Beethovenstraße nicht wesentlich von den umliegenden Straßen. Wenn die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für den Landauer Süden ineinandergreifen, zeigen sich positive Auswirkungen nicht nur in den konkret von verkehrsrechtlichen Änderungen betroffenen Straßen. Die Verlangsamung und die Verlagerung des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen hat positive Effekte für die Südstadt und den Wohnpark Am Ebenberg insgesamt. Zugleich ist zu bedenken, dass die zusätzlichen Ampelausfahrten in Moltke- und Ludowicistraße zwar die Belastung von Bismarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße verringern werden, es jedoch beispielsweise in der Beethovenstraße mit der Weiterentwicklung der Paul-von-Denis-Straße auch zu einem Mehr an Verkehr kommen kann. Die Stadtverwaltung wird diese Entwicklung beobachten und eventuell mit einer vierten Stufe des Quartierverkehrskonzeptes reagieren.

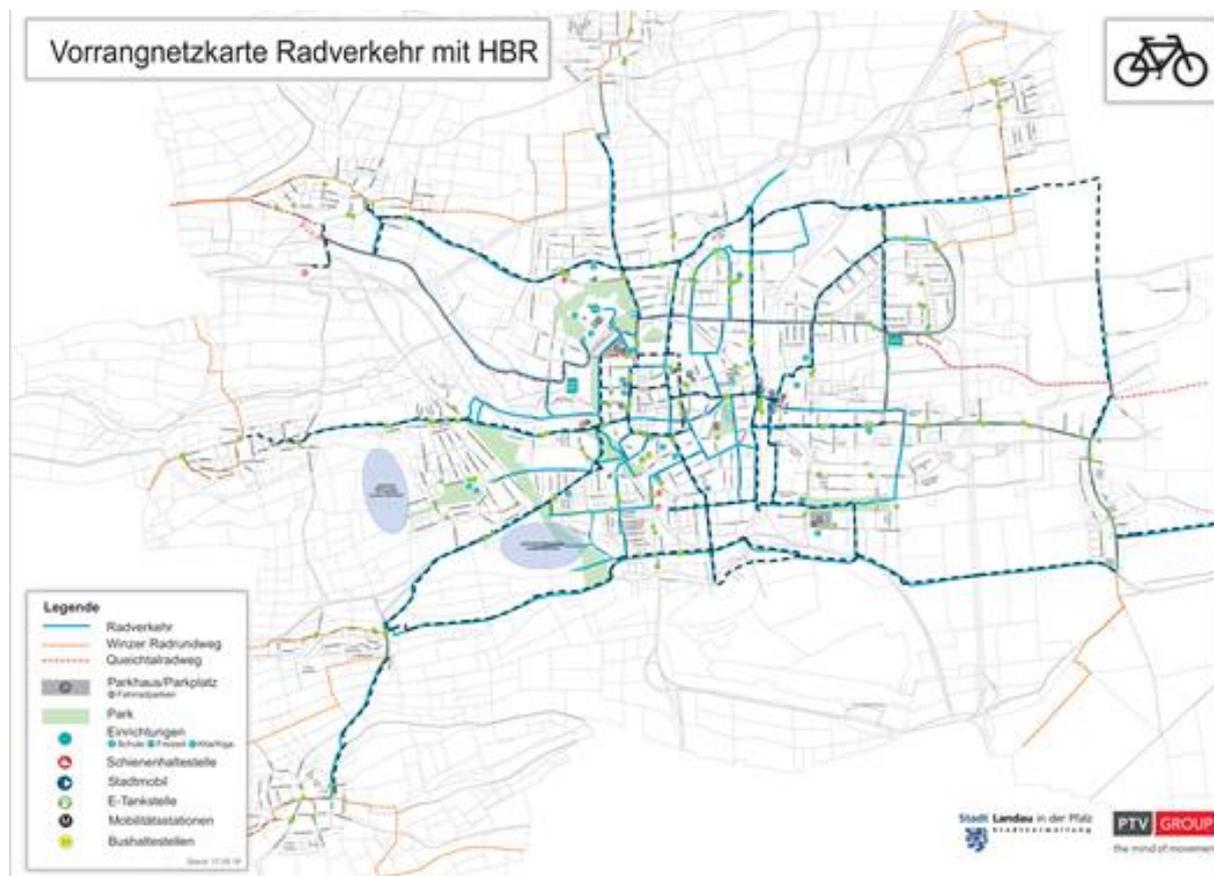
Wann wird in der Paul-von-Denis-Straße der Fuß- und Radweg ausgebaut? Wie wird der Fuß- und Radverkehr auf dem Weg zum Hauptbahnhof unterstützt?

Im Landauer Südosten entlang der Paul-von-Denis-Straße entsteht ein neuer Gewerbestandort. Deshalb wird die Straße infrastrukturell ausgebaut und erschlossen. In diesem Bereich des Stadtgebiets ist durch die Ansiedlung der Gewerbetreibenden ein erhöhtes Aufkommen des Fremdverkehrs zu erwarten. Die Planungen zur Gestaltung der Straße, die auch den Fuß- und Radverkehr betreffen, werden von der Stadtverwaltung derzeit erstellt. Selbstverständlich werden dabei die Anforderungen an die Straße von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Die Umsetzung der Baumaßnahme ist für das kommende Jahr geplant.

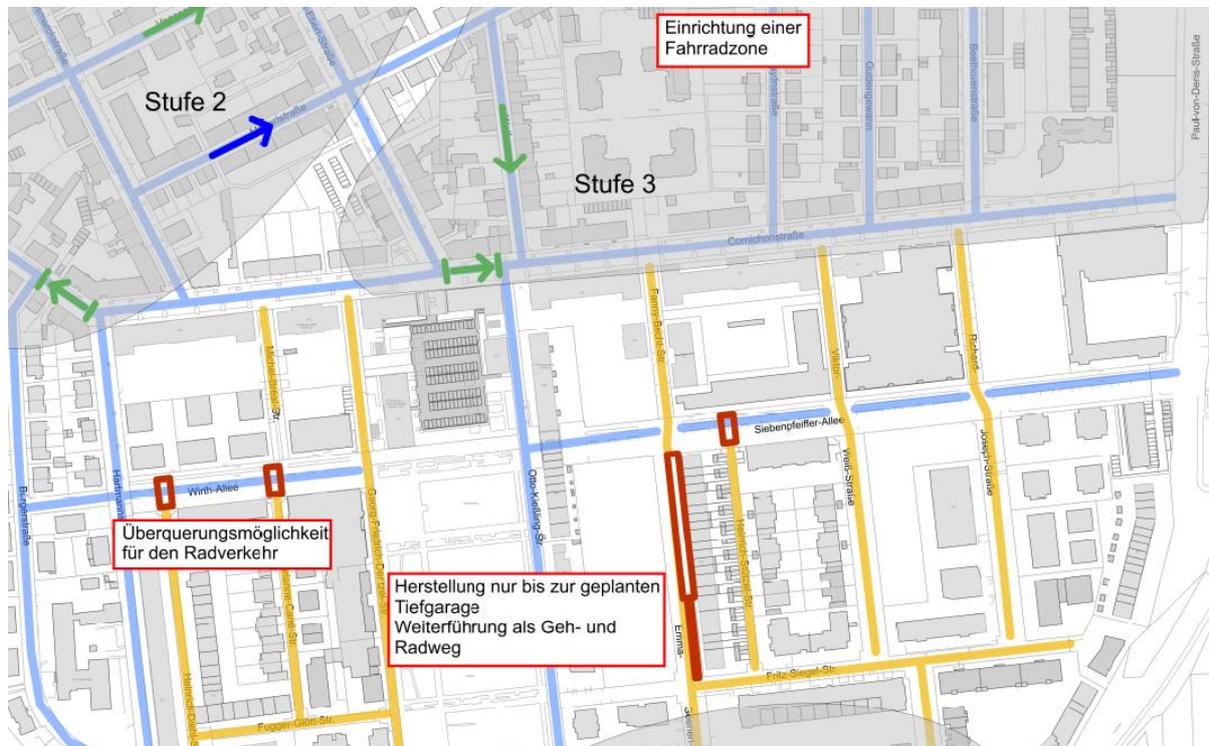
Denkbar wären zum Schutz des Radverkehrs Radspuren und Schutzstreifen auf der Fahrbahn und bauliche Radwege. Sind diese auch praktisch umsetzbar oder welche anderen Möglichkeiten gibt es zur Förderung und zum Schutz des Radverkehrs?

Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind abhängig von den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Die Stadtverwaltung darf als Akteurin auf kommunaler Ebene nur im Rahmen der bestehenden Regelwerke Maßnahmen ergreifen. In den Straßen der Südstadt und des Wohnparks Am Ebenberg, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h erlaubt ist, sind eigene Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Fahrradwegen nicht zugelassen. Die Stadtverwaltung darf sie also weder bauen noch einzeichnen. Ob sich das durch das aktuell geplante Straßenverkehrsgesetz und die daraus folgende neue Straßenverkehrsordnung verändert, kann aktuell noch nicht gesagt werden.

In der Südstadt liegen viele wichtige Fahrradvorrangrouten wie zum Beispiel die Bismarckstraße, die Glacisstraße, die Moltkestraße, die Friedrich-Ebert-Straße und die Ludowicistraße. In der dritten Stufe des Quartierskonzeptes Landau-Süd ist die Ausweisung der Fahrradzone Süd vorgesehen. Um den Radverkehr zu fördern, werden Fahrradstraßen oder Fahrradzonen ausgewiesen. Nach Ansicht der Stadtverwaltung wird die bisherige Ausweisung auf dem Landauer Stadtgebiet als positiv bewertet. Da in den Straßen der Südstadt zwischen Marienring/Rheinstraße und Cornichonstraße Radfahrerinnen und Radfahrer das Straßenbild prägen, soll der Radverkehr gezielt in diesem Stadtgebiet unterstützt werden.



In den verkehrsberuhigten Bereichen im Wohnpark Am Ebenberg sowie in der Siebenpfeiffer-Allee, Wirth Allee und der Otto-Kießling-Straße haben zu Fuß gehende Personen Vorrang vor allen fahrenden Verkehrsarten. Von der dortigen Veloroute sollen fehlende Überquerungsmöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer ergänzt werden, sodass sich auch hier der Schutz des Radverkehrs erhöht.



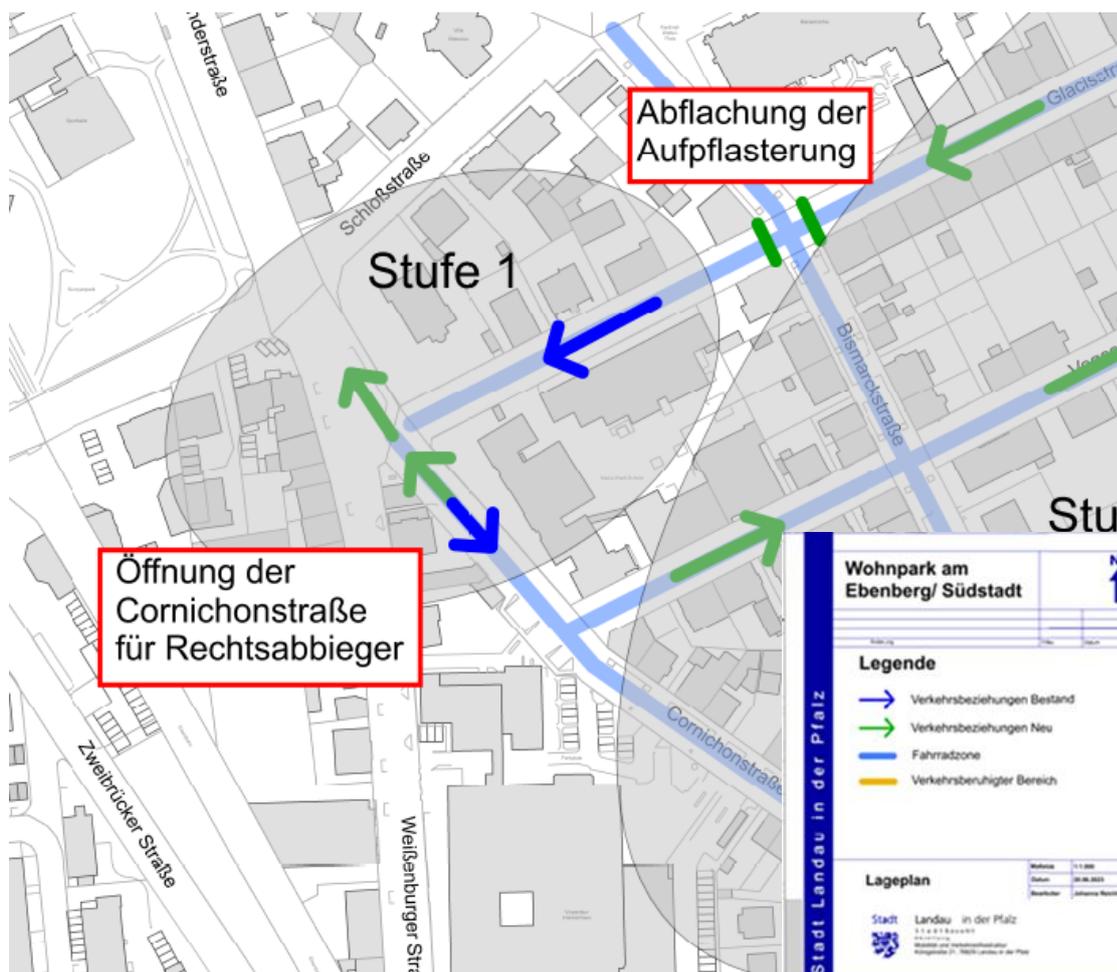
Einrichtung einer Fahrradzone Süd und Förderung des Radverkehrs in den verkehrsberuhigten Bereichen im Quartier (Stand: Juni 2023)

Wie wird in der Südstadt der Anschluss an das Fernwärmenetz vorbereitet?

Die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion von Treibhausgasemissionen der zukünftigen Wärmeversorgung von Landauer Haushalten beschäftigt die Stadtverwaltung. Die Belieferung von Verbraucherinnen und Verbrauchern mit Warmwasser und Heizwärme über das Wärmenetz wird bei allen anstehenden Baumaßnahmen berücksichtigt. Durch das Freihalten einer möglichen Leitungsstraße wird der Landauer Süden auf das Fernwärmenetz und eine klimaschonende Wärmeversorgung vorbereitet. In der Mitte des Jahres 2024 sollte die kommunale Wärmeplanung für Landau abgeschlossen sein, die seit Sommer 2022 in Arbeit ist. Diese wird Eigentümerinnen und Eigentümern eine Orientierung geben. Schon jetzt ist klar, dass dabei Wärmenetze aufgrund ihrer hohen Effizienz eine entscheidende Rolle spielen werden.

Welche Änderungen sieht die Stadtverwaltung bei der Zu- und Abfahrt des Vizentius-Krankenhauses vor?

Die Stadtverwaltung steht im Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern des Krankenhauses. Unter Einbezug der Rückmeldungen ist die Öffnung der Fahrtrichtung Cornichonstraße rechts in die Weißenburger Straße vorgesehen. Für einen zügigeren Abfluss des Verkehrs wird die Rechtsabbieger-Spur aus der Cornichonstraße in die Weißenburger Straße wieder geöffnet. Der Autoverkehr erreicht über den Schlüsselknoten und die Weiterfahrt über die Xylanderstraße den Kreisel Xylanderstraße/Südring. Dort ist eine Weiterfahrt in alle Himmelsrichtungen möglich, inklusive Richtung Süden und Südwesten.



Öffnung der Fahrtrichtung Cornichonstraße rechts in die Weißenburger Straße (Stand: Juni 2023)

Kann der Baumbestand in der Südstadt erhöht, das Quartier begrünt werden?

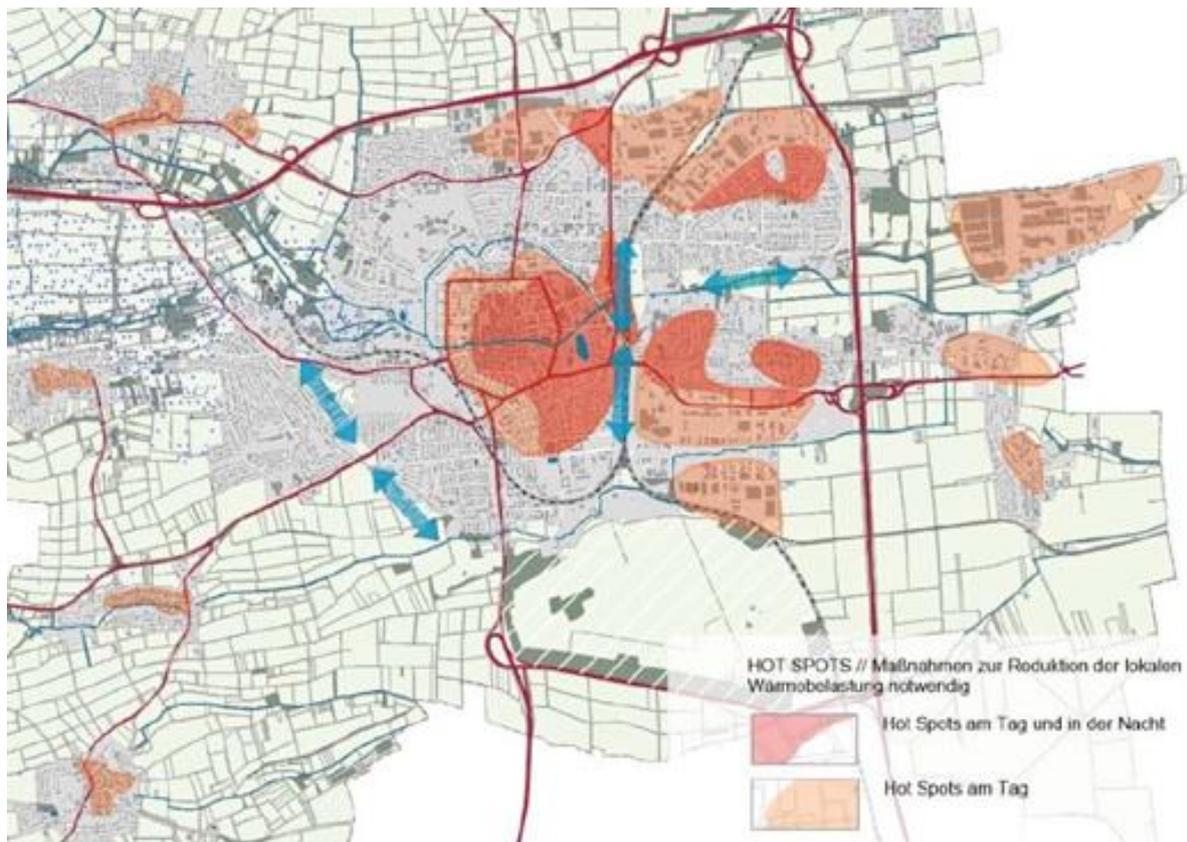
Der Baumbestand in der Südstadt nördlich der Cornichonstraße Richtung Marienring ist im Vergleich zu anderen Quartieren der Stadt gering. Gleichzeitig gehören diese Bereiche mit zu den wärmsten des Stadtgebiets. Hier ist bei zunehmender Anzahl von Sommertagen und längeren Hitzeperioden am Tag und in der Nacht eine erhöhte bodennahe Lufttemperatur zu erwarten. Bereits heute beeinflussen die hohe Versiegelung und der Mangel an Grünstrukturen und Schatten den Alltag der Menschen in der Südstadt in den Sommermonaten. Bäume und Grünflächen können durch die Verdunstungskühlung und durch zusätzlichen Schatten der Temperaturerhöhung entgegenwirken.



Bäume auf öffentlichen Flächen in der Südstadt (Geoportal Landau)

Die zahlreichen Rückmeldungen von Anwesenden des öffentlichen Bürgerdialogs zur Verkehrssituation in der Südstadt und der Zukunft der Glacisstraße haben die starke Nachfrage nach mehr Grün in der Südstadt bestätigt.

Grundsätzlich ist die Erhöhung des Baumbestandes und die Begrünung des Quartiers möglich und von Seiten der Stadtverwaltung gemäß dem Klimaanpassungskonzept gewünscht. Für die Umsetzung dieses Anliegens muss ausreichend Platz zur Verfügung stehen. Es kommen nur Flächen in Frage, bei denen keine anderen Bedürfnisse an den öffentlichen Straßenraum beeinträchtigt werden. Das betrifft baulich-technische Gegebenheiten: Die Lage von Wasser-, Wärme-, Strom-, Abwasser-, Gas-, Telekom- und Glasfaserleitungen sind zu berücksichtigen. Der Standort für mehr Grün im Straßenbild wird ebenfalls von Hofeinfahrten, Masten der Straßenbeleuchtung und durch den einzuhaltenden Abstand zu Gebäuden beeinflusst. Auch die Anforderungen des Verkehrs, wie zum Beispiel die Einsehbarkeit von Kreuzungen und das Freihalten von Einfahrtswinkeln, wirken sich auf die Entscheidungen für grüne Freiräume aus.



Karte Hitzeinseln, in denen Maßnahmen zur Reduktion der lokalen Wärmebelastung notwendig sind (Klimaanpassungskonzept der Stadt, Endbericht, S. 36)

Wären alternativ zu Bäumen Rebstöcke eine Option?

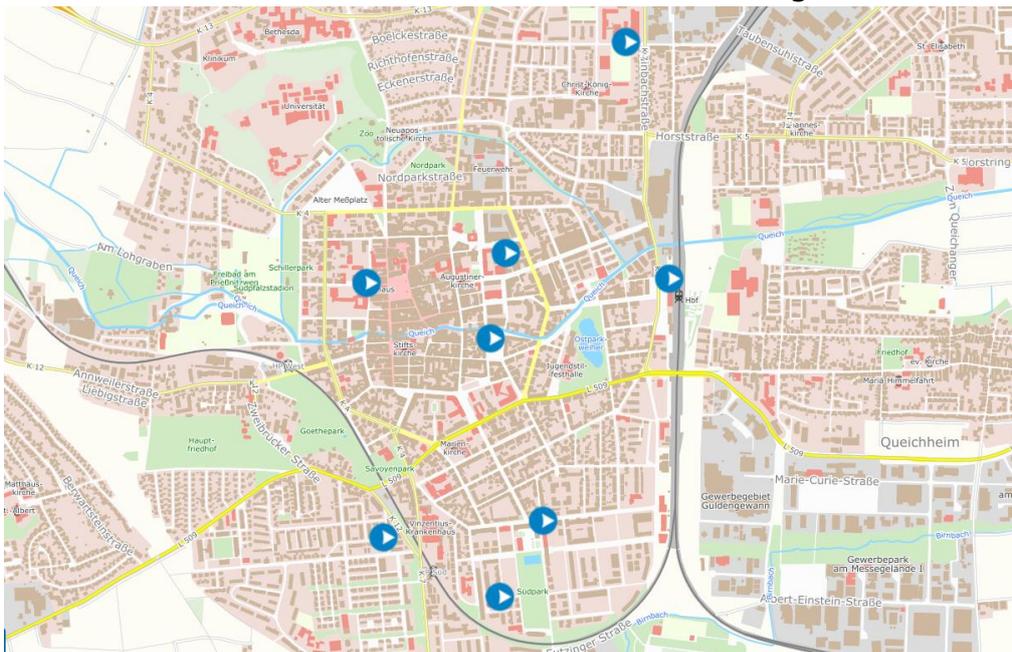
Die Stadtbäume erfüllen wichtige Funktionen für das Stadtklima durch ihre intensive Beschattung, die Verbesserung der Lufthygiene, der Filterung von Feinstaub, der Erhöhung der Luftfeuchte und als Lebensraum für Tiere und andere Organismen. Im Allgemeinen können auch Pflanzen, die an Rankgerüsten wachsen, zum Beispiel Weinreben, durch Schatten und Verdunstungskühlung Teile der Straßenbaumfunktionen übernehmen. Um das Volumen einer mittelalten Baumkrone von rund 100 Kubikmeter, und damit das Potential für Verdunstungskühlung, Luftfilterung etc. durch Rankpflanzen herzustellen, bräuchte man rund 400 Quadratmeter Fläche, also insgesamt rund doppelt so viel wie für die Straßenbäume. Darüber hinaus sind Rankgerüste und Rankbepflanzung sowohl in der Herstellung als auch im Unterhalt mit deutlich größerem Aufwand verbunden als Baumbepflanzungen.

Welche Möglichkeiten gibt es, die Versickerung von Regenwasser auch auf gepflasterten Wegen zu fördern?

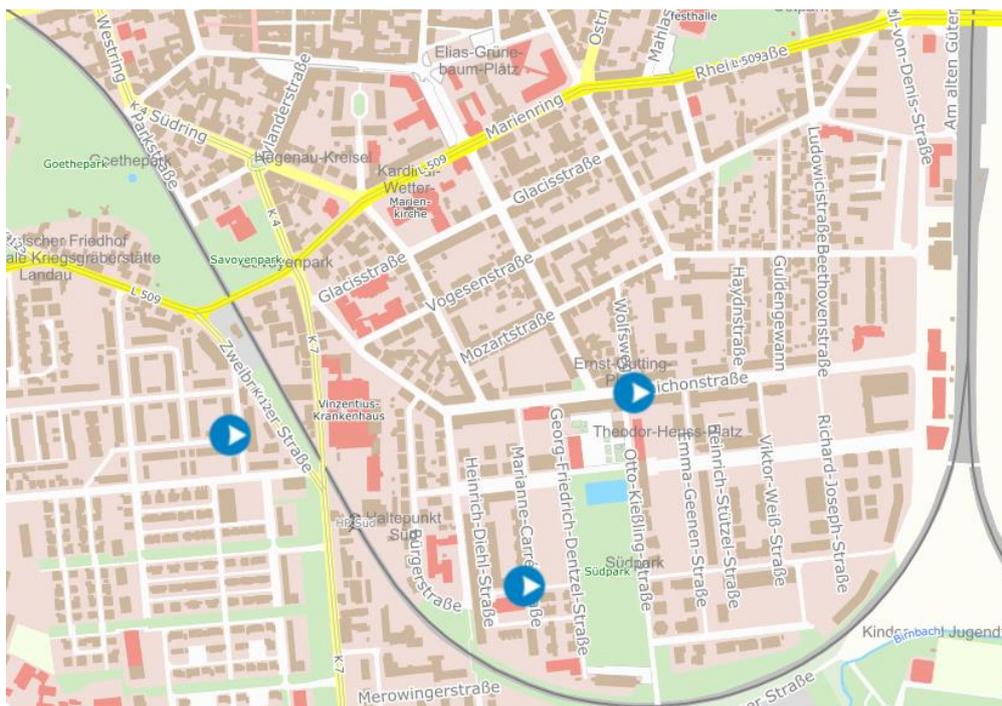
Die Prognose zu Auswirkungen der Klimakrise in Landau geht von einer Zunahme an Starkregenereignissen in den kommenden Jahren aus. Für die Stadtplanung ist die Versickerung von Regenwasser ein wichtiges Thema. Durch versickerungsfähige Fugen wird die Versickerung von Regenwasser auch auf gepflasterten Wegen möglich. In erster Linie soll Regenwasser jedoch in Grünflächen und Baumscheiben versickern und zurückgehalten werden.

Wie geht der Ausbau von Carsharing-Angeboten in der Südstadt voran?

Die mehrfachen Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern des Bürgerdialogs zum Quartiersverkehrskonzept in der Südstadt und die Veranstaltung zur Zukunft der Glacisstraße zeigen, dass Nachfrage nach weiteren Carsharing-Stationen im Landauer Süden besteht. Bisher gibt es in diesem Stadtquartier eine Station in der Cornichonstraße gegenüber der Einmündung in den Wolfsweg und in der Fugger-Glött-Straße im Philosophengarten. Diese beiden Standorte sind vom Norden der Südstadt rund um die Marienkirche relativ weit entfernt. Aus Sicht der Stadtverwaltung sind ein bis zwei weitere Standorte im Quartier gut geeignet. Daher wird die Stadt mit lokalen Carsharing-Anbietern Kontakt aufnehmen. Insbesondere der Nordwesten (Marienkirche) und der Osten (Paul-von-Denis-Straße) werden dabei in den Blick genommen.



Carsharing-Stationen im Gebiet der Kernstadt (Geoportal Landau)



Carsharing-Stationen im Süden der Stadt (Geoportal Landau)

Wie soll die Elektromobilität in der Südstadt zukünftig gefördert werden?

Wenn sich durch die Zunahme von Elektromobilität der Leistungsbedarf des Stromnetzes erhöht, kommt die Einrichtung einer Trafostation in Frage. Die Stadtverwaltung strebt an, das Stromnetz auf die zunehmende Anzahl an Elektroautos und den Ausbau von Photovoltaikanlagen auch auf Altbauten und denkmalgeschützten Gebäuden auszulegen.

Fragen zum Durchgangsverkehr im Wohnpark Am Ebenberg

Eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark Am Ebenberg ist der Einbau eines modalen Filters an der Ecke der Hans-Stempel-Straße zur Otto-Kießling-Straße. Welche Vor- und Nachteile hat ein Stopp des Durchgangsverkehrs an dieser Stelle?

Mit der Einrichtung eines modalen Filters im Süden des Wohnparks reagiert die Stadtverwaltung auf den Durchgangsverkehr von Süden Richtung Norden, der damit effektiv unterbunden wird. Der sogenannte Schleichverkehr nutzt Wohngebiete als Abkürzungs- und Ausweichstrecke für die Autovorrangrouten Weißenburger Straße, Marienring und Rheinstraße. Deshalb schlägt die Stadtverwaltung am Süden der beiden Straßen vor, zwei Einbahnstraßen einzurichten.

Beim ersten Bürgerdialog war – wie zuvor schon durch Petitionen und Hinweise aus dem Quartier – deutlich geworden, dass der Durchgangsverkehr durch das Quartier als stark, verkehrsgefährdend und störend wahrgenommen wird. Von den drei vorgeschlagenen Ansätzen wurde derjenige bevorzugt, der einen modalen Filter am Süden des Quartiers vorschlug. Eine einzelne Einbahnstraße würde den Durchgangsverkehr nicht unterbinden, sondern nur reduzieren, und die Durchfahrtssperren in der Mitte des östlichen Wohnparks hätten das Quartier „geteilt“. Letzteres ist kein Argument der Stadtverwaltung, da die Lösung nur den motorisierten Verkehr betroffen hätte, Rad- und Fußverkehr jedoch nicht eingeschränkt worden wären.

Zwei geschickt platzierte Einbahnstraßen, die als modaler Filter am Süden des Quartiers wirken, erfüllen aber die Wünsche aus dem Bürgerdialog. Der Durchgangsverkehr wäre ordnungsrechtlich unterbunden. Rettungskräfte und Feuerwehr im Einsatzfall sowie Linienbusse würden so nicht eingeschränkt, ebenso wenig Fuß- und Radverkehr. Die Lösung erfordert keine wesentlichen Investitionen, lässt sich zügig umsetzen und gegebenenfalls auch bei negativen Resultaten wieder ändern. Sollte sich die Notwendigkeit einer Baustellenumleitung ergeben, wäre dies durch diese Lösung weiterhin möglich.

Durch diese Maßnahme wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöht. Besonders Kinder, die auf dem Weg vom Spielplatz aus die Straße queren, werden nicht mehr von Linksabbiegern aus der Hans-Stempel-Straße beziehungsweise allgemein durch motorisierten Verkehr an dieser Stelle gefährdet.

Gibt es die Möglichkeit mit dem Schaffen von Gehwegen oder dem Einbau von Blumengefäßen den Verkehr zum Beispiel in der Richard-Joseph-Straße, der Viktor-Weiß-Straße und in der Heinrich-Stützel-Straße zu beruhigen?

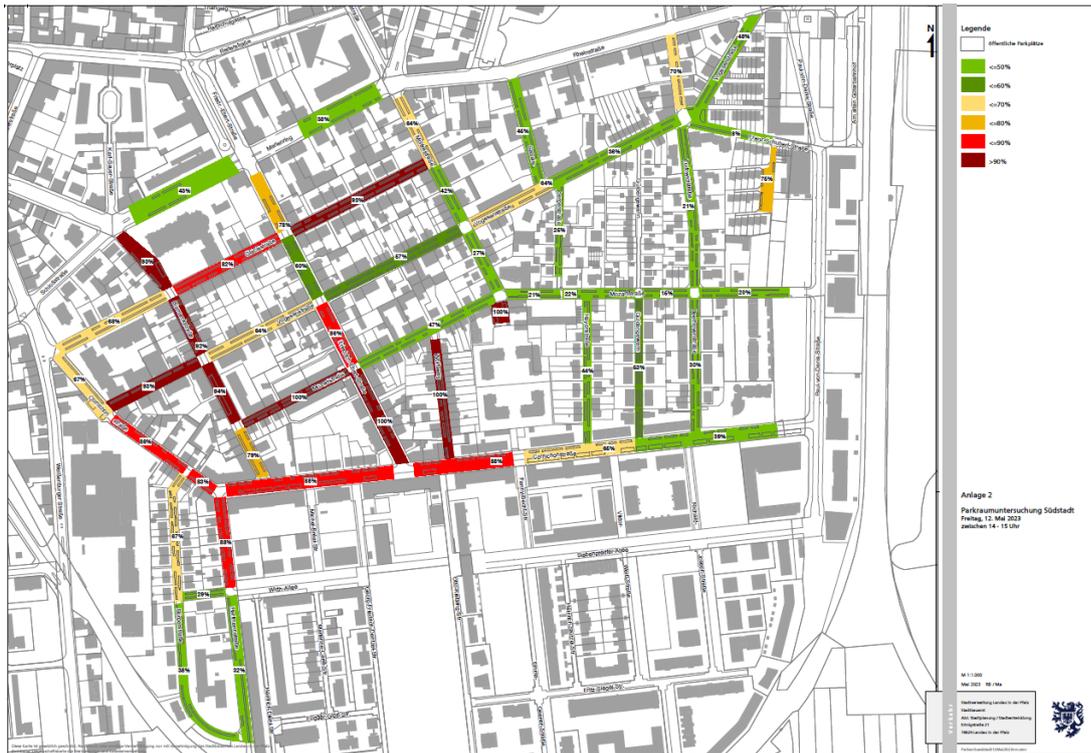
Die genannten Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Dort muss der motorisierte Verkehr besondere Rücksicht auf zu Fuß gehende Personen nehmen und darf höchstens Schrittgeschwindigkeit fahren. Der Fußverkehr darf den verkehrsberuhigten Bereich überall nutzen.

Bei einem Einbau von Gehwegen müsste diese Ausweisung wieder aufgehoben werden, was nach Einschätzung der Stadtverwaltung keine geeignete Lösung darstellt. Blumengefäße wären denkbar, allerdings ist hier der Bau und der Unterhalt ein kritischer Punkt. Die Reduktion des Durchgangsverkehrs hält die Stadtverwaltung für das geeignetste Mittel zur Förderung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs in den verkehrsberuhigten Straßen.

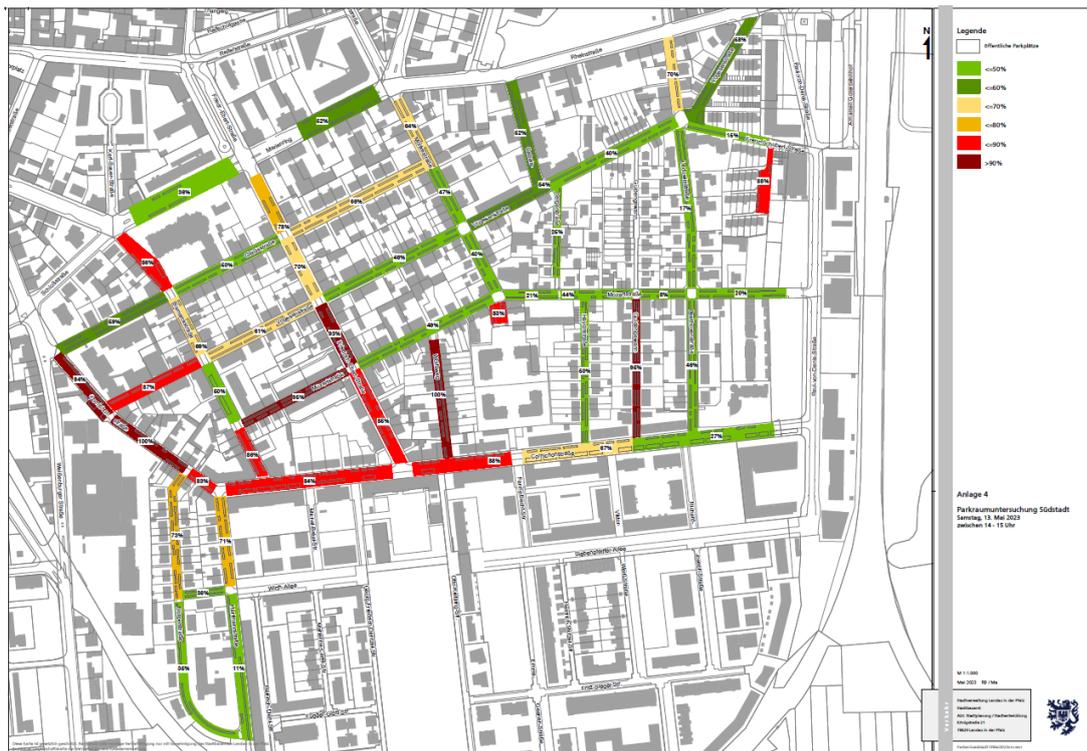
Mangelt es im Wohnpark am Ebenberg an Besucherparkplätzen?

Eine Runde mit dem Rad oder zu Fuß durch das Wohnquartier zeigt: Hier werden besonders die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt. In verkehrsberuhigten Zonen dürfen Fußgängerinnen und Fußgänger die gesamte Straße nutzen. Öffentliches Parken wird gesondert ausgewiesen und ist nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Das gilt auch für den Ausweis von Besucherparkplätzen. Der Wohnpark Am Ebenberg ist als ein autoarmes Quartier konzipiert, das dortige Straßenbild unterscheidet sich erheblich von anderen im Stadtgebiet.

Die aktuelle Parkraumanalyse Süd aus dem Frühjahr 2023 weist nach, dass wenige Gehminuten entfernt in der Südstadt und beispielsweise in der Bürgerstraße selbst auf Höhe der Universität die Parkauslastung werktags deutlich unter 50 % liegt. Besucherinnen und Besucher können aber auch zukünftig beispielsweise am Parkplatz am Philosophengarten parken. Von den dort liegenden 58 Parkplätzen waren durchschnittlich bei 21 Zählungen 45 unbelegt und damit frei verfügbar.



Parkraumanalyse Süd – Freitag, 12. Mai 2023, zwischen 14 und 15 Uhr



Parkraumanalyse Süd – Samstag, 13. Mai 2023, zwischen 14 und 15 Uhr

Besteht die Möglichkeit in der Südstadt einen Trinkwasserbrunnen zu errichten?

Im Landauer Stadtgebiet stehen den Bürgerinnen und Bürgern insgesamt fünf Trinkwasserbrunnen zur Verfügung. Darunter fallen die beiden denkmalgeschützten Brunnen auf dem Rathausplatz. Zusätzlich wurden 2021 drei weitere Trinkwasserbrunnen am Deutschen Tor, auf dem Bahnhofsvorplatz und im Südpark in Betrieb genommen. Der Trinkwasserbrunnen auf dem ehemaligen LGS-Gelände liegt zentral gelegen auf der Parkfläche in Höhe der Fritz-Siegel-Straße.



Karte Trinkwasserstelle im Südpark (Geoportal Landau)

Für die Einrichtung von Trinkwasserbrunnen sind Tiefbauarbeiten notwendig. Die Stadtverwaltung sieht die Möglichkeit zur Installation eines weiteren Brunnens nur bei Umbauarbeiten der Straßen in der Südstadt. Im Rahmen der Neugestaltung der Glacisstraße wird der Bau eines Trinkwasserbrunnens in die Planung mitaufgenommen. Der ausdrückliche Wunsch nach einem weiteren Brunnen wurde bei dem letzten Bürgerdialog zur Zukunft der Glacisstraße deutlich, die Stadtverwaltung berücksichtigt die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger. Darüber hinaus ist ein weiterer Trinkwasserbrunnen im Sportcampus angedacht.

Wie können (bedachte) Unterstellmöglichkeiten für Lasten- und Spezialräder gefördert werden?

Das vorrangige Ziel ist, den Landauerinnen und Landauern ein gut ausgebautes und flächendeckendes Radverkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Die Stadtverwaltung nimmt dahingehend den Wunsch nach überdachten und sicheren Abstellmöglichkeiten auch in städtischen Quartieren für Kinderanhänger, Lasten- und Spezialräder wahr. Kurzfristig kann dafür keine Lösung angeboten werden. Die Stadtverwaltung wird sich auf den langfristigen Bedarf an Unterstellmöglichkeiten einstellen.

Können Fahrradbügel vor nicht genutzten Einfahrten auf Wunsch von Eigentümerinnen und Eigentümern installiert werden? Können diese regelmäßig von der Stadt kontrolliert werden, um das dauerhafte Blockieren von Fahrradbügeln zu vermeiden (Fahrradschrott)?

Wenn eine Grundstückszufahrt nicht mehr genutzt wird und die Eigentümerinnen und Eigentümer dem zustimmen, können am Fahrbahnrand im Bereich der Zufahrt Fahrradbügel gestellt werden. Im Einzelfall wird dann geprüft, ob auf dem Grundstück nachgewiesene Stellplätze liegen, die über die Zufahrt erreicht werden müssen. In der Regel ist das bei Gebäuden und Baugenehmigungen, die vor 1962 erteilt wurden, nicht der Fall. Gleichzeitig ist zu klären, ob die Zufahrten als Rettungswege genutzt werden müssen, um hinterliegende Gebäude oder rückwärtige Gebäude zu erreichen. Mit der Feuerwehr ist abzustimmen, ob Fahrradbügel an der vorgesehenen Stelle hinderlich wären. Sollten die Fahrradbügel wie zum Beispiel in der Friedrich-Ebert-Straße auf dem Gehweg installiert werden, ist eine ausreichende Mindestbreite des Gehwegs zu gewährleisten, um den Fußverkehr nicht zu behindern.

Die Kontrolle des dauerhaften Blockierens von Fahrradbügeln ist ein schwieriges Unterfangen. Zurzeit wird nur am Bahnhof, auf nicht städtischem Gelände, mehrmals im Jahr die Belegung von Fahrradbügeln geprüft und die Fahrräder, die nicht mehr fahrtauglich sind, nach einer Frist entsorgt. Diesen Vorgang regelmäßig auf alle öffentliche Flächen zu übertragen, ist schwierig. Für Hinweise ist die Stadtverwaltung heute wie auch zukünftig deshalb dankbar.